Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
GIOVANNI PITRUZZELLA
prednesené 26. januára 2023 [1]

Vec C-320/21 P

Ryanair DAC
proti

Európskej komisii

„Odvolanie – Štátna pomoc – Článok 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ – Švédsko – COVID-19 – Verejná záruka za revolvingový úverový rámec – Rozhodnutie Európskej komisie nevzniesť námietky“

I. Úvod

1. Dňa 13. marca 2020, dva dni po tom, čo Svetová zdravotnícka organizácia (WHO) kvalifikovala prepuknutie ochorenia COVID-19 ako pandémiu, prijala Európska komisia oznámenie [2], ktorého zámerom bolo okamžite reagovať prostredníctvom „koordinovanej európskej reakcie“ na vážny hospodársky šok pre Európsku úniu vyplývajúci zo stavu ohrozenia verejného zdravia. V tomto oznámení Komisia vyhlásila, že na zmiernenie následkov pandémie, a predovšetkým s cieľom umožniť členským štátom, aby konali rozhodným a koordinovaným spôsobom s úplným využitím flexibility, ktorú ponúka rámec štátnej pomoci, využije všetky nástroje, ktoré má k dispozícii. Komisia ďalej zdôraznila, že hlavná reakcia na koronavírus v oblasti fiškálnej politiky mala pochádzať z vnútroštátnych rozpočtov členských štátov, pričom pravidlá pomoci členským štátom umožňovali rýchlo a účinne zasiahnuť na podporu podnikov. Dňa 19. marca 2020 Komisia prijala oznámenie o dočasnom rámci pre opatrenia štátnej pomoci na podporu hospodárstva v súčasnej situácii spôsobenej nákazou COVID-19 [3]. V týchto nástrojoch Komisia okrem iného presadzovala, aby členské štáty využívali osobitné výnimky zo zákazu štátnej pomoci, ktoré Zmluva stanovuje pre prípad krízových situácií, ako napríklad v článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ [4] a článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ [5]. V tejto súvislosti viaceré členské štáty prijali podporné opatrenia určené pre letecké spoločnosti pôsobiace na ich území vo forme individuálnej pomoci alebo schém pomoci. Tieto opatrenia, ktoré v závislosti od konkrétnej situácie vychádzali z článku 107 ods. 2 písm. b), resp. z článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ vyhlásila Európska komisia

[1] Jazyk prednesu: taliančina.

[2] Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskej centrálnej banke, Európskej investičnej banke a Euroskupine: Koordinovaná hospodárska reakcia na vypuknutie nákazy COVID-19, COM/2020/112final

[3] Ú. v. EÚ C 91 I, 2020, s. 1.

[4] Podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ „s vnútroštátnym trhom je zlučiteľná… pomoc určená na náhradu škody spôsobenej prírodnými katastrofami alebo mimoriadnymi udalosťami“.

[5] Podľa článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ „za zlučiteľné s vnútorným trhom možno považovať… pomoc na podporu vykonávania dôležitého projektu spoločného európskeho záujmu alebo na nápravu vážnej poruchy fungovania v hospodárstve členského štátu“.

v mimoriadne krátkej dobe za zlučiteľné s vnútorným trhom, a to bez začatia konania vo veci formálneho zisťovania podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ. Skupina Ryanair napadla väčšinu týchto rozhodnutí na Všeobecnom súde. Všeobecný súd do dnešného dňa zamietol všetky predmetné žaloby s výnimkou troch, ktorým vyhovel pre nedostatok odôvodnenia, pričom zachoval účinky zrušených rozhodnutí.[6] Súdny dvor v súčasnosti prejednáva osem odvolaní podaných skupinou Ryanair.

2. Odvolaním, ktoré je predmetom týchto návrhov, spoločnosť Ryanair DAC (ďalej len „Ryanair“ alebo „odvolateľka“) navrhuje, aby Súdny dvor zrušil rozsudok zo 14. apríla 2021, Ryanair/Komisia (SAS, Švédsko; COVID-19)[7] (ďalej len „napadnutý rozsudok“), ktorým Všeobecný súd zamietol jej žalobu podanú v zmysle článku 263 ZFEÚ o neplatnosť rozhodnutia Komisie C(2020) 2784 final z 24. apríla 2020[8] (ďalej len „sporné rozhodnutie“) týkajúceho sa pomoci poskytnutej Švédskym kráľovstvom leteckej spoločnosti SAS AB (ďalej len „SAS“).

II. Skutkový stav, konane na Všeobecnom súde, napadnutý rozsudok, konanie na Súdnom dvore a návrhy účastníkov konania

3. Skutkové okolnosti, ktoré sú základom žaloby podanej na Všeobecný súd, sa v bodoch 1 až 3 napadnutého rozsudku opisujú nižšie uvedeným spôsobom.

4. Dňa 11. apríla 2020 Komisia schválila v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ opatrenie pomoci vo forme schémy záruk za úvery v prospech určitých leteckých spoločností (ďalej len „švédska schéma pomoci“), ktorú Švédske kráľovstvo oznámilo 3. apríla 2020[9]. Dňa 21. apríla 2020 Švédske kráľovstvo v súlade s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ oznámilo Komisii opatrenie pomoci vo forme záruky na obnoviteľný úverový rámec v maximálnej výške 1,5 miliardy švédskych korún (SEK) (približne 137 miliónov eur) v prospech spoločnosti SAS z dôvodu, že táto spoločnosť mala ťažkosti získať úver od úverových inštitúcií v rámci švédskej schémy pomoci (ďalej len „sporné opatrenie“). Toto opatrenie, ktorého cieľom bolo čiastočne nahradiť spoločnosti SAS škodu vyplývajúcu zo zrušenia alebo z preloženia jej letov v dôsledku zavedenia obmedzení v oblasti cestovania v kontexte pandémie COVID-19, bolo vyhlásené za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ.

5. Návrhom podaným do kancelárie Všeobecného súdu 19. júna 2020 podala Ryanair žalobu proti spornému rozhodnutiu. Francúzskej republike, Švédskemu kráľovstvu a spoločnosti SAS bol povolený vstup do konania ako vedľajším účastníkom konania na podporu návrhov Komisie. Na podporu svojej žaloby Ryanair uviedla päť žalobných dôvodov, z ktorých sa prvý týkal skutočnosti, že Komisia porušila požiadavku, podľa ktorej pomoc poskytnutá v zmysle článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ nie je určená na nápravu škody vzniknutej len jednému poškodenému; druhý žalobný dôvod sa týkal skutočnosti, že základom predmetného opatrenia nie je článok 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ a že Komisia nesprávne usúdila, že predmetné opatrenie bolo primerané vzhľadom na škodu spôsobenú spoločnosti SAS pandémiou COVID-19; tretí žalobný dôvod sa týkal skutočnosti, že Komisia konala v rozpore s viacerými ustanoveniami týkajúcimi sa liberalizácie leteckej dopravy v Únii; štvrtý žalobný dôvod sa týkal skutočnosti, že Komisia

[6] Ide o rozsudky z 19. mája 2021, Ryanair/Komisia (KLM; Covid-19) (T-643/20, EU:T:2021:286); z 19. mája 2021, Ryanair/Komisia (TAP; Covid-19) (T-465/20, EU:T:2021:284), a z 9. júna 2021, Ryanair/Komisia (Condor; Covid-19) (T-665/20, EU:T:2021:344).

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

[8] Rozhodnutie o štátnej pomoci SA.57061 (2020/N) – Švédsko – Náhrada škôd spôsobených spoločnosti SAS pandémiou COVID-19.

[9] Rozhodnutie C(2020) 2366 final o štátnej pomoci SA.56812 (2020/N) – Švédsko – COVID-19: schéma záruk za úvery v prospech leteckých spoločností.

porušila jej procesné práva, keď napriek vážnym ťažkostiam odmietla začať konanie vo veci formálneho zisťovania a piaty žalobný dôvod sa týkal skutočnosti, že Komisia sa dopustila porušenia článku 296 druhého odseku ZFEÚ. Napadnutým rozsudkom Všeobecný súd zamietol všetky žalobné dôvody vznesené spoločnosťou Ryanair, ako aj podanú žalobu v plnom rozsahu, uložil spoločnosti Ryanair povinnosť znášať vlastné trovy konania a tiež nahradiť trovy konania Komisie a rozhodol, že Francúzska republika, Švédske kráľovstvo a SAS znášajú svoje vlastné trovy konania.

6. Návrhom podaným do kancelárie Súdneho dvora 21. mája 2021 podala Ryanair odvolanie, ktoré je predmetom týchto návrhov. Dňa 14. septembra 2022 sa uskutočnilo pojednávanie spoločne nariadené aj pre vec C-321/21, Ryanair/Komisia [10], ktorá sa týka obdobného opatrenia, ako je sporné opatrenie, prijatého v prospech spoločnosti SAS Dánskom, v priebehu ktorého Ryanair, Komisia, SAS, Švédsko a Francúzsko predniesli svoje ústne pripomienky.

7. Ryanair predovšetkým navrhuje, aby Súdny dvor zrušil napadnutý rozsudok, zrušil sporné rozhodnutie a uložil Komisii povinnosť nahradiť trovy konania, pričom subsidiárne navrhuje, aby Súdny dvor zrušil napadnutý rozsudok, vrátil vec Všeobecnému súdu na opätovné preskúmanie s tým, že o náhrade trov prvostupňového a odvolacieho konania rozhodne neskôr. Komisia navrhuje, aby Súdny dvor zamietol odvolanie a uložil odvolateľke povinnosť nahradiť trovy konania. SAS navrhuje, aby Súdny dvor zamietol odvolanie a uložil spoločnosti Ryanair povinnosť nahradiť trovy konania. Švédsko a Francúzsko navrhujú, aby Súdny dvor odvolanie zamietol.

III. O odvolaní

8. Na podporu svojho odvolania Ryanair uvádza šesť odvolacích dôvodov, z ktorých sa prvý týka nesprávneho právneho posúdenia, ktorého sa mal Všeobecný súd dopustiť, keď zamietol výhradu odvolateľky, podľa ktorej pomoc poskytnutá podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ nie je určená na nápravu škody, ktorá vznikla len jednému poškodenému, druhý odvolací dôvod sa týka nesprávneho právneho posúdenia a skreslenia skutkového stavu pri uplatnení článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ a zásady proporcionality vo vzťahu ku škode, ktorá bola spôsobená spoločnosti SAS v dôsledku pandémie COVID-19, tretí odvolací dôvod sa týka nesprávneho právneho posúdenia, ktorého sa Všeobecný súd dopustil, keď zamietol výhradu spoločnosti Ryanair založenú na porušení zásady zákazu diskriminácie, štvrtý odvolací dôvod sa týka nesprávneho právneho posúdenia a skreslenia skutkového stavu, ktorých sa Všeobecný súd dopustil, keď zamietol výhradu spoločnosti Ryanair o porušení slobody usadiť sa a slobodného poskytovania služieb, piaty odvolací dôvod sa týka nesprávneho právneho posúdenia a skreslenia skutkového stavu v súvislosti s tým, že nebolo začaté konanie vo veci formálneho zisťovania, a šiesty odvolací dôvod sa týka nesprávneho právneho posúdenia a skreslenia skutkového stavu, pokiaľ ide o nedostatok odôvodnenia.

[10] Podotýkam, že hoci sa tieto návrhy týkajú výlučne veci C-320/21 P, odvolacie dôvody, ktoré Ryanair uviedla vo veci C-321/21 P, sú v podstate zhodné.

A. O prvom odvolacom dôvode

9. Prvým odvolacím dôvodom zameraným proti bodom 22 až 27 napadnutého rozsudku odvolateľka vytýka Všeobecnému súdu, že sa dopustil nesprávneho výkladu článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ, keď usúdil, že toto ustanovenie oprávňuje členské štáty prijať opatrenia individuálnej pomoci.

10. V napadnutom rozsudku Všeobecný súd odmietol obdobné tvrdenie, ktoré Ryanair uviedla v prvostupňovom konaní, a to na základe dvojakej úvahy. V bodoch 22 a 23 napadnutého rozsudku jednak zdôraznil, že členské štáty nemajú žiadnu povinnosť poskytnúť pomoc na náhradu škody spôsobenej mimoriadnou udalosťou v zmysle článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ. V bode 24 napadnutého rozsudku Všeobecný súd ďalej uviedol, že pomoc môže byť určená na náhradu škody spôsobenej mimoriadnou udalosťou v súlade s článkom 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ bez ohľadu na skutočnosť, že nenapraví všetky tieto škody. V bode 25 vedeného rozsudku preto Všeobecný súd dospel k záveru, že vzhľadom na to, že členské štáty nie sú povinné napraviť všetky škody spôsobené mimoriadnou udalosťou, nemajú ani povinnosť poskytnúť pomoc všetkým osobám poškodeným týmito škodami.

11. Odvolateľka poznamenáva, že ani jeden z uvedených dvoch dôvodov, z ktorých vychádza napadnutý rozsudok, nepredstavuje odpoveď na výhradu vznesenú v rámci jej prvého žalobného dôvodu. Základom tejto výhrady totiž nebola otázka, či Švédsko muselo poskytnúť viac pomoci alebo či bolo povinné nahradiť všetky škody spôsobené v dôsledku pandémie, ale skôr otázka, či členský štát môže zaviesť podporné opatrenie v zmysle článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ vo vzťahu k jedinému, svojvoľne vybratému podniku, s vylúčením všetkých ostatných podnikov pôsobiacich na tom istom trhu. Ryanair zdôrazňuje, že výklad článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ v tom zmysle, že povoľuje len schémy pomoci, a nie individuálne opatrenia, možno vyvodiť zo znenia a zo zmyslu a účelu tohto ustanovenia. Ak by totiž dotknutý členský štát zasiahol v prospech jediného podniku, došlo by k zmene výlučne kompenzačnej logiky predmetného ustanovenia a povolilo by sa sledovanie všeobecných politických cieľov nesúvisiacich s uvedenou logikou, ktoré na odôvodnenie pomoci vyžadujú odlišný právny základ. V takejto situácii by sa oslabila priama väzba medzi prírodnou katastrofou alebo mimoriadnou udalosťou, vzniknutou škodou a poskytnutou pomocou, ktorá je podmienkou uplatnenia článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ. Ryanair uvádza, že výklad článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ, ktorý navrhuje, uplatnila Komisia v rámci svojej rozhodovacej praxe pred pandémiou COVID-19, a to v kontrolnom zozname týkajúcom sa pomoci určenej na náhradu škôd spôsobených prírodnými katastrofami[11] a vo vzore oznámenia podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ[12], t. j. v textoch, ktoré odkazujú výlučne na schémy pomoci.

12. Pripomínam, že podľa ustanovení článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ je s vnútorným trhom zlučiteľná „pomoc určená na náhradu škody spôsobenej prírodnými katastrofami alebo mimoriadnymi udalosťami“. Keďže ide o výnimku zo všeobecnej zásady nezlučiteľnosti štátnej pomoci so spoločným trhom zakotvenej v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musí sa článok 107 ods. 2

[11] Dostupný na tejto webovej stránke: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/studies_reports/disaster_aid_checklist_sk.pdf.

[12] Dostupný na tejto webovej stránke: Notification_template_107_2_b_PUBLICATION.pdf (europa.eu).

písm. b) ZFEÚ podľa ustálenej judikatúry vykladať striktne.[13] Z tohto dôvodu možno na základe uvedeného ustanovenia nahradiť len hospodárske škody spôsobené priamo prírodnými katastrofami alebo inými mimoriadnymi udalosťami.[14]

13. Môže členský štát zaviesť opatrenie individuálnej pomoci podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ[15] v prípade, že udalosť odôvodňujúca zásah štátu sa dotkla celého hospodárskeho odvetvia, v ktorom v konkurencii s inými podnikmi pôsobí podnik, ktorý je príjemcom pomoci, a ak áno, za akých podmienok?

14. Takáto je podstata právnej otázky, ktorá je jadrom výhrady uplatnenej spoločnosťou Ryanair pred Všeobecným súdom a na ktorú uvedený súd odpovedal kladne s odôvodnením, ktoré možno zjednodušene zhrnúť nasledujúcim spôsobom. Vzhľadom na to, že členský štát môže rozhodnúť jednak o tom, či poskytne kompenzačné opatrenia v zmysle predmetného ustanovenia, jednak o medziach, v akých nahradí škodu dotknutým podnikom, je oprávnený tiež rozhodnúť, či pristúpi k zriadeniu schémy pomoci alebo či zasiahne v prospech jediného podniku. Jediným obmedzením takejto slobody priznanej členským štátom je, ako možno vyvodiť z bodov 22 a 27 napadnutého rozsudku, dodržanie podmienok týkajúcich sa existencie udalosti, ktorá sa označí za prírodnú katastrofu alebo mimoriadnu udalosť v zmysle článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ, existencie príčinnej súvislosti medzi takouto udalosťou a nahradenou škodou a tiež neexistencie nadmernej kompenzácie. Nevyhnutným dôsledkom tejto úvahy je uznanie úplnej voľnosti členského štátu pri výbere podniku, ktorý je príjemcom pomoci, v prípade, že sa rozhodne poskytnúť individuálnu pomoc.

15. Hneď na úvod chcem povedať, že Ryanair podľa môjho názoru oprávnene uvádza, že ani jedno z dvoch tvrdení, ktoré sú základom pre zamietnutie jej prvého žalobného dôvodu, či už sa posudzujú samostatne alebo spoločne, nezodpovedá výhrade, na ktorú poukázala v prvostupňovom konaní. Odôvodnenie uvedené v bodoch 22 až 24 napadnutého rozsudku je podľa môjho názoru poznačené skokom v logike. Z neexistencie povinnosti členských štátov zaviesť podporné opatrenia podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ a v prípade, že sa takéto opatrenia prijali, zabezpečiť, aby sa nimi napravili všetky škody, totiž logicky (a v každom prípade nie nevyhnutne) nevyplýva, že predmetné ustanovenie by bolo možné použiť ako právny základ na prijatie pomoci obmedzenej na jeden podnik, pokiaľ došlo k poškodeniu všetkých podnikov pôsobiacich na dotknutom trhu.

16. Uvedené nemení nič na skutočnosti, že Všeobecný súd dospel podľa môjho názoru k správnemu názoru, že článok 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ takúto pomoc povoľuje. Znenie ani zmysel tohto ustanovenia totiž vôbec neumožňujú vylúčiť predmetnú pomoc z pôsobnosti uvedeného ustanovenia. Hoci sa prijatie intervenčných schém na podporu všetkých hospodárskych subjektov v postihnutom sektore určite zdá byť viac v súlade s úlohou, ktorú má dané ustanovenie plniť, t. j. umožniť členským štátom napraviť zlyhania na trhu spôsobené

[13] Pozri okrem iného v súvislosti s článkom 92 ods. 2 písm. b) Zmluvy rozsudok z 23. februára 2006, Atzeni a i. (C-346/03 e C-529/03, EU:C:2006:130, bod 79 a citovaná judikatúra).

[14] Rozsudok z 9. júna 2011, Comitato „Venezia vuole vivere“ a i./Komisia (C-71/09 P, C-73/09 P a C-76/09 P, EU:C:2011:368, bod 175 a citovaná judikatúra).

[15] Pokiaľ ide o prejednávanú vec, podotýkam, že hoci k prijatiu sporného opatrenia nedošlo v rámci schémy pomoci, zo sporného rozhodnutia (odôvodnenie 6), ako aj z napadnutého rozsudku (bod 88) v každom prípade vyplýva, že predmetné opatrenie je súčasťou vnútroštátneho právneho rámca, ktorý za určitých okolností sprístupňuje podobné opatrenia pre všetky letecké spoločnosti, ktoré sú oprávnené čerpať zo švédskej schémy pomoci. Z tohto dôvodu existuje prinajmenšom nepriama súvislosť medzi uvedenou schémou a sporným opatrením.

výskytom určitých škodlivých udalostí, toto konštatovanie samo osebe nemôže vylúčiť, že dotknutý členský štát môže prijať aj opatrenia na kompenzáciu len jedného z takýchto hospodárskych subjektov.

17. V každom prípade na to, aby narušenie hospodárskej súťaže spôsobené takýmito opatreniami bolo prijateľné a aby sa tieto opatrenia mohli považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom na základe výnimky podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ, podľa môjho názoru nestačí, aby spĺňali tri predpoklady, ktorými sa uplatnenie predmetného ustanovenia podmieňuje – t. j. špecifická povaha udalosti, príčinná súvislosť medzi touto udalosťou a škodou a neexistencia nadmernej náhrady – ale je tiež potrebné, aby výber príjemcu zodpovedal úlohe danej výnimky, ako sa uvádza v bode 16 vyššie, a aby nebol svojvoľný a nevyplýval len z vôle uprednostniť jeden podnik pred jeho konkurentmi, najmä pokiaľ ide podnik, ktorý bol v ťažkostiach už predtým, ako k predmetnej udalosti došlo, alebo o neefektívny podnik. Rozsah pôsobnosti článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ sa musí totiž obmedzovať na prípady, ktoré zodpovedajú základnej logike tohto ustanovenia, a to nielen preto, že to vyžaduje potreba reštriktívneho výkladu výnimiek zo zásady zákazu pomoci stanovenej v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ale aj preto, že výnimka, ktorú obsahuje, pôsobí *de iure*, a tým vylučuje uplatnenie akejkoľvek voľnej úvahy zo strany Komisie.[16] V nadväznosti na uvedené, kompenzačná logika článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ nebráni, na rozdiel od záveru, ku ktorému podľa všetkého dospela Ryanair, tomu, aby výber príjemcu opatrenia zavedeného za vyššie uvedených okolností vyplýval zo špecifických cieľov – týkajúcich sa hospodárskej činnosti vykonávanej týmto hospodárskym subjektom alebo jeho konkrétnych vlastností – ako je napríklad podporiť podnik, ktorý za bežných okolností zabezpečuje službu všeobecného verejného záujmu, alebo podnik podstatný z hľadiska zamestnanosti, a teda aj sociálnej stability, teda cieľov zodpovedajúcich úlohe intervenčného nástroja, ktorý majú členské štáty k dispozícii na nápravu dôsledkov udalostí, na ktoré sa toto ustanovenie vzťahuje a ktoré v prípade núdze, akú predstavuje situácia vyvolaná pandémiou COVID-19, nadobudnú ešte väčší význam.

18. Z týchto dôvodov sa domnievam, že odôvodnenie uvedené v bodoch 22 až 27 napadnutého rozsudku, v ktorom Všeobecný súd kladie dôraz výlučne na slobodu konania členských štátov, nie je presvedčivé. V každom prípade vzhľadom na to, že záver uvedený v bode 27 tohto rozsudku je správny a dôvody opodstatňujúce výber spoločnosti SAS ako príjemcu sporného opatrenia vyplývajú z preskúmania primeranosti tohto opatrenia Všeobecným súdom, navrhujem, aby Súdny dvor zamietol prvý odvolací dôvod a doplnil odôvodnenie napadnutého rozsudku tak, aby predmetný záver podporil v zmysle uvedenom vyššie.

B. O druhom odvolacom dôvode

19. V rámci svojho druhého odvolacieho dôvodu Ryanair vznáša osem samostatných výhrad, ktorými spochybňuje zamietnutie svojho druhého žalobného dôvodu Všeobecným súdom. Konkrétnejšie prvá z uvedených výhrad smeruje proti bodom 31 až 36 napadnutého rozsudku, v ktorých Všeobecný súd preskúmal a zamietol prvú časť tohto žalobného dôvodu, ktorej cieľom bolo spochybniť tvrdenie, že základom sporného opatrenia bol článok 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ. Ostatných sedem výhrad smeruje proti bodom 39 až 66 napadnutého rozsudku, v ktorých Všeobecný súd preskúmal a zamietol druhú časť predmetného žalobného dôvodu zameranú na spochybnenie primeranosti sporného opatrenia vo vzťahu ku škode, ktorá vznikla spoločnosti SAS.

[16] Pozri rozsudok zo 17. septembra 1980, Philip Morris Holland/Komisia (730/79, EU:C:1980:209, bod 17). V tejto súvislosti je vhodné objasniť, že posúdenie Komisie týkajúce sa nesvojvoľného charakteru výberu príjemcu individuálnej pomoci prijatej v súlade s článkom 107 ods. 2 ZFEÚ nevedie k uplatneniu voľnej úvahy tejto inštitúcie, ale zostáva v medziach úkonu právnej kvalifikácie.

1. O prvej výhrade

20. Prvou výhradou v rámci svojho druhého odvolacieho dôvodu Ryanair vytýka Všeobecnému súdu jeho záver, že článok 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ bol platným právnym základom na schválenie sporného opatrenia, ktoré bolo subsidiárne vo vzťahu k švédskej schéme pomoci, predtým schválenej na základe článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ.[17] Odvolateľka zastáva názor, že tvrdenie uvedené v bode 34 napadnutého rozsudku, podľa ktorého Zmluva o FEÚ nebráni súčasnému uplatneniu článku 107 ods. 2 písm. b) a článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ, pokiaľ sú splnené podmienky každého z týchto dvoch ustanovení, a to najmä vtedy, keď skutočnosti a okolnosti, ktoré viedli k vážnej poruche fungovania v hospodárstve podľa uvedeného ustanovenia, vyplývajú z mimoriadnej udalosti, je v rozpore jednak s potrebou reštriktívneho výkladu výnimky uvedenej v článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ, jednak s podmienkou uplatnenia tejto výnimky týkajúcou sa existencie priamej súvislosti medzi škodou a pomocou. Výsledkom výkladu Všeobecného súdu je spojenie uvedených dvoch ustanovení do jedného „krízového režimu“, v rámci ktorého by bolo možné zameniteľne použiť jeden alebo druhý právny základ a dodržiavanie podmienok uplatňovania oboch ustanovení by nutne oslablo.

21. Na úvod poznamenávam, že v prejednávanej veci nejde o kumulatívne uplatnenie opatrení prijatých na základe článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ a článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ voči tým istým príjemcom. Z odôvodnení 4 až 6 sporného rozhodnutia je naopak zrejmá jednak skutočnosť, že švédske orgány sa rozhodli pristúpiť k opatreniam individuálnej pomoci v zmysle prvého z predmetných ustanovení po tom, ako neustále sa zhoršujúca finančná situácia leteckých spoločností odhalila ťažkosti, ktoré mali niektoré letecké spoločnosti pri získavaní úveru za podmienok uvedených v rozhodnutí o schválení švédskej schémy pomoci, jednak fakt, že k uvedeným opatreniam by mali prístup len letecké spoločnosti, ktoré by mohli využívať výhody danej schémy a mali takéto ťažkosti. Ak sa Všeobecný súd v bode 34 napadnutého rozsudku odvoláva na súčasné uplatnenie článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ a článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ, odkazuje tým jedine na možnosť, že na nápravu dôsledkov na trhu spôsobených rovnakou mimoriadnou udalosťou by členský štát mohol súčasne použiť oba druhy nástrojov, ktoré predmetné ustanovenia poskytujú.

22. Po tomto objasnení nevidím nijakú prekážku, pokiaľ ide o uznanie možnosti takéhoto súčasného uplatnenia, a to aj za osobitných okolností prípadu v prejednávanej veci, v ktorom existuje nespochybniteľná súvislosť medzi dvoma predmetnými opatreniami z hľadiska subjektov, ktorí sú príjemcami, ako aj z hľadiska typu zamýšľaného zásahu. Opačné tvrdenia spoločnosti Ryanair sa mi nezdajú byť rozhodujúce. Ak totiž na jednej strane opatrenie prijaté podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ spĺňa všetky podmienky na uplatnenie výnimky vyplývajúcej z tohto ustanovenia tak, ako sa špecifikujú vyššie, otázka extenzívneho uplatňovania takejto výnimky nevzniká, hoci uvedené opatrenie prispieva spolu s ďalšími opatreniami k vymedzeniu podoby zásahu štátu v rámci reakcie na krízovú situáciu spôsobenú mimoriadnou udalosťou. Na druhej strane, aj keby sa pripustilo, že predmetné opatrenie sleduje popri kompenzačnej funkcii, ktorá je vlastná nástroju stanovenému v článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ, aj cieľ uvedený v článku 107 ods. 3 písm. b) na konci – ktorý navyše zodpovedá účelu takéhoto nástroja – nerozumiem, ako by to mohlo prispieť k oslabeniu súvislosti, ktorá musí v zmysle prvého uvedeného ustanovenia nevyhnutne existovať medzi škodou a pomocou.

23. Z vyššie uvedených dôvodov navrhujem, aby Súdny dvor zamietol prvú výhradu v rámci druhého odvolacieho dôvodu ako nedôvodnú.

[17] Rovnako ako švédska schéma pomoci, sporné opatrenie stanovilo v prospech spoločnosti SAS bankovú záruku vo výške nepresahujúcej 1,5 miliardy SEK.

2. O druhej výhrade

24. Druhou výhradou v rámci druhého odvolacieho dôvodu Ryanair poukazuje na to, že Všeobecný súd v bode 40 napadnutého rozsudku nesprávne vyložil rozsudok z 11. novembra 2004, Španielsko/Komisia[18], na ktorý sa v tomto bode odkazuje, keď do hodnotenia rizika nadmernej kompenzácie zaviedol „kritérium pravdepodobnosti“ („likelihood test“), ktorý sa v uvedenom rozsudku nenachádza. Ryanair zastáva názor, že ak je opatrenie určené na pokrytie budúcich škôd tak, ako je v tomto prípade, každú pomoc, ktorá môže presiahnuť vzniknutú ujmu, treba bez ohľadu na mieru pravdepodobnosti nadmernej kompenzácie považovať za nezlučiteľnú s vnútorným trhom. Stanovenie mechanizmu na vrátenie nadmerne vyplatenej pomoci podľa odvolateľky nepostačuje na to, aby sa zabránilo poskytnutiu, hoci dočasnému, nenáležitej výhody podniku, ktorý je príjemcom.

25. Túto výhradu treba podľa môjho názoru zamietnuť. V prvom rade tvrdenie odvolateľky, ktoré má vo svojej podstate sémantický charakter, spočíva podľa môjho názoru na nesprávnom pochopení významu, ktorý sa má pripísať pojmom použitým Všeobecným súdom. Je určite pravda, že v anglickom znení bodu 40 napadnutého rozsudku, ktoré je jediné autentické, sa používa výraz „likely to“ vyjadrujúci myšlienku pravdepodobnosti. Zo znenia uvedeného bodu a jeho kontextu, ako aj z celého odôvodnenia napadnutého rozsudku týkajúceho sa analýzy druhej časti druhého odvolacieho dôvodu sa však podľa môjho názoru jednoznačne zdá, že Všeobecný súd nemal vôbec v úmysle zaviesť test pravdepodobnosti rizika nadmernej kompenzácie a už vôbec nie vyhlásiť takýto test za kritérium na účely vymedzenia pôsobnosti článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ. Po druhé poznamenávam, že body 40 a 41 rozsudku Španielsko/Komisia, na ktoré odkazuje Všeobecný súd, sa týkajú dôkazu o existencii priamej súvislosti medzi stratami, ktoré údajne utrpeli príjemcovia opatrenia, a poskytnutou pomocou – dôkaz, ktorý sa má poskytnúť predložením údajov porovnávajúcich rozsah strát s výškou pomoci – a nie posúdenia existencie rizika nadmernej kompenzácie, ktoré predstavuje fázu nasledujúcu po konštatovaní predmetnej súvislosti. Všeobecný súd preto nemohol z uvedených bodov logicky vyvodiť použitie testu zameraného na zistenie miery pravdepodobnosti, či plánovaná pomoc prekročí vzniknutú škodu, a to s cieľom vylúčiť uplatnenie článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ. Zdá sa mi, že zámerom Všeobecného súdu bolo skôr zdôrazniť potrebu vylúčiť z pôsobnosti článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ opatrenia, pri ktorých nie je možné preukázať takú súvislosť medzi rozsahom vzniknutej škody a výškou pomoci, ktorá by vylučovala možnosť nadmernej kompenzácie.

26. V každom prípade, aj keby sa mal bod 40 napadnutého rozsudku vykladať v zmysle, aký presadzuje Ryanair, treba poznamenať, že Všeobecný súd dospel vo svojej analýze sporného opatrenia uvedenej v bodoch 45 až 57 tohto rozsudku jednak k záveru, že vzhľadom na vyvíjajúci sa charakter mimoriadnej udalosti, akou bola pandémia COVID-19, a tiež na nevyhnutne predbežný charakter vyčíslenia vzniknutej škody a výšky poskytnutej pomoci, Komisia v spornom rozhodnutí dostatočne špecifikovala metódu výpočtu na hodnotenie škody vzniknutej spoločnosti SAS a zabránenie platbám, ktoré by ju prevyšovali, jednak konštatoval, že Ryanair nepredložila dôkaz o tom, že táto metóda výpočtu by viedla k nadmernej náhrade predmetnej škody. Navyše v bode 57 napadnutého rozsudku Všeobecný súd uviedol, že Komisia v každom prípade usúdila, že škoda vzniknutá spoločnosti SAS bola napriek všetkému vyššia než suma zaručená sporným opatrením, pričom Ryanair nepredložila nijaký dôkaz, ktorý by mohol spochybniť toto posúdenie. Na rozdiel od toho, z čoho podľa všetkého vychádza Ryanair, uvedené závery v nijakom prípade

[18] (C-73/03, neuverejnený, EU:C:2004:711, ďalej len „rozsudok Španielsko/Komisia“).

neznamenajú zistenie možnej, hoci nepravdepodobnej nadmernej kompenzácie, keďže Všeobecný súd naopak úplne vylúčil dôkaz o existencii rizika platieb presahujúcich škodu vzniknutú spoločnosti SAS.

3. O tretej, štvrtej a piatej výhrade

27. Treťou, štvrtou a piatou výhradou, ktorými sa budem zaoberať spoločne, Ryanair poukazuje na viacero prípadov nesprávneho právneho posúdenia a na zjavné skreslenie skutkového stavu a dôkazov, ktorých sa mal Všeobecný súd dopustiť v bodoch 46 až 50 napadnutého rozsudku. V týchto bodoch Všeobecný súd predovšetkým konštatoval, že „vzhľadom na okolnosti prejednávanej veci charakterizované mimoriadnou udalosťou v zmysle článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ, ktorú predstavuje pandémia COVID-19, na jej evolutívnu povahu a na nevyhnutne odhadovanú povahu vyčíslenia spôsobenej škody a výšky konečnej poskytnutej pomoci, Komisia v napadnutom rozhodnutí s dostatočnou presnosťou predložila metódu výpočtu smerujúcu k ohodnoteniu škody, ktorú utrpela SAS“ (bod 46), ďalej dospel k záveru, že žalobkyňa nepredložila nijaký dôkaz, ktorý by mohol preukázať, že metóda výpočtu, ako je definovaná v napadnutom rozhodnutí, umožňuje vyplatenie štátnej pomoci prevyšujúcej škodu, ktorú SAS skutočne utrpela (body 47 a 48), a po tretie poznamenal, že napriek tomu, že metóda stanovená Komisiou neumožnila úplne zabrániť tomu, aby ohodnotenie uvedenej škody zahŕňalo aj dôsledky rozhodnutí prijatých spoločnosťou SAS bez priamej súvislosti s pandémiou COVID-19, žalobkyňa nepredložila nijaký dôkaz, ktorý by mohol preukázať, že v prípade neexistencie tejto pandémie by príjmy spoločnosti SAS pravdepodobne poklesli počas obdobia od marca 2020 do februára 2021 v porovnaní s obdobím od marca 2019 do februára 2020 (bod 49).

28. Treťou výhradou svojho druhého odvolacieho dôvodu Ryanair namieta, že ak rozhodnutie Komisie o schválení pomoci podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ riadne nevymedzuje spôsob výpočtu škody, ktorá sa má nahradiť, neexistuje nijaká záruka, že nedôjde k nadmernej kompenzácii, pričom mechanizmus hodnotenia *ex post* nahradí predbežné hodnotenie, ktoré má Komisia vykonať. V prejednávanej veci je riziko nadmernej kompenzácie obzvlášť vysoké a pomoc schválená Komisiou predstavuje bianko šek poskytnutý spoločnosti SAS na viac ako rok, teda až do prvej správy o skutočných stratách, ktorú malo Švédsko predložiť v júni 2021.

29. Štvrtou výhradou v rámci svojho druhého odvolacieho dôvodu Ryanair uvádza, že Všeobecný súd sa dopustil nesprávneho právneho posúdenia, keď sústavne prenášal dôkazné bremeno na žalobkyňu, zatiaľ čo v oblasti štátnej pomoci je úlohou Komisie, aby preukázala zlučiteľnosť pomoci. V každom prípade Ryanair podľa svojho tvrdenia predložila Všeobecnému súdu dostatočné dôkazy na preukázanie existencie rizika nadmernej kompenzácie v prejednávanej veci.

30. Piatou výhradou v rámci svojho druhého odvolacieho dôvodu napokon Ryanair Všeobecnému súdu vytýka, že nevyvodil potrebné závery z konštatovania uvedeného v bode 49 napadnutého rozsudku, podľa ktorého metóda stanovená Komisiou úplne nebránila tomu, aby ohodnotenie škody zahŕňalo aj dôsledky rozhodnutí prijatých spoločnosťou SAS, ktoré priamo nesúviseli s pandémiou COVID-19, pričom na žalobkyňu preniesol bremeno, ktoré nebolo možné uniesť, aby predložila kontrafaktuálny scenár.

31. Pripomínam, že v súlade s ustálenou judikatúrou možno na základe článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ nahradiť len hospodárske škody spôsobené priamo prírodnými katastrofami alebo inými mimoriadnymi udalosťami.[19] Z toho vyplýva, že musí existovať priama súvislosť medzi škodami spôsobenými mimoriadnou udalosťou a štátnou pomocou a že je nevyhnutné čo najpresnejšie hodnotenie škôd spôsobených dotknutým príjemcom.[20] Ak túto škodu nie je možné úplne a presne vyčísliť napríklad z dôvodu, že v danom prípade nejde o jednorazovú, ale o trvajúcu a vyvíjajúcu sa mimoriadnu udalosť, Komisia musí nevyhnutne vykonať analýzu budúceho vývoja vychádzajúcu zo systému výpočtu, ktorý je flexibilný, aby ho bolo možné prispôsobiť vývoju situácie, a zároveň dostatočne presný a spoľahlivý, aby umožňoval vylúčiť riziko nadmernej kompenzácie. Okrem toho je potrebné, aby nad uplatňovaním uvedeného systému výpočtu mohla po celý čas nepretržite a úplne dohliadať Komisia.

32. Zo sporného rozhodnutia je zrejmé, že cieľom sporného opatrenia bolo poskytnúť spoločnosti SAS čiastočnú kompenzáciu škôd spôsobených zrušením alebo preložením jej letov po zavedení cestovných obmedzení v súvislosti s pandémiou COVID-19 (pozri odôvodnenia 9 a 61 sporného rozhodnutia). V rámci posúdenia zlučiteľnosti sporného opatrenia s vnútorným trhom Komisia uviedla, že vzhľadom na to, že kríza spôsobená touto pandémiou stále prebiehala, švédske orgány ešte neboli schopné presne vyčísliť škody, ktoré vznikli spoločnosti SAS, ani výšku pomoci (odôvodnenia 64 a 68 sporného rozhodnutia). Odhadovaná škoda sa teda musela posúdiť na základe „všeobecnej metodiky“, ktorej kritériá sa uvádzajú v odôvodnení 65 sporného rozhodnutia. Predmetná škoda sa identifikovala ako „strata pridanej hodnoty“ zodpovedajúca strate príjmov, korigovaná ziskovou maržou spoločnosti SAS zníženou o ušetrené náklady. Strata príjmov spočívala v rozdiele medzi príjmami, ktoré bolo možné očakávať, ak by nedošlo k pandémii, vypočítanými na základe príjmov z obdobia medzi marcom 2019 a februárom 2020, ktoré bezprostredne predchádzalo vypuknutiu tejto pandémie, a príjmami vytvorenými počas obdobia krízy, konkrétne v období od marca 2020 do februára 2021. Ušetrené náklady boli náklady, ktoré by vznikli spoločnosti SAS, ak by jej činnosť nebola ovplyvnená pandémiou (ako sú náklady na palivo a letiskové poplatky). Takáto všeobecná metodika sa mala doplniť o „podrobnú metodiku“, ktorú sa švédske orgány zaviazali predložiť Komisii najneskôr 31. decembra 2020 na účely jej predchádzajúceho schválenia touto inštitúciou. Presné vyčíslenie škody, ktorá vznikla spoločnosti SAS, vykoná až následne nezávislý orgán. V tejto súvislosti sa švédske orgány zaviazali zaslať Komisii najneskôr do 30. júna 2021 následné hodnotenie škody a údaj o výške zaručenej pomoci. Zaviazali sa tiež vymáhať akúkoľvek nadmernú kompenzáciu, ktorá by mala vyplynúť z následného hodnotenia škody (pozri odôvodnenie 38 sporného rozhodnutia). Komisia okrem toho predbežne vyhodnotila škodu vzniknutú spoločnosti SAS, ktorú vypočítala s prihliadnutím na pokles leteckej dopravy o 50 až 60 % v období od marca 2020 do februára 2021 v porovnaní s obdobím od marca 2019 do februára 2020 (pozri odôvodnenie 66 sporného rozhodnutia). Túto škodu, odhadovanú na 5 až 15 miliárd SEK, považovala Komisia v každom prípade za vyššiu než celkovú výšku pomoci (pozri odôvodnenie 68 sporného rozhodnutia).

33. Okolnosti uvedené v bode 46 napadnutého rozsudku, ktoré odvolateľka nespochybňuje, najmä evolutívna povaha mimoriadnej udalosti, akou bola pandémia COVID-19, spolu s náhlym a rozšíreným charakterom krízy a potrebou urýchleného prijatia intervenčných opatrení na podporu najviac postihnutých odvetví, ako je predovšetkým letecké odvetvie, podľa môjho názoru dostatočne odôvodňujú postupný prístup Komisie spočívajúci v stanovení základných

[19] Rozsudok z 9. júna 2011, Comitato „Venezia vuole vivere“ a i./Komisia (C-71/09 P, C-73/09 P a C-76/09 P, EU:C:2011:368, bod 175 a citovaná judikatúra).

[20] Pozri v tomto zmysle rozsudok z 23. februára 2006, Atzeni a i. (C-346/03 a C-529/03, EU:C:2006:130, bod 79).

kritérií metódy výpočtu škody vzniknutej spoločnosti SAS a v predbežnom vyhodnotení jej rozsahu takým spôsobom, aby sa vopred vylúčila existencia konkrétneho rizika nadmernej kompenzácie, pričom presné vyčíslenie takejto škody sa odloží na neskôr.

34. Samotná skutočnosť, že Komisia súhlasila s tým, že poverí švédske orgány, aby určili podrobnosti metódy výpočtu použitej na účely takéhoto vyčíslenia, v tejto súvislosti podľa môjho názoru neumožňuje dospieť s ohľadom na všetky okolnosti, ktorými sa prejednávaná vec vyznačuje, a rozdiel medzi rozsahom predbežne vyhodnotenej škody, ktorá sa má nahradiť, a maximálnou výškou pomoci, k záveru, že uvedená inštitúcia rezignovala, v súlade s tvrdením spoločnosti Ryanair, na svoju povinnosť posúdiť zlučiteľnosť sporného opatrenia s vnútorným trhom. Ako v tejto súvislosti správne poznamenali Komisia a francúzska vláda, podrobná metodika, ktorú sa švédske orgány zaviazali predložiť Komisii, podliehala predchádzajúcemu schváleniu touto inštitúciou, ktorá tak mala možnosť overiť súlad predmetnej metodiky so „všeobecnou metodikou“ uvedenou v spornom rozhodnutí, a prípadne zmeniť niektoré z jej prvkov, ako aj monitorovať konkrétne uplatňovanie daného opatrenia pri opätovnom vyhodnotení rizika nadmernej kompenzácie. Na rozdiel od tvrdenia spoločnosti Ryanair sa preto domnievam, že neexistuje nijaký rozpor medzi konštatovaním uvedeným v bode 46 napadnutého rozsudku, podľa ktorého Komisia vymedzila v spornom rozhodnutí dostatočne presnú metódu výpočtu rozsahu škody vzniknutej spoločnosti SAS, a odôvodnením 35 tohto rozhodnutia, v ktorom Komisia berie na vedomie záväzok Švédska predložiť jej najneskôr do 31. decembra 2020 metodiku, ktorá sa použije na vyčíslenie tejto škody. Okrem toho s prihliadnutím jednak na uvedený záväzok, jednak na predbežné vyčíslenie predmetnej škody Komisiou, z ktorého vyplynulo, že rozsah škody bude v každom prípade vyšší než maximálna výška záruky, ktorú švédske orgány poskytli spoločnosti SAS, je tvrdenie spoločnosti Ryanair, podľa ktorého sa sporným rozhodnutím v podstate schválil bianko šek v prospech spoločnosti SAS až do 30. júna 2021, t. j. dátumu prvého následného hodnotenia škody, neopodstatnené.

35. Na základe vyššie uvedených skutočností sa domnievam, že tretiu výhradu druhého odvolacieho dôvodu treba zamietnuť ako nedôvodnú.

36. Rovnako treba podľa môjho názoru zamietnuť ako neprípustnú štvrtú výhradu tohto odvolacieho dôvodu, ktorou Ryanair Všeobecnému súdu vytýka obrátenie dôkazného bremena. V tejto súvislosti na jednej strane pripomínam, že Všeobecný súd v napadnutom rozsudku konštatoval, že Komisiou stanovená metodika výpočtu spolu so záväzkami prijatými Švédskom a s ohľadom na predbežné vyčíslenie strát, ktoré utrpela SAS v dôsledku pandémie, umožnili čo najpresnejšie vyhodnotiť škodu, ktorá sa mala sporným opatrením nahradiť, s prihliadnutím na okolnosti, za ktorých došlo k oznámeniu a schváleniu tohto opatrenia. Na druhej strane v bodoch 47 až 49 uvedeného rozsudku Všeobecný súd odmietol ako nedostatočne podložené alebo ako neúčinné tvrdenia, ktoré Ryanair uviedla s cieľom spochybniť spôsobilosť danej metodiky vylúčiť skutočnú nadmernú kompenzáciu. Za týchto okolností odvolateľka predmetnou výhradou v skutočnosti spochybňuje posúdenie uvedené v napadnutom rozsudku týkajúce sa relevantnosti a/alebo primeranosti tvrdení a dôkazov, ktoré predložila s cieľom spochybniť záver Všeobecného súdu, pokiaľ ide o spôsobilosť skutočností uvedených v sporom rozhodnutí vylúčiť riziko nadmernej kompenzácie a všeobecnejšie o platnosť stanoviska o zlučiteľnosti sporného opatrenia s vnútorným trhom, ktoré vydala Komisia. Hoci sa Ryanair dovoláva skreslenia dôkazov, neuvádza ani ktoré dôkazy mal Všeobecný súd skresliť, ani spôsob, akým malo k tomuto skresleniu dôjsť, ale v podstate sa obmedzuje na opakovanie rovnakých tvrdení, ktoré uviedla v bodoch 55 až 60 žaloby podanej na Všeobecný súd. V týchto bodoch sa okrem bodu 58, ktorý obsahuje jedine zoznam skutočností, ktoré Komisia v napadnutom rozhodnutí dostatočne presne neidentifikovala alebo neodôvodnila, len odkazuje na judikatúru týkajúcu sa článku 107 ods. 2

písm. b) ZFEÚ alebo na aplikačnú prax pri uplatňovaní tohto ustanovenia, ku ktorej postupne dospela Komisia. Štvrtá výhrada preto nespĺňa podmienky prípustnosti vyplývajúce z článku 256 ZFEÚ, článku 58 prvého odseku Štatútu Súdneho dvora Európskej únie a z článku 168 ods. 1 písm. d) Rokovacieho poriadku Súdneho dvora, ako sú vykladané judikatúrou.[21]

37. Pokiaľ ide napokon o piatu výhradu, v rámci ktorej sa Ryanair dovoláva nesprávneho právneho posúdenia v bode 49 napadnutého rozsudku, aj tento bod treba vykladať s ohľadom na konštatovanie uvedené v bodoch 45 a 46 napadnutého rozsudku, podľa ktorého Komisiou predložená metóda výpočtu škody vzniknutej spoločnosti SAS, s prihliadnutím na všetky záväzky prijaté švédskymi orgánmi a s ohľadom na osobité okolnosti súvisiace s pandémiou COVID-19, spĺňala požiadavky na presnosť stanovené v judikatúre a poskytla dostatočné záruky, že nedôjde k nadmernej kompenzácii. Aj túto výhradu treba preto zamietnuť ako nedôvodnú.

4. O šiestej výhrade

38. Šiestou výhradou druhého odvolacieho dôvodu zameranou proti bodu 51 napadnutého rozsudku odvolateľka namieta nesprávne právne posúdenie, ktorého sa mal Všeobecný súd dopustiť, keď len na základe odkazu na bod 25 tohto rozsudku odmietol tvrdenie uvedené v rámci jej druhého žalobného dôvodu, podľa ktorého mala Komisia v spornom rozhodnutí zohľadniť škodu, ktorá vznikla ostatným leteckým spoločnostiam vo Švédsku. Odvolateľka uvádza, že za takých okolností, akými sú okolnosti prejednávanej veci, zásada, podľa ktorej pomoc musí byť primeraná škode za okolností, aké nastali v prejednávanej veci, vyžaduje, aby sa škoda posúdila nielen na úrovni príjemcu pomoci, ale aj na úrovni jeho konkurentov, čo znamená, že v tomto prípade bolo potrebné vyhodnotiť vplyv sporného opatrenia na ostatné letecké spoločnosti. Ryanair zastáva v každom prípade názor, že Všeobecný súd nebol oprávnený konštatovať, ako uviedol v bodoch 82 a 84 napadnutého rozsudku, že sporné opatrenie bolo odôvodnené preto, že spoločnosti SAS vznikla výhľadom na jej konkurenčné postavenie väčšia ujma, pričom toto postavenie odmietol zohľadniť pri hodnotení primeranosti pomoci v porovnaní so škodou.

39. Treba poznamenať, že v bode 51 napadnutého rozsudku Všeobecný súd odpovedal na dobre podložené tvrdenie, ktoré uviedla Ryanair v druhej časti svojho druhého žalobného dôvodu. Týmto tvrdením, ktoré Ryanair stručne rozvinula v jedinom bode žaloby podanej na Všeobecný súd, táto spoločnosť v nadväznosti na konštatovanie, že sporné rozhodnutie vôbec neobsahovalo hodnotenie škody vzniknutej ostatným leteckým spoločnostiam pôsobiacim vo Švédsku, len odkázala na svoj výklad článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ uvedený v rámci jej prvého žalobného dôvodu, podľa ktorého mimoriadna udalosť v zmysle článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ postihuje už zo svojej podstaty všetky hospodárske subjekty daného odvetvia, a nielen niektoré z nich, pričom z takéhoto výkladu vyvodzuje povinnosť Komisie vysvetliť, prečo mala škoda vyplývajúca z obmedzení súvisiacich s pandémiou COVID-19 vzniknúť len spoločnosti SAS. Všeobecný súd sa preto nedopustil nijakého nesprávneho právneho posúdenia, keď na účely odpovede na uvedené tvrdenie považoval za dostatočné odkázať na odôvodnenie uvedené v bode 25 napadnutého rozsudku, ktorým podľa môjho názoru správne odmietol výklad článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ, z ktorého vychádzala Ryanair pri svojom prvom žalobnom dôvode.

[21] Pozri rozsudok z 28. apríla 2022, Changmao Biochemical Engineering/Komisia (C-666/19 P, EU:C:2022:323, body 73 a 74 a citovaná judikatúra).

40. Za týchto okolností odvolateľka nemôže Všeobecnému súdu vytýkať ani nesprávne právne posúdenie, ktorého sa mal dopustiť v bode 51 napadnutého rozsudku tým, že pri posudzovaní primeranosti sporného opatrenia odmietol pripísať význam „vplyvu pomoci na iné letecké spoločnosti“ a na „konkurenčné postavenie“ spoločnosti SAS. Z bodu 39 vyššie po prvé vyplýva, že odvolateľka sa v rámci tvrdenia odmietnutého vo vyššie uvedenom bode 51 nedovolávala potreby zohľadniť predmetné skutočnosti. Po druhé, ako správne zdôraznila Komisia, tento bod napadnutého rozsudku je súčasťou skúmania Všeobecného súdu týkajúceho sa primeranosti sporného opatrenia vo vzťahu ku škode, ktorá sa má nahradiť – s jediným cieľom posúdiť existenciu rizika nadmernej kompenzácie – a nie súčasťou odlišného skúmania nevyhnutnosti, vhodnosti a primeranosti tohto opatrenia vo vzťahu k sledovanému cieľu. Poznamenávam však, že v rámci ôsmej výhrady druhého odvolacieho dôvodu zameranej proti inej časti odôvodnenia napadnutého rozsudku Ryanair uviedla čiastočne podobnú argumentáciu, ktorá bude predmetom analýzy pri skúmaní danej výhrady.

41. Na základe vyššie uvedených úvah sa domnievam, že aj šiestu výhradu druhého žalobného dôvodu treba zamietnuť ako nedôvodnú.

5. O siedmej výhrade

42. Siedmou výhradou druhého odvolacieho dôvodu zameranou proti bodom 60 a 61 napadnutého rozsudku odvolateľka Všeobecnému súdu v podstate vytýka, že považoval za dostatočný záväzok švédskych orgánov vymáhať pomoc *ex post* v prípade, že by sporné opatrenie, prípadne spojené s inými opatreniami vrátane opatrení poskytnutých zahraničnými orgánmi, presiahlo škodu, ktorá spoločnosti SAS skutočne vznikla. Ryanair zastáva názor, že pri posudzovaní existencie rizika nadmernej kompenzácie je Komisia povinná zohľadniť všetky informácie, ktoré má k dispozícii v čase prijímania rozhodnutia podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ. V prejednávanej veci mala Komisia zohľadniť najmä schému pomoci už zavedenú Nórskym kráľovstvom [22], v súvislosti s ktorou SAS spĺňala príslušné podmienky prípustnosti.

43. V rozsahu, v akom odvolateľka Všeobecnému súdu vytýka, že nekonštatoval absenciu hodnotenia Komisie vo veci možného spojenia sporného opatrenia s uvedenou schémou pomoci, je predmetná výhrada zjavne nedôvodná. Z bodov 60 a 61 napadnutého rozsudku totiž na rozdiel od tvrdenia odvolateľky vyplýva, že Všeobecný súd dospel k záveru, že Komisia uvedenú schému zohľadnila, a to jednak pri hodnotení *a priori* existencie konkrétneho rizika nadmernej kompenzácie, jednak pri ubezpečení sa, že došlo k zavedeniu vhodných mechanizmov zaručujúcich, že prípadná nadmerná kompenzácia vyplývajúca zo spojenia sporného opatrenia s inými opatreniami, vrátane nórskej schémy pomoci, sa odstráni následne. Vo zvyšku treba túto výhradu podľa môjho názoru vyhlásiť za neprípustnú. Odvolateľka totiž len opakuje tvrdenia uvedené v prvostupňovom konaní, pričom nevysvetľuje, prečo má byť záver uvedený v bode 61 napadnutého rozsudku postihnutý nesprávnym právnym posúdením alebo zjavne nesprávnym posúdením, ani nespresňuje spôsob, ako mala Komisia zohľadniť nórsku schému pomoci. Ak by sa tvrdenia spoločnosti Ryanair považovali napriek všetkému za prípustné a mali by sa chápať tak, že Všeobecný súd mal podľa odvolateľky dospieť k záveru, že sporné opatrenie sa nesprávne vyhlásilo za zlučiteľné s vnútorným trhom napriek riziku nadmernej kompenzácie v dôsledku možnosti, že SAS by využila nórsku schému pomoci, súhlasím s názorom Komisie, že takéto tvrdenie by sa malo odmietnuť a že Všeobecný súd správne usúdil, že za daných

[22] Schválenú dozorným orgánom EZVO 30. marca 2020 na základe článku 61 ods. 3 písm. b) Dohody o EHP zodpovedajúceho článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ (ďalej len „nórska schéma pomoci“).

okolností – vyznačujúcich sa neistotou, pokiaľ ide o budúci prístup spoločnosti SAS k nórskej schéme pomoci – je záväzok švédskych orgánov následne vymáhať prípadnú pomoc poskytnutú nadmerne v dôsledku spojenia sporného opatrenia s inými opatreniami vhodný a dostatočný.

44. Z vyššie uvedeného podľa môjho názoru vyplýva, že aj siedmu výhradu druhého odvolacieho dôvodu treba zamietnuť sčasti ako nedôvodnú a sčasti ako neprípustnú.

6. O ôsmej výhrade

45. Ôsma výhrada druhého odvolacieho dôvodu je zameraná proti bodom 62 až 64 napadnutého rozsudku. V týchto bodoch Všeobecný súd odmietol tvrdenie spoločnosti Ryanair uvedené v rámci druhej časti jej druhého žalobného dôvodu, ktorým táto spoločnosť namietala, že Komisia mala pri hodnotení zlučiteľnosti sporného opatrenia s vnútorným trhom zohľadniť medzi skutočnosťami na účely porovnania medzi škodou a kompenzáciou, ktoré treba vykonať na základe článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ, konkurenčnú výhodu, ktorú získala SAS v dôsledku diskriminačnej povahy tohto opatrenia. Konkrétne v bode 63 napadnutého rozsudku Všeobecný súd analogicky odkázal na rozsudok z 21. decembra 2016, Komisia/Aer Lingus a Ryanair Designated Activity[23] (ďalej len „rozsudok Aer Lingus“), pričom konštatoval, že „na účely posúdenia zlučiteľnosti pomoci s vnútorným trhom výhoda, ktorú táto pomoc poskytuje svojmu príjemcovi, nezahŕňa prípadný hospodársky zisk, ktorý príjemca dosiahol využívaním tejto výhody“.

46. Pred Súdnym dvorom odvolateľka uvádza, že zohľadnenie vyššie uvedenej konkurenčnej výhody je „podstatné“ na účely určenia, „či pomoc prekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie stanoveného cieľa“. Ryanair tiež spochybňuje relevantnosť rozsudku Aer Lingus, ktorý sa týkal stanovenia výšky pomoci vyhlásenej za nezlučiteľnú s vnútorným trhom na účely jej vymáhania, a nie porovnania medzi výhodou, ktorú pomoc zaručuje, a škodou priamo spôsobenou mimoriadnou udalosťou v zmysle článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ.

47. Na úvod poznamenávam, že časť argumentácie, ktorú Ryanair rozvinula v rámci predmetnej výhrady nastoľuje podľa môjho názoru odlišnú právnu otázku, než bola otázka namietaná v príslušnom žalobnom dôvode pred Všeobecným súdom. Kým totiž v žalobe sa odvolateľka obmedzila na tvrdenie, že nezohľadnenie konkurenčnej výhody vyplývajúcej zo skutočnosti, že SAS je jedinou leteckou spoločnosťou, ktorá využila pomoc na základe článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ, zabránilo riadnemu porovnaniu medzi škodou a kompenzáciou,[24] v odvolaní prvýkrát uviedla toto opomenutie do vzťahu s hodnotením primeranosti sporného opatrenia vzhľadom na sledovaný cieľ. Aj za predpokladu, že Ryanair predneseným uvedeného tvrdenia zamýšľala poukázať na to, že v spornom rozhodnutí chýba hodnotenie účinkov sporného opatrenia na hospodársku súťaž, takáto výhrada by bola v každom prípade neprípustná, jednak preto, že by išlo o novú skutočnosť, ktorú nemožno uplatniť ako odvolací dôvod, jednak z dôvodu, že tak či tak nespĺňa požiadavky na jasnosť a presnosť vyžadované v článku 168 ods. 1 písm. d) Rokovacieho poriadku Súdneho dvora.

[23] (C-164/15 P a C-165/15 P, EU:C:2016:990, bod 92).

[24] V druhej časti druhého žalobného dôvodu Ryanair spomína „primeranosť pomoci“ práve s odkazom na potrebný súlad medzi kompenzáciou a vzniknutými stratami a na príčinnú súvislosť medzi týmito stratami a mimoriadnou udalosťou v zmysle článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ.

48. Na predmetnú výhradu preto zareagujem len v rozsahu, v akom odvolateľka Všeobecnému súdu vytýka, že na účely stanovenia výhody poskytnutej sporným opatrením a posúdenia existencie rizika nadmernej kompenzácie nepovažoval za potrebné zohľadniť vyššie špecifikovanú konkurenčnú výhodu. V tejto súvislosti odvolateľka správne uvádza, že pri takomto posúdení je Komisia povinná prihliadať na všetky faktory, ktoré by mohli mať vplyv na priamu príčinnú súvislosť medzi mimoriadnou udalosťou, vzniknutými stratami a poskytnutou pomocou, ako sú najmä sumy, ktoré prijímajúci podnik dostal ako náhradu za škody, ktoré znášal v dôsledku tejto udalosti alebo v dôsledku iných verejných zásahov na podporu podnikov zavedených po takejto udalosti. Tieto faktory totiž ovplyvňujú rozsah strát skutočne znášaných daným podnikom tak, že ho znižujú. Uvedené však neznamená, že pri stanovení hodnoty výhody poskytnutej prijímajúcemu podniku je Komisia povinná zohľadniť – za predpokladu jej jednoduchého a presného vyčíslenia – hodnotu zodpovedajúcu jednak sekundárnym výhodám spojeným s poskytnutím pomoci, jednak prípadným hospodárskym výhodám, ktoré takýto podnik pravdepodobne získa prostredníctvom využitia pomoci. Hodnota sekundárnych výhod nie je v skutočnosti spôsobilá na nezávislé vyčíslenie, zatiaľ čo, pokiaľ ide o hospodárske výhody, v bode 92 rozsudku Aer Lingus, na ktorý Všeobecný súd analogicky odkázal v bode 63 napadnutého rozsudku Všeobecný súd uviedol, že povinnosť dotknutého členského štátu zrušiť pomoc nezlučiteľnú s vnútorným trhom prostredníctvom jej vymáhania a obnoviť tak stav pred poskytnutím pomoci „predpokladá vymáhanie výhody, ktorú táto pomoc poskytla svojmu príjemcovi, a nie vrátenie prípadného hospodárskeho zisku, ktorý príjemca získal využívaním tejto výhody“. Na rozdiel od toho, čo uvádza Ryanair, takýto odkaz je relevantný prinajmenšom do tej miery, do akej Ryanair vo svojej žalobe identifikovala konkrétnu konkurenčnú výhodu, ktorá podľa jej názoru vyplývala z toho, že SAS získala schopnosť zvýšiť svoj podiel na trhu v nadväznosti po zrušení obmedzení súvisiacich s pandémiou.[25] Ak sa v nadväznosti na už uvedené vylúčia sekundárne a vedľajšie výhody uvedené v bode 48, „konkurenčná výhoda“, na ktorú odkazuje odvolateľka nie je podľa môjho názoru ničím iným ako hospodárskou a selektívnou výhodou, ktorú sporné opatrenie poskytuje spoločnosti SAS a ktoré tým, že túto spoločnosť stavia do výhodnejšieho postavenia v porovnaní s konkurenčnými leteckými spoločnosťami, vedie k narušeniu hospodárskej súťaže. Ako vyplýva z oznámenia Komisie o uplatňovaní článkov [107 ZFEÚ] a [108 ZFEÚ] na štátnu pomoc vo forme záruk[26], na ktoré odkazuje sporné rozhodnutie (pozri odôvodnenia 17 a 18), ako aj napadnutý rozsudok (pozri bod 54), v prípade záruky sa táto výhoda v zásade vypočíta ako rozdiel medzi trhovou cenou záruky a skutočne zaplatenou cenou[27]. Presne z výpočtu tohto druhu Komisia vychádzala v odôvodnení 68 sporného rozhodnutia na účely určenia výšky pomoci poskytnutej sporným opatrením s cieľom vylúčiť existenciu nadmernej kompenzácie, pričom však nezavrhla možnosť, že vzhľadom na situáciu na trhu a ťažkosti, ktoré mala SAS pri získavaní financovania, by sa výška pomoci mala rovnať výške pôžičiek získaných vďaka štátnym zárukám. Keď Všeobecný súd za týchto okolností v bode 64 napadnutého rozsudku konštatoval, že Komisia správne zohľadnila výhodu poskytnutú spoločnosti SAS, ako vyplývala z predmetného opatrenia, a že jej nebolo možné vytýkať, že neurčila existenciu prípadného hospodárskeho zisku vyplývajúceho z tejto výhody, nedopustil sa nesprávneho právneho posúdenia, ktoré namietala Ryanair v ôsmej výhrade svojho druhého žalobného dôvodu. Aj túto výhradu treba preto zamietnuť ako nedôvodnú.

[25] Pozri návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Mengozzi vo veci, ktorá viedla k vyhláseniu rozsudku Aer Lingus (C-164/15 P a C-165/15 P, EU:C:2016:515, bod 62).

[26] Ú. v. EÚ C 155, 2008, s. 10, ďalej len „oznámenie z roku 2008“.

[27] Pozri bod 4.2 oznámenia z roku 2008.

7. Návrhy týkajúce sa druhého odvolacieho dôvodu

49. Vzhľadom na to, že som dospel k záveru, že všetky výhrady vznesené odvolateľkou na podporu jej druhého odvolacieho dôvodu treba zamietnuť, tento odvolací dôvod je podľa môjho názoru potrebné zamietnuť v celom rozsahu.

C. O treťom odvolacom dôvode

50. V rámci svojho tretieho odvolacieho dôvodu zameraného proti bodom 70 až 89 napadnutého rozsudku Ryanair namietla viacero prípadov nesprávneho právneho posúdenia a zjavného skreslenia skutkového stavu, ktorých sa mal Všeobecný súd dopustiť, keď zamietol prvú časť jej tretieho žalobného dôvodu, pričom v bode 89 napadnutého rozsudku dospel k záveru, že napriek tomu, že sporným opatrením sa priznala výhoda len spoločnosti SAS, bolo odôvodnené a neporušovalo zásadu zákazu diskriminácie.

51. V napadnutom rozsudku Všeobecný súd predovšetkým odmietol tvrdenie odvolateľky, podľa ktorého cieľom predmetného opatrenia je okrem poskytnutia čiastočnej kompenzácie spoločnosti SAS za škody spôsobené pandémiou COVID-19 aj zachovať prepojenie Švédska, „dostupnosť v rámci Škandinávie“ alebo ochrániť švédsku ekonomiku (body 74 a 75) alebo tiež zachovať štruktúru trhu (bod 76). Po druhé Všeobecný súd odmietol tvrdenie odvolateľky týkajúce sa diskriminačnej povahy pomoci poskytnutej prostredníctvom sporného opatrenia (body 77 a 78). Po tretie Všeobecný súd uviedol, že rozdiel v zaobchádzaní v prospech spoločnosti SAS bol primeraný na účely nápravy škôd vyplývajúcich z obmedzení uložených v dôsledku pandémie COVID-19 a neprekračoval rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa (body 80 až 88).

52. V rámci svojho tretieho odvolacieho dôvodu odvolateľka uvádza tri samostatné výhrady, jednu vo vzťahu ku každému bodu odôvodnenia Všeobecného súdu. Na účely zachovania rovnakého logického poradia, ako má odôvodnenie napadnutého rozsudku, začnem svoju analýzu druhou výhradou týkajúcou sa určenia cieľa sporného opatrenia.

1. O druhej výhrade

53. Ryanair predovšetkým uvádza, že Všeobecný súd sa dopustil nesprávneho právneho posúdenia a zjavne skreslil skutkový stav, keď v bodoch 74 a 75 napadnutého rozsudku odmietol tvrdenie odvolateľky uvedené v prvostupňovom konaní, podľa ktorého cieľom sporného opatrenia bolo zachovať prepojenie Švédska, „dostupnosť v rámci Škandinávie“ alebo ochrániť švédsku ekonomiku. Všeobecný súd si podľa odvolateľky osvojil príliš formalistický výklad sporného rozhodnutia, ktorému navyše odporuje bod 82 tohto rozsudku.

54. Domnievam sa, že tieto tvrdenia sú nepodložené. Cieľ sporného opatrenia sa totiž výslovne uvádza v odôvodnení 9 sporného rozhodnutia, ktorý je súčasťou oddielu 2.1 tohto rozhodnutia s názvom „Cieľ opatrenia“, pričom týmto cieľom je, ako sa správne uvádza v bode 75 napadnutého rozsudku, „nahradiť spoločnosti AS škodu vyplývajúcu zo zrušenia alebo z preprogramovania jej letov v dôsledku zavedenia obmedzení v oblasti cestovania v kontexte pandémie COVID-19“. Odôvodnenia 25 a 26 sporného rozhodnutia, z ktorých vychádza odvolateľka a v ktorých sa okrem informácií o postavení spoločnosti SAS na trhu uvádzajú aj informácie o jej príspevku k prepojeniu Švédska, k „dostupnosti v rámci Škandinávie“, pre trh práce a vo všeobecnosti pre švédske hospodárstvo sa zameriavajú výlučne (ako vyplýva z ich začlenenia do oddielu 2.5 tohto rozhodnutia s názvom „Príjemca“) na poskytnutie profilu podniku prijímajúceho pomoc.

Uvedené odôvodnenia na rozdiel od tvrdenia spoločnosti Ryanair priamo ani nepriamo nevymedzujú cieľ pomoci, ktorý, ako už bolo uvedené, a v súlade s právnym základom odôvodňujúcim jej zlučiteľnosť, spočíva v náprave škôd vzniknutých v dôsledku mimoriadnej udalosti, ako bola pandémia COVID-19. Všeobecný súd sa preto nedopustil nesprávneho právneho posúdenia, ktoré mu vytýka odvolateľka. Neexistuje ani odvolateľkou namietaný rozpor medzi bodmi 74 a 75 napadnutého rozsudku a bodom 82 tohto rozsudku. Okrem skutočnosti, že údaje týkajúce sa podielu spoločnosti SAS na vnútroškandinávskej preprave a švédskej vnútroštátnej preprave sa totiž v tomto bode zohľadňujú len ako ukazovateľ škody, ktorá tomuto podniku vznikla, a nie ako označenie cieľa sledovaného švédskymi orgánmi, predmetný bod je súčasťou samostatného posúdenia Všeobecného súdu vykonaného v bodoch 80 až 87 napadnutého rozsudku a týkajúceho sa primeranosti podmienok poskytnutia sporného opatrenia vo vzťahu k cieľu, ktorý toto opatrenie sleduje.

55. Ryanair po druhé uvádza, že v bode 76 napadnutého rozsudku sa Všeobecný súd dopustil nesprávneho výkladu rozhodného práva, keď odmietol tvrdenie spoločnosti Ryanair, že cieľom sporného opatrenia bolo nevyhnutne zachovať štruktúru trhu. V uvedenom bode Všeobecný súd uviedol, že „hoci z hľadiska hospodárskej súťaže môže byť vhodnejšie pomôcť všetkým hospodárskym subjektom s cieľom zabrániť zníženiu ich počtu“, v každom prípade „členské štáty nie sú povinné nahradiť všetky škody spôsobené mimoriadnou udalosťou uvedenou v článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ a v dôsledku toho poskytnúť pomoc všetkým, ktorí boli týmito škodami poškodení“. V tejto súvislosti poukazujem na to, že odvolateľka len uvádza, že vzhľadom na konštatovanie v bode 76 napadnutého rozsudku mal Všeobecný súd dospieť k záveru, že zachovanie štruktúry trhu bolo súčasťou (alebo malo byť súčasťou) cieľov sporného opatrenia, pričom neposudzuje dôvody, na základe ktorých Všeobecný súd vylúčil takýto záver a ktoré sú v podstate rovnaké ako dôvody, ktoré ho viedli k zamietnutiu prvého žalobného dôvodu a týkajú sa miery voľnej úvahy, ktorú priznáva členským štátom pri prijímaní opatrení podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ. V tejto otázke preto len odkážem na rozpravu o prvom odvolacom dôvode, ktorý zodpovedá prvému žalobnému dôvodu v konaní pred Všeobecným súdom.

56. Tretie tvrdenie uvedené spoločnosťou Ryanair skôr súvisí s porušením zásady zákazu diskriminácie na základe štátnej príslušnosti, a preto sa ním budem zaoberať pri skúmaní prvej výhrady v rámci tretieho odvolacieho dôvodu.

57. Druhú výhradu tretieho dovolacieho dôvodu treba na základe vyššie uvedených úvah podľa môjho názoru zamietnuť ako nedôvodnú.

2. O prvej výhrade

58. Prvou výhradou v rámci tretieho odvolacieho dôvodu zameranou proti bodom 77 až 80 napadnutého rozsudku odvolateľka v podstate vytýka Všeobecnému súdu, že nesprávne uplatnil zákaz diskriminácie na základe štátnej príslušnosti zakotvený v článku 18 prvom odseku ZFEÚ. Ryanair namieta, že hoci všetky letecké spoločnosti pôsobiace vo Švédsku boli postihnuté následkami pandémie COVID-19, len SAS využila individuálnu pomoc podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ. Keďže zo sporného rozhodnutia jasne vyplýva, že takúto pomoc možno priznať len leteckým spoločnostiam, ktoré majú švédsku prevádzkovú licenciu, a vzhľadom na to, že uvedené kritérium uznal Súdny dvor v rozsudku z 18. marca 2014, International Jet

Management[28], za zodpovedajúce diskriminácii na základe štátnej príslušnosti, odvolateľka uvádza, že Všeobecný súd sa dopustil nesprávneho právneho posúdenia, keď dospel k záveru, že sporné rozhodnutie nie je v rozpore s článkom 18 ZFEÚ.

59. V bode 77 napadnutého rozsudku Všeobecný súd v prvom rade konštatoval, že „individuálna pomoc… zo svojej podstaty prináša prospech len jednému podniku, s vylúčením všetkých ostatných podnikov, vrátane tých, ktoré sa nachádzajú v situácii porovnateľnej so situáciou príjemcu tejto pomoci“, pričom „svojou povahou“ zavádza „rozdielne zaobchádzanie, či dokonca diskrimináciu, ktorá je však inherentná individuálnej povahe uvedeného opatrenia“. Tvrdenie odvolateľky preto znamenalo systematické spochybnenie zlučiteľnosti akejkoľvek individuálnej pomoci s vnútorným trhom len z dôvodu jej prirodzene výlučného, a teda diskriminačného charakteru, aj keď právo Únie umožňuje členským štátom priznať takúto pomoc za predpokladu, že sú splnené všetky podmienky stanovené v článku 107 ZFEÚ. V bode 80 napadnutého rozsudku Všeobecný súd ďalej spresnil, že za predpokladu, že rozdielne zaobchádzanie zavedené predmetným opatrením v rozsahu, v akom prináša prospech len spoločnosti SAS, by bolo možné považovať za diskrimináciu, bolo potrebné overiť, či bolo odôvodnené legitímnym cieľom a či bolo nevyhnutné, vhodné a primerané na jeho dosiahnutie. Vzhľadom na to, že Ryanair odkázala na článok 18 prvý odsek ZFEÚ, Všeobecný súd poznamenal, že predmetné ustanovenie zakazuje diskrimináciu na základe štátnej príslušnosti v oblasti pôsobnosti Zmlúv „bez toho, aby boli dotknuté ich osobitné ustanovenia“, pričom konštatoval, že z tohto dôvodu bolo potrebné overiť, či je takýto rozdiel zavedený sporným opatrením prípustný z hľadiska článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ, ktorý je právnym základom sporného rozhodnutia. Toto preskúmanie podľa Všeobecného súdu „na jednej strane znamená, že cieľ [sporného] opatrenia spĺňa požiadavky stanovené týmto posledným uvedeným ustanovením, a na druhej strane, že spôsoby priznania predmetného opatrenia, teda v prejednávanej veci skutočnosť, že toto opatrenie prináša prospech len spoločnosti SAS, umožňujú dosiahnuť tento cieľ a nejdú nad rámec toho, čo je na jeho dosiahnutie nevyhnutné“.

60. Ryanair predovšetkým uvádza, že článok 107 ZFEÚ nepredstavuje, na rozdiel od tvrdenia Všeobecného súdu v bode 80 napadnutého rozsudku, „osobitné ustanovenie“ v zmysle článku 18 prvého odseku ZFEÚ, keďže nestanovuje konkrétne pravidlá nediskriminácie.

61. V tejto súvislosti pripomínam, že všeobecná zásada zákazu diskriminácie bráni jednak rozdielnemu zaobchádzaniu s porovnateľnými situáciami, jednak rovnakému zaobchádzaniu s rôznymi situáciami, pokiaľ takéto zaobchádzanie nemožno objektívne odôvodniť.[29]

62. V článku 18 prvom odseku ZFEÚ sa stanovuje, že „v rámci pôsobnosti zmlúv a bez toho, aby boli dotknuté ich osobitné ustanovenia akákoľvek diskriminácia na základe štátnej príslušnosti je zakázaná“. Podľa ustálenej judikatúry sa toto ustanovenie môže samostatne uplatniť len v situáciách upravených právom Únie, pre ktoré Zmluvy nestanovujú osobitné pravidlá zákazu diskriminácie.[30] Podľa Súdneho dvora takéto pravidlá predstavujú najmä ustanovenia Zmluvy týkajúce sa slobody pohybu a pobytu na území členských štátov priznanej článkom 20 ods. 2 písm. a) ZFEÚ a článkom 21 ZFEÚ[31], ustanovenia o voľnom pohybe tovaru

[28] (C-628/11, EU:C:2014:171, bod 68, ďalej len rozsudok „International Jet Management“).

[29] Pozri rozsudok z 27. októbra 2022, ADPA a Gesamtverband Autoteile-Handel (C-390/21, EU:C:2022:837, bod 41).

[30] Pozri rozsudok zo 6. októbra 2022, Contship Italia (C-433/21 a C-434/21, EU:C:2022:760, bod 29 a citovaná judikatúra).

[31] Pozri rozsudok z 15. júla 2021, The Department for Communities in Northern Ireland (C-709/20, EU:C:2021:602, bod 65).

(články 30 ZFEÚ, 34 ZFEÚ a 110 ZFEÚ) [32], voľnom pohybe pracovníkov (článok 45 ZFEÚ) [33], slobode usadiť sa (článok 49 ZFEÚ) [34], slobode poskytovať služby (články 56 až 62 ZFEÚ) [35] a o voľnom pohybe kapitálu (články 63 a 65 ZFEÚ) [36].

63. Uplatnenia článku 18 prvého odseku ZFEÚ preto podlieha podmienke, že na situáciu vedúcu k namietanej diskriminácii sa neuplatňuje žiadne osobitné pravidlo stanovené Zmluvami, ktorého cieľom je zakázať diskrimináciu na základe štátnej príslušnosti. [37] Je článok 107 ZFEÚ takýmto pravidlom?

64. Hoci cieľom zákazu pomoci podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ je zabezpečiť, aby hospodárska súťaž na vnútornom trhu nebola narušená zásahmi zo strany členských štátov, ktoré skôr inklinujú k zvýhodňovaniu vnútroštátnych podnikov, priznám sa, že mám určité ťažkosti priznať tomuto ustanoveniu charakter pravidla zameraného na vykonávanie zákazu diskriminácie na základe štátnej príslušnosti rovnakým spôsobom ako ustanovenia Zmluvy o FEÚ týkajúce sa štyroch slobôd. Ak medzi zásadou zákazu diskriminácie vyjadrenej v článku 18 prvom odseku ZFEÚ a pravidlami o štátnej pomoci existuje potenciálna podobnosť účelu, t. j. ochrana hospodárskej súťaže a európskych slobôd, predmetné pravidlá v každom prípade predstavujú nástroj na kontrolu diskriminácie, samotné však neobsahujú nijaké pravidlo nediskriminácie. Napriek tomu, ako zdôraznila Komisia, odseky 2 a 3 článku 107 ZFEÚ umožňujú v rozsahu, v akom za určitých podmienok stanovujú zlučiteľnosť určitej pomoci s vnútorným trhom, niektoré rozdiely v zaobchádzaní, ak sú potrebné a primerané na dosiahnutie cieľov vyplývajúcich z týchto ustanovení, a preto nadobúdajú význam na účely uplatňovania zásady nediskriminácie ako „osobitné ustanovenia“ Zmlúv v zmysle článku 18 prvého odseku ZFEÚ.

65. Na druhej strane, ako som už konštatoval pri inej príležitosti, judikatúra Súdneho dvora už pred nejakým časom poukázala na úzky vzťah medzi konceptom selektívnosti vrátane pojmu pomoc a konceptom diskriminácie. [38] Podmienka selektívnej výhody vyžaduje zistenie, či v rámci danej právnej úpravy je dotknuté vnútroštátne opatrenie také, že zvýhodňuje „určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru“ pred inými, ktoré sa vzhľadom na cieľ sledovaný uvedenou úpravou nachádzajú v porovnateľnej skutkovej a právnej situácii, a sú tak vystavené odlišnému zaobchádzaniu, ktoré v podstate možno kvalifikovať ako diskriminačné. [39]

66. Ak sa však pomoc vyplývajúca z takéhoto opatrenia následne vyhlási za zlučiteľnú s vnútorným trhom v súlade s článkom 107 ods. 2 a 3 ZFEÚ, rozdiel v zaobchádzaní medzi podnikmi v porovnateľnej právnej a skutkovej situácii, ku ktorému táto pomoc vedie, sa považuje za objektívne odôvodnené a tolerované, keďže je nevyhnutné na dosiahnutie cieľov hodných ochrany podľa právneho poriadku EÚ. Uvedené platí pre individuálne opatrenia, ako aj pre schémy pomoci, pričom to znamená, že predmetné opatrenie musí okrem dodržiavania špecifických podmienok vyplývajúcich z ustanovení o výnimke zo zákazu pomoci podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ musí byť primerané na dosiahnutie cieľov povolených touto Zmluvou

32 Pozri rozsudok z 18. júna 2019, Rakúsko/Nemecko (C-591/17, EU:C:2019:504, bod 40).

33 Pozri rozsudok zo 6. októbra 2020, Jobcenter Krefeld (C-181/19, EU:C:2020:794, bod 78).

34 Pozri rozsudok z 3. marca 2020, Tesco-Global Áruházak (C-323/18, EU:C:2020:140, bod 55).

35 Pozri rozsudok z 18. júna 2019, Rakúsko/Nemecko (C-591/17, EU:C:2019:504, bod 40 a citovaná judikatúra).

36 Pozri rozsudok z 18. marca 2021, Autoridade Tributária e Aduaneira (Zdanenie ostatných príjmov z nehnuteľností) (C-388/19, EU:C:2021:212, bod 21).

37 Pozri rozsudok z 11. júna 2020, TÜV Rheinland LGA Products a Allianz IARD (C-581/18, EU:C:2020:453, body 31 a 33 a citovaná judikatúra).

38 Pozri návrhy, ktoré som predniesol v spojených veciach World Duty Free Group a Španielsko/Komisia (C-51/19 P a C-64/19 P, EU:C:2021:51, bod 17).

39 Pozri rozsudok z 8. novembra 2022, Fiat Chrysler Finance Europe/Komisia (C-885/19 P a C-898/19 P, EU:C:2022:859, bod 67).

a nesmie ísť nad rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie cieľa pomoci alebo na jej fungovanie.[40] Práve v takomto zmysle treba chápať tvrdenie uvedené v bode 77 napadnutého rozsudku – spochybnené spoločnosťou Ryanair v druhej výhrade jej tretieho odvolacieho dôvodu – ktoré nie je formulované najšťastnejšie. Uvedené konštatovanie však nie je rozhodujúcim bodom v štruktúre odôvodnenia Všeobecného súdu v napadnutom rozsudku, keďže Všeobecný súd sa v bodoch 80 a nasl. tohto rozsudku v každom prípade zaoberal skúmaním primeranosti sporného opatrenia.

67. Na základe vyššie uvedeného treba preto podľa môjho názoru odmietnuť tvrdenie spoločnosti Ryanair, podľa ktorého sa mal Všeobecný súd dopustiť nesprávneho právneho posúdenia, keď článok 107 ZFEÚ považoval za „osobitné ustanovenie“ v zmysle článku 18 prvého odseku ZFEÚ.

68. Po druhé Ryanair uvádza, že priamu diskrimináciu na základe štátnej príslušnosti, ako je diskriminácia zavedená sporným opatrením, možno odôvodniť len na základe dôvodov pre výnimku, ktoré sa výslovne stanovujú v Zmluve, a preto, keďže ide o opatrenie zasahujúce do slobody poskytovať služby, na základe dôvodov verejného poriadku, verejnej bezpečnosti a verejného zdravia, taxatívne vymenovaných v článku 52 ZFEÚ, na ktorý odkazuje článok 62 ZFEÚ. Na odôvodnenie uvedené Komisiou v spornom rozhodnutí týkajúce sa potreby zachovať prepojenie Švédska, „dostupnosť v rámci Škandinávie“ alebo ochrániť švédsku ekonomiku sa tieto výnimky nevzťahujú. Keďže toto tvrdenie sa v podstate prekrýva s tvrdeniami uvedenými odvolateľkou v rámci jej štvrtého odvolacieho dôvodu, odkazujem na preskúmanie tohto odvolacieho dôvodu.

69. Po tretie Ryanair uvádza, že aj keby sa sloboda poskytovať služby na prejednávanú vec nevzťahovala, Všeobecný súd v každom prípade v súlade s požiadavkou judikatúry Súdneho dvora, najmä rozsudku International Jet Management, nepreskúmal, či je rozdielne zaobchádzanie zavedené sporným opatrením, ktoré sa vzťahuje len na SAS ako na leteckú spoločnosť, ktorá je držiteľom prevádzkovej licencie vydanej Švédskom a má sídlo vo Švédsku, odôvodnené na základe „objektívnych dôvodov, ktoré nezávisia od štátnej príslušnosti dotknutých osôb“. Pripomínam, že v rozsudku International Jet Management Súdny dvor rozhodol, že článok 18 ZFEÚ bráni právnej úprave členského štátu vyžadujúcej od leteckého dopravcu, ktorý je držiteľom prevádzkovej licencie vydanej druhým členským štátom, aby získal povolenie na vstup do vzdušného priestoru prvého členského štátu na vykonanie letov s odletom z tretej krajiny, keď sa takéto povolenie nevyžadovalo od leteckých dopravcov, ktorí sú držiteľmi prevádzkovej licencie vydanej uvedeným prvým členským štátom.

70. V tejto súvislosti je vhodné objasniť, že SAS nie je príjemcom sporného opatrenia na základe skutočnosti, že je držiteľkou prevádzkovej licencie vydanej Švédskom, ale preto, že ide o podnik, ktorému vznikla škoda v dôsledku obmedzení uložených týmto členským štátom v reakcii na krízu vyvolanú pandémiou COVID-19, pričom pôsobí na trhu, t. j. trhu leteckej dopravy, ktorý bol obzvlášť zasiahnutý mimoriadnou udalosťou, akú predstavovalo vypuknutie tejto pandémie, a vo vzťahu ku ktorej sa Švédsko rozhodlo zasiahnuť podpornými opatreniami. Ako som už uviedol, pri určení spoločnosti SAS za príjemcu sporného opatrenia bolo Švédsko oprávnené zohľadniť okrem iného úvahy týkajúce sa príspevku spoločnosti SAS – percentuálne vyššieho než príspevok konkurenčných leteckých spoločností – k dosiahnutiu určitých cieľov zásadného významu pre daný členský štát, ako je zachovanie vnútorného prepojenia v rámci Švédska a škandinávskeho regiónu – vrátane menej komerčných trás – a na medzinárodnej úrovni, najmä v situácii dlhotrvajúcej núdze a neistoty, ako je situácia spôsobená pandémiou COVID-19. Zo

[40] Pozri rozsudok z 22. marca 1977, Iannelli & t manaVolpi (74/76, EU:C:1977:51, bod 15, ďalej len „rozsudok Iannelli & Volpi“).

sporného rozhodnutia je zrejmé, že len letecké spoločnosti spĺňajúce určité podmienky, vrátane podmienky byť držiteľom prevádzkovej licencie vydanej Švédskom a byť oprávnený na švédsku schému pomoci, môžu mať prístup k individuálnym opatreniam pomoci podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ, ako je sporné opatrenie. Len táto skutočnosť však podľa môjho názoru sama osebe neumožňuje tvrdiť, ako uvádza odvolateľka, že skutočnosť, že uvedené opatrenie sa vzťahuje výlučne na SAS, je ako taký v rozpore so zásadou zákazu diskriminácie na základe štátnej príslušnosti podľa článku 18 prvého odseku ZFEÚ. V každom prípade, aj za predpokladu, že rozsudok International Jet Management, na ktorý odkazuje odvolateľka, je relevantný na účely uplatnenia všeobecnej zásady zákazu diskriminácie v oblasti štátnej pomoci, nevylučujem, že vyššie uvedené úvahy týkajúce sa príspevku spoločnosti SAS k prepojeniu Švédska a „dostupnosti v rámci Škandinávie“ nachádzajúce sa v odôvodnení 26 sporného rozhodnutia by mohli v núdzovej situácii, ako je situácia vyvolaná pandémiou COVID-19, predstavovať „objektívne úvahy, ktoré sú nezávislé od štátnej príslušnosti dotknutých osôb“, a nie úvahy čisto hospodárskej povahy v zmysle uvedeného rozsudku.

71. Na základe už vyššie uvedeného sa domnievam, že tretie tvrdenie uvedené spoločnosťou Ryanair v rámci prvej výhrady jej tretieho odvolacieho dôvodu je nedôvodné. Uvedenú výhradu treba z tohto dôvodu, pokiaľ ide o doteraz preskúmanú časť, podľa môjho názoru zamietnuť ako nedôvodnú.

3. O tretej výhrade

72. Treťou výhradou tretieho odvolacieho dôvodu týkajúcou sa skúmania primeranosti sporného opatrenia Komisiou vznáša Ryanair štyri odlišné výhrady k úvahám uvedeným v bodoch 81 až 88 napadnutého rozsudku, prvé tri výhrady smerujú proti bodu 84 napadnutého rozsudku, v ktorom Všeobecný súd konštatuje, že „zo [sporného] rozhodnutia vyplýva, že SAS bola z dôvodu svojich významnejších podielov na trhu ovplyvnená obmedzeniami týkajúcimi sa pandémie COVID-19 viac ako ostatné letecké spoločnosti pôsobiace vo Švédsku“.

73. Odvolateľka predovšetkým uvádza, že uvedené tvrdenie, z ktorého Všeobecný súd vychádza na účely odôvodnenia primeranosti rozdielneho zaobchádzania v prospech spoločnosti SAS zavedeného sporným opatrením sa v spornom rozhodnutí nenachádza a že Všeobecný súd z tohto dôvodu pristúpil k neprijateľnej zámene dôvodov.

74. V tejto súvislosti pripomínam, že v rámci skúmania zákonnosti podľa článku 263 ZFEÚ nemôžu Súdny dvor a Všeobecný súd za žiadnych okolností nahradiť odôvodnenie autora napadnutého aktu vlastným odôvodnením.[41] Naproti tomu okrem prípadu, keď to neodôvodňuje žiadna vecná okolnosť, môže byť Všeobecný súd v rámci žaloby o neplatnosť vedený k výkladu odôvodnenia napadnutého aktu iným spôsobom ako jeho autor, alebo dokonca v niektorých prípadoch k zamietnutiu formálneho odôvodnenia prijatého týmto orgánom.[42] V prejednávanej veci Všeobecný súd v bode 84 napadnutého rozsudku odpovedal na tvrdenie spoločnosti Ryanair, podľa ktorého samotná skutočnosť, že SAS – ktorej prevádzka sa sústreďovala v Dánsku, Švédsku a Nórsku, pokrývala 67 % leteckej dopravy v rámci Škandinávie a takmer polovicu vnútrozemskej dopravy vo Švédsku – neumožňovala odôvodniť rozdielne zaobchádzanie vyplývajúce zo sporného opatrenia.[43] Práve z týchto údajov – uvedených v odvodnení 26 sporného rozhodnutia, ktoré preto Komisia nutne zohľadnila pri svojom posudzovaní zlučiteľnosti sporného

41 Pozri rozsudok zo 6. októbra 2021, World Duty Free Group a Španielsko/Komisia (C-51/19 P a C-64/19 P, EU:C:2021:793, bod 70).

42 Pozri rozsudok zo 6. októbra 2021, World Duty Free Group a Španielsko/Komisia (C-51/19 P a C-64/19 P, EU:C:2021:793, bod 71).

43 Pozri body 82 a 83 napadnutého rozsudku.

opatrenia – Všeobecný súd vychádzal, aby jednak vo vyššie uvedenom bode 84 napadnutého rozsudku potvrdil, že zo sporného rozhodnutia *vyplynulo*, že SAS z dôvodu vyšších podielov na trhu postihli obmedzenia zavedené v dôsledku pandémie COVID-19 úmerne viac než ostatné letecké spoločnosti pôsobiace vo Švédsku, a tiež aby v bode 86 tohto rozsudku konštatoval, že rozdielne zaobchádzanie v prospech spoločnosti SAS bolo potrebné považovať za primerané na účely nápravy škôd vyplývajúcich z týchto obmedzení a nešlo nad rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie tohto cieľa, a to aj s prihliadnutím na povahu a výšku predmetnej pomoci a spôsoby jej poskytnutia. Z uvedeného vyplýva, že Všeobecný súd sa v bodoch 82 až 86 napadnutého rozsudku obmedzil na účelu odpovede na výhradu vznesenú odvolateľkou obmedzil na výklad sporného rozhodnutia spôsobom zodpovedajúcim údajom, ktoré sa v ňom uvádzali, a z tohto dôvodu nijako nenahradil odôvodnenie predmetného rozhodnutia.

75. Po druhé Ryanair uvádza, že odôvodnenie Všeobecného súdu v bode 84 napadnutého rozsudku znamená, že podnik s významným podielom na trhu, ktorý preto môže uplatňovať značnú trhovú silu, je spôsobilý privlastniť si celú dostupnú výšku náhrady škody podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ. Súlad so zásadou proporcionality si vyžaduje, aby sa táto náhrada rozdelila v pomere ku vzniknutej škode medzi všetky trhové subjekty. Okrem toho logika tohto odôvodnenia je v rozpore s článkom 102 ZFEÚ, pretože vyhradzuje zvláštne práva dominantnému podniku, ktorý má skôr naopak osobitnú zodpovednosť neohrozovať svojím správaním priebeh skutočnej hospodárskej súťaže.

76. Aj toto tvrdenie treba podľa môjho názoru odmietnuť. Vychádza z predpokladu, že individuálna pomoc určená na odškodnenie len jednej z obetí mimoriadnej udalosti na trhu je v nevyhnutnom rozpore so zásadou proporcionality vyžadujúcou, aby sa pomoc pomerne rozdelila medzi všetky obete danej udalosti, a preto ju nemožno vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ. Opodstatnenosť tohto predpokladu bola predmetom diskusie a vylúčila sa v rámci skúmania prvého odvolacieho dôvodu. Pri danej príležitosti som dospel k záveru, že takáto pomoc je prípustná podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ, ak výber príjemcu nie je svojvoľný a je vhodný a primeraný vzhľadom na cieľ sledovaný týmto ustanovením. V mimoriadnej situácii, ako je situácia spôsobená udalosťami, na ktoré sa predmetné ustanovenie vzťahuje, musí mať členský štát pod dohľadom Komisie voľnosť rozhodnúť sa, na ktoré trhy zasiahne prostredníctvom kompenzačných opatrení a ako rozdelí dostupné zdroje, a to aj s cieľom zaistiť, ako zdôrazňuje Všeobecný súd v bode 87 napadnutého rozsudku, potrebný účinok svojho zásahu. Pokiaľ ide o odkaz spoločnosti Ryanair na článok 102 ZFEÚ a na osobitnú zodpovednosť podnikov v dominantnom postavení v zmysle uvedeného ustanovenia, jednak poznamenávam, že odvolateľka neuvádza ani nepreukazuje, že SAS má dominantné postavenie v zmysle predmetného ustanovenia, jednak dodávam, že aby sa takéto postavenie aj preukázalo, poskytnutie individuálnej pomoci samo osebe neznamená, ako správne zdôraznila francúzska vláda, že príjemca sa stavia do pozície, v ktorej by zneužíval svoje postavenie na trhu len preto, že konkurenčné podniky nie sú príjemcami obdobného opatrenia. Okrem toho, ako je zrejmé z rovnakého bodu 82 napadnutého rozsudku, Všeobecný súd zohľadnil trhový podiel spoločnosti SAS ako ukazovateľ vyššej škody, ktorá tejto spoločnosti vznikla, a preto predstavuje relevantné kritérium na účely prijatia kompenzačného opatrenia podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ.

77. Po tretie Ryanair poukazuje na to, že z bodu 85 napadnutého rozsudku jasne nevyplýva, aké obmedzenia zasiahli SAS výraznejšie než odvolateľku. Ak by išlo o obmedzenia týkajúce sa pandémie COVID-19 všeobecne, záver Všeobecného súdu je zjavne nesprávny, pretože takéto obmedzenia zasiahli Ryanair ako celoeurópsku leteckú spoločnosť prinajmenšom v rovnakej

miere ako SAS. Ak by naopak išlo o obmedzenia prijaté švédskymi orgánmi, kritérium, ktorým sa Všeobecný súd riadil, je svojvoľné, pretože nevyhnutne zvýhodňuje švédske letecké spoločnosti a tiež predstavuje nepriamu diskrimináciu podporujúcu fragmentáciu jednotného trhu.

78. V tejto súvislosti pripomínam, že cieľom sporného opatrenia je nahradiť spoločnosti SAS škodu, ktorá jej vznikla zo zrušenia alebo preloženia jej letov v dôsledku zavedenia cestovných obmedzení v súvislosti s pandémiou COVID-19. Ako správne poznamenala švédska vláda, táto škoda sa identifikuje na základe kritéria, ktorým je zrušenie alebo preloženie letov, nezávislého od pôvodu obmedzení. Na účely posúdenia primeranosti sporného opatrenia preto nie je potrebné, hoci by to bolo v praxi možné, určiť, či sa má túto škoda pripísať len obmedzeniam prijatým švédskymi orgánmi alebo súboru obmedzení zavedených členskými štátmi, resp. členskými štátmi a tretími krajinami. Okrem toho, ako sa uvádza v bode 84 napadnutého rozsudku, zo sporného rozhodnutia vyplýva, že v súlade s územnou povahou štátnej pomoci bola potreba prijatia kompenzačného opatrenia v prospech spoločnosti SAS posúdená s ohľadom na švédsky trh a letecké spoločnosti prítomné na tomto trhu, ako aj na ich príslušné podiely na danom trhu. Za týchto okolností nie je na kritériu na posúdenie primeranosti sporného opatrenia prijatého Všeobecným súdom zohľadňujúcom väčší rozsah škody, ktorá vznikla spoločnosti SAS v dôsledku jej vyššieho trhového podielu v porovnaní s ostatnými leteckými spoločnosťami pôsobiacimi na švédskom trhu, nič diskriminačné, pričom ide o logický dôsledok skutočnosti, že cieľom sporného opatrenia je napraviť dôsledky mimoriadnej udalosti spôsobenej pandémiou COVID-19 na švédskom trhu.

79. Odvolateľka napokon kritizuje kritérium „potrebného účinku“ uvedené v bode 87 napadnutého rozsudku, v ktorom Všeobecný súd konštatoval, že vzhľadom na malú výšku predmetného opatrenia a s prihliadnutím na ohodnotenie škody vzniknutej spoločnosti SAS odvolateľka nepreukázala, že rozdelenie uvedenej sumy medzi všetky letecké spoločnosti pôsobiace vo Švédsku by nezbavilo uvedené opatrenie potrebného účinku. Toto tvrdenie je podľa môjho názoru potrebné odmietnuť ako neúčinné, pretože je namierené proti časti odôvodnenia uvedenej v napadnutom rozsudku len pre úplnosť, a nemôže viesť k zrušeniu tohto rozsudku.[44]

4. Návrhy týkajúce sa tretieho odvolacieho dôvodu

80. Vzhľadom na to, že som dospel k záveru, že je potrebné zamietnuť všetky výhrady uvedené odvolateľkou na podporu jej tretieho odvolacieho dôvodu, tento odvolací dôvod sa má podľa môjho názoru zamietnuť v celom rozsahu.

D. O štvrtom odvolacom dôvode

81. Svojím štvrtým odvolacím dôvodom odvolateľka poukazuje na to, že Všeobecný súd sa viackrát dopustil nesprávneho právneho posúdenia a zjavne skreslil skutkový stav, keď zamietol druhú časť jej tretieho žalobného dôvodu, ktorou z dôvodu diskriminačnej povahy sporného opatrenia namietala porušenie slobody usadiť sa a slobody poskytovať služby. Tento odvolací dôvod sa delí na tri výhrady. Druhá a tretia výhrada sa preskúmajú spoločne.

[44] Pozri v tomto zmysle rozsudok z 10. novembra 2022, Laboratoire Pareva/Komisia (C-702/21 P, neuverejnený, EU:C:2022:870, bod 52).

1. O prvej výhrade

82. Prvou výhradou svojho štvrtého odvolacieho dôvodu Ryanair poukazuje na to, že keď Všeobecný súd v bode 94 napadnutého rozsudku uviedol, že odvolateľka nepreukázala, akým spôsobom je výlučná povaha sporného opatrenia, z ktorého má prospech len SAS, „spôsobilá odradiť ju od usadenia sa vo Švédsku alebo od poskytovania služieb z tejto krajiny a s destináciou v tejto krajine“, zvolil si nesprávne kritérium na posúdenie, či vnútroštátne opatrenie bráni výkonu slobody poskytovať služby a slobody usadiť sa alebo ho robí menej atraktívnym. Kritérium vyplývajúce z judikatúry skôr odkazuje na schopnosť predmetného opatrenia odradiť „akýkoľvek dotknutý subjekt“, teda v prejednávanej veci iných leteckých spoločností ako SAS, ktoré pôsobia vo Švédsku, od usadenia sa alebo od poskytovania služieb v tomto členskom štáte.

83. Táto výhrada je zjavne neopodstatnená. Na jednej strane vychádza z neúplného výkladu bodu 94 napadnutého rozsudku. V druhej vete tohto bodu Všeobecný súd uviedol, že odvolateľka neuviedla „skutkové alebo právne okolnosti, ktoré by viedli k tomu, že [sporné opatrenie] by vytváralo obmedzujúce účinky, ktoré by išli nad rámec toho, čo spôsobuje vznik zákazu podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ale ktoré… sú však potrebné a primerané na náhradu škôd spôsobených spoločnosti SAS mimoriadnou udalosťou, ktorú predstavuje pandémia COVID-19, v súlade s požiadavkami stanovenými článkom 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ“. Týmto spôsobom Všeobecný súd objasnil rozsah neuneseného dôkazného bremena, ktoré niesla odvolateľka, pričom ho zbavil akéhokoľvek odkazu na situáciu konkrétnej leteckej spoločnosti, najmä na situáciu odvolateľky. Na druhej strane, ako správne poznamenala francúzska vláda, výhrada spoločnosti Ryanair nezohľadňuje odkaz, ktorý je uvedený v bode 94 napadnutého rozsudku, na analýzu predtým vykonanú Všeobecným súdom v súvislosti s primeranosťou sporného opatrenia, v rámci ktorej sa zohľadnila situácia všetkých leteckých spoločností pôsobiacich vo Švédsku.

2. O druhej a tretej výhrade

84. Druhou výhradou svojho štvrtého odvolacieho dôvodu Ryanair poukazuje na to, že tvrdenie uvedené v bode 94 napadnutého rozsudku, ktoré je prebraté v bode 82 vyššie, je protirečivé a právne nesprávne, keďže v prejednávanej veci nebolo potrebné predkladať nijaký dôkaz, pretože skutočnosť, že bola svojvoľne zbavená výhody vyhradenej hlavnej švédskej leteckej spoločnosti, sama osebe bráni slobodám ostatných leteckých spoločností poskytovať služby a usadiť sa. Ryanair v tejto súvislosti opätovne odkazuje na rozsudok International Jet Management. Odvolateľka v každom prípade uvádza, že predložila niekoľko dôkazov, okrem iného najmä správu vypracovanú na oddelení investičných služieb spoločnosti Goodbody Stockbrokers a znaleckého posudku v odbore leteckého práva. Všeobecný súd však tieto dôkazy neposúdil. Treťou výhradou Ryanair v podstate Všeobecnému súdu vytýka, že nesprávne odmietol tvrdenia, ktoré táto spoločnosť uviedla v prvostupňovom konaní s cieľom preukázať neopodstatnenosť obmedzenia slobody poskytovať služby a slobody usadiť sa, ktoré vyplynulo zo sporného opatrenia.

85. Je potrebné pripomenúť, že aby sa na dotknuté opatrenie vzťahoval zákaz podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musí selektívne zvýhodňovať konkrétne podniky alebo kategórie podnikov alebo konkrétne hospodárske odvetvia tým, že ich stavia do priaznivejšej situácie než ostatných.[45] Z toho vyplýva, že pomoc zo svojej podstaty pravdepodobne posilní postavenie jej príjemcu na úkor jeho konkurentov, ktorým sťaží dodávanie ich výrobkov alebo ich služieb na trh dotknutý pomocou. Ako uznal Súdny dvor, pomoc často zo svojej povahy znamená ochranu, teda určité

[45] Pozri v tomto zmysle rozsudky zo 4. júna 2015, Komisia/MOL (C-15/14 P, EU:C:2015:362, bod 59), a z 30. júna 2016, Belgicko/Komisia (C-270/15 P, EU:C:2016:489, bod 48).

rozdelenie trhu na úkor výrobkov a služieb podnikov, ktoré z nej nemajú prospech.[46] Odvolateľka sa preto nemýli, keď uvádza, že v podstate každá pomoc vyhradzujúca výhodu vnútroštátnemu hospodárskemu subjektu môže mať negatívne dôsledky na slobodu poskytovať služby a/alebo slobodu usadiť sa v rozsahu, v akom podniky pôsobiace na rovnakom trhu ako príjemca pri vykonávaní týchto slobôd nepožívajú tú istú výhodu rovnako ako ktorýkoľvek iný konkurent príjemcu.

86. Tieto účinky však nevedú k obmedzeniu uvedených slobôd v zmysle Zmlúv nevyhnutne, ako podľa všetkého uvádza odvolateľka.[47] Predovšetkým vzniká legitímna otázka, akým spôsobom individuálna pomoc poskytnutá podniku pôsobiacemu na trhu, ktorého sa týka obchod medzi členskými štátmi, vedie popri poškodzovaní tohto obchodu nevyhnutne a systematicky k priamej alebo nepriamej diskriminácii na základe štátnej príslušnosti, a to len z dôvodu, že príjemca takejto pomoci je vnútroštátnym podnikom, alebo odrádza hospodárske subjekty z iných členských štátov od usadenia sa a poskytovania služieb v dotknutom členskom štáte, prípadne má za následok, že poskytovanie služieb medzi členskými štátmi je ťažšie než poskytovanie služieb výhradne v rámci jedného členského štátu.[48] Tvrdenie odvolateľky vznesené v rámci predmetnej výhrady, ktorého základom je takýto automatický účinok, samo osebe neumožňuje prekonať záver uvedený v bode 94 napadnutého rozsudku, podľa ktorého odvolateľka nepredložila dôkaz, na základe ktorého by bolo možné konštatovať, že sporné opatrenie má z dôvodu, že prospech z neho má len SAS, odstrašujúci účinok na výkon slobody usadiť sa alebo slobody poskytovať služby. Pokiaľ ide o dôkazy, ktoré mala v tejto súvislosti odvolateľka predložiť Všeobecnému súdu, v podstate sa obmedzila na všeobecný odkaz na dva znalecké posudky, ktoré si vyžiadala, pričom z tohto odkazu nevyplýva konkrétna relevantnosť týchto posudkov vzhľadom na problematiku, ktorej sa týka prejednávaná vec.

87. Druhú výhradu štvrtého odvolacieho dôvodu treba preto podľa môjho názoru zamietnuť ako nedôvodnú. Z tohto dôvodu je potrebné zamietnuť aj tretiu výhradu, keďže v podstate vychádza z premisy, že Všeobecný súd nesprávne vylúčil existenciu obmedzenia slobody usadiť sa a slobody poskytovať služby, teda predpokladá, že druhej výhrade odvolateľky sa vyhovie.

3. Návrhy týkajúce sa štvrtého odvolacieho dôvodu

88. Keďže som dospel k záveru, že všetky výhrady vznesené odvolateľkou na podporu jej štvrtého odvolacieho dôvodu treba zamietnuť, tento odvolací dôvod je podľa môjho názoru potrebné zamietnuť v celom rozsahu.

E. O piatom odvolacom dôvode

89. Piatym odvolacím dôvodom zameraným proti bodom 9 a 100 napadnutého rozsudku Ryanair namieta, že keď Všeobecný súd zamietol jej štvrtý žalobný dôvod týkajúci sa porušenia jej procesných práv z dôvodu nezačatia konania vo veci formálneho zisťovania, a to prostredníctvom jednoduchého odkazu na skúmanie prvých troch žalobných dôvodov týkajúcich sa opodstatnenosti posúdenia zlučiteľnosti sporného opatrenia s vnútorným trhom, viackrát sa dopustil nesprávneho právneho posúdenia a skreslil skutkový stav.

[46] Pozri v tomto zmysle, pokiaľ ide o slobodný pohyb tovaru, rozsudok Iannelli & Volpi, bod 15.

[47] Pozri v tomto zmysle rozsudok Iannelli & Volpi, bod 10.

[48] Zdôrazňujem, že v prejednávanej veci sa nastoľuje otázka prípadného porušenia ustanovení Zmluvy v oblasti slobody usadiť sa a slobody poskytovať služby len v súvislosti so sporným opatrením posudzovaným izolovane, teda nezávisle od švédskej schémy pomoci.

90. V napadnutom rozsudku Všeobecný súd jednak konštatoval, že štvrtý žalobný dôvod spoločnosti Ryanair mal v skutočnosti subsidiárnu povahu pre prípad, že by Všeobecný súd neskúmal dôvodnosť posúdenia pomoci ako takej (bod 99). Všeobecný súd ďalej uviedol, že uvedený žalobný dôvod nemal „samostatný obsah“, pričom tento dôvod iba v súhrne prebral „tvrdenia uvedené v rámci prvého až tretieho žalobného dôvodu bez toho, aby poukázal na osobitné skutočnosti týkajúce sa prípadných vážnych ťažkostí“ (bod 100).

91. Ryanair predovšetkým poznamenáva, že štvrtý žalobný dôvod na rozdiel od prvých troch žalobných dôvodov nepredpokladal dôkaz o nesprávnosti posúdenia Komisie. Na preskúmanie, ktoré mal vykonať Všeobecný súd, sa preto vzťahovalo iné kritérium, pričom tento súd nebol oprávnený len odkázať na výsledok preskúmania prvých troch žalobných dôvodov, aby vyhlásil nedôvodnosť štvrtého žalobného dôvodu. Po druhé Ryanair uvádza, že, na rozdiel od tvrdenia Všeobecného súdu predložila na podporu svojho štvrtého žalobného dôvodu samostatné tvrdenia, ktoré mali poukázať na nedostatočné informácie, ktorými disponovala Komisia v čase prijatia sporného rozhodnutia, pričom malo ísť o nedostatky, ktoré bolo podľa spoločnosti Ryanair možné odstrániť len začatím konania vo veci formálneho zisťovania.

92. V prvom rade treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry závisí zákonnosť rozhodnutia nevzniesť námietky vychádzajúceho z článku 4 ods. 3 nariadenia 2015/1589[49] od otázky, či posúdenie informácií a dôkazov, ktoré mala Komisia k dispozícii vo fáze predbežného preskúmania oznámeného opatrenia, malo objektívne vyvolať pochybnosti o zlučiteľnosti tohto opatrenia s vnútorným trhom. Existencia pochybností o takejto zlučiteľnosti je preto dôkazom, ktorý treba predložiť s cieľom preukázať povinnosť Komisie začať konanie vo veci formálneho zisťovania podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ. Tento dôkaz, ktorý sa musí hľadať tak v okolnostiach prijatia rozhodnutia o nevznesení námietok, ako aj v jeho obsahu, musí predložiť navrhovateľ zrušenia tohto rozhodnutia na základe súboru súhlasných nepriamych dôkazov.[50] Súdny dvor v tomto ohľade spresnil, že význam pomoci poskytnutej na základe dotknutého opatrenia, ako aj zložitosť a novosť tohto opatrenia nepredstavujú samy osebe nepriame dôkazy o závažných ťažkostiach vyžadujúcich si začatie konania vo veci formálneho zisťovania.[51]

93. Ako vyplýva z vyššie uvedených skutočností, v prejednávanej veci sa odvolateľka v prvých troch žalobných dôvodov dovolávala niekoľkých zjavných nesprávnych posúdení, ktoré podľa jej názoru znemožnili posúdiť zlučiteľnosť sporného opatrenia s vnútorným trhom. Štvrtým žalobným dôvodom poukázala na neúplnosť a nedostatočnosť preskúmania vykonaného Komisiou, pričom uviedla, že výsledok posúdenia zlučiteľnosti predmetného opatrenia by sa po uskutočnení konania vo veci formálneho zisťovania líšil. V tejto súvislosti Ryanair s odkazom na tvrdenia uvedené v rámci prvého a druhého žalobného dôvodu v prvom rade uviedla, že sporné rozhodnutie má niekoľko nedostatkov, najmä v ňom chýba presné posúdenie výšky pomoci a škôd, ktoré vznikli spoločnosti SAS, a tiež zohľadnenie konkurenčnej výhody spoločnosti SAS a príspevku ostatných leteckých spoločností k prepojeniu Švédska, pričom nedostatočná bola aj analýza zlučiteľnosti sporného opatrenia so zásadou zákazu diskriminácie a zásadami týkajúcimi sa slobody poskytovať služby a slobody usadiť sa. Po druhé Ryanair uviedla, že mimoriadna situácia spôsobená pandémiou nezbavila Komisiu povinnosti začať v prípade vážnych ťažkostí pri posudzovaní pomoci konanie vo veci formálneho zisťovania. S opätovným odvolaním sa na svoje prvé tri žalobné body Ryanair napokon uviedla, že každá z výhrad vznesených v súvislosti s týmito

[49] Nariadenie Rady (EÚ) z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (kodifikovane znenie) (Ú. v. EÚ L 248, 2015, s. 9).

[50] Rozsudok z 2. septembra 2021, Komisia/Tempus Energy a Tempus Energy Technology (C-57/19 P, EU:C:2021:663, body 38 a 40).

[51] Rozsudok z 2. septembra 2021, Komisia/Tempus Energy a Tempus Energy Technology (C-57/19 P, EU:C:2021:663, bod 64).

žalobnými dôvodmi, vo vzťahu ku ktorým mohla v rámci konania vo veci formálneho zisťovania poskytnúť rozhodujúce informácie, by bola v prípade začatia takéhoto konania dostatočná na to, aby Komisii umožnila dospieť k záveru o nezlučiteľnosti sporného opatrenia.

94. S ohľadom na už vyššie uvedené treba konštatovať, že Všeobecný súd správne rozhodol, že tvrdeniam spoločnosti Ryanair uvedeným v rámci štvrtého žalobného dôvodu chýbala ich vlastná samostatnosť. Ako uvádza francúzska vláda, medzi týmito tvrdeniami a tvrdeniami uvedenými v rámci prvých troch žalobných dôvodov totiž existuje zjavná paralela. Za týchto okolností nebol Všeobecný súd povinný skúmať oddelene výhrady vznesené v rámci prvých troch žalobných dôvodov a totožné výhrady vznesené v rámci štvrtého žalobného dôvodu, ale mal plné právo konštatovať, že štvrtým žalobným dôvodom sa zaoberal v rámci preskúmania prvých troch dôvodov. Ako poznamenala francúzska vláda, rozsudok z 2. apríla 2009, Bouygues a Bouygues Télécom/Komisia [52], na ktorý odkazuje odvolateľka, takémuto prístupu nebráni. Naopak vo veci, ktorá viedla k vyhláseniu tohto rozsudku, Všeobecný súd spoločne preskúmal dva meritórne žalobné dôvody týkajúce sa existencie závažných ťažkostí, resp. správnosti posúdení vykonaných Komisiou, [53] pričom závažné ťažkosti vylúčil po tom, čo konštatoval neexistenciu dôkazov, ktoré by mohli spochybniť opodstatnenosť posúdení Komisie, [54] s tým, že Súdny dvor takýto prístup Všeobecnému súdu nevytkol.

95. V tomto kontexte nie je relevantný odkaz odvolateľky na konštatovanie v bode 49 napadnutého rozsudku, podľa ktorého metóda výpočtu škody stanovená Komisiou neumožňovala úplne zabrániť tomu, aby ohodnotenie tejto škody zahŕňalo aj dôsledky rozhodnutí prijatých spoločnosťou SAS bez priamej súvislosti s pandémiou COVID-19, pretože s ohľadom na kontext, ktorého je súčasťou, a na všetky posúdenia vykonané Všeobecným súdom takéto konštatovanie neumožňuje uvedenému súdu dospieť k záveru, že Komisia čelila takým vážnym ťažkostiam, vzhľadom na ktoré nemohla vylúčiť existenciu konkrétneho rizika nadmernej kompenzácie, pričom mala pochybnosti o zlučiteľnosti sporného opatrenia s vnútorným trhom. [55] To isté sa vzťahuje na konštatovania Všeobecného súdu týkajúce sa neexistencie dôkazov o odradzujúcom účinku sporného opatrenia na slobodu poskytovať služby a slobodu usadiť sa. Pokiaľ ide napokon o odkaz odvolateľky na otázku, ktorú považuje za novú, týkajúcu sa súbežného uplatňovania opatrení podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ a článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ, jednak poznamenávam, ako už bolo uvedené v bode 21 vyššie, sporné rozhodnutie v každom prípade vylúčilo akékoľvek kumulatívne poskytnutie pomoci spoločnosti SAS podľa týchto dvoch ustanovení, jednak uvádzam, ako je pripomenuté vyššie, že novosť dotknutého opatrenia v každom prípade sama osebe nenaznačuje tak vážne ťažkosti, ktoré by si vyžadovali začatie konania vo veci formálneho zisťovania.

96. Na základe už vyššie uvedených skutočností zastávam názor, že piaty odvolací dôvod treba zamietnuť ako nedôvodný.

F. O šiestom odvolacom dôvode

97. Svojím šiestym odvolacím dôvodom zameraným proti bodom 105 až 116 napadnutého rozsudku Ryanair namieta nesprávne právne posúdenie a zjavné skreslenie skutkového stavu, ktorých sa mal Všeobecný súd dopustiť, keď zamietol jej piaty žalobný dôvod týkajúci sa porušenia

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

[53] Pozri rozsudok z 2. apríla 2009, Bouygues a Bouygues Télécom/Komisia, C-431/07 P, EU:C:2009:223, bod 62.

[54] Pozri rozsudok zo 4. júla 2007, Bouygues a Bouygues Télécom/Komisia (T-475/04, EU:T:2007:196, body 126, 155 a 156).

[55] Pozri bod 37 vyššie.

článku 296 druhého odseku ZFEÚ. Podľa odvolateľky Všeobecný súd na jednej strane nesprávne uplatnil judikatúru Súdneho dvora o rozsahu povinnosti odôvodnenia, keď konštatoval, že pri posudzovaní primeranosti a dostatočnosti odôvodnenia sporného rozhodnutia bolo potrebné zohľadniť skutkový kontext pandémie COVID-19. Ryanair ďalej uvádza, že dodržiavanie záruk, ako je právo na dostatočne odôvodnené rozhodnutie, je tým dôležitejšie v prípade, že inštitúcie Únie disponujú širokou mierou voľnej úvahy, ako je to v prejednávanej veci.

98. Je potrebné pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry, na ktorú Všeobecný súd poukázal v bode 105 napadnutého rozsudku, musí byť odôvodnenie vyžadované článkom 296 ZFEÚ prispôsobené povahe dotknutého aktu a musia z neho jasne a jednoznačne vyplývať úvahy inštitúcie, ktorá akt prijala, tak aby sa dotknuté osoby mohli zoznámiť s dôvodmi, ktoré viedli k prijatiu opatrenia, a príslušný súd mohol vykonať svoje preskúmanie. Požiadavka odôvodnenia sa musí preskúmať vzhľadom na okolnosti prejednávanej veci, najmä na obsah aktu, charakter uvádzaných dôvodov a záujem, ktorý môžu mať na získaní vysvetlení osoby, ktorým je akt určený, alebo ďalšie osoby priamo a osobne dotknuté takýmto aktom. Nevyžaduje sa, aby odôvodnenie špecifikovalo všetky relevantné skutkové a právne okolnosti, pretože otázka, či odôvodnenie aktu spĺňa požiadavky článku 296 ZFEÚ, má byť posudzovaná nielen s ohľadom na jeho znenie, ale tiež na jeho kontext, ako aj na súhrn právnych pravidiel upravujúcich dotknutú oblasť.[56] Výhrady prednesené odvolateľkou je potrebné preskúmať práve na základe uvedených zásad.

99. Pokiaľ ide o prvú z predmetných výhrad, zdá sa mi zjavné, že odkaz Súdneho dvora na kontext, ktorého je akt súčasťou, nemožno, hoci aj za predpokladu, že tento kontext obsahuje aj čisto skutkové prvky, v každom prípade vykladať tak, že odvolanie sa na takýto kontext umožňuje znížiť štandard odôvodnenia, ktorý sa od inštitúcií Únie vyžaduje na základe článku 296 ZFEÚ v súlade s výkladom podľa vyššie uvedenej judikatúry. Z uvedeného vyplýva, že Ryanair by oprávnene namietala porušenie uvedeného ustanovenia, ak by Všeobecný súd v súlade s tvrdením odvolateľky v napadnutom rozsudku ospravedlnil nedostatok odôvodnenia sporného rozhodnutia prostredníctvom odkazu na mimoriadnu udalosť spôsobenú pandémiou COVID-19.

100. Ako však správne poznamenali francúzska vláda aj Komisia, v nijakej časti odôvodnenia predmetného rozsudku týkajúceho sa skúmaniu piateho žalobného dôvodu nemožno nájsť akýkoľvek odkaz na krízu spôsobenú pandémiou COVID-19 ako prvok kontextu, ktorý sa má zohľadniť na účely posúdenia primeranosti a dostatočnosti odôvodnenia sporného rozhodnutia v súlade s judikatúrou, na ktorú sa odkazuje v predchádzajúcom bode. Prvú výhradu treba preto zamietnuť.

101. Pokiaľ ide o druhú výhradu, preskúmanie odôvodnenia napadnutého rozsudku neumožňuje konštatovať porušenie článku 296 ZFEÚ Všeobecným súdom, a to najmä v súvislosti s povahou dotknutého aktu, t. j. rozhodnutia nevznášať námietky podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ. V tejto súvislosti pripomínam, napokon v súlade s postupom Všeobecného súdu v bodoch 106 a 107 napadnutého rozsudku, že Súdny dvor už mal príležitosť uviesť, že takéto rozhodnutie, ktoré sa má prijať v krátkych lehotách, musí obsahovať iba dôvody, pre ktoré sa Komisia domnieva, že nemá závažné ťažkosti s posúdením zlučiteľnosti dotknutej pomoci s vnútorným trhom, a aj stručné odôvodnenie tohto rozhodnutia treba považovať za postačujúce, pokiaľ však z neho jasne a jednoznačne vyplývajú dôvody, pre ktoré sa Komisia domnievala, že nemá závažné ťažkosti.[57] V prejednávanej veci Všeobecný súd v bodoch 108 až 114 napadnutého rozsudku preskúmal rôzne nedostatky odôvodnenia, ktoré Ryanair namietala vo svojej žalobe – týkajúce sa

[56] Rozsudok z 20. januára 2022, Komisia/Hubei Xinyegang Special Tube (C-891/19 P, EU:C:2022:38, body 87 a 88).

[57] Pozri rozsudok z 2. septembra 2021, Komisia/Tempus Energy a Tempus Energy Technology (C-57/19 P, EU:C:2021:663, bod 199).

neposúdenia súladu pomoci so zásadou rovnosti zaobchádzania, slobody usadiť sa a slobody poskytovať služby, neposúdenia konkurenčnej výhody priznanej spoločnosti SAS, neposúdenia metódy výpočtu škody a výšky pomoci a neexistencie podrobných informácií o dôvodoch, pre ktoré sa so spoločnosťou SAS zaobchádzalo odlišne ako s ostatnými švédskymi leteckými spoločnosťami, ktorým vznikla škoda v dôsledku pandémie COVID-19 – posúdil ich ako neexistujúce a v bode 115 tohto rozsudku konštatoval, že sporné rozhodnutie je dostatočne odôvodnené. Na rozdiel od tvrdenia odvolateľky preto pri preskúmaní Všeobecného súdu nedošlo k nijakému pochybeniu, pokiaľ ide o požadovanú úroveň odôvodnenia v súvislosti s dotknutým aktom, ani so závermi, ku ktorým dospel Všeobecný súd vo veci primeranosti odôvodnenia sporného rozhodnutia. Okrem toho poznamenávam, že mnohé výhrady spoločnosti Ryanair uplatnené v rámci jej piateho žalobného dôvodu a zopakované v šiestom odvolacom dôvode mali v skutočnosti za cieľ vytknúť Komisii skôr nevykonanie preskúmania než nedostatok odôvodnenia. Odpoveď na tieto výhrady preto možno nájsť skôr v častiach napadnutého rozsudku týkajúcich sa preskúmania prvých troch žalobných dôvodov než v bodoch 108 až 114 tohto rozsudku týkajúcich sa porušenia povinnosti uviesť odôvodnenie rozhodnutia.

102. Na základe už vyššie uvedeného sa domnievam, že šiesty odvolací dôvod treba zamietnuť ako nedôvodný.

G. Návrhy týkajúce sa odvolania

103. Na základe všetkých vyššie uvedených úvah treba podľa môjho názoru zamietnuť všetky odvolacie dôvody, teda aj odvolanie v celom rozsahu.

IV. Návrh

104. S ohľadom na všetko vyššie uvedené navrhujem, aby Súdny dvor zamietol odvolanie. V súlade s článkom 184 ods. 1 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora tiež navrhujem, aby Súdny dvor uložil spoločnosti Ryanair povinnosť nahradiť trovy konania Komisie a spoločnosti SAS a zároveň uložil Francúzskej republike a Švédskemu kráľovstvu povinnosť znášať svoje vlastné trovy konania.