Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
GIOVANNIJA PITRUZZELLE,
predstavljeni 26. januarja 2023[1]

Zadeva C-320/21 P

Ryanair DAC
proti

Evropski komisiji

„Pritožba – Državne pomoči – Člen 107(2)(b) PDEU – Švedska – COVID-19 – Državno poroštvo za obnovljivo kreditno linijo – Sklep Evropske komisije o nenasprotovanju“

I. Uvod

1. Evropska komisija je 13. marca 2020, to je dva dni po tem, ko je Svetovna zdravstvena organizacija (WHO) izbruh covida-19 opredelila kot pandemijo, objavila sporočilo,[2] v katerem je napovedala, da se bo z „usklajenim evropskim odzivom“ nemudoma odzvala na velik ekonomski šok, ki so ga v Evropski uniji povzročile izredne razmere na področju javnega zdravja. Komisija je v tem sporočilu navedla, da bo uporabila vse razpoložljive instrumente za ublažitev posledic pandemije in zlasti državam članicam omogočila odločno in usklajeno ukrepanje z izkoriščanjem popolne prožnosti okvirov za državne pomoči in Pakta za stabilnost in rast. Poudarila je tudi, da mora glavni fiskalni odziv na koronavirus izhajati iz nacionalnih proračunov držav članic in da pravila o državni pomoči državam članicam omogočajo hitro in učinkovito ukrepanje v podporo podjetjem. Komisija je 19. marca 2020 sprejela sporočilo, naslovljeno „Začasni okvir za ukrepe državne pomoči v podporo gospodarstvu ob izbruhu COVID-19“[3]. V teh ukrepih je Komisija med drugim predvidela, da lahko države članice uporabijo posebna odstopanja od prepovedi državnih pomoči, ki jih Pogodba določa za primer kriznih razmer, kot sta člen 107(2)(b) PDEU[4] in člen 107(3)(b) PDEU[5]. V tem okviru je več držav članic sprejelo podporne ukrepe v korist letalskih družb, ki delujejo na njihovem ozemlju, in sicer v obliki individualnih pomoči ali shem pomoči. Evropska komisija je te ukrepe, ki – odvisno od posameznega primera – temeljijo na členu 107(2)(b) PDEU oziroma členu 107(3)(b) PDEU, v zelo kratkem času in brez uvedbe formalnega postopka preiskave iz člena 108(2) PDEU razglasila za združljive z notranjim trgom. Skupina Ryanair je zoper večji del teh sklepov vložila tožbe pri Splošnem sodišču. To je doslej

[1] Jezik izvirnika: italijanščina.

[2] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropski centralni banki, Evropski investicijski banki in Euroskupini z naslovom Usklajen gospodarski odziv na izbruh virusa COVID-19 (COM/2020/112 final).

[3] UL 2020, C 91 I, str. 1.

[4] Člen 107(2)(b) PDEU določa, da je „[z] notranjim trgom […] združljiv[a] […] pomoč za povrnitev škode, ki so jo povzročile naravne nesreče ali izjemni dogodki“.

[5] Člen 107(3)(b) PDEU določa, da se „[k]ot združljiv[a] z notranjim trgom […] lahko šteje […] pomoč za pospeševanje izvedbe pomembnega projekta skupnega evropskega interesa ali za odpravljanje resne motnje v gospodarstvu države članice“.

zavrnilo vse tožbe, razen treh, ki jim je ugodilo zaradi kršitve obveznosti obrazložitve, pri čemer je ohranilo učinke sklepov, razglašenih za nične.[6] Sodišče trenutno obravnava osem pritožb, ki jih je vložila skupina Ryanair.

2. Družba Ryanair DAC (v nadaljevanju: Ryanair ali pritožnica) s pritožbo, ki je predmet teh sklepnih predlogov, Sodišču predlaga, naj razveljavi sodbo z dne 14. aprila 2021, Ryanair/Komisija (SAS, Švedska; COVID-19)[7] (v nadaljevanju: izpodbijana sodba), s katero je Splošno sodišče zavrnilo tožbo, ki jo je vložila na podlagi člena 263 PDEU in s katero je predlagala razglasitev ničnosti Sklepa Komisije C(2020) 2784 final z dne 24. aprila 2020[8] (v nadaljevanju: sporni sklep) v zvezi s pomočjo, ki jo je Kraljevina Švedska dodelila letalski družbi SAS AB (v nadaljevanju: SAS).

II. Dejansko stanje, postopek pred Splošnim sodiščem, izpodbijana sodba, postopek pred Sodiščem in predlogi strank

3. Dejansko stanje, ki je bilo podlaga za tožbo pred Splošnim sodiščem, je opisano v točkah od 1 do 3 izpodbijane sodbe.

4. Komisija je 11. aprila 2020 v skladu s členom 107(3)(b) PDEU odobrila ukrep pomoči v obliki sheme poroštev za posojila, namenjen nekaterim letalskim družbam (v nadaljevanju: švedska shema pomoči), ki ga je Kraljevina Švedska priglasila 3. aprila 2020.[9] Kraljevina Švedska je 21. aprila 2020 Komisiji v skladu s členom 108(3) PDEU priglasila ukrep pomoči v obliki poroštva za obnovljivo kreditno linijo v višini največ 1,5 milijarde švedskih kron (SEK) (približno 137 milijonov EUR) za družbo SAS, ker je zadnjenavedena družba imela težave pri pridobivanju posojil pri kreditnih institucijah v okviru švedske sheme pomoči (v nadaljevanju: sporni ukrep). Ta ukrep, katerega namen je bil družbi SAS delno nadomestiti škodo, nastalo zaradi odpovedi ali sprememb datumov njenih letov zaradi uvedbe omejitev potovanj v okviru pandemije covida-19, je bil razglašen za združljiv z notranjim trgom na podlagi člena 107(2)(b) PDEU.

5. Družba Ryanair je 19. junija 2020 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložila tožbo zoper sporni sklep. Francoski republiki, Kraljevini Švedski in družbi SAS je bila dovoljena intervencija v podporo predlogom Komisije. Družba Ryanair je v utemeljitev tožbe navedla pet tožbenih razlogov, od katerih se je prvi nanašal na to, da je Komisija kršila zahtevo, da pomoč, dodeljena na podlagi člena 107(2)(b) PDEU, ni namenjena povrnitvi škode, ki je nastala samo enemu oškodovancu, drugi na to, da zadevni ukrep ne temelji na členu 107(2)(b) PDEU in da je Komisija napačno štela, da je zadevni ukrep sorazmeren glede na škodo, ki je družbi SAS nastala zaradi pandemije covida-19, tretji na to, da je Komisija kršila različne določbe glede liberalizacije zračnega prevoza znotraj Unije, četrti na to, da je Komisija s tem, da je kljub resnim težavam zavrnila uvedbo formalnega postopka preiskave, kršila procesne pravice pritožnice, peti pa na to, da je Komisija kršila člen 296, drugi odstavek, PDEU. Splošno sodišče je z izpodbijano sodbo

[6] To so sodbe z dne 19. marca 2021, Ryanair/Komisija (KLM; COVID-19) (T-643/20, EU:T:2021:286); z dne 19. marca 2021, Ryanair/Komisija (TAP; COVID-19) (T-465/20, EU:T:2021:284), in z dne 9. junija 2021, Ryanair/Komisija (Condor; COVID-19) (T-665/20, EU:T:2021:344).

[7] T-379/20, EU:C:2021:195.

[8] Sklep v zvezi z državno pomočjo SA.57061 (2020/N) – Švedska – Nadomestilo za škodo, ki je zaradi pandemije COVID-19 nastala družbi SAS.

[9] Sklep Komisije C(2020) 2366 final v zvezi z državno pomočjo SA.56812 (2020/N) – Švedska – COVID-19: Shema jamstev za posojila letalskim družbam.

zavrnilo vse tožbene razloge družbe Ryanair in tožbo v celoti, družbi Ryanair naložilo, da nosi svoje stroške in stroške, ki jih je priglasila Komisija, Francoski republiki, Kraljevini Švedski in družbi SAS pa naložilo, da nosijo svoje stroške.

6. Družba Ryanair je 21. maja 2021 v sodnem tajništvu Sodišča vložila pritožbo, ki je predmet teh sklepnih predlogov. Na skupni obravnavi z zadevo C-321/21, Ryanair/Komisija,[10] v zvezi z ukrepom, podobnim spornemu, ki ga je družbi SAS dodelila Danska, ki je potekala 14. septembra 2022, so družba Ryanair, Komisija, družba SAS, Švedska in Francija ustno predstavile stališča.

7. Družba Ryanair Sodišču primarno predlaga, naj izpodbijano sodbo razveljavi, sporni sklep razglasi za ničen in Komisiji naloži plačilo stroškov ter podredno, naj izpodbijano sodbo razveljavi, zadevo vrne v ponovno odločanje Splošnemu sodišču ter pridrži odločitev o stroških postopka na prvi stopnji in pritožbenega postopka. Komisija Sodišču predlaga, naj pritožbo zavrne in pritožnici naloži plačilo stroškov. Družba SAS Sodišču predlaga, naj pritožbo zavrne in družbi Ryanair naloži plačilo stroškov. Švedska in Francija Sodišču predlagata, naj pritožbo zavrne.

III. Pritožba

8. Družba Ryanair v utemeljitev pritožbe navaja šest pritožbenih razlogov, ki se nanašajo, prvič, na to, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo s tem, da je zavrnilo trditev pritožnice, da pomoč, dodeljena na podlagi člena 107(2)(b) PDEU, ne sme biti namenjena povrnitvi škode, ki je nastala samo enemu oškodovancu, drugič, na napačno uporabo prava in izkrivljanje dejstev pri uporabi člena 107(2)(b) PDEU in načela sorazmernosti v zvezi s škodo, ki je družbi SAS nastala zaradi pandemije covida-19, tretjič, na to, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo s tem, da je zavrnilo trditev družbe Ryanair v zvezi s kršitvijo načela prepovedi diskriminacije, četrtič, na to, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo in izkrivilo dejstva s tem, da je zavrnilo trditev družbe Ryanair v zvezi s kršitvijo svobode ustanavljanja in svobode opravljanja storitev, petič, na napačno uporabo prava in izkrivljanje dejstev v zvezi z opustitvijo začetka formalnega postopka preiskave, in šestič, na napačno uporabo prava in izkrivljanje dejstev v zvezi z neizpolnitvijo obveznosti obrazložitve.

A. Prvi pritožbeni razlog

9. Pritožnica s prvim pritožbenim razlogom, ki se nanaša na točke od 22 do 27 izpodbijane sodbe, Splošnemu sodišču očita, da je podalo napačno razlago člena 107(2)(b) PDEU, ker je štelo, da ta določba državam članicam dopušča sprejetje individualnih ukrepov pomoči.

10. Splošno sodišče je v izpodbijani sodbi podobno trditev, ki jo je družba Ryanair navedla v postopku na prvi stopnji, zavrnilo na podlagi dveh razlogov. Prvič, v točkah 22 in 23 izpodbijane sodbe je poudarilo, da države članice nimajo nobene obveznosti, da dodelijo pomoč za povrnitev škode, ki jo je povzročil izjemen dogodek v smislu člena 107(2)(b) PDEU. Drugič, v točki 24 izpodbijane sodbe je pojasnilo, da je pomoč v skladu s členom 107(2)(b) PDEU lahko namenjena povrnitvi škode, ki jo je povzročil izjemen dogodek, ne glede na to, ali se z njo povrne

[10] Čeprav se ti sklepni predlogi nanašajo le na zadevo C-320/21 P, ugotavljam, da je družba Ryanair v zadevi C-321/21 P navedla pritožbene razloge, ki so v bistvu enaki.

celotna škoda. Splošno sodišče je na podlagi navedenega v točki 25 te sodbe ugotovilo, da državam članicam ni treba povrniti celotne škode, ki jo povzroči izjemen dogodek, kar posledično pomeni, da jim ni treba dodeliti pomoči vsem oškodovancem te škode.

11. Pritožnica trdi, da z navedenima razlogoma, na katerih temelji izpodbijana sodba, ni mogoče odgovoriti na očitek, ki ga je navedla v okviru prvega tožbenega razloga. Vprašanje, ki je podlaga za ta očitek, naj se namreč ne bi nanašalo na to, ali bi morala Švedska dodeliti več pomoči oziroma ali bi morala povrniti celotno škodo, ki jo je povzročila pandemija, ampak na to, ali lahko država članica sprejme ukrep v smislu člena 107(2)(b) PDEU, ki je namenjen podpori enemu samemu, samovoljno izbranemu podjetju, pri tem pa izključi vsa druga podjetja, ki delujejo na istem trgu. Družba Ryanair poudarja, da tako iz besedila kot iz namena člena 107(2)(b) PDEU izhaja razlaga, v skladu s katero ta člen dopušča zgolj sheme pomoči, ne pa tudi individualne ukrepe pomoči. Če bi namreč zadevna država članica sprejela ukrepe v korist enega samega podjetja, naj bi to povzročilo spremembo same logike te določbe, ki temelji izključno na nadomestilu škode, obenem pa bi se omogočilo uresničevanje splošnih političnih ciljev, ki s to logiko nimajo nobene zveze in ki za to, da bi pomoč štela za upravičeno, zahtevajo drugačno pravno podlago. V takem primeru naj bi bila neposredna povezava med naravno nesrečo ali izjemnim dogodkom, nastalo škodo in dodeljeno pomočjo, ki naj bi bila pogoj za uporabo člena 107(2)(b) PDEU, šibka. Družba Ryanair trdi, da je predlagano razlago člena 107(2)(b) PDEU sprejela tudi Komisija, in sicer v okviru prakse odločanja, ki ji je sledila pred začetkom pandemije covida-19, ter v kontrolnem seznamu za države članice, ki ga je pripravila v zvezi s pomočjo za povrnitev škode, ki so jo povzročile naravne nesreče,[11] in v vzorcu priglasitve pomoči v skladu s členom 107(2)(b) PDEU,[12] to je v besedilih, ki se nanašata izključno na sheme pomoči.

12. Naj spomnim, da člen 107(2)(b) PDEU določa, da je z notranjim trgom združljiva „pomoč za povrnitev škode, ki so jo povzročile naravne nesreče ali izjemni dogodki“. V skladu z ustaljeno sodno prakso velja, da je treba člen 107(2)(b) PDEU, ker gre za izjemo od splošnega načela nezdružljivosti državnih pomoči z notranjim trgom iz člena 107(1) PDEU, razlagati ozko.[13] Tako se lahko v skladu s to določbo nadomesti le gospodarska škoda, ki so jo neposredno povzročile naravne nesreče ali drugi izjemni dogodki.[14]

13. Ali lahko torej država članica sprejme individualen ukrep pomoči v smislu člena 107(2)(b) PDEU,[15] če je dogodek, ki upravičuje intervencijo države, vplival na celoten gospodarski sektor, v katerem podjetje, ki je prejelo pomoč, deluje v pogojih konkurence z drugimi podjetji, in, če je odgovor na to vprašanje pritrdilen, pod kakršnimi pogoji?

14. To je v bistvu pravno vprašanje, na katerem temelji očitek, ki ga je družba Ryanair navedla v postopku pred Splošnim sodiščem, na katero je to odgovorilo pritrdilno in podalo razlogovanje, ki ga je mogoče, če poenostavim, povzeti tako, kot bom predstavil v nadaljevanju. Ker se lahko država članica sama odloči, prvič, ali bo dodelila ukrepe za nadomestilo škode v smislu zadevne določbe, in drugič, v kolikšni meri bo oškodovanim podjetjem povrnila nastalo škodo, se lahko

[11] Na voljo na tem spletnem naslovu: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/studies_reports/disaster_aid_checklist_it.pdf.

[12] Na voljo na tem spletnem naslovu: Notification_template_107_2_b_PUBLICATION.pdf (europa.eu).

[13] Glej v zvezi s členom 92(2)(b) Pogodbe med drugim sodbo z dne 23. februarja 2006, Atzeni in drugi (C-346/03 in C-529/03, EU:C:2006:130, točka 79 in navedena sodna praksa).

[14] Sodba z dne 9. junija 2011, Comitato „Venezia vuole vivere“ in drugi/Komisija (C-71/09 P, C-73/09 P in C-76/09 P, EU:C:2011:368, točka 175 in navedena sodna praksa).

[15] V obravnavani zadevi ugotavljam, da sporni ukrep sicer ni bil sprejet v okviru sheme pomoči, vendar tako iz spornega sklepa (točka 6 obrazložitve) kot tudi iz izpodbijane sodbe (točka 88) izhaja, da ta ukrep spada v nacionalni pravni okvir, ki pod določenimi pogoji omogoča dostop do podobnih ukrepov vsem letalskim družbam, ki so upravičene do prejema pomoči iz naslova švedske sheme pomoči. Zato je ta shema vsaj posredno povezana s spornim ukrepom.

prav tako sama odloči, ali bo to storila z vzpostavitvijo sheme pomoči ali pa s sprejetjem ukrepa v korist enega samega podjetja. Kot je razvidno iz točk od 22 do 27 izpodbijane sodbe, naj bi bila ta svoboda odločanja, ki jo imajo države članice, omejena zgolj z izpolnjevanjem pogojev v zvezi z obstojem dogodka, ki ga je mogoče opredeliti kot naravno nesrečo ali izjemni dogodek v smislu člena 107(2)(b) PDEU, obstojem vzročne zveze med tem dogodkom in povrnjeno škodo ter neobstojem prekomernega nadomestila. Iz takega razlogovanja nujno izhaja, da ima država članica, če se odloči za dodelitev individualne pomoči, pri izbiri podjetja, ki bo prejelo tako pomoč, popolno diskrecijsko pravico.

15. Že na samem začetku naj navedem, da ima družba Ryanair po mojem mnenju prav, ko trdi, da navedena razloga, ki sta bila podlaga za zavrnitev prvega tožbenega razloga, ne glede na to, ali se obravnavata ločeno ali skupaj, ne zagotavljata tehtnega odgovora na očitek, ki ga je ta družba navedla v postopku na prvi stopnji. Menim, da obrazložitev, ki je bila podana v točkah od 22 do 24 izpodbijane sodbe, temelji na napačni logiki. Iz dejstva, da države članice nimajo nobene obveznosti, da sprejmejo ukrepe podpore v smislu člena 107(2)(b) PDEU in, če take ukrepe sprejmejo, da zagotovijo povračilo celotne škode, namreč niti logično (in potemtakem niti nujno) ne izhaja, da je mogoče navedeno določbo uporabiti kot pravno podlago za sprejetje ukrepov pomoči, ki so namenjeni enemu samemu podjetju, če so bila oškodovana vsa podjetja, ki delujejo na zadevnem trgu.

16. To pa ne spremeni dejstva, da je Splošno sodišče po mojem mnenju pravilno ugotovilo, da člen 107(2)(b) PDEU dopušča take ukrepe pomoči. V besedilu ali namenu te določbe namreč ni nobenega elementa, na podlagi katerega bi bilo mogoče take ukrepe pomoči izključiti s področja uporabe te določbe. Čeprav nedvomno drži, da je sprejetje shem pomoči za podporo vseh gospodarskim subjektom, ki delujejo v oškodovanem sektorju, instrument, ki v največji meri ustreza funkciji obravnavane določbe, to je omogočiti državam članicam, da odpravijo nepravilno delovanje trga, ki je posledica nastanka določenih škodnih dogodkov, pa zgolj na podlagi te ugotovitve ni mogoče izključiti, da lahko zadevna država članica sprejme tudi ukrepe, namenjene nadomestilu škode, ki je nastala le enemu od teh subjektov.

17. Da pa bi bilo izkrivljanje konkurence, do katere pride zaradi takšnih ukrepov, sprejemljivo in da bi bilo mogoče za take ukrepe šteti, da so v skladu z odstopanjem iz člena 107(2)(b) PDEU združljivi z notranjim trgom, po mojem mnenju ne zadostuje, da ti ukrepi izpolnjujejo tri pogoje, od katerih je odvisna uporaba navedene določbe – to so posebna narava dogodka, vzročna zveza med dogodkom in nastalo škodo ter neobstoj prekomernega nadomestila – ampak je treba hkrati zagotoviti, da izbira subjekta, ki je upravičen do takih ukrepov, ustreza funkciji tega odstopanja, kot je predstavljena v točki 16 teh sklepnih predlogov, ter da ni samovoljna oziroma da je ne narekuje zgolj želja po dajanju prednosti enemu podjetju pred drugimi konkurenti, zlasti če gre za podjetje, ki je bilo v težavah že pred nastopom zadevnega dogodka, ali za podjetje, katerega poslovanje ni učinkovito. Področje uporabe člena 107(2)(b) PDEU mora biti namreč še naprej omejeno na primere, ki ustrezajo logiki, na kateri temelji ta določba, ne le zato, ker je to nujno zaradi zagotavljanja ozke razlage izjem od načela prepovedi pomoči iz odstavka 1 navedenega člena, ampak tudi zato, ker ima odstopanje, ki ga predpisuje ta določba, učinek *de iure* in torej izključuje izvajanje diskrecijske pravice, ki jo ima Komisija.[16] Ne glede na navedeno pa je treba v nasprotju s stališčem, za katero se zdi, da ga zagovarja družba Ryanair, ugotoviti, da logika člena 107(2)(b) PDEU, ki temelji na nadomestilu škode, ne izključuje možnosti, da se pri izbiri upravičenca do ukrepa pomoči, sprejetega v navedenih okoliščinah, upoštevajo posebni cilji –

[16] Glej sodbo z dne 17. septembra 1980, Philip Morris Holland/Komisija (730/79, EU:C:1980:209, točka 17). V zvezi s tem je treba pojasniti, da ugotovitev Komisije, da izbira upravičenca do ukrepa individualne pomoči, sprejetega na podlagi člena 107(2) PDEU, ni bila samovoljna, ne pomeni, da je ta institucija izvajala diskrecijsko pravico, ampak da je delovala v mejah pravne opredelitve.

povezani z gospodarsko dejavnostjo, ki jo opravlja gospodarski subjekt, ali s posebnimi lastnostmi tega subjekta – kot je na primer zagotavljanje podpore podjetju, ki v običajnih okoliščinah opravlja storitve splošnega javnega pomena, ali podjetju, ki je izjemnega pomena z vidika zaposlovanja in posledičnega ohranjanja socialne stabilnosti, saj gre za cilje, ki so v skladu s funkcijo intervencijskega instrumenta, ki je državam članicam na voljo za odpravo posledic dogodkov, navedenih v tej določbi, in ki so v izrednih razmerah, kakršne je povzročila pandemija covida-19, še toliko pomembnejši.

18. Iz navedenih razlogov menim, da obrazložitev, podana v točkah od 22 do 27 izpodbijane sodbe, ki se osredotoča izključno na svobodo odločanja držav članic, ni prepričljiva. Ker pa je ugotovitev, navedena v točki 27 te sodbe, pravilna in ker razlogi, ki upravičujejo izbiro družbe SAS kot upravičenke do spornega ukrepa, izhajajo iz presoje sorazmernosti tega ukrepa, ki jo je opravilo Splošno sodišče, Sodišču predlagam, naj prvi pritožbeni razlog zavrne in obrazložitev izpodbijane sodbe dopolni tako, da bo zajemala tudi ugotovitev, ki sem jo podal v prejšnji točki teh sklepnih predlogov.

B. Drugi pritožbeni razlog

19. Družba Ryanair v okviru drugega pritožbenega razloga navaja osem ločenih očitkov, s katerimi izpodbija to, da je Splošno sodišče zavrnilo njen drugi tožbeni razlog. Natančneje, prvi očitek se nanaša na točke od 31 do 36 izpodbijane sodbe, v katerih je Splošno sodišče preučilo in zavrnilo prvi del tega tožbenega razloga, s katerim je izpodbijala ugotovitev, da sporni ukrep temelji na členu 107(2)(b) PDEU. Preostalih sedem očitkov pa se nanaša na točke od 39 do 66 izpodbijane sodbe, v katerih je Splošno sodišče preučilo in zavrnilo drugi del tega tožbenega razloga, s katerim je oporekala sorazmernosti spornega ukrepa s škodo, ki jo je utrpela družba SAS.

1. Prvi očitek

20. Družba Ryanair s prvim očitkom, ki ga je navedla v okviru drugega pritožbenega razloga, Splošnemu sodišču očita, da je člen 107(2)(b) PDEU štelo za veljavno pravno podlago za odobritev spornega ukrepa, ki je subsidiaren glede na švedsko shemo pomoči, ki je bila predhodno odobrena na podlagi člena 107(3)(b) PDEU.[17] Trdi, da je ugotovitev iz točke 34 izpodbijane sodbe, v skladu s katero Pogodba DEU ne nasprotuje hkratni uporabi člena 107(2)(b) in člena 107(3)(b) PDEU, če so izpolnjeni pogoji iz obeh določb, zlasti kadar so dejstva in okoliščine, ki v smislu zadnjenavedene določbe povzročijo resno motnjo v gospodarstvu, posledica izjemnega dogodka, v nasprotju tako z zahtevo po ozki razlagi odstopanja iz člena 107(2)(b) PDEU kot tudi s pogojem za uporabo tega odstopanja, ki se nanaša na obstoj neposredne zveze med nastalo škodo in dodeljeno pomočjo. Taka razlaga Splošnega sodišča naj bi privedla do združitve obeh določb v eno samo „krizno ureditev“, v kateri bi bila uporaba bodisi prvonavedene bodisi drugonavedene pravne podlage medsebojno zamenljiva, izpolnjevanje pogojev za uporabo teh določb pa bi bilo neizogibno olajšano.

21. Uvodoma ugotavljam, da v obravnavani zadevi ne gre položaj, v katerem bi se istemu upravičencu omogočila kumulativna uporaba ukrepov, sprejetih na podlagi člena 107(2)(b) PDEU in člena 107(3)(b) PDEU. Iz točk od 4 do 6 obrazložitve spornega sklepa namreč izhaja, prvič, da so se švedski organi za sprejetje individualnih ukrepov pomoči v smislu prvonavedene določbe

[17] Podobno kot v švedski shemi pomoči je bilo tudi v okviru spornega ukrepa predvideno bančno poroštvo za družbo SAS, ki ni smelo presegati 1,5 milijarde SEK.

odločili šele, ko se je na podlagi nenehnega slabšanja finančnega položaja letalskih družb izkazalo, da imajo nekatere družbe težave pri dostopu do posojil pod pogoji, določenimi v sklepu o odobritvi švedske sheme pomoči, in drugič, da je bil dostop do teh ukrepov omogočen le tistim letalskim družbam, ki bi bile lahko upravičene do sheme pomoči in ki so se soočale s takimi težavami. Splošno sodišče, ki v točki 34 izpodbijane sodbe navaja hkratno uporabo člena 107(2)(b) in člena 107(3)(b) PDEU, se torej sklicuje zgolj na to, da ima država članica možnost, da za odpravo posledic, ki jih na trgu povzroči isti izjemni dogodek, hkrati uporabi oba instrumenta, ki ju zagotavljata navedeni določbi.

22. Na podlagi tega pojasnila menim, da ni nobene ovire, zaradi katere ne bi bilo mogoče priznati možnosti za hkratno uporabo zadevnih določb, tudi v posebnih okoliščinah obravnavane zadeve, v katerih obstaja neizpodbitna povezava med zadevnima ukrepoma, in sicer tako z vidika upravičenih gospodarskih subjektov kot tudi z vidika oblike predvidene intervencije. Nasprotne trditve, ki jih je navedla družba Ryanair, se mi ne zdijo prepričljive. Prvič, če ukrep, sprejet na podlagi člena 107(2)(b) PDEU, izpolnjuje vse navedene pogoje za uporabo odstopanja iz te določbe, potem vprašanje široke uporabe tega odstopanja sploh ni upoštevno, tudi če je ta ukrep skupaj z drugimi ukrepi podlaga za opredelitev obsega intervencije, s katero se država odzove na krizne razmere, ki so posledica izjemnega dogodka. Drugič, tudi če bi se priznalo, da je sporni ukrep hkrati namenjen tako izvajanju same funkcije instrumenta iz člena 107(2)(b) PDEU, ki temelji na nadomestilu škode, kot tudi uresničevanju cilja iz člena 107(3)(b), *in fine*, PDEU – to je cilja, ki je obenem v skladu tudi z namenom tega instrumenta – pa ne razumem, kako bi to lahko prispevalo k razrahljanju zveze, ki mora v smislu prvonavedene določbe nujno obstajati med nastalo škodo in dodeljeno pomočjo.

23. Sodišču na podlagi navedenih razlogov predlagam, naj prvi očitek iz drugega pritožbenega razloga zavrne kot neutemeljen.

2. Drugi očitek

24. Družba Ryanair z drugim očitkom, ki ga je navedla v okviru drugega pritožbenega razloga, zatrjuje, da je Splošno sodišče v točki 40 izpodbijane sodbe podalo napačno razlago sodbe z dne 11. novembra 2004, Španija/Komisija,[18] na katero se je sklicevalo v tej točki, ker je pri oceni tveganja prekomernega nadomestila upoštevalo „merilo verjetnosti“ („likelihood test“), ki ga ta sodba sploh ne vsebuje. Če je ukrep namenjen kritju prihodnje škode, kakor je primer v obravnavani zadevi, je treba namreč po mnenju družbe Ryanair šteti, da pomoči, ki so lahko večje od izgub , niso združljive z notranjim trgom ne glede na stopnjo verjetnosti prekomernega nadomestila. Vzpostavitev mehanizma za vračilo prekomerno izplačane pomoči pa naj ne bi zadostovala za preprečitev, da bi se podjetju, ki je prejelo pomoč, zagotovila neupravičena prednost, tudi če bi bila ta zgolj začasna.

25. Ta očitek je treba po mojem mnenju zavrniti. Prvič, trditev pritožnice, ki je v bistvu semantična, po mojem mnenju temelji na napačnem razumevanju pomena, ki ga je treba pripisati izrazom, ki jih je uporabilo Splošno sodišče. Vsekakor drži, da se v angleški različici točke 40 izpodbijane sodbe, ki je edina verodostojna, uporablja izraz „likely to“ („ki so lahko“), ki izraža verjetnost. Vendar menim, da je tako iz besedila te točke kot tudi iz sobesedila, v katero je ta točka umeščena, pa tudi iz vseh preudarkov, ki so v izpodbijani sodbi navedeni v okviru analize drugega dela drugega tožbenega razloga, razvidno, da Splošno sodišče ni nikakor nameravalo uvesti merila verjetnosti tveganja prekomernega nadomestila, še manj pa tako merilo uporabiti za razmejitev

[18] C-73/03, neobjavljena, EU:C:2004:711; v nadaljevanju: sodba Španija/Komisija.

področja uporabe člena 107(2)(b) PDEU. Drugič, ugotavljam, da se točki 40 in 41 sodbe Španija/Komisija, na katero se sklicuje Splošno sodišče, nanašata na dokaz o obstoju neposredne povezave med domnevnimi izgubami upravičencev do zadevnega ukrepa in dodeljeno pomočjo – ki ga je treba zagotoviti s predložitvijo podatkov, ki omogočajo primerjavo med vrednostjo izgub in zneskom dodeljene pomoči – ne pa na presojo obstoja tveganja prekomernega nadomestila, ki jo je treba opraviti v fazi po ugotovitvi obstoja zadevne povezave. Splošno sodišče zato iz navedenih točk ni moglo logično izpeljati uporabe merila, namenjenega ugotavljanju stopnje verjetnosti, da bo predvidena pomoč presegla nastalo škodo, ter tako izključiti možnost uporabe člena 107(2)(b) PDEU. Zdi se mi, da je Splošno sodišče namesto tega nameravalo izpostaviti, da je treba s področja uporabe člena 107(2)(b) PDEU izvzeti tiste ukrepe, pri katerih ni mogoče ugotoviti obstoja povezave med obsegom nastale škode in zneskom pomoči, ki bi lahko bila podlaga za izključitev možnosti prekomernega nadomestila.

26. Vsekakor pa je treba ugotoviti, tudi če bi se točka 40 izpodbijane sodbe razlagala tako, kot predlaga družba Ryanair, da je Splošno sodišče v analizi spornega ukrepa, ki jo je podalo v točkah od 45 do 57 te sodbe na eni strani ugotovilo, da je Komisija ob upoštevanju spremenljivosti izjemnega dogodka, kakršen je pandemija covida-19, ter nujne vnaprejšnjosti količinske opredelitve povzročene škode in zneska pomoči, ki je na koncu dodeljena, v spornem sklepu dovolj natančno predstavila metodo izračuna, ki jo je uporabila za oceno škode, nastale družbi SAS, in za preprečitev izplačila pomoči, ki bi bilo višje od te škode, na drugi strani pa je presodilo, da družba Ryanair ni dokazala, da je zaradi uporabe te metode izračuna prišlo do prekomernega nadomestila nastale škode. Poleg tega je Splošno sodišče v točki 57 izpodbijane sodbe ugotovilo, da je Komisija vsekakor presodila, da je škoda, nastala družbi SAS, višja od zneska, zajamčenega s spornim ukrepom, in da družba Ryanair ni predložila nobenega dokaza, ki bi omajal to presojo. Te ugotovitve v nasprotju s stališčem, ki ga zagovarja družbe Ryanair, nikakor ne pomenijo, da je bil ugotovljen obstoj morebitnega, čeprav ne verjetnega, prekomernega nadomestila, ampak da je Splošno sodišče že v osnovi izključilo možnost obstoja tveganja, da bi izplačana pomoč presegala škodo, ki je nastala družbi SAS.

3. Tretji, četrti in peti očitek

27. Družba Ryanair s tretjim, četrtim in petim očitkom, ki jih bom obravnaval skupaj, zatrjuje, da je Splošno sodišče v točkah od 46 do 50 izpodbijane sodbe večkrat napačno uporabilo pravo ter očitno izkrivilo dejstva in dokaze. V navedenih točkah je Splošno sodišče, prvič, ugotovilo, da je „Komisija glede na okoliščine obravnavane zadeve, za katere je značilen izjemen dogodek v smislu člena 107(2)(b) PDEU, ki je pandemija covida-19, njegovo spremenljivost in nujno vnaprejšnjost količinske opredelitve povzročene škode in zneska pomoči, ki je na koncu dodeljena, v izpodbijanem sklepu dovolj natančno predstavila metodo izračuna za oceno škode, ki je nastala družbi SAS“ (točka 46); drugič, ugotovilo, da pritožnica ni predložila nobenega elementa, na podlagi katerega bi bilo mogoče dokazati, da metoda izračuna, kot je opredeljena v spornem sklepu, omogoča izplačilo državne pomoči, višje od škode, ki je dejansko nastala družbi SAS (točki 47 in 48), in tretjič, ugotovilo, da z metodo, ki jo je opredelila Komisija, sicer ni mogoče popolnoma preprečiti, da bi ocena škode vključevala tudi posledice odločitev, ki jih je družba SAS sprejela brez neposredne povezave s pandemijo covida-19, vendar da pritožnica ni predložila nobenega elementa, s katerim bi bilo mogoče dokazati, da bi se prihodki družbe SAS brez te pandemije v obdobju od marca 2020 do februarja 2021 v primerjavi z obdobjem od marca 2019 do februarja 2020 verjetno znižali (točka 49).

28. Družba Ryanair s tretjim očitkom, ki ga je navedla v okviru drugega pritožbenega razloga, trdi, da če metoda izračuna škode, ki jo je treba nadomestiti, v sklepu, s katerim Komisija odobri pomoč v smislu člena 107(2)(b) PDEU, ni pravilno opredeljena, potem ni nobenega zagotovila, da ne bo prišlo do prekomernega nadomestila, in da mehanizem naknadne ocene te škode ne bo nadomestil predhodne ocene, ki jo mora opraviti Komisija. V obravnavani zadevi naj bi bilo tveganje prekomernega nadomestila še posebej visoko, s pomočjo, ki jo je odobrila Komisija, pa naj bi se družbi SAS za več kot eno leto, to je do priprave prvega poročila o dejanskih izgubah, ki ga je morala Švedska predložiti junija 2021, dejansko podelil bianko ček.

29. Družba Ryanair s četrtim očitkom, ki ga je navedla v okviru drugega pritožbenega razloga, trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker je dokazno breme sistematično nalagalo pritožnici, čeprav na področju državnih pomoči velja, da mora združljivost pomoči dokazati Komisija. Vsekakor naj bi Splošnemu sodišču predložila dovolj elementov, ki v obravnavani zadevi dokazujejo, da obstaja tveganje prekomernega nadomestila.

30. Nazadnje, družba Ryanair s petim očitkom, ki ga je navedla v okviru drugega pritožbenega razloga, Splošnemu sodišču očita, da iz ugotovitve, ki jo je podalo v točki 49 izpodbijane sodbe, v skladu s katero z metodo, ki jo je opredelila Komisija, ni bilo mogoče popolnoma preprečiti, da bi ocena škode vključevala tudi posledice odločitev, ki jih je družba SAS sprejela brez neposredne povezave s pandemijo covida-19, ni izpeljalo ustreznih posledic, s čimer je breme predložitve dokazov o hipotetičnem scenariju naložilo tožeči pritožnici, ki pa ga ni mogla izpolniti.

31. Naj spomnim, da se lahko v skladu z ustaljeno sodno prakso na podlagi člena 107(2)(b) PDEU nadomesti le gospodarska škoda, ki so jo neposredno povzročile naravne nesreče ali drugi izjemni dogodki.[19] Iz tega sledi, da mora obstajati neposredna zveza med škodo, ki so jo povzročili ti dogodki, in državno pomočjo ter da je treba kar se da natančno oceniti izgube, ki so nastale upravičencem do te pomoči.[20] Če teh izgub še ni mogoče v celoti in natančno količinsko opredeliti, na primer zaradi negotove, a trajne in spremenljive narave zadevnega izjemnega dogodka, mora Komisija nujno vnaprej opraviti analizo, ki temelji na sistemu izračuna, ki je hkrati dovolj prožen, da ga je mogoče prilagajati spreminjajočim se okoliščinam, ter dovolj natančen in zanesljiv, da omogoča izključitev tveganja prekomernega nadomestila. Poleg tega mora Komisija neprestano in v celoti nadzorovati časovno uporabo takega sistema izračuna.

32. Iz spornega sklepa je razvidno, da je bil sporni ukrep namenjen delnemu nadomestilu škode, ki je družbi SAS nastala zaradi odpovedi ali sprememb datumov njenih letov zaradi uvedbe omejitev potovanj v okviru pandemije covida-19 (glej točki 9 in 61 obrazložitve spornega sklepa). Komisija je pri presoji združljivosti spornega ukrepa z notranjim trgom pojasnila, da švedski organi zaradi krize, ki jo je povzročila pandemija in ki je še vedno trajala, niso mogli natančno količinsko opredeliti niti škode, nastale družbi SAS, niti zneska pomoči (točki 64 in 68 obrazložitve spornega sklepa). Oceno škode naj bi bilo treba zato podati na podlagi „splošne metodologije“, katere merila so predstavljena v točki 65 obrazložitve spornega sklepa. Ta škoda je bila opredeljena kot „izguba dodane vrednosti“, ki ustreza izgubi prihodkov, kakor je bila prilagojena s stopnjo dobička družbe SAS in od katere so bili odšteti stroški, ki se jim je ta družba izognila. Izguba prihodkov je bila izračunana kot razlika med pričakovanimi prihodki, ki bi bili ustvarjeni, če do pandemije ne bi prišlo, in ki so bili izračunani na podlagi prihodkov v obdobju od marca 2019 do februarja 2020, to je v obdobju tik pred izbruhom pandemije, ter prihodki, ustvarjenimi v obdobju krize, to je od marca 2020 do februarja 2021. Stroški, ki se jim je družba

[19] Sodba z dne 9. junija 2011, Comitato „Venezia vuole vivere“ in drugi/Komisija (C-71/09 P, C-73/09 P in C-76/09 P, EU:C:2011:368, točka 175 in navedena sodna praksa).

[20] Glej v tem smislu sodbo z dne 23. februarja 2006, Atzeni in drugi (C-346/03 in C-529/03, EU:C:2006:130, točka 79).

SAS izognila, so se nanašali na stroške, ki bi jih ta družba imela, če pandemija ne bi vplivala na njeno poslovanje (na primer, stroški goriva ali letališke pristojbine). To splošno metodologijo, ki sem jo pravkar predstavil, je bilo treba dopolniti s „podrobno metodologijo“, za katero so se švedski organi zavezali, da jo bodo Komisiji v predhodno odobritev predložili najpozneje do 31. decembra 2020. Neodvisni organ pa naj bi natančno količinsko opredelitev škode, ki je nastala družbi SAS, podal šele pozneje. Švedski organi so se v zvezi s tem zavezali, da bodo Komisiji najpozneje do 30. junija 2021 predložili naknadno oceno te škode in navedli znesek zajamčene pomoči. Prav tako so se zavezali, da bodo zahtevali vračilo prekomernega nadomestila, ugotovljenega na podlagi naknadne ocene škode (glej točko 38 obrazložitve spornega sklepa). Komisija je pripravila tudi začasno oceno škode, ki je nastala družbi SAS in ki je bila izračunana ob upoštevanju od 50- do 60-odstotnega zmanjšanja zračnega prometa v obdobju od marca 2020 do februarja 2021 v primerjavi z obdobjem od marca 2019 do februarja 2020 (glej točko 66 obrazložitve spornega sklepa). Ta škoda, ki je bila ocenjena na od 5 do 15 milijard SEK, naj bi po mnenju Komisije vsekakor presegala skupni znesek pomoči (glej točko 68 obrazložitve spornega sklepa).

33. Okoliščine, navedene v točki 46 izpodbijane sodbe, ki jih pritožnica ne izpodbija in se nanašajo zlasti na spremenljivost izjemnega dogodka, kakršen je pandemija covida-19, na stihijsko in vsesplošno naravo krize ter potrebo po hitrem sprejetju ukrepov v podporo najbolj prizadetim sektorjem, kakršen je med drugim letalski sektor, po mojem mnenju v celoti upravičujejo postopen pristop, ki ga je zavzela Komisija in ki zajema določitev osnovnih meril za metodo izračuna škode, nastale družbi SAS, ter začasno oceno višine te škode, in sicer tako, da je mogoče vnaprej izključiti obstoj konkretnega tveganja prekomernega nadomestila, pri tem pa natančno količinsko opredelitev te škode preložiti na poznejše obdobje.

34. V tem okviru menim, da zgolj na podlagi dejstva, da se je Komisija strinjala, da švedskim organom zaupa določitev podrobnih pravil glede metode izračuna, ki je bila uporabljena za količinsko opredelitev škode, in ob upoštevanju vseh okoliščin obravnavane zadeve ter razlike med začasno ocenjenim zneskom škode, ki jo je treba nadomestiti, in najvišjim zneskom pomoči ni mogoče ugotoviti, da se je ta institucija, kot trdi družba Ryanair, odrekla obveznosti, ki jo ima v zvezi z oceno združljivosti spornega ukrepa z notranjim trgom. V zvezi s tem je treba navesti, kot pravilno ugotavljata Komisija in francoska vlada, da je bila podrobna metodologija, za katero so se švedski organi zavezali, da jo bodo predložili Komisiji, predmet predhodne odobritve in da je Komisija posledično imela možnost, da preveri skladnost te metodologije s „splošno metodologijo“ iz spornega sklepa, po potrebi spremeni posamezne elemente te metodologije, spremlja konkretno uporabo tega ukrepa in ponovno oceni tveganje prekomernega nadomestila. Zato v nasprotju s trditvami, ki jih je navedla družba Ryanair, menim, da med ugotovitvijo iz točke 46 izpodbijane sodbe, da je Komisija v spornem sklepu dovolj natančno opredelila metodo za izračun višine škode, ki je nastala družbi SAS, in točko 35 obrazložitve tega sklepa, v kateri Komisija priznava, da se je Švedska zavezala, da ji bo do 31. decembra 2020 predložila metodo, uporabljeno za količinsko opredelitev te škode, ni nikakršnega protislovja. Poleg tega ob upoštevanju te zaveze na eni strani in začasne količinske opredelitve zadevne škode, ki jo je določila Komisija in iz katere je razvidno, da naj bi bil znesek te škode vsekakor višji od zneska najvišjega poroštva, ki so ga švedski organi odobrili družbi SAS, na drugi strani menim, da trditev družbe Ryanair, v skladu s katero je bil družbi SAS s spornim sklepom do 30. junija 2021, to je do dneva prve naknadne ocene škode, v bistvu podeljen bianko ček, ni utemeljena.

35. Glede na navedeno menim, da je treba tretji očitek iz drugega pritožbenega razloga zavrniti kot neutemeljen.

36. Prav tako menim, da je treba kot nedopusten zavreči tudi četrti očitek, naveden v okviru tega pritožbenega razloga, s katerim družba Ryanair Splošnemu sodišču očita, da je obrnilo dokazno breme. V zvezi s tem naj opozorim, da je Splošno sodišče v izpodbijani sodbi na eni strani ugotovilo, da je bilo mogoče z metodo izračuna, ki jo je opredelila Komisija, v povezavi z zavezami Švedske in ob upoštevanju začasne količinske opredelitve izgub, ki so družbi SAS nastale zaradi pandemije, zagotoviti kar se da natančno oceno škode, ki naj bi se s spornim ukrepom nadomestila, pri čemer je upoštevalo okoliščine, v katerih je bil ta ukrep priglašen in odobren. Na drugi strani pa je Splošno sodišče v točkah od 47 do 49 te sodbe kot nezadostno obrazložene ali brezpredmetne zavrnilo trditve, s katerimi je družba Ryanair izpodbijala primernost te metodologije za izključitev dejanskega prekomernega nadomestila. V teh okoliščinah pritožnica z navedenim očitkom dejansko oporeka presoji, ki je bila v izpodbijani sodbi opravljena v zvezi z upoštevnostjo in/ali zadostnostjo trditev in dokazov, ki jih je navedla, da bi omajala ugotovitev Splošnega sodišča glede tega, ali so elementi, navedeni v spornem sklepu, primerni za izključitev tveganja prekomernega nadomestila in, splošneje, glede veljavnosti ocene, ki jo je Komisija podala v zvezi z združljivostjo spornega ukrepa z notranjim trgom. Čeprav se družba Ryanair sklicuje na izkrivljanje dokazov, pa ne navaja niti dokazov, ki naj bi jih Splošno sodišče izkrivilo, niti tega, kako naj bi to storilo, ampak v bistvu zgolj ponavlja iste trditve, ki jih je navedla že v točkah od 55 do 60 tožbe, vložene pri Splošnem sodišču. V teh točkah je, razen v točki 58, v kateri so našteti le elementi, ki naj jih Komisija v spornem sklepu ne bi dovolj natančno opredelila ali utemeljila, zgolj napoteno na sodno prakso v zvezi s členom 107(2)(b) PDEU ali na prakso, ki jo je Komisija izoblikovala v zvezi z uporabo te določbe. Četrti očitek torej ne izpolnjuje pogojev dopustnosti, ki izhajajo iz člena 256 PDEU, člena 58, prvi odstavek, Statuta Sodišča Evropske unije in člena 168(1)(d) Poslovnika Sodišča, kakor se razlagajo v sodni praksi.[21]

37. Nazadnje, v zvezi s petim očitkom, s katerim družba Ryanair zatrjuje napačno uporabo prava v točki 49 izpodbijane sodbe, je treba navesti, da je treba tudi to točko razlagati glede na ugotovitev, ki izhaja iz točk 45 in 46 izpodbijane sodbe, v skladu s katero je bilo mogoče z metodo metoda izračuna škode, ki je nastala družbi SAS, kot jo je predstavila Komisija, ob upoštevanju vseh zavez švedskih organov in posebnih okoliščin, povezanih s pandemijo covida-19, izpolniti merila natančnosti, opredeljena v sodni praksi, in zagotoviti zadostno jamstvo, da ne bo prišlo do prekomernega nadomestila. Zato je treba tudi ta očitek zavrniti kot neutemeljen.

4. Šesti očitek

38. Pritožnica s šestim očitkom iz drugega pritožbenega razloga, ki se nanaša na točko 51 izpodbijane sodbe, zatrjuje, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker je trditev, ki jo je navedla v okviru drugega tožbenega razloga, v skladu s katero bi morala Komisija v spornem sklepu upoštevati škodo, ki je nastala drugim letalskim družbam na Švedskem, zavrnilo zgolj z napotitvijo na točko 25 izpodbijane sodbe. Pritožnica trdi, da je treba v okoliščinah, kakršne so te v obravnavani zadevi, v skladu z načelom, da mora dodeljena pomoč ustrezati nastali škodi, zagotoviti, da se ocena škode ne nanaša zgolj na upravičenca do pomoči, ampak tudi na njegove konkurente, in da bi bilo treba v obravnavani zadevi zato opraviti presojo vpliva, ki ga ima sporni ukrep na druge letalske družbe. Družba Ryanair vsekakor meni, da Splošno sodišče ne bi smelo sklepati, kot je to storilo v točkah 82 in 84 izpodbijane sodbe, da je bil sporni ukrep upravičen, ker je družba SAS zaradi svojega konkurenčnega položaja utrpela večjo škodo, in da bi moralo ta položaj upoštevati pri presoji sorazmernosti pomoči z nastalo škodo.

[21] Glej sodbo z dne 28. aprila 2022, Changmao Biochemical Engineering/Komisija (C-666/19 P, EU:C:2022:323, točki 73 in 74 ter navedena sodna praksa).

39. V zvezi s tem je treba opozoriti, da je Splošno sodišče v točki 51 izpodbijane sodbe odgovorilo na podrobno trditev, ki jo je družba Ryanair navedla v drugem delu drugega tožbenega razloga. Družba Ryanair je s to trditvijo, ki je bila v nekaj vrsticah povzeta le v eni točki tožbe, vložene pri Splošnem sodišču, najprej ugotovila, da škoda, ki je nastala drugim letalskim družbam, ki delujejo na Švedskem, v spornem sklepu sploh ni bila ocenjena, nato pa je ponovno napotila na razlago člena 107(2)(b) PDEU, ki jo je zagovarjala že v okviru prvega tožbenega razloga, v skladu s katero naj bi izjemni dogodek v smislu člena 107(2)(b) PDEU že po definiciji vplival na vse gospodarske subjekte v določenem sektorju, ne pa zgolj na enega, iz česar naj bi izhajalo, da bi morala Komisija obvezno pojasniti, zakaj naj bi bila zaradi omejitev, povezanih s pandemijo covida-19, oškodovana le družba SAS. Splošno sodišče torej ni napačno uporabilo prava, ker je menilo, da za odgovor na to trditev zadostuje že napotitev na razlogovanje, na podlagi katerega je v točki 25 izpodbijane sodbe – po mojem mnenju pravilno – zavrnilo razlago člena 107(2)(b) PDEU, na katero se je družba Ryanair oprla v okviru prvega tožbenega razloga

40. V teh okoliščinah pritožnica Splošnemu sodišču prav tako ne more očitati, da je v točki 51 izpodbijane sodbe napačno uporabilo pravo, ker pri presoji sorazmernosti spornega ukrepa ni upoštevalo „vpliva pomoči na druge letalske družbe“ in „konkurenčnega položaja“ družbe SAS. Po eni strani je namreč iz točke 39 teh sklepnih predlogov razvidno, da se pritožnica v okviru trditve, ki je bila v točki 51 izpodbijane sodbe nato zavrnjena, ni sklicevala na zahtevo po upoštevanju navedenih elementov. Po drugi strani pa je jasno, kot je pravilno poudarila Komisija, da je ta točka izpodbijane sodbe del presoje, ki jo je Splošno sodišče opravilo v zvezi s sorazmernostjo zadevnega ukrepa s škodo, ki jo je treba nadomestiti – ki je namenjena zgolj presoji obstoja tveganja prekomernega nadomestila – in da se ne nanaša na presojo primernosti, nujnosti in sorazmernosti tega ukrepa glede na zastavljeni cilj. Kljub temu opozarjam, da družba Ryanair v osmem očitku, ki ga je navedla v okviru drugega pritožbenega razloga in ki se nanaša na drug del obrazložitve izpodbijane sodbe, navaja precej podobno trditev, ki jo bom analiziral, ko se bom lotil preučitve tega očitka.

41. Glede na navedeno menim, da je treba tudi šesti očitek iz drugega pritožbenega razloga zavrniti kot neutemeljen.

5. Sedmi očitek

42. Pritožnica s sedmim očitkom iz drugega pritožbenega razloga, ki se nanaša na točki 60 in 61 izpodbijane sodbe, Splošnemu sodišču v bistvu očita, da je storilo napako, ker je zavezo švedskih organov, da bodo zahtevali naknadno vračilo pomoči, če bi se izkazalo, da bi pomoč iz naslova spornega ukrepa skupaj z morebitno pomočjo iz naslova drugih ukrepov, vključno s tisto, ki bi jo dodelili tuji organi, presegla škodo, ki je družbi SAS dejansko nastala, štelo za zadostno. Družba Ryanair meni, da bi morala Komisija pri presoji obstoja tveganja prekomernega nadomestila upoštevati vse elemente, s katerimi razpolaga ob sprejetju sklepa na podlagi člena 107(2)(b) PDEU. Komisija naj bi morala v obravnavani zadevi upoštevati zlasti shemo pomoči, ki jo je že vzpostavila Kraljevina Norveška,[22] do katere je bila družba SAS upravičena, saj je izpolnjevala vse pogoje.

43. Ta očitek v delu, v katerem se Splošnemu sodišču očita, da ni ugotovilo, da Komisija ni ocenila morebitnega kumulativnega učinka spornega ukrepa in navedene sheme, očitno ni utemeljen. V nasprotju s trditvami pritožnice je namreč iz točk 60 in 61 izpodbijane sodbe razvidno, da je

[22] To shemo je 30. marca 2020 odobril Nadzorni organ EFTA na podlagi člena 61(3)(b) Sporazuma EGP, ki ustreza členu 107(3)(b) PDEU (v nadaljevanju: norveška shema pomoči).

Splošno sodišče menilo, da je Komisija to shemo upoštevala tako v okviru vnaprejšnje presoje obstoja konkretnega tveganja prekomernega nadomestila kot tudi v fazi, v kateri se je prepričala v obstoj ustreznih mehanizmov, ki zagotavljajo naknadno vračilo morebitnega prekomernega nadomestila, do katerega bi prišlo zaradi kumulativnega učinka spornega ukrepa in drugih ukrepov, med katere spada tudi norveška shema pomoči. V zvezi z ostalimi deli tega očitka pa menim, da jih je treba razglasiti za nedopustne. Pritožnica je namreč zgolj ponovila trditve, ki jih je navedla v okviru postopka na prvi stopnji, ne da bi pojasnila, zakaj naj bi ugotovitev iz točke 61 izpodbijane sodbe temeljila na napačni uporabi prava ali očitni napaki pri presoji, prav tako pa ni navedla, kako bi morala Komisija upoštevati norveško shemo pomoči. Če bi se ugotovilo, da so trditve družbe Ryanair kljub temu dopustne in da jih je treba razumeti tako, da družba Ryanair z njimi zatrjuje, da bi moralo Splošno sodišče ugotoviti, da je pri razglasitvi združljivosti spornega ukrepa z notranjim trgom kljub tveganju prekomernega nadomestila, ki bi lahko nastalo, ker bi bila družba SAS upravičena do norveške sheme pomoči, prišlo do napake, pa se strinjam s Komisijo, ki trdi, da bi bilo treba to trditev zavrniti in da je Splošno sodišče v teh okoliščinah – za katere je značilna negotovost glede prihodnjega dostopa družbe SAS do norveške sheme pomoči – pravilno ugotovilo, da je zaveza švedskih organov, da bodo naknadno zahtevali vračilo pomoči, katere izplačilo bi bilo zaradi kumulativnega učinka spornega ukrepa in drugih ukrepov, prekomerno, primerna in zadostna.

44. Iz navedenega je po mojem mnenju razvidno, da je treba tudi sedmi očitek iz drugega pritožbenega razloga zavrniti kot delno neutemeljen in zavreči kot delno nedopusten.

6. Osmi očitek

45. Osmi očitek iz drugega pritožbenega razloga se nanaša na točke od 62 do 64 izpodbijane sodbe. Splošno sodišče je v teh točkah zavrnilo trditev, ki jo je družba Ryanair navedla v okviru drugega dela drugega tožbenega razloga, s katero je trdila, da bi morala Komisija pri presoji združljivosti spornega ukrepa z notranjim trgom med elementi, ki omogočajo primerjavo škode in nadomestila, ki jo je treba opraviti na podlagi člena 107(2)(b) PDEU, upoštevati tudi konkurenčno prednost, ki jo je imela družba SAS zaradi diskriminatornosti zadevnega ukrepa. Natančneje, Splošno sodišče je v točki 63 izpodbijane sodbe, v kateri se je po analogiji sklicevalo na sodbo z dne 21. decembra 2016, Komisija/Aer Lingus in Ryanair Designated Activity[23] (v nadaljevanju: sodba Aer Lingus), navedlo, da „za presojo združljivosti pomoči z notranjim trgom prednost, ki jo je z njo dobil upravičenec, ne vključuje morebitne gospodarske koristi, ki jo je ta pridobil z izkoriščanjem te prednosti“.

46. Pritožnica v postopku pred Sodiščem trdi, da je upoštevanje navedene konkurenčne prednosti „bistveno“, da bi se lahko ugotovilo, „ali pomoč presega tisto, kar je nujno za doseganje zastavljenega cilja“. Prav tako izpodbija upoštevnost sodbe Aer Lingus, v kateri je šlo za vprašanje določitve višine pomoči, ki je bila razglašena za nezdružljivo z notranjim trgom, da bi se lahko zagotovilo vračilo te pomoči, ne pa za primerjavo med prednostjo, ki je izhajala iz te pomoči, in škodo, ki jo je neposredno povzročil izjemni dogodek v smislu člena 107(2)(b) PDEU.

47. Uvodoma opozarjam, da se na podlagi dela trditev, ki jih družba Ryanair navaja v okviru obravnavanega očitka, postavlja pravno vprašanje, ki se po mojem mnenju razlikuje od vprašanja, navedenega v utemeljitev ustreznega tožbenega razloga v postopku pred Splošnim sodiščem. Pritožnica se je namreč v tožbi na prvi stopnji omejila na trditev, da naj zaradi neupoštevanja konkurenčne prednosti, ki izhaja iz dejstva, da je družba SAS edina letalska družba, ki je prejela

[23] C-164/15 P in C-165/15 P, EU:C:2016:990, točka 92.

pomoč v skladu s členom 107(2)(b) PDEU, ni bilo mogoče opraviti ustrezne primerjave med škodo in nadomestilom te škode,[24] medtem ko je na povezavo med navedeno opustitvijo in presojo sorazmernosti spornega ukrepa z zastavljenim ciljem prvič opozorila šele v pritožbi. Tudi če bi se predpostavljalo, da se je nameravala družba Ryanair s to trditvijo sklicevati na dejstvo, da sporni sklep ne vsebuje ocene učinkov spornega ukrepa na konkurenco, ta očitek vsekakor ne bi bil dopusten, to pa zato, prvič, ker bi pomenil nov razlog, ki ga v pritožbenem postopku ni mogoče uveljavljati, in drugič, ker nikakor ne bi izpolnjeval zahtev po jasnosti in natančnosti iz člena 168(1)(d) Poslovnika Sodišča.

48. Zato bom ta očitek obravnaval le v delu, v katerem se Splošnemu sodišču očita, da ni ugotovilo, da je treba tako konkurenčno prednost obvezno upoštevati pri opredelitvi prednosti, ki izhaja iz spornega ukrepa, in presoji obstoja tveganja prekomernega nadomestila. Pritožnica ima v zvezi s tem prav, ko trdi, da mora Komisija v okviru take presoje upoštevati vse dejavnike, ki bi lahko vplivali na neposredno vzročno zvezo med izjemnim dogodkom, nastalo izgubo in dodeljeno pomočjo, kot so zlasti zneski, ki jih je upravičeno podjetje prejelo iz naslova nadomestila za škodo, nastalo zaradi tega dogodka, ali iz naslova drugih javnih ukrepov, ki so bili v podporo podjetjem sprejeti po nastanku takega dogodka. Ti dejavniki namreč vplivajo na celoten obseg izgub oziroma zmanjšujejo celoten obseg izgub, ki dejansko bremenijo tako podjetje. Vendar to ne pomeni, da mora Komisija pri določanju vrednosti konkurenčne prednosti, ki jo pridobi tako podjetje, upoštevati vrednost – ob predpostavki, da jo je sploh mogoče enostavno in natančno količinsko opredeliti – ki ustreza, prvič, sekundarnim prednostim, povezanim z dodeljeno pomočjo, in drugič, morebitnim ekonomskim koristim, ki jih je to podjetje morda pridobilo z izkoriščanjem zadevne pomoči. V zvezi z vrednostjo sekundarnih prednosti je treba opozoriti, da te ni mogoče samostojno količinsko opredeliti, v zvezi z ekonomskimi koristmi pa je Sodišče v točki 92 sodbe Aer Lingus, na katero je Splošno sodišče po analogiji napotilo v točki 63 izpodbijane sodbe, pojasnilo, da je obveznost države članice, da z zagotovitvijo vračila ukine pomoč, ki ni združljiva z enotnim trgom, namenjena ponovni vzpostavitvi stanja pred dodelitvijo pomoči, kar „zajema povračilo prednosti, ki jo je [s pomočjo] dobil upravičenec, in ne povračila ekonomske koristi, ki jo je ta morda pridobil z izkoriščanjem te prednosti“. Taka napotitev je v nasprotju s tem, kar trdi družba Ryanair, upoštevna vsaj v delu, v katerem se je družba Ryanair v tožbi sklicevala na posebno konkurenčno prednost, ki naj bi nastala zato, ker je družba SAS pridobila možnost, da po odpravi omejitev, povezanih s pandemijo, poveča svoj tržni delež.[25] Na podlagi tega pojasnila se mi zdi, da „konkurenčna prednost“, na katero se sklicuje pritožnica, po izključitvi sekundarnih in posrednih prednosti, ki sem jih navedel v točki 48 teh sklepnih predlogov, ne pomeni nič drugega kot ekonomsko in selektivno korist, ki jo je družba SAS pridobila na podlagi spornega ukrepa, in ki s tem, da to družbo v primerjavi z ostalimi letalskimi družbami postavlja v ugodnejši položaj, dejansko izkrivlja konkurenco. Kot izhaja iz Obvestila Komisije o uporabi členov [107 PDEU] in [108 PDEU] za državno pomoč v obliki poroštev,[26] na katero je napoteno tako v spornem sklepu (glej točki 17 in 18 obrazložitve) kot v izpodbijani sodbi (glej točko 54), se v primeru poroštva ta korist načeloma izračuna kot razlika med tržno ceno poroštva in dejansko plačano ceno[27]. Komisija se je v točki 68 obrazložitve spornega sklepa pri določitvi zneska pomoči, ki je bila dodeljena na podlagi spornega ukrepa, oprla prav na tak izračun, da bi tako izključila obstoj tveganja prekomernega nadomestila, ne da bi zavrnila predpostavko, da bi bilo treba glede na tržne pogoje in težave pri pridobivanju financiranja, ki jih

[24] Družba Ryanair se na „sorazmernost pomoči“ sklicuje v drugem delu drugega tožbenega razloga, v katerem navaja, da mora nadomestilo nujno ustrezati nastali škodi in da mora med škodo in izjemnim dogodkom v smislu člena 107(2)(b) PDEU obstajati vzročna zveza.

[25] Glej sklepne predloge generalnega pravobranilca P. Mengozzija v zadevi, v kateri je bila izdana sodba Aer Lingus (C-164/15 P in C-165/15 P, EU:C:2016:515, točka 62).

[26] UL 2008, C 155, str. 10; v nadaljevanju: obvestilo iz leta 2008.

[27] Glej točko 4.2 obvestila iz leta 2008.

je imela družba SAS, šteti, da je ta znesek enakovreden znesku posojila, ki ga je pridobila na podlagi državnega poroštva. V teh okoliščinah Splošno sodišče s tem, da je v točki 64 izpodbijane sodbe ugotovilo, da je Komisija pravilno upoštevala prednost, zagotovljeno družbi SAS, kakor izhaja iz zadevnega ukrepa, in da Komisiji ni mogoče očitati, da ni ugotovila obstoja morebitne ekonomske koristi, ki bi izhajala iz te prednosti, ni napačno uporabilo prava, kot v osmem očitku iz drugega pritožbenega razloga zatrjuje družba Ryanair. Zato je treba tudi ta očitek zavrniti kot neutemeljen.

7. Predlog glede drugega pritožbenega razloga

49. Ker sem ugotovil, da je treba zavrniti vse očitke, ki jih je pritožnica navedla v utemeljitev drugega pritožbenega razloga, menim, da je treba ta pritožbeni razlog v celoti zavrniti.

C. Tretji pritožbeni razlog

50. Družba Ryanair s tretjim pritožbenim razlogom, ki se nanaša na točke od 70 do 89 izpodbijane sodbe, zatrjuje, da je Splošno sodišče večkrat napačno uporabilo pravo in očitno izkrivilo dejstva, ker je zavrnilo prvi del tretjega tožbenega razloga in v točki 89 izpodbijane sodbe ugotovilo, da je bil sporni ukrep, čeprav je bila ugodnost, ki je izhajala iz spornega ukrepa, pridržana zgolj družbi SAS, upravičen in da z njim ni bilo kršeno načelo prepovedi diskriminacije.

51. Splošno sodišče je v izpodbijani sodbi na prvem mestu zavrnilo trditev pritožnice, da je cilj zadevnega ukrepa poleg delne povrnitve škode, ki je družbi SAS nastala zaradi pandemije covida-19, ohranitev povezljivosti Švedske, „dostopnosti znotraj Skandinavije“ ali švedskega gospodarstva (točki 74 in 75) ali ohranitev strukture trga (točka 76). Na drugem mestu je zavrnilo trditev pritožnice o diskriminatornosti pomoči, dodeljene s spornim ukrepom (točki 77 in 78). Na tretjem mestu je ugotovilo, da je bilo različno obravnavanje v korist družbe SAS primerno za povrnitev škode, ki je nastala zaradi omejitev, uvedenih zaradi pandemije covida-19, in ne presega tega, kar je nujno za dosego tega cilja (točke od 80 do 88).

52. V okviru tretjega pritožbenega razloga pritožnica navaja tri ločene očitke, ki se nanašajo na posamezne dele razlogovanja Splošnega sodišča. Da bi lahko sledil logičnemu zaporedju, ki izhaja iz obrazložitve izpodbijane sodbe, bom naprej analiziral drugi očitek, ki se nanaša na določitev predmeta spornega ukrepa.

1. Drugi očitek

53. Družba Ryanair na prvem mestu trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo in očitno izkrivilo dejstva, ker je v točkah 74 in 75 izpodbijane sodbe zavrnilo trditev, ki jo je navedla v postopku na prvi stopnji, da je bil cilj spornega ukrepa ohraniti povezljivost Švedske, „dostopnost znotraj Skandinavije“ ali švedsko gospodarstvo. Splošno sodišče naj bi podalo preveč formalistično razlago spornega sklepa, ki naj bi bila poleg tega tudi v nasprotju s točko 82 izpodbijane sodbe.

54. Te trditve po mojem mnenju niso utemeljene. Cilj spornega ukrepa je namreč izrecno določen v točki 9 obrazložitve spornega sklepa, ki je del oddelka 2.1 tega sklepa, naslovljenega „Cilj ukrepa“, pri čemer je namen ukrepa, kot je pravilno navedeno v točki 75 izpodbijane sodbe, „da se družbi SAS […] nadomesti škoda, nastala zaradi odpovedi ali sprememb datumov njenih letov

zaradi uvedbe omejitev potovanj, povezanih s pandemijo COVID-19“. Točki 25 in 26 obrazložitve spornega sklepa, na kateri se sklicuje pritožnica, ki poleg informacij o položaju družbe SAS na trgu vsebujeta tudi podatke o prispevku te družbe k povezljivosti Švedske, „dostopnosti znotraj Skandinavije“, trgu dela in, splošneje, k švedskemu gospodarstvu, pa sta, kot je razvidno iz dejstva, da sta umeščeni v oddelek 2.5 tega sklepa, naslovljen „Upravičenec“, namenjeni izključno predstavitvi lastnosti podjetja, ki je prejelo pomoč. Navedeni točki v nasprotju s trditvami družbe Ryanair niti neposredno niti posredno ne opredeljujeta cilja tega ukrepa, ki je, kot je razvidno iz pravne podlage, ki utemeljuje združljivost tega ukrepa z notranjim trgom, povrniti škodo, nastalo zaradi izjemnega dogodka, kakršen je pandemija covida-19. Splošno sodišče torej ni storilo napake pri razlagi, ki mu jo očita pritožnica. Prav tako je jasno, da med točkama 74 in 75 izpodbijane sodbe ter točko 82 te sodbe v nasprotju s tem, kar zatrjuje pritožnica, ni nikakršnega protislovja. V zadnjenavedeni točki so namreč podatki o deležih družbe SAS v zračnem prometu znotraj Skandinavije in v notranjem prometu na Švedskem upoštevani zgolj kot pokazatelj škode, ki je nastala temu podjetju, ne pa kot pokazatelj cilja, ki so si ga zastavili švedski organi, obenem pa ta točka spada v okvir ločene presoje, ki jo je Splošno sodišče opravilo v točkah od 80 do 87 izpodbijane sodbe in se nanaša na sorazmernost podrobnih pravil za dodelitev spornega ukrepa s ciljem, ki se uresničuje s tem ukrepom.

55. Družba Ryanair na drugem mestu trdi, da je Splošno sodišče v točki 76 izpodbijane sodbe napačno razlagalo pravo, ki se uporablja, ker je zavrnilo trditev, ki jo je navedla v zvezi s tem, da se je cilj zadevnega ukrepa nujno nanašal na ohranitev strukture trga. Splošno sodišče je v tej točki navedlo, da „čeprav je lahko z vidika konkurence bolj priporočljivo pomagati vsem gospodarskim subjektom, da bi se preprečilo zmanjšanje njihovega števila“, pa „državam članicam ni treba povrniti celotne škode, ki jo je povzročil izjemen dogodek iz člena 107(2)(b) PDEU, in posledično dodeliti pomoči vsem oškodovancem te škode“. V zvezi s tem poudarjam, da pritožnica zgolj trdi, da bi moralo Splošno sodišče glede na ugotovitev, ki jo je podalo v točki 76 izpodbijane sodbe, priti do zaključka, da je bila (ali da bi morala biti) ohranitev strukture trga eden od ciljev spornega ukrepa, pri tem pa ne upošteva razlogov, iz katerih je Splošno sodišče tako ugotovitev zavrnilo, ki so v bistvu enaki razlogom, iz katerih je zavrnilo prvi tožbeni razlog in ki se nanašajo na diskrecijsko pravico, ki jo priznava državam članicam pri sprejemanju ukrepov na podlagi člena 107(2)(b) PDEU. V zvezi s tem vidikom lahko zato zgolj napotim na obravnavo prvega pritožbenega razloga, ki ustreza prvemu tožbenemu razlogu, navedenemu v postopku pred Splošnim sodiščem.

56. V zvezi s tretjo trditvijo družbe Ryanair pa je treba navesti, da se ta nanaša na kršitev načela prepovedi diskriminacije na podlagi državljanstva, zato jo bom obravnaval v okviru preučitve prvega očitka iz tretjega pritožbenega razloga.

57. Glede na navedeno menim, da je treba drugi očitek iz tretjega pritožbenega razloga zavrniti kot neutemeljen.

2. Prvi očitek

58. Pritožnica s prvim očitkom, ki ga je v okviru tretjega pritožbenega razloga navedla v zvezi s točkami od 77 do 80 izpodbijane sodbe, Splošnemu sodišču v bistvu očita, da ni pravilno uporabilo načela prepovedi diskriminacije na podlagi državljanstva, kot je določeno v členu 18, prvi odstavek, PDEU. Družba Ryanair trdi, da so posledice pandemije covida-19 sicer vplivale na vse letalske družbe, ki delujejo na Švedskem, vendar je bila do individualne pomoči v smislu člena 107(2)(b) PDEU upravičena le družba SAS. Ker naj bi bilo v spornem sklepu jasno navedeno, da se lahko taka pomoč dodeli le letalskim družbam, ki jim je Švedska izdala operativno

licenco, in ker je Sodišče v sodbi z dne 18. marca 2014, International Jet Management,[28] razsodilo, da tako merilo pomeni diskriminacijo na podlagi državljanstva, pritožnica trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker je ugotovilo, da sporni sklep ni v nasprotju s členom 18 PDEU.

59. Splošno sodišče je v točki 77 izpodbijane sodbe najprej navedlo, da „individualna pomoč […] po definiciji koristi le enemu podjetju, ne pa tudi vsem drugim podjetjem, vključno s podjetji, ki so v primerljivem položaju kot upravičenec te pomoči“, in da se z njo „po njeni naravi“ uvaja „različno obravnavanje ali celo diskriminacija, ki pa je neločljivo povezana z individualno naravo navedenega ukrepa“. Trditev, ki jo je pritožnica navedla v postopku na prvi stopnji, naj bi tako pomenila sistematično izpodbijanje združljivosti vsake individualne pomoči z notranjim trgom zgolj zato, ker je taka pomoč nujno izključna in s tem diskriminatorna, čeprav pravo Unije državam članicam omogoča, da, če so izpolnjeni vsi pogoji iz člena 107 PDEU, dodelijo takšne pomoči. Splošno sodišče je nato v točki 80 izpodbijane sodbe pojasnilo, da je treba ob predpostavki, da je različno obravnavanje, uvedeno s spornim ukrepom, ker je bila do njega upravičena le družba SAS, mogoče izenačiti z diskriminacijo, preveriti, ali je upravičeno z legitimnim ciljem in ali je potrebno, primerno in sorazmerno za dosego tega cilja. Splošno sodišče je v delu, v katerem se je družba Ryanair sklicevala na člen 18, prvi odstavek, PDEU, poudarilo, da je v skladu s to določbo prepovedana vsakršna diskriminacija glede na državljanstvo, kjer se uporabljata Pogodbi in „brez poseganja v njune posebne določbe“, zato je menilo, da je treba preveriti, ali je različno obravnavanje, ki je bilo uvedeno s spornim ukrepom, dovoljeno glede na člen 107(2)(b) PDEU, ki je pravna podlaga spornega sklepa. Tak preizkus po mnenju Splošnega sodišča „na eni strani zahteva, da cilj [spornega] ukrepa pomoči izpolnjuje zahteve iz zadnjenavedene določbe, in na drugi, da podrobna pravila za dodelitev zadevnega ukrepa, in sicer v obravnavanem primeru to, da je do njega upravičena le družba SAS, omogočajo dosego tega cilja in ne presegajo tega, kar je potrebno za njegovo dosego“.

60. Družba Ryanair na prvem mestu trdi, da člen 107 PDEU v nasprotju z ugotovitvijo, ki jo je Splošno sodišče podalo v točki 80 izpodbijane sodbe, ni „posebna določba“ v smislu člena 18, prvi odstavek, PDEU, ker ne določa posebnih pravil glede prepovedi diskriminacije.

61. V zvezi s tem opozarjam, da splošno načelo prepovedi diskriminacije na eni strani prepoveduje, da bi se primerljivi položaji obravnavali različno, na drugi strani pa, da bi se različni položaji obravnavali enako, razen če ni tako obravnavanje objektivno utemeljeno.[29]

62. Člen 18, prvi odstavek, PDEU določa, „[k]jer se uporabljata Pogodbi in brez poseganja v njune posebne določbe, je prepovedana vsakršna diskriminacija glede na državljanstvo“. V skladu z ustaljeno sodno prakso velja, da se navedeni člen samostojno uporablja le v položajih, ki jih ureja pravo Unije in za katere Pogodbi ne določata posebnih pravil o prepovedi diskriminacije.[30] Taka pravila po mnenju Sodišča zajemajo zlasti določbe Pogodbe o prostem gibanju in prebivanju na ozemlju držav članic iz člena 20(2)(a) PDEU in člena 21 PDEU[31] ter določbe na

[28] C-628/11, EU:C:2014:171, točka 68; v nadaljevanju: sodba International Jet Management.

[29] Glej sodbo z dne 27. oktobra 2022, ADPA in Gesamtverband Autoteile-Handel (C-390/21, EU:C:2022:837, točka 41).

[30] Glej sodbo z dne 6. oktobra 2022, Contship Italia (C-433/21 in C-434/21, EU:C:2022:760, točka 29 in navedena sodna praksa).

[31] Glej sodbo z dne 15. julija 2021, The Department for Communities in Northern Ireland (C-709/20, EU:C:2021:602, točka 65).

področju prostega pretoka blaga (členi 30, 34 in 110 PDEU),[32] prostega gibanja delavcev (člen 45 PDEU),[33] svobode ustanavljanja (člen 49 PDEU),[34] svobode opravljanja storitev (členi od 56 do 62 PDEU)[35] in prostega pretoka kapitala (člena 63 in 65 PDEU)[36].

63. Člen 18, prvi odstavek, PDEU je torej mogoče uporabiti le, če se za položaj, v katerem je prišlo do zatrjevane diskriminacije, ne uporablja nobeno posebno pravilo, ki je določeno v Pogodbah in katerega namen je prepoved diskriminacije na podlagi državljanstva.[37] Ali člen 107 PDEU pomeni tako posebno pravilo?

64. Čeprav je prepoved pomoči, ki izhaja iz prvega odstavka tega člena, namenjena zagotavljanju, da na notranjem trgu zaradi ukrepov držav članic, s katerimi se običajno daje prednost nacionalnim podjetjem, ne bi prišlo do izkrivljanja konkurence, pa moram priznati, da imam kar nekaj težav pri razumevanju te določbe kot pravila, ki bi bilo – enako kot določbe Pogodbe DEU, ki urejajo štiri svoboščine – namenjeno uveljavljanju prepovedi diskriminacije na podlagi državljanstva. Med cilji, ki se uresničujejo z načelom prepovedi diskriminacije iz člena 18, prvi odstavek, PDEU in z zakonodajo na področju državnih pomoči, sicer obstaja določena podobnost, in sicer v smislu varstva konkurence in evropskih svoboščin, vendar ta zakonodaja vseeno pomeni instrument za izvajanje nadzora nad diskriminacijo, čeprav sama po sebi ne vsebuje niti enega pravila glede prepovedi diskriminacije. Kljub temu je treba navesti, kot trdi Komisija, da odstavka 2 in 3 člena 107 PDEU v delu, v katerem določata, da so posamezne oblike pomoči pod določenimi pogoji združljive z notranjim trgom, dopuščata nekatere vrste različnega obravnavanja, če so te potrebne in sorazmerne za doseganje ciljev, ki se uresničujejo z navedenima določbama, in sta zato upoštevna z vidika uporabe načela prepovedi diskriminacije, saj pomenita „posebni določbi“ Pogodb v smislu člena 18, prvi odstavek, PDEU.

65. Po drugi strani pa se v sodni praksi Sodišča, kot sem že imel priložnost ugotoviti v drugi zadevi, že kar nekaj časa izpostavlja pomen tesne povezave med pojmom selektivnosti, ki je del pojma pomoči, in pojmom diskriminacije.[38] Pogoj v zvezi s selektivno prednostjo zahteva, da se ugotovi, ali je v okviru dane pravne ureditve zadevni nacionalni ukrep tak, da daje prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“ v primerjavi z drugimi podjetji in proizvodnjami drugega blaga, ki so glede na cilj, ki se uresničuje z navedeno ureditvijo, v primerljivem dejanskem in pravnem položaju ter so tako deležni različnega obravnavanja, ki ga je v bistvu mogoče opredeliti kot diskriminacijo.[39]

66. Če pa se pomoč, ki se dodeli na podlagi takega ukrepa, v skladu s členom 107(2) in (3) PDEU pozneje razglasi za združljivo z notranjim trgom, se različno obravnavanje, ki ga ta ukrep vzpostavlja med podjetji v primerljivem pravnem in dejanskem položaju, šteje za objektivno utemeljeno in dopustno, če je potrebno za doseganje ciljev, ki jim je treba v skladu s pravnim redom Unije zagotavljati varstvo. To velja tako za posamezne ukrepe kot tudi za sheme pomoči in pomeni, da mora zadevni ukrep ne le izpolnjevati posebne pogoje, ki izhajajo iz določb o odstopanju od prepovedi pomoči iz člena 107(1) PDEU, ampak biti tudi primeren za doseganje

32 Glej sodbo z dne 18. junija 2019, Avstrija/Nemčija (C-591/17, EU:C:2019:504, točka 40).

33 Glej sodbo z dne 6. oktobra 2020, Jobcenter Krefeld (C–181/19, EU:C:2020:794, točka 78).

34 Glej sodbo z dne 3. marca 2020, Tesco-Global Áruházak (C-323/18, EU:C:2020:140, točka 55).

35 Glej sodbo z dne 18. junija 2019, Avstrija/Nemčija (C-591/17, EU:C:2019:504, točka 40 in navedena sodna praksa).

36 Glej sodbo z dne 18. marca 2021, Autoridade Tributária e Aduaneira (Davek na dobičke iz kapitala od odsvojitve nepremičnin) (C-388/19, EU:C:2021:212, točka 21).

37 Glej sodbo z dne 11. junija 2020, TÜV Rheinland LGA Products in Allianz IARD (C-581/18, EU:C:2020:453, točki 31 in 33 ter navedena sodna praksa).

38 Glej moje sklepne predloge v združenih zadevah Duty Free Group in Španija/Komisija (C-51/19 P in C-64/19 P, EU:C:2021:51, točka 17).

39 Glej sodbo z dne 8. novembra 2022, Fiat Chrysler Finance Europe/Komisija (C-885/19 P in C-898/19 P, EU:C:2022:859, točka 67).

ciljev, ki jih določa ta Pogodba, in ne sme presegati tega, kar je potrebno za doseganje cilja pomoči ali za njeno učinkovanje.[40] V tem smislu je treba razumeti ugotovitev iz točke 77 izpodbijane sodbe, ki jo je družba Ryanair grajala v okviru drugega očitka iz tretjega pritožbenega razloga in katere besedilo ni najbolj posrečeno. Vendar ta ugotovitev v sistematiki razlogovanja, ki ga je v izpodbijani sodbi podalo Splošno sodišče, ni odločilna, saj je Splošno sodišče v točki 80 in naslednjih vsekakor prešlo na presojo sorazmernosti spornega ukrepa.

67. Na podlagi navedenega menim, da je treba trditev družbe Ryanair, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker je ugotovilo, da je člen 107 PDEU „posebna določba“ v smislu člena 18, prvi odstavek, PDEU, zavrniti.

68. Družba Ryanair na drugem mestu trdi, da je mogoče neposredno diskriminacijo na podlagi državljanstva, kakršna se uvaja s spornim sklepom, utemeljiti le s sklicevanjem na razloge za odstopanje, ki so izrecno določeni v Pogodbi, kar naj bi glede na to, da gre za ukrep, ki vpliva na svobodo opravljanja storitev, pomenilo, da se je treba sklicevati na razloge javnega reda, javne varnosti in javnega zdravja, ki so izčrpno določeni v členu 52 PDEU, na katerega napotuje člen 62 PDEU. Utemeljitve, ki jih je Komisija navedla v spornem sklepu in se nanašajo na potrebo po ohranitvi povezljivosti Švedske, „dostopnosti znotraj Skandinavije“ ali švedskega gospodarstva, pa naj ne bi spadale na področje uporabe teh odstopanj. Ker je ta trditev po vsebini podobna trditvam, ki so bile navedene v okviru četrtega pritožbenega razloga, lahko le napotim na presojo, ki sem jo opravil v zvezi s tem pritožbenim razlogom.

69. Družba Ryanair na tretjem mestu trdi, da Splošno sodišče, tudi če bi se ugotovilo, da načela svobode opravljanja storitev v obravnavani zadevi ni mogoče uporabiti, v nasprotju z zahtevo, ki izhaja iz sodne prakse Sodišča, zlasti pa iz sodbe International Jet Management, vsekakor ni presodilo, ali različno obravnavanje, kakršno je bilo uvedeno na podlagi spornega ukrepa, ki se uporablja le za družbo SAS kot letalsko družbo, imetnico operativne licence, ki ji jo je izdala Švedska, in ima sedež na Švedskem, temelji na „objektivnih ugotovitvah, ki niso odvisne od državljanstva zadevnih oseb“. Opozarjam, da je Sodišče v zadevi International Jet Management ugotovilo, da člen 18 PDEU nasprotuje ureditvi države članice, ki od letalskega prevoznika, ki ima operativno licenco, ki mu jo je izdala druga država članica, zahteva, da za lete iz tretjih držav pridobi dovoljenje za vstop v njen zračni prostor, čeprav se takšno dovoljenje ne zahteva za letalske prevoznike, ki jim je operativna licenca izdana v prvi državi članici.

70. V zvezi s tem je treba pojasniti, da družba SAS do zadevnega ukrepa ni bila upravičena zato, ker ima operativno licenco, ki ji jo je izdala Švedska, ampak ker je podjetje, ki mu je zaradi omejitev, ki jih je ta država članica uvedla kot odziv na krizo, ki jo je povzročila pandemija covida-19, nastala škoda in ki deluje na trgu, to je na trgu zračnega prevoza, na katerega je izjemni dogodek, kakršen je bil izbruh te pandemije, še posebej vplival, zaradi česar je Švedska menila, da je sprejetje ukrepov v podporo temu sektorju nujno. Kot sem že poudaril, se je Švedska pri opredelitvi družbe SAS kot upravičenke do spornega ukrepa, upravičeno oprla na ugotovitve, ki so se med drugim nanašale na prispevek družbe SAS – ta je bil po deležu višji od prispevka konkurenčnih letalskih družb – k uresničevanju nekaterih temeljnih ciljev te države članice, kot so ohranjanje notranje povezljivosti tako na ozemlju Švedske kot tudi znotraj Skandinavije – tudi na manj komercialnih letih – ter mednarodne povezljivosti, zlasti v položaju, za katerega so bile značilne dolgotrajne izredne razmere in negotovost, kakršnega je povzročila pandemija covida-19. Iz spornega sklepa sicer res izhaja, da so bile do individualnih ukrepov pomoči v smislu člena 107(2)(b) PDEU, kakršen je sporni ukrep, upravičene le letalske družbe, ki

[40] Glej že sodbo z dne 22. marca 1977, Iannelli & Volpi (74/76, EU:C:1977:51, točka 15; v nadaljevanju: sodba Iannelli & Volpi).

izpolnjujejo določene pogoje, v skladu s katerimi so morale med drugim imeti operativno licenco, ki je bila izdana na Švedskem, in biti upravičene do švedske sheme pomoči. Vendar menim, da zgolj na podlagi te okoliščine ni mogoče ugotoviti, kot trdi pritožnica, da dejstvo, da se ta ukrep uporablja le za družbo SAS, samo po sebi pomeni kršitev načela prepovedi diskriminacije na podlagi državljanstva iz člena 18, prvi odstavek, PDEU. Tudi če bi se štelo, da je sodba International Jet Management, na katero se sklicuje pritožnica, upoštevna z vidika uporabe načela prepovedi diskriminacije na področju državnih pomoči, pa ne izključujem, da lahko navedene ugotovitve v zvezi s prispevkom družbe SAS k povezljivosti Švedske in „dostopnosti znotraj Skandinavije“, ki izhajajo iz točke 26 obrazložitve spornega sklepa, v izrednih razmerah, kakršne je povzročila pandemija covida-19, pomenijo ne povsem ekonomske „objektivne ugotovitve, ki niso odvisne od državljanstva zadevne osebe“, v smislu navedene sodbe.

71. Na podlagi navedenega menim, da tretja trditev, ki jo je družba Ryanair navedla v okviru prvega očitka iz tretjega pritožbenega razloga, ni utemeljena. Zato je treba ta očitek v delu, v katerem je bil preučen, po mojem mnenju zavrniti kot neutemeljen.

3. Tretji očitek

72. Družba Ryanair v okviru tretjega očitka iz tretjega pritožbenega razloga, ki se nanaša na presojo sorazmernosti spornega ukrepa, ki jo je opravila Komisija, navaja štiri ločene trditve, s katerimi graja razlogovanje, podano v točkah od 81 do 88 izpodbijane sodbe. Prve tri se nanašajo na točko 84 izpodbijane sodbe, v kateri Splošno sodišče ugotavlja, da „iz [spornega] sklepa izhaja, da so omejitve v zvezi s pandemijo COVID-19 zaradi večjih tržnih deležev družbe SAS na to družbo vplivale bolj kot na druge letalske družbe, prisotne na Švedskem“.

73. Pritožnica na prvem mestu trdi, da sporni sklep te navedbe, na katero se je Splošno sodišče oprlo, da bi utemeljilo ustreznost različnega obravnavanja v korist družbe SAS, ki je posledica spornega ukrepa, sploh ne vsebuje in da je Splošno sodišče s tem nadomestilo obrazložitev, kar pa ni dopustno.

74. V zvezi s tem opozarjam, da pri nadzoru zakonitosti iz člena 263 PDEU velja, da Sodišče in Splošno sodišče nikakor ne smeta nadomestiti obrazložitve avtorja izpodbijanega akta s svojo obrazložitvijo.[41] Po drugi strani pa je lahko Splošno sodišče v okviru ničnostne tožbe – razen če tega ne utemeljuje noben vsebinski dejavnik – napeljano na to, da razlaga obrazložitev izpodbijanega akta drugače kot avtor tega akta in da v nekaterih okoliščinah uradno obrazložitev tega avtorja celo zavrne.[42] V obravnavani zadevi je Splošno sodišče v točki 84 izpodbijane sodbe odgovorilo na trditev, ki jo je navedla družba Ryanair, v skladu s katero naj zgolj na podlagi okoliščine, da je družba SAS, katere dejavnosti so osredotočene na Dansko, Švedsko in Norveško, opravila 67 % zračnega prometa znotraj Skandinavije in skoraj polovico notranjega prometa na Švedskem, ne bi bilo mogoče upravičiti različnega obravnavanja, ki je bilo posledica spornega ukrepa.[43] Na podlagi teh podatkov – ki so navedeni v točki 26 obrazložitve spornega sklepa in jih je torej Komisija nujno upoštevala pri presoji združljivosti spornega ukrepa – je Splošno sodišče v točki 84 izpodbijane sodbe najprej ugotovilo, da iz spornega sklepa *izhaja*, da so omejitve v zvezi s pandemijo covida-19 zaradi večjih tržnih deležev družbe SAS na to družbo sorazmerno vplivale bolj kot na druge letalske družbe, prisotne na Švedskem, nato pa je v točki 86 te sodbe ugotovilo, da je bilo različno obravnavanje v korist družbe SAS tudi ob upoštevanju zneska

41 Glej sodbo z dne 6. oktobra 2021, World Duty Free Group in Španija/Komisija (C-51/19 P in C-64/19 P, EU:C:2021:793, točka 70).

42 Glej sodbo z dne 6. oktobra 2021, World Duty Free Group in Španija/Komisija (C-51/19 P in C-64/19 P, EU:C:2021:793, točka 71).

43 Glej točki 82 in 83 izpodbijane sodbe.

pomoči in podrobnih pravil za njeno dodelitev primerno za povrnitev škode, ki je posledica teh omejitev, in da ni presegalo tega, kar je nujno za dosego tega cilja. Iz tega sledi, da se je Splošno sodišče v točkah od 82 do 86 izpodbijane sodbe za to, da bi lahko odgovorilo na očitek pritožnice, omejilo na razlago spornega sklepa, ki je v skladu z navedbami, ki jih ta sklep vsebuje, in posledično ni nadomestilo obrazložitve zadevnega sklepa.

75. Družba Ryanair na drugem mestu trdi, da utemeljitev, ki jo je Splošno sodišče navedlo v točki 84 izpodbijane sodbe, pomeni, da lahko podjetje, ki ima velik tržni delež in posledično pomembno tržno moč, pridobi celotno nadomestilo nastale škode, ki je na voljo na podlagi člena 107(2)(b) PDEU. Zaradi spoštovanja načela sorazmernosti pa naj bi bilo treba zagotoviti, da se tako nadomestilo sorazmerno z nastalo škodo razdeli med vse udeležence na trgu. Poleg tega naj bi bila logika, na kateri temelji ta utemeljitev, v nasprotju s členom 102 PDEU, ker posebne pravice priznava le podjetju s prevladujočim položajem, ki bi moralo imeti posebno odgovornost, da s svojim ravnanjem ne ogroža učinkovite konkurence.

76. Menim, da je treba tudi to trditev zavrniti. Izhaja namreč iz predpostavke, da individualna pomoč, ki je namenjena nadomestilu škode le enega od oškodovancev izjemnega dogodka, ki so prisotni na posameznem trgu, nujno pomeni kršitev načela sorazmernosti, v skladu s katerim naj bi bilo treba zagotoviti, da se pomoč sorazmerno razdeli med vse oškodovance tega dogodka, zaradi česar naj take pomoči ne bi bilo mogoče razglasiti za združljivo z notranjim trgom v smislu člena 107(2)(b) PDEU. Utemeljenost take predpostavke je bila obravnavana in zavrnjena že v okviru preučitve prvega pritožbenega razloga. Tam sem ugotovil, da je individualna pomoč v skladu s členom 107(2)(b) PDEU dopustna, če izbira prejemnika pomoči ni samovoljna ter če je primerna in sorazmerna za doseganje cilja te določbe. V izrednih razmerah, kakršne so te, ki jih povzročijo dogodki, na katere se nanaša ta določba, mora imeti država članica možnost, da pod nadzorom Komisije svobodno odloča o tem, na katerih trgih bo sprejela ukrepe za nadomestilo škode in kako bo dodelila sredstva, ki so ji na voljo, med drugim tudi zato, da bi, kot je Splošno sodišče poudarilo v točki 87 izpodbijane sodbe, zagotovila polni učinek zadevnih ukrepov. V zvezi s sklicevanjem družbe Ryanair na člen 102 PDEU in posebno odgovornost, ki naj bi jo v skladu s to določbo imela podjetja s prevladujočim položajem, pa poudarjam, da pritožnica ni niti zatrjevala niti dokazala, da ima družba SAS prevladujoč položaj v smislu te določbe, in ugotavljam, da dodelitev individualne pomoči, tudi če bi bil obstoj prevladujočega položaja dejansko dokazan, sama po sebi še ne pomeni, kot je pravilno izpostavila francoska vlada, da lahko podjetje, ki je tako pomoč prejelo, posledično zlorabi svoj položaj na trgu zgolj zato, ker konkurenčna podjetja na podlagi podobnega ukrepa niso prejela pomoči. Poleg tega je Splošno sodišče, kot je razvidno iz točke 82 izpodbijane sodbe, tržni delež družbe SAS upoštevalo kot pokazatelj večje škode, ki je nastala tej družbi, kar posledično pomeni, da je tržni delež upoštevno merilo za sprejetje ukrepa, namenjenega nadomestilu škode, v smislu člena 107(2)(b) PDEU.

77. Družba Ryanair na tretjem mestu trdi, da iz točke 85 izpodbijane sodbe ni jasno razvidno, katere omejitve naj bi družbo SAS prizadele bistveno bolj kot pritožnico. Glede omejitev v zvezi s pandemijo covida-19 na splošno naj bi bila ugotovitev Splošnega sodišča očitno napačna, saj naj bi te omejitve na družbo Ryanair, ki je vseevropska letalska družba, vplivale vsaj v enaki meri kot na družbo SAS. Kar pa se tiče omejitev, ki so jih sprejeli švedski organi, naj bi bilo merilo, ki ga je uporabilo Splošno sodišče, arbitrarno, saj naj bi dajalo prednost švedskim letalskim družbam, obenem pa naj bi pomenilo posredno diskriminacijo, ki spodbuja drobitev enotnega trga.

78. V zvezi s tem opozarjam, da je cilj spornega ukrepa družbi SAS povrniti škodo, ki je nastala zaradi odpovedi ali sprememb datumov njenih letov zaradi uvedbe omejitev potovanj v okviru pandemije covida-19. Kot pravilno ugotavlja švedska vlada, se ta škoda določi z uporabo merila,

to je odpovedi ali spremembe datumov letov, ki ni odvisno od tega, kdo je te omejitve sprejel. Pri presoji sorazmernosti spornega ukrepa torej ni treba ugotavljati, tudi če bi bilo to v konkretnem primeru mogoče, ali je taka škoda nastala zgolj zaradi omejitev, ki so jih sprejeli švedski organi, ali zaradi vseh omejitev, ki so jih uvedle bodisi države članice bodisi države članice in tretje države. Poleg tega je v točki 84 izpodbijane sodbe navedeno, da iz spornega sklepa izhaja, da je ocena nujnosti sprejetja ukrepa za nadomestilo škode v korist družbe SAS v skladu z ozemeljsko naravo državnih pomoči temeljila na podatkih o švedskem trgu in letalskih družbah, ki so prisotne na tem trgu, ter na tržnih deležih, ki jih imajo te družbe na Švedskem. V teh okoliščinah je treba ugotoviti, da merilo, ki ga je Splošno sodišče uporabilo za presojo sorazmernosti spornega ukrepa, v okviru katerega je upoštevalo, da je družba SAS zaradi tržnega deleža, ki je bil večji od tržnega deleža drugih letalskih družb, prisotnih na švedskem trgu, utrpela večjo škodo, ni diskriminatorno in je logična posledica dejstva, da je cilj spornega ukrepa odpraviti posledice izjemnega dogodka, kakršen je pandemija covida-19, na švedskem trgu.

79. Nazadnje, pritožnica graja uporabo merila „polnega učinka“ v točki 87 izpodbijane sodbe, v kateri je Splošno sodišče ugotovilo, da pritožnica ob upoštevanju majhnosti zneska spornega ukrepa in glede na oceno škode, ki je nastala družbi SAS, ni dokazala, da razdelitev navedenega zneska med vse letalske družbe na Švedskem temu ukrepu ne bi odvzela polnega učinka. Menim, da je treba to trditev zavrniti kot brezpredmetno, ker se nanaša na dodatne razloge obrazložitve spornega sklepa in zato ne more povzročiti razglasitve ničnosti tega sklepa.[44]

4. Predlog glede tretjega pritožbenega razloga

80. Ker sem ugotovil, da je treba zavrniti vse očitke, ki jih je pritožnica navedla v utemeljitev tretjega pritožbenega razloga, menim, da je treba ta pritožbeni razlog v celoti zavrniti.

D. Četrti pritožbeni razlog

81. Pritožnica s četrtim pritožbenim razlogom trdi, da je Splošno sodišče s tem, da je zavrnilo drugi del tretjega tožbenega razloga, s katerim je zatrjevala, da sporni ukrep pomeni kršitev svobode ustanavljanja in svobode opravljanja storitev, večkrat napačno uporabilo pravo in očitno izkrivilo dejstva. Ta pritožbeni razlog je razdeljen na tri očitke. Drugi in tretji očitek bosta obravnavana skupaj.

1. Prvi očitek

82. Družba Ryanair s prvim očitkom, ki ga je navedla v okviru četrtega pritožbenega razloga, trdi, da je Splošno sodišče s tem, da je v točki 94 izpodbijane sodbe ugotovilo, da pritožnica ni dokazala, kako bi jo lahko izključnost spornega ukrepa, katerega edini upravičenec je bila družba SAS, „odvrnila od ustanavljanja na Švedskem ali od opravljanja storitev iz te države ali v to državo“, izbralo napačno merilo za presojo, ali nacionalni ukrep ovira ali zmanjšuje privlačnost uresničevanja svobode opravljanja storitev in svobode ustanavljanja. To merilo, ki naj bi izhajalo iz sodne prakse, naj bi se namreč nanašalo na to, ali lahko zadevni ukrep od ustanavljanja ali opravljanja storitev v zadevni državi članici odvrne „kateri koli zainteresirani gospodarski subjekt“, kar naj bi v obravnavani zadevi poleg družbe SAS zajemalo tudi vse druge letalske družbe, ki delujejo na Švedskem.

[44] Glej v tem smislu sodbo z dne 10. novembra 2022, Laboratoire Pareva/Komisija (C-702/21 P, neobjavljena, EU:C:2022:870, točka 52).

83. Ta očitek očitno ni utemeljen. Po eni strani temelji na okrnjeni razlagi točke 94 izpodbijane sodbe. Splošno sodišče je v drugem stavku te točke pojasnilo, da pritožnica ni opredelila „dejanskih ali pravnih okoliščin, zaradi katerih naj bi [sporni] ukrep imel omejevalne učinke, ki naj bi presegali tiste, zaradi katerih nastopi prepoved iz člena 107(1) PDEU, vendar so […] v skladu z zahtevami iz člena 107(2)(b) PDEU vendarle potrebni in sorazmerni za povrnitev škode, ki jo je družbi SAS povzročil izjemen dogodek, ki je pandemija COVID-19“. Splošno sodišče je s tem pojasnilo obseg dokaznega bremena, ki ga je imela in bi ga morala izpolniti pritožnica v postopku na prvi stopnji, pa tega ni storila, ter ji s tem odvzelo vsakršno možnost sklicevanja na položaj konkretne letalske družbe, zlasti pa sklicevanja na položaj pritožnice. Po drugi strani pa družba Ryanair, kot pravilno ugotavlja francoska vlada, v tem očitku ne upošteva dejstva, da se Splošno sodišče v točki 94 izpodbijane sodbe sklicuje na analizo, ki jo je že opravilo v zvezi s sorazmernostjo spornega ukrepa in v okviru katere je upoštevalo položaj vseh letalskih družb, prisotnih na Švedskem.

2. Drugi in tretji očitek

84. Družba Ryanair z drugim očitkom iz četrtega pritožbenega razloga trdi, da je ugotovitev iz točke 94 izpodbijane sodbe, ki sem jo povzel v točki 82 teh sklepnih predlogov, protislovna in da temelji na napačni uporabi prava, ker naj v obravnavani zadevi ne bi bilo treba navajati dokazov, saj naj bi dejstvo, da so bile druge letalske družbe samovoljno prikrajšane za prednost, ki jo je imela zgolj glavna švedska letalska družba, te družbe že samo po sebi odvračalo od uveljavljanja svobode opravljanja storitev in svobode ustanavljanja. Družba Ryanair se v zvezi s tem vidikom ponovno sklicuje na sodbo International Jet Management. Pritožnica vsekakor trdi, da je predložila več dokazov, zlasti poročilo, ki ga je pripravil oddelek za investicijske storitve družbe Goodbody Stockbrokers, in mnenje izvedenca za področje letalskega prava. Splošno sodišče pa naj teh dokazov sploh ne bi preučilo. S tretjim očitkom pa družba Ryanair v bistvu trdi, da je Splošno sodišče storilo napako, ker je zavrnilo trditve, ki jih je navedla v postopku na prvi stopnji in s katerimi je želela dokazati, da omejitev svobode opravljanja storitev in svobode ustanavljanja, ki je bila posledica spornega ukrepa, ni bila upravičena.

85. Opozoriti je treba, da lahko zadevni ukrep spada na področje uporabe prepovedi iz člena 107(1) PDEU le, če določenim podjetjem ali kategorijam podjetij ali določenim gospodarskim sektorjem podeljuje selektivno prednost in jih tako postavlja v ugodnejši položaj v primerjavi z drugimi podjetji ali sektorji.[45] Iz tega sledi, da lahko pomoč po definiciji okrepi položaj podjetja, ki tako pomoč prejme, v škodo njegovih konkurentov in jim tako oteži dobavo proizvodov ali zagotavljanje storitev na trgu, na katerega se ta pomoč nanaša. Sodišče je priznalo, da pomoč pogosto že po naravi pomeni določeno mero zaščite in posledično privede do določene drobitve trga v škodo proizvodov in storitev podjetij, ki do nje niso upravičena.[46] Zato ima pritožnica prav, ko v bistvu trdi, da ima lahko vsaka pomoč, s katero se daje prednost nacionalnemu gospodarskemu subjektu, negativne učinke na svobodo opravljanja storitev in/ali svobodo ustanavljanja, ker podjetja, ki delujejo na istem trgu kot podjetje, ki je to pomoč prejelo, in uveljavljajo te svoboščine, ne uživajo enake prednosti kot vsi drugi konkurenti tega podjetja.

[45] Glej v tem smislu sodbi z dne 4. junija 2015, Komisija/MOL (C-15/14 P, EU:C:2015:362, točka 59), in z dne 30. junija 2016, Belgija/Komisija (C-270/15 P, EU:C:2016:489, točka 48).

[46] Glej v tem smislu na področju prostega pretoka blaga sodbo Iannelli & Volpi, točka 15.

86. Ti učinki pa v nasprotju s trditvijo pritožnice ne pomenijo nujno, da je podana omejitev navedenih svoboščin v smislu Pogodbe.[47] Zlasti se je mogoče upravičeno vprašati, kako bi lahko individualna pomoč, dodeljena podjetju, ki deluje na trgu, na katerem poteka trgovina med državami članicami, poleg tega, da vpliva na to trgovino, pomenila tudi nujno in sistematično neposredno ali posredno diskriminacijo na podlagi državljanstva zgolj zato, ker je to pomoč prejelo nacionalno podjetje, ali subjekte iz drugih držav članic odvračala od ustanavljanja oziroma opravljanja storitev v zadevni državi članici ali celo povzročila, da bi opravljanje storitev med državami članicami postalo težavnejše od opravljanja storitev zgolj znotraj ene države članice.[48] Trditev, ki jo je pritožnica navedla v okviru tega očitka, pa temelji na tovrstni samodejnosti, kar posledično pomeni, da s to trditvijo samo po sebi ni mogoče ovreči ugotovitve iz točke 94 izpodbijane sodbe, da ni predložila nobenega elementa, ki bi dokazoval, da ima sporni ukrep zato, ker je do njega upravičena izključno družba SAS, odvračilni učinek na uveljavljanje svobode ustanavljanja ali svobode opravljanja storitev. Glede dokazov, ki jih je pritožnica v zvezi s tem predložila Splošnemu sodišču, je treba navesti, da se je zgolj na splošno sklicevala na izvedenski mnenji, ki ju je zahtevala, iz česar pa ni razvidno, da sta ti mnenji kakor koli upoštevni za obravnavano vprašanje.

87. Drugi očitek iz četrtega pritožbenega razloga je treba torej po mojem mnenju zavrniti kot neutemeljen. Posledično je treba zavrniti tudi tretji očitek, saj v bistvu temelji na predpostavki, da je Splošno sodišče storilo napako, ker ni ugotovilo obstoja omejitve svobode ustanavljanja in svobode opravljanja storitev, kar bi pomenilo, da je bilo drugemu očitku, ki ga navaja pritožnica, ugodeno.

3. Predlog glede četrtega pritožbenega razloga

88. Ker sem ugotovil, da je treba zavrniti vse očitke, ki jih je pritožnica navedla v utemeljitev četrtega pritožbenega razloga, menim, da je treba ta pritožbeni razlog v celoti zavrniti.

E. Peti pritožbeni razlog

89. Družba Ryanair s petim pritožbenim razlogom, ki se nanaša na točki 99 in 100 izpodbijane sodbe, trdi, da je Splošno sodišče s tem, da je četrti tožbeni razlog, s katerim je zatrjevala, da so ji bile zaradi opustitve uvedbe formalnega postopka preiskave kršene procesne pravice, zavrnilo, pri čemer je zgolj napotilo na preučitev prvih treh tožbenih razlogov, ki so se nanašali na utemeljenost presoje združljivosti spornega ukrepa z notranjim trgom, večkrat napačno uporabilo pravo in izkrivilo dejstva.

90. Splošno sodišče je v izpodbijani sodbi na eni strani ugotovilo, da je četrti tožbeni razlog, ki ga je navedla družba Ryanair, dejansko naveden podredno, če ne bi preučilo utemeljenosti presoje pomoči kot take (točka 99). Na drugi strani pa je ugotovilo, da ta tožbeni razlog „nima samostojne vsebine“, saj so v njem zgolj „strnjeno povzete trditve, navedene v okviru prvega, drugega in tretjega tožbenega razloga, ne da bi bili navedeni posebni elementi v zvezi z morebitnimi resnimi težavami“ (točka 100).

[47] Glej v tem smislu sodbo Iannelli & Volpi (točka 10).

[48] Poudarjam, da se vprašanje morebitne kršitve določb Pogodbe o svobodi ustanavljanja in svobodi opravljanja storitev v obravnavani zadevi postavlja zgolj v zvezi s spornim ukrepom, ki se obravnava ločeno, in torej ni povezano s švedsko shemo pomoči.

91. Družba Ryanair na prvem mestu opozarja, da v okviru četrtega tožbenega razloga drugače kakor pri prvih treh tožbenih razlogih ni bilo treba navesti dokazov o tem, da so bile ocene, ki jih je opravila Komisija, napačne. Za nadzor, ki bi ga moralo opraviti Splošno sodišče, naj bi namreč veljalo drugačno merilo, to sodišče pa naj se pri ugotovitvi neutemeljenosti četrtega tožbenega razloga ne bi smelo zgolj sklicevati na rezultate preučitve prvih treh tožbenih razlogov. Družba Ryanair na drugem mestu trdi, da je v nasprotju z navedbami Splošnega sodišča v utemeljitev četrtega tožbenega razloga navedla samostojne trditve, s katerimi je želela opozoriti na pomanjkljivost informacij, ki jih je imela Komisija ob sprejetju spornega sklepa, ki bi jo bilo mogoče odpraviti le z uvedbo formalnega postopka preiskave.

92. V zvezi s tem je treba najprej opozoriti, da v skladu z ustaljeno sodno prakso velja, da je zakonitost sklepa o nenasprotovanju, ki temelji na členu 4(3) Uredbe 2015/1589,[49] odvisna od vprašanja, ali bi presoja informacij in elementov, ki jih je Komisija imela v fazi predhodne preučitve priglašenega ukrepa, morala objektivno povzročiti dvome o združljivosti tega ukrepa z notranjim trgom. Obstoj dvomov o tej združljivosti je torej dokaz, ki ga je treba predložiti, da bi se dokazalo, da bi Komisija morala začeti formalni postopek preiskave iz člena 108(2) PDEU. Ta dokaz, ki ga je treba iskati tako v okoliščinah sprejetja sklepa o nenasprotovanju kot tudi v njegovi vsebini, mora predložiti predlagatelj razglasitve ničnosti tega sklepa, in sicer na podlagi sklenjenega kroga indicev.[50] Sodišče je v zvezi s tem pojasnilo, da višina pomoči, dodeljene na podlagi zadevnega ukrepa, ter zapletenost in novost tega ukrepa sami po sebi ne pomenijo indicev resnih težav, zaradi katerih bi bilo treba začeti formalni postopek preiskave.[51]

93. V obravnavani zadevi se je pritožnica, kot je razvidno iz navedenega, v prvih treh tožbenih razlogih sklicevala na več očitnih napak pri presoji, na podlagi katerih je mogoče po njenem mnenju ovreči presojo združljivosti spornega ukrepa z notranjim trgom. S četrtim tožbenim razlogom pa se je sklicevala na nepopolnost in nezadostnost preučitve, ki jo je opravila Komisija, in trdila, da bi bil rezultat presoje združljivosti tega ukrepa drugačen, če bi bil izveden formalni postopek preiskave. V tem okviru je družba Ryanair na prvem mestu trdila, pri čemer se je sklicevala na trditve, ki jih je navedla v okviru prvega in drugega tožbenega razloga, da je sporni sklep na več mestih pomanjkljiv, zlasti zaradi neobstoja natančne ocene zneska pomoči in izgub, ki so nastale družbi SAS, neupoštevanja konkurenčne prednosti, ki jo je imela družba SAS, in prispevka drugih letalskih družb k povezljivosti Švedske ter nezadostnosti analize združljivosti spornega ukrepa z načeli prepovedi diskriminacije, svobode opravljanja storitev in svobode ustanavljanja. Družba Ryanair je na drugem mestu trdila, da Komisija zaradi izrednih razmer, ki jih je povzročila pandemija, ne bi smela opustiti obveznosti, v skladu s katero mora v primeru resnih težav pri presoji pomoči začeti formalni postopek preiskave. Nazadnje, družba Ryanair je trdila, pri čemer se je ponovno sklicevala na prve tri tožbene razloge, da bi vsak izmed očitkov, ki jih je navedla v okviru teh razlogov in v zvezi s katerimi bi lahko v okviru formalnega postopka preiskave predložila odločilne informacije, v primeru dejanske uvedbe takega postopka zadostoval za to, da bi Komisija lahko ugotovila nezdružljivost spornega ukrepa.

94. Na podlagi navedenega je treba ugotoviti, da je Splošno sodišče pravilno štelo, da družba Ryanair v okviru četrtega tožbenega razloga ni navedla samostojnih trditev. Med obravnavanimi trditvami in trditvami, ki so bile navedene v okviru prvih treh tožbenih razlogov, namreč obstaja, kot pravilno poudarja francoska vlada, očitna vzporednost. V teh okoliščinah Splošnemu sodišču ni bilo treba ločeno obravnavati očitkov, navedenih v okviru prvih treh tožbenih razlogih, in

[49] Uredba Sveta (EU) z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (kodificirano besedilo) (UL 2015, L 248, str. 9).

[50] Sodba z dne 2. septembra 2021, Komisija/Tempus Energy in Tempus Energy Technology (C-57/19 P, EU:C:2021:663, točki 38 in 40).

[51] Sodba z dne 2. septembra 2021, Komisija/Tempus Energy in Tempus Energy Technology (C-57/19 P, EU:C:2021:663, točka 64).

povsem enakih očitkov, navedenih v okviru četrtega tožbenega razloga, ampak je lahko štelo, da so bili zadnjenavedeni očitki obravnavani v okviru preučitve prvonavedenih očitkov. Kot ugotavlja francoska vlada, sodba z dne 2. aprila 2009, Bouygues in Bouygues Télécom/Komisija,[52] na katero napotuje pritožnica, ne nasprotuje takemu pristopu. Ravno nasprotno, Splošno sodišče je v zadevi, v kateri je bila izdana navedena sodba, sočasno obravnavalo dva vsebinska tožbena razloga, ki sta se nanašala na obstoj resnih težav oziroma na pravilnost presoj Komisije,[53] pri čemer je obstoj takih težav izključilo, ko je ugotovilo, da ni nobenega elementa, ki bi lahko omajal utemeljenost zadevnih presoj,[54] Sodišče pa takega pristopa ni grajalo.

95. V tem okviru je sklicevanje pritožnice na ugotovitev, podano v točki 49 izpodbijane sodbe, da z metodo, ki jo je opredelila Komisija, ni mogoče popolnoma preprečiti, da bi ocena škode vključevala tudi posledice odločitev, ki jih je družba SAS sprejela brez neposredne zveze s pandemijo covida-19, brezpredmetno, saj na podlagi take ugotovitve glede na sobesedilo, v katero je umeščena, in vse ostale presoje, ki jih je opravilo Splošno sodišče, ni mogoče šteti, da se je Komisija zaradi navedenih elementov soočila z resnimi težavami, zaradi katerih ni mogla izključiti obstoja konkretnega tveganja prekomernega nadomestila in ki bi lahko vzbudile dvom v združljivost spornega ukrepa z notranjim trgom.[55] Enako velja tudi za ugotovitve, ki jih je Splošno sodišče navedlo glede neobstoja dokazov o odvračilnem učinku spornega ukrepa na svobodo opravljanja storitev in svobodo ustanavljanja. Nazadnje, v zvezi s sklicevanjem pritožnice na vprašanje hkratne uporabe ukrepov iz člena 107(2)(b) PDEU in člena 107(3)(b) PDEU, ki ga opredeljuje kot novo vprašanje, ugotavljam, prvič, da je sporni sklep, kot sem navedel v točki 21 teh sklepnih predlogov, vsekakor onemogočal kumulativno dodeljevanje pomoči, ki bi se na podlagi navedenih določb dodelile družbi SAS, in drugič, da novost zadevnega ukrepa, kot sem že pojasnil, sama po sebi ne pomeni indica resnih težav, zaradi katerega bi bilo treba začeti formalni postopek preiskave.

96. Glede na vse navedeno menim, da je treba peti pritožbeni razlog zavrniti kot neutemeljen.

F. Šesti pritožbeni razlog

97. Družba Ryanair s šestim pritožbenim razlogom, ki se nanaša na točke od 105 do 116 izpodbijane sodbe, zatrjuje, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo in očitno izkrivilo dejstva, ker je zavrnilo peti tožbeni razlog, ki ga je navedla v zvezi s kršitvijo člena 296, drugi odstavek, PDEU. Pritožnica po eni strani meni, da je Splošno sodišče napačno uporabilo sodno prakso, ki jo je Sodišče izoblikovalo v zvezi z obsegom obveznosti obrazložitve, ker je menilo, da je treba pri presoji ustreznosti in zadostnosti obrazložitve spornega sklepa upoštevati dejanski okvir, povezan s pandemijo covida-19. Po drugi strani pa trdi, da je spoštovanje jamstev, kot je pravica do prejema zadostno obrazloženega sklepa, še toliko bolj pomembno, če imajo institucije Unije, kakor je primer v obravnavani zadevi, široko diskrecijsko pravico.

98. Spomniti je treba, da mora biti v skladu z ustaljeno sodno prakso, na katero je Splošno sodišče opozorilo v točki 105 izpodbijane sodbe, obrazložitev, ki se zahteva s členom 296 PDEU, prilagojena naravi zadevnega akta ter mora jasno in nedvoumno izražati razlogovanje institucije, ki je ta akt izdala, tako da se lahko zadevne osebe seznanijo z utemeljitvijo sprejetega ukrepa in da lahko pristojno sodišče opravi nadzor. Obveznost obrazložitve je treba presojati glede na

[52] C-431/07 P, EU:C:2009:223, točka 66.

[53] Glej sodbo z dne 2. aprila 2009, Bouygues in Bouygues Télécom/Komisija (C-431/07 P, EU:C:2009:223, točka 67).

[54] Glej sodbo z dne 4. julija 2007, Bouygues in Bouygues Télécom/Komisija (T 475/04, EU:T:2007:196, točke 126, 155 in 156).

[55] Glej točko 37 teh sklepnih predlogov.

okoliščine posameznega primera, zlasti glede na vsebino akta, lastnosti podanih razlogov in interes za pojasnitev, ki ga lahko imajo naslovniki ali druge osebe, na katere se akt neposredno in posamično nanaša. V obrazložitvi ni treba podrobno navesti vseh upoštevnih dejanskih in pravnih okoliščin, ker je treba vprašanje, ali obrazložitev akta izpolnjuje zahteve iz člena 296 PDEU, presojati ne le glede na njegovo besedilo, ampak tudi glede na njegovo sobesedilo in vsa pravna pravila, ki urejajo zadevno področje.[56] Očitke pritožnice je treba torej preučiti na podlagi teh načel.

99. Glede prvega očitka je po mojem mnenju jasno, da tega, da se Sodišče sklicuje na okvir, v katerega se umešča zadevni akt, tudi če bi bilo treba šteti, da ta okvir zajema tudi elemente, ki so povsem povezani z dejanskim stanjem, nikakor ni mogoče razumeti tako, da sklicevanje na ta okvir dopušča znižanje standarda obrazložitve, ki ga institucijam Unije nalaga člen 296 PDEU, kot se razlaga v navedeni sodni praksi. Iz tega izhaja, da bi se lahko družba Ryanair upravičeno sklicevala na kršitev te določbe, če bi Splošno sodišče v izpodbijani sodbi, kot trdi pritožnica, nezadostno obrazložitev spornega sklepa utemeljilo s sklicevanjem na izredne razmere, ki jih je povzročila pandemija covida-19.

100. Vendar se Splošno sodišče, kot pravilno ugotavljata tako francoska vlada kot tudi Komisija, v nobenem delu obrazložitve izpodbijane sodbe, v katerem je preučilo peti tožbeni razlog, z ničemer ni sklicevalo na krizo, ki jo je povzročila pandemija covida-19, kot na element okvira, ki ga je treba v skladu s sodno prakso, navedeno v prejšnji točki teh sklepnih predlogov, upoštevati pri presoji ustreznosti in zadostnosti obrazložitve spornega sklepa. Zato je treba prvi očitek zavrniti.

101. V zvezi z drugim očitkom pa je treba ugotoviti, da iz preučitve obrazložitve izpodbijane sodbe ni razvidno, da bi Splošno sodišče kakor koli kršilo člen 296 PDEU, zlasti v zvezi z naravo zadevnega akta, to je sklepa o nenasprotovanju na podlagi člena 108(3) PDEU. V zvezi s tem opozarjam – kot je to storilo tudi Splošno sodišče v točkah 106 in 107 izpodbijane sodbe – da je Sodišče že pojasnilo, da mora tak sklep, ki je sprejet v kratkem roku, zajemati le razloge, iz katerih Komisija meni, da niso podane resne težave pri presoji združljivosti zadevne pomoči z notranjim trgom, in da je treba tudi kratko obrazložitev tega sklepa šteti za zadostno, če so v njej vsaj jasno in nedvoumno navedeni razlogi, iz katerih je Komisija presodila, da take težave niso podane.[57] Splošno sodišče je v obravnavani zadevi v točkah od 108 do 114 izpodbijane sodbe preučilo različne očitke v zvezi z nezadostnostjo obrazložitve, ki jih je družba Ryanair navedla v tožbi – in ki se nanašajo na neobstoj presoje združljivosti pomoči z načelom enakega obravnavanja, svobodo ustanavljanja in svobodo opravljanja storitev, na neobstoj presoje konkurenčne prednosti, ki jo je imela družba SAS, na neobstoj presoje metode za izračun višine škode in zneska pomoči ter na neobstoj pojasnil v zvezi z razlogi, iz katerih je bila družba SAS obravnavana drugače kot druge švedske letalske družbe, ki so zaradi pandemije covida-19 utrpele škodo – in ugotovilo, da ti niso utemeljeni, nato pa v točki 115 te sodbe razsodilo, da je bil sporni sklep zadostno obrazložen. Pri tej presoji pa v nasprotju s trditvami pritožnice ni storilo nobene napake v zvezi z obsegom obveznosti obrazložitve, ki jo mora izpolniti zadevni akt, in v zvezi z ugotovitvami, ki jih je navedlo glede ustreznosti obrazložitve spornega sklepa. Poleg tega ugotavljam, da je želela družba Ryanair z različnimi očitki, ki jih je najprej navedla v okviru petega tožbenega razloga, nato pa ponovno predstavila v okviru šestega pritožbenega razloga, Komisiji dejansko očitati, da je povsem opustila vsakršno pravo presojo, ne pa da je podala nezadostno obrazložitev. Odgovor na navedene očitke se torej skriva v delih izpodbijane sodbe, ki se nanašajo na preučitev prvih treh tožbenih razlogov, ne pa v točkah od 108 do 114 te sodbe, ki se nanašajo na kršitev obveznosti obrazložitve.

[56] Sodba z dne 20. januarja 2022, Komisija/Hubei Xinyegang Special Tube (C-891/19 P, EU:C:2022:38, točki 87 in 88).

[57] Glej sodbo z dne 2. septembra 2021, Komisija/Tempus Energy in Tempus Energy Technology (C-57/19 P, EU:C:2021:663, točka 199).

102. Glede na navedeno menim, da je treba šesti pritožbeni razlog zavrniti kot neutemeljen.

G. Sklepna ugotovitev o pritožbi

103. Na podlagi vseh navedenih ugotovitev menim, da je treba vse pritožbene razloge in s tem tudi pritožbo v celoti zavrniti.

IV. Predlog

104. Glede na vse navedeno Sodišču predlagam, naj pritožbo zavrne. V skladu s členom 184(1) Poslovnika Sodišča tudi predlagam, naj Sodišče družbi Ryanair naloži plačilo stroškov Komisije in družbe SAS ter odloči, da Francoska republika in Kraljevina Švedska nosita vsaka svoje stroške.