



# Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Vierte Kammer)

23. November 2023\*

„Rechtsmittel – Staatliche Beihilfen – Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV –  
Schwedischer Luftverkehrsmarkt – Vom Königreich Schweden angemeldete Beihilferegung –  
Darlehensgarantien zur Unterstützung von Luftfahrtunternehmen im Rahmen der  
Covid-19-Pandemie – Befristeter Rahmen für staatliche Beihilfen – Beschluss der Europäischen  
Kommission, keine Einwände zu erheben – Beihilfe zur Behebung einer beträchtlichen Störung  
im Wirtschaftsleben – Grundsätze der Verhältnismäßigkeit und der Nichtdiskriminierung –  
Freier Dienstleistungsverkehr“

In der Rechtssache C-209/21 P

betreffend ein Rechtsmittel nach Art. 56 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union,  
eingelegt am 1. April 2021,

**Ryanair DAC** mit Sitz in Swords (Irland), vertreten durch V. Blanc, F.-C. Laprèvote und  
E. Vahida, Avocats, I.-G. Metaxas-Maranghidis, Dikigoros, sowie D. Pérez de Lamo und  
S. Rating, Abogados,

Rechtsmittelführerin,

andere Parteien des Verfahrens:

**Europäische Kommission**, vertreten durch L. Flynn, S. Noë und F. Tomat als Bevollmächtigte,

Beklagte im ersten Rechtszug,

**Französische Republik**, zunächst vertreten durch A.-L. Desjonquères, P. Dodeller, T. Stéhelin  
und N. Vincent, dann durch A.-L. Desjonquères, T. Stéhelin und N. Vincent, und schließlich  
durch A.-L. Desjonquères und T. Stéhelin als Bevollmächtigte,

**Königreich Schweden**, zunächst vertreten durch O. Simonsson, H. Eklinder, J. Lundberg,  
C. Meyer-Seitz, A. M. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson und H. Shev,  
dann durch O. Simonsson, H. Eklinder, C. Meyer-Seitz, A. M. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson,  
R. Shahsavan Eriksson und H. Shev als Bevollmächtigte,

Streithelfer im ersten Rechtszug,

erlässt

\* Verfahrenssprache: Englisch.

DER GERICHTSHOF (Vierte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten C. Lycourgos, der Richterin O. Spineanu-Matei, der Richter J.-C. Bonichot und S. Rodin (Berichterstatter) sowie der Richterin L. S. Rossi,

Generalanwalt: G. Pitruzzella,

Kanzler: M. Longar, Verwaltungsrat,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 19. Oktober 2022,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 16. März 2023

folgendes

**Urteil**

- 1 Mit ihrem Rechtsmittel begehrt die Ryanair DAC die Aufhebung des Urteils des Gerichts der Europäischen Union vom 17. Februar 2021, Ryanair/Kommission (T-238/20, im Folgenden: angefochtenes Urteil, EU:T:2021:91), mit dem das Gericht ihre Klage auf Nichtigkeitserklärung des Beschlusses C(2020) 2366 final der Kommission vom 11. April 2020 über die staatliche Beihilfe SA.56812 (2020/N) – Schweden – COVID-19: Garantieregelung für Darlehen zur Unterstützung von Luftfahrtunternehmen (Abl. 2020, C 269, S. 2, im Folgenden: streitiger Beschluss) abgewiesen hat.

**Vorgeschichte des Rechtsstreits und streitiger Beschluss**

- 2 Die Vorgeschichte des Rechtsstreits, wie sie sich aus dem angefochtenen Urteil ergibt, kann wie folgt zusammengefasst werden.
- 3 Am 3. April 2020 meldete das Königreich Schweden bei der Europäischen Kommission eine Beihilfemaßnahme in Form einer Garantieregelung für Darlehen zugunsten bestimmter Luftfahrtunternehmen (im Folgenden: in Rede stehende Beihilferegelung) an. Mit dieser Regelung sollte es den Luftfahrtunternehmen, die eine von diesem Mitgliedstaat erteilte Betriebsgenehmigung (im Folgenden: schwedische Genehmigung) besitzen und zur „Anbindung“ des schwedischen Hoheitsgebiets beitragen, ermöglicht werden, über ausreichende Liquidität zu verfügen, um zu vermeiden, dass die durch die Covid-19-Pandemie verursachten Störungen ihre Überlebensfähigkeit gefährden, und um die Kontinuität der Wirtschaftstätigkeit während und nach der Gesundheitskrise zu wahren. Die in Rede stehende Beihilferegelung sollte allen Luftfahrtunternehmen zugutekommen, die am 1. Januar 2020 eine schwedische Genehmigung zur Durchführung gewerblicher Luftverkehrstätigkeiten gemäß Art. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Abl. 2008, L 293, S. 3) besaßen, mit Ausnahme von Luftfahrtunternehmen, deren Haupttätigkeit der Gelegenheitspassagierflugverkehr ist. Der Höchstbetrag der im Rahmen dieser Regelung garantierten Darlehen belief sich auf 5 Mrd. schwedische Kronen (SEK) (ca. 455 Mio. Euro). Die für Investitions- und Betriebsmittelkredite vorgesehenen Garantien konnten bis zum 31. Dezember 2020 für eine Laufzeit von höchstens sechs Jahren gewährt werden.

- 4 Am 11. April 2020 erließ die Kommission den streitigen Beschluss, in dem sie nach der Feststellung, dass die in Rede stehende Beihilferegulung eine staatliche Beihilfe im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV darstelle, die Vereinbarkeit dieser Beihilferegulung mit dem Binnenmarkt anhand ihrer Mitteilung „Befristeter Rahmen für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft angesichts des derzeitigen Ausbruchs von COVID-19“ vom 19. März 2020 (C[2020] 1863, ABl. 2020, C 91 I, S. 1) in der mit ihrer Mitteilung vom 3. April 2020 (C[2020] 2215, ABl. 2020, C 112 I, S. 1) geänderten Fassung (im Folgenden: Befristeter Rahmen) prüfte.
- 5 Insoweit stellte die Kommission erstens fest, dass gemäß der Verordnung Nr. 1008/2008 die für die in Rede stehende Beihilferegulung in Betracht kommenden Luftfahrtunternehmen ihren „Hauptgeschäftssitz“ in Schweden hätten und dass ihre Finanzlage regelmäßig von der nationalen Genehmigungsbehörde überwacht werde. Außerdem spiele der Betrieb von Personenlinienverkehrsdiensten durch die begünstigten Unternehmen eine wichtige Rolle für die „Anbindung“ des Landes, so dass die Kriterien für die Inanspruchnahme der fraglichen Regelung relevant seien, um die Luftfahrtunternehmen zu identifizieren, die einen Bezug zu Schweden hätten und entsprechend dem Ziel dieser Regelung zur „Anbindung“ Schwedens beitragen. Zweitens sei die in Rede stehende Beihilferegulung zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben Schwedens erforderlich, geeignet und verhältnismäßig und erfülle alle einschlägigen Voraussetzungen des Abschnitts 3.2 („Beihilfen in Form von Garantien für Darlehen“) des Befristeten Rahmens.
- 6 Die Kommission erachtete die in Rede stehende Beihilferegulung daher gemäß Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV für mit dem Binnenmarkt vereinbar und erhob dementsprechend keine Einwände dagegen.

### **Verfahren vor dem Gericht und angefochtenes Urteil**

- 7 Mit Klageschrift, die am 1. Mai 2020 bei der Kanzlei des Gerichts einging, erhob Ryanair Klage auf Nichtigerklärung des streitigen Beschlusses.
- 8 Ryanair stützte ihre Klage auf vier Gründe, mit denen sie Folgendes rügte: erstens einen Verstoß gegen das Verbot der Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit und den Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs, zweitens einen Verstoß gegen die Verpflichtung, die positiven Auswirkungen der Beihilfe gegen ihre negativen Auswirkungen auf die Handelsbedingungen und die Aufrechterhaltung eines unverfälschten Wettbewerbs abzuwägen, drittens eine Verletzung ihrer Verfahrensrechte, weil die Kommission die Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens trotz ernsthafter Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit der angemeldeten Maßnahme mit dem Binnenmarkt abgelehnt habe, und viertens einen Verstoß gegen Art. 296 Abs. 2 AEUV.
- 9 Mit dem angefochtenen Urteil hat das Gericht den ersten, den zweiten und den vierten von Ryanair geltend gemachten Klagegrund als unbegründet zurückgewiesen. In Bezug auf den dritten Klagegrund war es insbesondere in Anbetracht der Gründe, die zur Zurückweisung der ersten beiden Klagegründe geführt hatten, der Ansicht, dass seine Stichhaltigkeit nicht geprüft zu werden brauche. Folglich hat das Gericht die Klage insgesamt abgewiesen, ohne über ihre Zulässigkeit zu entscheiden.

### **Anträge der Parteien vor dem Gerichtshof**

- 10 Ryanair beantragt mit ihrem Rechtsmittel,

- das angefochtene Urteil aufzuheben,
  - den streitigen Beschluss für nichtig zu erklären,
  - der Kommission, der Französischen Republik und dem Königreich Schweden die Kosten aufzuerlegen oder, hilfsweise,
  - das angefochtene Urteil aufzuheben und
  - die Sache an das Gericht zurückzuverweisen und die Kostenentscheidung vorzubehalten.
- 11 Die Kommission und das Königreich Schweden beantragen,
- das Rechtsmittel zurückzuweisen;
  - der Rechtsmittelführerin die Kosten aufzuerlegen.
- 12 Die Französische Republik beantragt, das Rechtsmittel zurückzuweisen.

### **Zum Rechtsmittel**

- 13 Ryanair stützt ihr Rechtsmittel auf fünf Gründe. Mit dem ersten Rechtsmittelgrund werden Rechtsfehler gerügt, die das Gericht begangen habe, als es den Klagegrund eines Verstoßes gegen das Diskriminierungsverbot zurückgewiesen habe. Der zweite Rechtsmittelgrund betrifft einen Rechtsfehler und eine offensichtliche Verfälschung des Sachverhalts bei der Prüfung des Klagegrundes betreffend einen Verstoß gegen den freien Dienstleistungsverkehr. Mit dem dritten Rechtsmittelgrund wird gerügt, das Gericht habe einen Rechtsfehler begangen, indem es die Anwendung des Kriteriums der Abwägung der positiven und der negativen Auswirkungen der Beihilferegulung ausgeschlossen habe. Der vierte Rechtsmittelgrund betrifft einen Rechtsfehler und eine offensichtliche Verfälschung des Sachverhalts, soweit das Gericht entschieden habe, dass die Kommission die ihr nach Art. 296 Abs. 2 AEUV obliegende Begründungspflicht nicht verletzt habe. Der fünfte Rechtsmittelgrund betrifft einen Rechtsfehler und eine offensichtliche Verfälschung des Sachverhalts, die das Gericht begangen habe, als es entschieden habe, den dritten Klagegrund, mit dem eine Verletzung der Verfahrensrechte der Rechtsmittelführerin geltend gemacht worden sei, nicht in der Sache zu prüfen.

### ***Zum ersten Rechtsmittelgrund***

#### *Vorbringen der Parteien*

- 14 Mit ihrem ersten Rechtsmittelgrund, der aus vier Teilen besteht und sich auf die Rn. 25 bis 57 des angefochtenen Urteils bezieht, trägt Ryanair vor, das Gericht habe Rechtsfehler begangen, als es festgestellt habe, dass die in Rede stehende Beihilferegulung nicht gegen das Verbot der Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit verstoße.
- 15 Mit dem ersten Teil ihres ersten Rechtsmittelgrundes macht Ryanair geltend, das Gericht habe den Grundsatz des Verbots jeglicher Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit, der einen wesentlichen Grundsatz der Unionsrechtsordnung darstelle, nicht ordnungsgemäß

angewandt. Obwohl das Gericht in Rn. 30 des angefochtenen Urteils anerkannt habe, dass die durch die in Rede stehende Beihilferegulation eingeführte Ungleichbehandlung in Anbetracht eines der Förderkriterien, nämlich des Besitzes einer schwedischen Genehmigung, einer Diskriminierung gleichgesetzt werden könne, sei es zu Unrecht davon ausgegangen, dass eine solche Diskriminierung nur anhand von Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV zu beurteilen sei, weil es sich bei dieser Vorschrift um eine besondere Bestimmung im Sinne von Art. 18 AEUV handele. Die Beschränkung der in Rede stehenden Beihilferegulation auf Luftfahrtunternehmen mit schwedischer Genehmigung komme nämlich einer unmittelbaren Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit gleich, da ein Luftfahrtunternehmen, um eine solche Genehmigung zu erhalten, seinen Hauptgeschäftssitz zwangsläufig in Schweden haben müsse.

- 16 Außerdem hätte das Gericht prüfen müssen, ob eine solche Diskriminierung aus Gründen der öffentlichen Ordnung, Sicherheit oder Gesundheit im Sinne von Art. 52 AEUV gerechtfertigt sei, oder jedenfalls, ob sie auf objektiven, von der Staatsangehörigkeit der Betroffenen unabhängigen Erwägungen beruhe.
- 17 Mit dem zweiten Teil dieses Rechtsmittelgrundes macht die Rechtsmittelführerin geltend, das Gericht habe in den Rn. 32 und 33 des angefochtenen Urteils hinsichtlich der Bestimmung des Ziels der in Rede stehenden Beihilferegulation einen Rechtsfehler begangen und den Sachverhalt offensichtlich verfälscht. Insbesondere sei es irrigerweise davon ausgegangen, dass sich das Ziel dieser Regelung darauf beschränke, die „Anbindung“ Schwedens sicherzustellen, und dass dieses Ziel mit Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV im Einklang stehe, obwohl aus dem streitigen Beschluss klar hervorgehe, dass das Ziel darin bestanden habe, den Luftfahrtunternehmen, „die eine schwedische Genehmigung besitzen“, eine ausreichende Liquidität zu gewährleisten.
- 18 Mit dem dritten Teil ihres ersten Rechtsmittelgrundes macht Ryanair geltend, das angefochtene Urteil sei mit einem Rechtsfehler und einer offensichtlichen Verfälschung der Tatsachen behaftet, soweit das Gericht in den Rn. 38 bis 44 des angefochtenen Urteils festgestellt habe, dass die in Rede stehende Beihilferegulation, die nur Luftfahrtunternehmen mit schwedischer Genehmigung zugutekomme, zur Erreichung ihres Ziels geeignet sei. Insoweit habe das Gericht im Wege einer fehlerhaften Auslegung der Verordnung Nr. 1008/2008 und einer rechtswidrigen Ergänzung der Begründung des streitigen Beschlusses zu Unrecht erstens angenommen, dass ein Mitgliedstaat, der einem Luftfahrtunternehmen eine Genehmigung erteilt habe, kontrollieren könne, wie die Beihilfe von den Begünstigten verwendet werde, zweitens, dass sich dieser Mitgliedstaat vergewissern könne, dass das Luftfahrtunternehmen, das Inhaber der Genehmigung sei, die gewährten Darlehen bediene, womit das Risiko der Inanspruchnahme der Garantie verringert werde, und drittens, dass Luftfahrtunternehmen mit Betriebsgenehmigung einen engeren Bezug zur Wirtschaft des Mitgliedstaats hätten, der diese Genehmigung erteilt habe. Tatsächlich bestehe in Bezug auf die von dem Mitgliedstaat, der die Beihilfe gewährt habe, durchgeführten Kontrollen, die Gefahr der Nichtrückzahlung der Darlehen und die Beziehungen zur Wirtschaft dieses Mitgliedstaats kein Unterschied zwischen Luftfahrtunternehmen, die eine von diesem Mitgliedstaat erteilte Betriebsgenehmigung besäßen, und solchen, deren Betriebsgenehmigung von einem anderen Mitgliedstaat erteilt worden sei.
- 19 Mit dem vierten Teil dieses Rechtsmittelgrundes macht Ryanair im Wesentlichen einen Rechtsfehler und eine offensichtliche Verfälschung der Tatsachen geltend, soweit das Gericht in den Rn. 45 bis 54 des angefochtenen Urteils festgestellt habe, dass die in Rede stehende Beihilferegulation verhältnismäßig sei.

- 20 Erstens habe das Gericht in den Rn. 45 und 51 des angefochtenen Urteils zu Unrecht festgestellt, dass das Erfordernis einer schwedischen Genehmigung „am besten geeignet ist, die dauerhafte Präsenz eines Luftfahrtunternehmens [im schwedischen Hoheitsgebiet] zu gewährleisten“, und dass der „Hauptgeschäftssitz“, d. h. der Ort, an dem die administrativen und finanziellen Entscheidungen getroffen würden, „im vorliegenden Fall besonders wichtig ist, um sicherzustellen, dass die Anbindung Schwedens nicht von heute auf morgen unterbrochen wird“. Dieser Kausalzusammenhang zwischen dem Erfordernis des Besitzes einer schwedischen Genehmigung und der Garantie einer Verkehrsanbindung des schwedischen Hoheitsgebiets sei vollkommen hypothetisch und werde durch die Daten, die Ryanair dem Gericht vorgelegt habe, widerlegt.
- 21 Zweitens habe das Gericht in Rn. 45 des angefochtenen Urteils die irrige Feststellung getroffen, dass die förderfähigen Fluggesellschaften „insgesamt einen wesentlichen Beitrag zur regelmäßigen Bedienung Schwedens leisten“. Dabei handele es sich um eine offensichtliche Verfälschung der Tatsachen, da gemäß den vom Gericht selbst in Rn. 46 des angefochtenen Urteils angegebenen Zahlen die Luftfahrtunternehmen mit schwedischer Genehmigung in zwei der drei Segmente der Linienflugdienste in Schweden nur eine Minderheit dieser Dienste anböten, nämlich bei Flügen innerhalb der Union (gemeinsamer Marktanteil: 49 %) und Flügen außerhalb der Union (gemeinsamer Marktanteil: 35 %). Zudem sei die fragliche Begründung auch mit einem Rechtsfehler behaftet, genauer gesagt mit einer fehlerhaften Anwendung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit, ebenso wie die in Rn. 46 des angefochtenen Urteils angeführte Erwägung, dass auf die Luftfahrtunternehmen, die eine schwedische Genehmigung besäßen, 98 % des inländischen Passagierverkehrs und 84 % des inländischen Frachtverkehrs entfielen und dass es sich dabei „angesichts der Größe und der geografischen Lage“ Schwedens um einen „entscheidenden Faktor“ handele. Nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit hätte das Gericht den Anteil des Inlandsverkehrs am Gesamtverkehr Schwedens ermitteln müssen.
- 22 Drittens habe es das Gericht im angefochtenen Urteil unterlassen, die Auswirkungen der in Rede stehenden Beihilferegulierung auf den Wettbewerb im Hinblick auf das Kriterium der Verhältnismäßigkeit zu beurteilen. Eine solche Beurteilung sei aber wesentlich, um festzustellen, ob die in Rede stehende Beihilferegulierung – wie vom Gericht selbst formuliert – „über das hinausgeht, was erforderlich ist“, um ihr erklärtes Ziel zu erreichen.
- 23 Viertens habe das Gericht in den Rn. 50 und 51 des angefochtenen Urteils die diskriminierenden Förderkriterien und die daraus resultierende Inkohärenz zu Unrecht mit dem behaupteten Ziel der in Rede stehenden Beihilferegulierung gerechtfertigt, indem es festgestellt habe, dass kleine Unternehmen „insbesondere“ Flüge mit einem bestimmten Zweck durchführten, dass die Rechtsmittelführerin ihre Präsenz in Schweden auf eine einzige Basis mit einem einzigen Flugzeug reduziert habe und dass ihr Marktanteil vor Beginn der Covid-19-Pandemie zurückgegangen sei. Dabei habe es die Bedeutung des Marktanteils von Ryanair (5 %) verkannt. Zu beanstanden sei auch die Feststellung des Gerichts, dass „die Mittel, die dieser Mitgliedstaat bereitstellen kann, nicht unerschöpflich sind und daher eine Rangfolge eingehalten werden muss“.
- 24 Fünftens habe das Gericht in Rn. 53 des angefochtenen Urteils die Prüfung eines alternativen Beihilfeszenarios zu Unrecht mit der Begründung abgelehnt, dass die Kommission nicht dazu aufgefordert werden könne, „denkbare alternative Regelungen“ zu prüfen. Das Gericht habe sich insoweit fälschlicherweise auf sein Urteil vom 6. Mai 2019, Scor/Kommission (T-135/17, EU:T:2019:287), gestützt, aus dem lediglich hervorgehe, dass die Kommission nicht verpflichtet gewesen sei, in ihrer Begründung alle alternativen Maßnahmen zu prüfen.

- 25 Ferner werde die vom Gericht in Rn. 54 des angefochtenen Urteils angeführte Begründung, wonach die hypothetische Alternativmaßnahme, nämlich die in Rede stehende Beihilferegulung auf nicht in Schweden niedergelassene Unternehmen zu erstrecken, es nicht ermöglicht hätte, das Ziel der „Anbindung“ in gleicher Weise zu erreichen, durch einen Verweis auf die Rn. 40 bis 44 dieses Urteils auf die unzutreffende rechtliche Annahme gestützt, dass nach der Verordnung Nr. 1008/2008 Luftfahrtunternehmen, die eine von einem anderen Mitgliedstaat erteilte Betriebsgenehmigung besäßen, ihre Verbindungen von und nach Schweden leichter aussetzen könnten.
- 26 Nach Ansicht der Kommission, der Französischen Republik und des Königreichs Schweden ist der erste Rechtsmittelgrund als unbegründet zurückzuweisen.

*Würdigung durch den Gerichtshof*

- 27 Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs die Einstufung einer nationalen Maßnahme als „staatliche Beihilfe“ im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV verlangt, dass alle nachfolgend genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Erstens muss es sich um eine staatliche Maßnahme oder eine Maßnahme unter Inanspruchnahme staatlicher Mittel handeln. Zweitens muss die Maßnahme geeignet sein, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen. Drittens muss dem Begünstigten durch sie ein selektiver Vorteil gewährt werden. Viertens muss sie den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen (Urteil vom 28. Juni 2018, Deutschland/Kommission, C-208/16 P, EU:C:2018:506, Rn. 79 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 28 Es sind also Maßnahmen mit solchen Merkmalen und Wirkungen, für die Art. 107 Abs. 1 AEUV insofern, als sie geeignet sind, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, den Grundsatz aufstellt, dass staatliche Beihilfen mit dem Binnenmarkt unvereinbar sind.
- 29 Insbesondere setzt das aus Art. 107 Abs. 1 AEUV folgende Erfordernis der Selektivität voraus, dass die Kommission nachweist, dass der wirtschaftliche Vorteil in einem weiten Sinne, der sich unmittelbar oder mittelbar aus einer bestimmten Maßnahme ergibt, spezifisch einem oder mehreren Unternehmen zugutekommt. Hierfür muss sie insbesondere dartun, dass die betreffende Maßnahme zwischen Unternehmen differenziert, die sich im Hinblick auf das mit ihr verfolgte Ziel in einer vergleichbaren Lage befinden. Die Gewährung des Vorteils muss also selektiv erfolgen und geeignet sein, bestimmte Unternehmen in eine günstigere Lage zu versetzen als andere (Urteil vom 28. September 2023, Ryanair/Kommission, C-320/21 P, EU:C:2023:712, Rn. 103 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 30 Art. 107 Abs. 2 und 3 AEUV sieht jedoch bestimmte Ausnahmen von dem in Rn. 28 des vorliegenden Urteils genannten Grundsatz der Unvereinbarkeit staatlicher Beihilfen mit dem Binnenmarkt vor, wie etwa die in Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV genannte Ausnahme für Beihilfen „zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats“. Staatliche Beihilfen, die für die Ziele und unter den Voraussetzungen dieser Ausnahmebestimmungen gewährt werden, sind daher ungeachtet der Tatsache, dass sie die in Rn. 27 des vorliegenden Urteils genannten Merkmale aufweisen und die dort genannten Wirkungen entfalten, mit dem Binnenmarkt vereinbar oder können für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden.

- 31 Daraus folgt, dass staatliche Beihilfen, die im Einklang mit diesen Erfordernissen, d. h. zu einem dort anerkannten Ziel und in den Grenzen dessen gewährt werden, was zur Erreichung dieses Ziels erforderlich und verhältnismäßig ist, nicht allein aufgrund der in Rn. 27 des vorliegenden Urteils genannten Merkmale oder Wirkungen oder allein aufgrund der Wirkungen, die jeder staatlichen Beihilfe immanent sind, d. h. insbesondere aus Gründen, die damit zusammenhängen, dass die Beihilfe selektiv ist oder den Wettbewerb verfälschen würde, als mit dem Binnenmarkt unvereinbar angesehen werden können, soll diesen Ausnahmeregelungen nicht jegliche praktische Wirksamkeit genommen werden (Urteil vom 28. September 2023, Ryanair/Kommission, C-320/21 P, EU:C:2023:712, Rn. 107 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 32 Eine Beihilfe kann daher nicht aus Gründen, die allein damit zusammenhängen, dass die Beihilfe selektiv ist oder den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht, als mit dem Binnenmarkt unvereinbar angesehen werden (Urteil vom 28. September 2023, Ryanair/Kommission, C-320/21 P, EU:C:2023:712, Rn. 108).
- 33 Zum ersten Teil des ersten Rechtsmittelgrundes, mit dem Ryanair geltend macht, das Gericht habe einen Rechtsfehler begangen, indem es in Rn. 31 des angefochtenen Urteils nicht das in Art. 18 AEUV verankerte Verbot der Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit angewandt, sondern die in Rede stehende Maßnahme anhand von Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV geprüft habe, ist darauf hinzuweisen, dass nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs das in Art. 108 AEUV vorgesehene Verfahren niemals zu einem Ergebnis führen darf, das zu den besonderen Bestimmungen des AEU-Vertrags im Widerspruch stünde. Somit kann eine Beihilfe, die als solche oder wegen bestimmter Modalitäten gegen Bestimmungen oder allgemeine Grundsätze des Unionsrechts verstößt, nicht für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden (Urteile vom 31. Januar 2023, Kommission/Braesch u. a., C-284/21 P, EU:C:2023:58, Rn. 96, sowie vom 28. September 2023, Ryanair/Kommission, C-320/21 P, EU:C:2023:712, Rn. 109).
- 34 Was speziell Art. 18 AEUV betrifft, so soll dieser jedoch nach ständiger Rechtsprechung eigenständig nur bei unionsrechtlich geregelten Fallgestaltungen zur Anwendung kommen, für die der AEU-Vertrag keine besonderen Diskriminierungsverbote vorsieht (Urteile vom 18. Juli 2017, Erzberger, C-566/15, EU:C:2017:562, Rn. 25, und vom 28. September 2023, Ryanair/Kommission, C-320/21 P, EU:C:2023:712, Rn. 110).
- 35 Da Art. 107 Abs. 2 und 3 AEUV, wie in Rn. 30 des vorliegenden Urteils ausgeführt worden ist, Ausnahmen von dem in Abs. 1 dieses Artikels genannten Grundsatz der Unvereinbarkeit staatlicher Beihilfen mit dem Binnenmarkt vorsieht und damit insbesondere eine Ungleichbehandlung von Unternehmen zulässt, sofern die Voraussetzungen dieser Ausnahmen erfüllt werden, sind diese als „besondere Bestimmungen“ der Verträge im Sinne von Art. 18 Abs. 1 AEUV anzusehen (Urteil vom 28. September 2023, Ryanair/Kommission, C-320/21 P, EU:C:2023:712, Rn. 111).
- 36 Folglich hat das Gericht keinen Rechtsfehler begangen, als es in Rn. 31 des angefochtenen Urteils festgestellt hat, dass Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV eine solche besondere Bestimmung darstelle und dass nur zu prüfen sei, ob die durch die in Rede stehende Maßnahme eingeführte Ungleichbehandlung nach dieser Bestimmung zulässig sei.
- 37 Daraus folgt, dass die Ungleichbehandlung, die sich aus der in Rede stehenden Beihilferegelung ergibt, entgegen dem Vorbringen von Ryanair auch nicht aus den in Art. 52 AEUV genannten Gründen gerechtfertigt sein muss.

- 38 Demnach ist der erste Teil des ersten Rechtsmittelgrundes als unbegründet zurückzuweisen.
- 39 Mit dem zweiten Teil dieses Rechtsmittelgrundes macht Ryanair im Wesentlichen geltend, das Gericht habe in den Rn. 32 und 33 des angefochtenen Urteils das Ziel der in Rede stehenden Beihilferegelung, wie es sich aus dem streitigen Beschluss ergebe, falsch bestimmt und zu Unrecht angenommen, dass dieses Ziel darin bestehe, die „Anbindung“ Schwedens zu erhalten.
- 40 Insoweit hat das Gericht in Rn. 32 des angefochtenen Urteils festgestellt, dass das Ziel der in Rede stehenden Beihilferegelung im Einklang mit Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV darin bestehe, die durch die Covid-19-Pandemie verursachte beträchtliche Störung im Wirtschaftsleben Schwedens zu beheben, indem die „Anbindung“ Schwedens sichergestellt werde.
- 41 Diese Beschreibung des mit dieser Regelung verfolgten Ziels steht im Einklang mit der Beschreibung im streitigen Beschluss, insbesondere in den im angefochtenen Urteil angeführten Erwägungsgründen 8 und 43, in denen die Kommission zum einen das Ziel genannt hat, die „Anbindung“ des schwedischen Hoheitsgebiets sicherzustellen, und zum anderen die Relevanz dieses Ziels für die Anwendung von Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV geprüft hat. Dagegen geht entgegen dem Vorbringen von Ryanair aus diesem Beschluss nicht hervor, dass der Besitz einer schwedischen Genehmigung ein eigenes Ziel der in Rede stehenden Beihilferegelung darstellte, sondern vielmehr, dass der Besitz einer solchen Genehmigung, wie das Gericht in Rn. 32 des angefochtenen Urteils im Wesentlichen festgestellt hat, ein Förderkriterium dieser Regelung war.
- 42 Soweit Ryanair mit diesem zweiten Teil des Rechtsmittelgrundes dem Gericht außerdem vorwirft, den ihm unterbreiteten Sachverhalt verfälscht zu haben, ist darauf hinzuweisen, dass sich nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs aus Art. 256 Abs. 1 Unterabs. 2 AEUV und Art. 58 Abs. 1 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union ergibt, dass allein das Gericht zum einen für die Feststellung der Tatsachen – sofern sich nicht aus den Prozessakten ergibt, dass seine Feststellungen tatsächlich falsch sind – und zum anderen für ihre Würdigung zuständig ist (Urteil vom 25. Juni 2020, SATCEN/KF, C-14/19 P, EU:C:2020:492, Rn. 103 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 43 Die Würdigung der Tatsachen ist, sofern die dem Gericht vorgelegten Beweise nicht verfälscht wurden, folglich keine Rechtsfrage, die als solche der Kontrolle des Gerichtshofs unterliegt (Urteil vom 25. Juni 2020, SATCEN/KF, C-14/19 P, EU:C:2020:492, Rn. 104 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 44 Behauptet ein Rechtsmittelführer eine Verfälschung von Beweisen durch das Gericht, muss er nach Art. 256 AEUV, Art. 58 Abs. 1 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union und Art. 168 Abs. 1 Buchst. d der Verfahrensordnung des Gerichtshofs genau angeben, welche Beweise das Gericht verfälscht haben soll, und die Beurteilungsfehler darlegen, die das Gericht seines Erachtens zu dieser Verfälschung veranlasst haben. Ferner muss sich nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs eine solche Verfälschung in offensichtlicher Weise aus den Akten ergeben, ohne dass es einer neuen Tatsachen- und Beweiswürdigung bedarf (Urteil vom 25. Juni 2020, SATCEN/KF, C-14/19 P, EU:C:2020:492, Rn. 105 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 45 Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass Ryanair zur Stützung dieses Teils des Rechtsmittelgrundes nicht angibt, welche Beweise das Gericht bei der Bestimmung des Ziels der in Rede stehenden Beihilferegelung verfälscht haben soll, und erst recht nicht dartut, inwiefern diese Beweise verfälscht worden sein sollen.

- 46 Unter diesen Umständen ist der zweite Teil des ersten Rechtsmittelgrundes als unbegründet zurückzuweisen.
- 47 Mit dem dritten Teil dieses Rechtsmittelgrundes macht Ryanair geltend, das Gericht habe einen Rechtsfehler begangen und die Tatsachen verfälscht, als es in den Rn. 38 bis 44 des angefochtenen Urteils entschieden habe, dass die in Rede stehende Beihilferegelung geeignet sei, ihr Ziel zu erreichen, da sie nur Luftfahrtunternehmen zugutekomme, die eine schwedische Genehmigung besäßen, mit Ausnahme von Luftfahrtunternehmen, die Gelegenheitspassagierflugverkehr betrieben.
- 48 Insoweit macht Ryanair mit einer ersten Rüge im Wesentlichen geltend, das Gericht habe, indem es u. a. in Rn. 40 des angefochtenen Urteils festgestellt habe, dass das Kriterium des Besitzes einer von dem die Beihilfe gewährenden Mitgliedstaat erteilten Genehmigung es erlaube, die Art und Weise, in der die Beihilfe von den Begünstigten verwendet werde, zu kontrollieren, eine Rechtfertigung angeführt, die im streitigen Beschluss nicht enthalten sei, so dass es die Gründe, auf die die Kommission diesen Beschluss gestützt habe, durch seine eigene Begründung ersetzt habe.
- 49 Aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs ergibt sich zwar, dass der Gerichtshof und das Gericht im Rahmen der Rechtmäßigkeitskontrolle nach Art. 263 AEUV keinesfalls die vom Urheber der angefochtenen Handlung gegebene Begründung durch ihre eigene ersetzen dürfen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 6. Oktober 2021, *World Duty Free Group und Spanien/Kommission*, C-51/19 P und C-64/19 P, EU:C:2021:793, Rn. 70 und die dort angeführte Rechtsprechung). Jedoch ist festzustellen, dass die Kommission im 43. Erwägungsgrund des streitigen Beschlusses darauf verweist, dass die Luftfahrtunternehmen, die eine schwedische Genehmigung besäßen, ihren Hauptgeschäftssitz in Schweden hätten und dort einer regelmäßigen Überwachung ihrer Finanzlage unterlägen. Somit hat sich das Gericht in Rn. 40 des angefochtenen Urteils darauf beschränkt, auf das in Rn. 38 dieses Urteils wiedergegebene Vorbringen der Rechtsmittelführerin einzugehen, die Begründung des streitigen Beschlusses zu erläutern und insbesondere den dortigen Ausführungen bestimmte Hinweise zu entnehmen, ohne jedoch die Begründung dieses Beschlusses zu ersetzen.
- 50 Zur zweiten Rüge im Rahmen des dritten Teils des ersten Rechtsmittelgrundes ist festzustellen, dass das Gericht, gestützt auf die Ausführungen in den Rn. 40 bis 42 des angefochtenen Urteils, in Rn. 43 dieses Urteils befunden hat, dass das Königreich Schweden, indem es die Inanspruchnahme der in Rede stehenden Beihilferegelung auf Luftfahrtunternehmen beschränkt habe, die eine schwedische Genehmigung besäßen und daher ihren Hauptgeschäftssitz in Schweden hätten, berechtigterweise habe sicherstellen wollen, dass zwischen ihm und den durch seine Garantie begünstigten Luftfahrtunternehmen eine dauerhafte Verbindung bestehe. In Rn. 44 des Urteils hat das Gericht weiter ausgeführt, dass das Förderkriterium des Besitzes einer solchen Genehmigung daher geeignet sei, das Ziel der Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben dieses Mitgliedstaats zu erreichen.
- 51 Insoweit hat sich das Gericht erstens in den Rn. 43 und 44 des angefochtenen Urteils nur auf die Verordnung Nr. 1008/2008 gestützt, um die Spezifität und Stabilität der Verbindung zwischen den Luftfahrtunternehmen, die über eine Betriebsgenehmigung verfügen, und dem Mitgliedstaat, der diese Genehmigung erteilt hat, unter Berücksichtigung dieser Verordnung – die ihre Beziehungen und insbesondere die von den Behörden dieses Mitgliedstaats über diese Luftfahrtunternehmen ausgeübten Finanzkontrollen regelt – festzustellen. Der Umstand, dass sich diese Kontrollen nicht speziell auf die Verwendung der den Luftfahrtunternehmen mit

schwedischer Genehmigung gewährten Beihilfen beziehen oder dass eine Kontrolle der Verwendung dieser Beihilfen auch bei Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden könnte, die keine schwedische Genehmigung besitzen, wie Ryanair geltend macht, ist als solcher für die Beurteilung der fraglichen Verbindung zum Zweck der Feststellung, ob die Förderkriterien geeignet sind, das mit der in Rede stehenden Beihilferegulation verfolgte Ziel zu erreichen, unerheblich.

- 52 Soweit Ryanair zweitens eine Verfälschung der Tatsachen in Bezug auf die in Rn. 50 des vorliegenden Urteils angeführten Erwägungen geltend macht, genügt die Feststellung, dass sie nichts vorgetragen hat, was belegen könnte, dass das Gericht eine solche Verfälschung begangen hat, wie es die in Rn. 44 des vorliegenden Urteils angeführte Rechtsprechung verlangt.
- 53 Demnach ist der dritte Teil des ersten Rechtsmittelgrundes als unbegründet zurückzuweisen.
- 54 Mit dem vierten Teil dieses Rechtsmittelgrundes macht Ryanair im Wesentlichen einen Rechtsfehler und eine Verfälschung der Tatsachen geltend, soweit das Gericht in den Rn. 45 bis 54 des angefochtenen Urteils festgestellt habe, dass die in Rede stehende Beihilferegulation verhältnismäßig sei.
- 55 Soweit die Rechtsmittelführerin mit der ersten, der zweiten und der vierten Rüge dieses Teils bestimmte Ausführungen des Gerichts insbesondere in den Rn. 45 und 46 sowie 50 und 51 des angefochtenen Urteils beanstandet, die in den Rn. 20 und 21 des vorliegenden Urteils wiedergegeben werden, ist zum einen festzustellen, dass die Rechtsmittelführerin damit in Wirklichkeit darauf abzielt, die freie Würdigung der Tatsachen und Beweise in Frage zu stellen, die das Gericht vorgenommen hat, um insbesondere in Rn. 55 des angefochtenen Urteils zu entscheiden, dass die Kommission hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit der in Rede stehenden Beihilferegulation keinen Beurteilungsfehler begangen habe.
- 56 Zum anderen hat die Rechtsmittelführerin zwar im Rahmen der zweiten Rüge eine Tatsachenverfälschung geltend gemacht, die das Gericht in Rn. 45 des angefochtenen Urteils begangen haben soll, da seine Feststellung, dass die für die in Rede stehende Beihilferegulation in Betracht kommenden Luftfahrtunternehmen „insgesamt einen wesentlichen Beitrag zur regelmäßigen Bedienung Schwedens leisten“, nicht aus den Daten hervorgehe, die das Gericht selbst herangezogen habe. Jedoch ist festzustellen, dass bei Betrachtung dieser Daten keine offensichtlich fehlerhafte Beurteilung ersichtlich ist, die eine Verfälschung der Tatsachen darstellen würde.
- 57 In Anbetracht des hohen Anteils am inländischen Personenverkehr (98 %) und am inländischen Frachtverkehr (84 %), den die Luftfahrtunternehmen mit schwedischer Genehmigung haben – wobei diese Daten für die Erreichung des mit der in Rede stehenden Beihilferegulation verfolgten Ziels von entscheidender Bedeutung sind, was die Rechtsmittelführerin für sich genommen nicht bestreitet –, sowie angesichts des erheblichen Anteils dieser Unternehmen sowohl am unionsinternen (49 %) als auch am unionsexternen Fluggastverkehr (35 %) konnte das Gericht nämlich, ohne diese tatsächlichen Umstände zu verfälschen, feststellen, dass die förderfähigen Luftfahrtunternehmen insgesamt einen wesentlichen Beitrag zur regelmäßigen Bedienung Schwedens sowohl in Bezug auf Fracht als auch hinsichtlich der Beförderung von Fluggästen leisten, was dem Ziel entspricht, die „Anbindung“ Schwedens zu gewährleisten, unabhängig davon, ob es sich um Flugverbindungen in Schweden, von Schweden oder nach Schweden handelt.

- 58 Folglich sind die erste, die zweite und die vierte Rüge des vierten Teils des ersten Rechtsmittelgrundes als unzulässig, jedenfalls aber als unbegründet zurückzuweisen.
- 59 Zur fünften Rüge dieses Teils des ersten Rechtsmittelgrundes, die gegen Rn. 53 des angefochtenen Urteils gerichtet ist, ist festzustellen, dass das Gericht in dieser Rn. 53 nur der Vollständigkeit halber ausgeführt hat, dass sich die Kommission nicht zu allen Alternativen zur in Rede stehenden Beihilferegulierung äußern müssen. Wie der Generalanwalt in den Nrn. 65 und 66 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, hat das Gericht nämlich in Rn. 54 des angefochtenen Urteils entschieden, dass die von der Rechtsmittelführerin vorgeschlagenen alternativen Maßnahmen es jedenfalls nicht ermöglicht hätten, das mit dieser Regelung verfolgte Ziel zu erreichen. Das Gericht hat sich dabei auf die Rn. 40 bis 44 des angefochtenen Urteils gestützt, die, wie sich aus den Rn. 48 bis 53 des vorliegenden Urteils ergibt, keinen Rechtsfehler aufweisen.
- 60 Diese Rüge ist somit als ins Leere gehend zurückzuweisen.
- 61 Nach alledem ist der vierte Teil des ersten Rechtsmittelgrundes und folglich dieser Rechtsmittelgrund insgesamt zurückzuweisen, vorbehaltlich der Prüfung der in Rn. 22 des vorliegenden Urteils wiedergegebenen dritten Rüge des vierten Teils dieses Rechtsmittelgrundes, die sich mit dem Vorbringen im Rahmen des dritten Rechtsmittelgrundes überschneidet und in den Rn. 84 bis 90 des vorliegenden Urteils zusammen mit diesem Rechtsmittelgrund geprüft wird.

### ***Zum zweiten Rechtsmittelgrund***

#### *Vorbringen der Parteien*

- 62 Mit ihrem zweiten Rechtsmittelgrund trägt Ryanair vor, das Gericht habe in den Rn. 62 bis 64 des angefochtenen Urteils einen Rechtsfehler begangen und den Sachverhalt offensichtlich verfälscht, als es den dritten Teil ihres ersten Klagegrundes zurückgewiesen habe, mit dem sie einen Verstoß gegen den Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs gerügt habe.
- 63 Mit dem ersten Teil dieses Rechtsmittelgrundes macht Ryanair geltend, dass sie entgegen den Ausführungen in Rn. 63 des angefochtenen Urteils vor dem Gericht einen Verstoß gegen die Verordnung Nr. 1008/2008 gerügt habe, indem sie vorgetragen habe, dass gegen den Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs im Luftverkehrssektor verstoßen worden sei. Indem das Gericht ihr Vorbringen mit der irrigen Begründung zurückgewiesen habe, dass „die Klägerin keinen Verstoß gegen diese Verordnung rügt“, habe es ihre Schriftsätze offensichtlich verfälscht und sein Urteil nicht rechtlich hinreichend begründet.
- 64 Mit dem zweiten Teil dieses Rechtsmittelgrundes macht Ryanair geltend, das Gericht habe in Rn. 64 des angefochtenen Urteils widersprüchlich und fehlerhaft entschieden, dass sie nicht dargetan habe, inwiefern ihr Ausschluss von der in Rede stehenden Beihilferegulierung geeignet sei, sie von der Erbringung von Dienstleistungen von und nach Schweden abzuhalten. Die Tatsache, dass Luftfahrtunternehmen von einem Vorteil ausgeschlossen seien, der den – von Ryanair so bezeichneten – „schwedischen Luftfahrtunternehmen“ vorbehalten sei, genüge nämlich für den Nachweis, dass der freie Dienstleistungsverkehr behindert werde, ohne dass weitere Belege erforderlich wären. Im Übrigen sei der Umstand, dass die Rechtsmittelführerin ihre Tätigkeit auf dem schwedischen Markt schrittweise reduziert habe, für die Feststellung, ob die fragliche Regelung den freien Dienstleistungsverkehr beschränke, unerheblich.

- 65 Das Gericht habe daher die Beweise verfälscht, indem es versäumt habe, die wichtigen Angaben zu prüfen, die die Rechtsmittelführerin in Bezug auf die beschränkende Wirkung der in Rede stehenden Beihilferegulung auf den freien Dienstleistungsverkehr vorgelegt habe, und indem es irrelevante Erwägungen zu den vergangenen Entwicklungen ihres Marktanteils angestellt habe.
- 66 Mit dem dritten Teil des zweiten Rechtsmittelgrundes macht Ryanair geltend, sie habe im Rahmen ihrer Klage entgegen dem, was das Gericht in Rn. 64 des angefochtenen Urteils ausgeführt habe, rechtlich hinreichend nachgewiesen, dass die beschränkenden Wirkungen der in Rede stehenden Beihilferegulung auf den freien Dienstleistungsverkehr nicht gerechtfertigt seien.
- 67 Das Gericht habe diese Beschränkung nicht ordnungsgemäß anhand der relevanten Kriterien der Geeignetheit und der Verhältnismäßigkeit geprüft. Die Rechtsmittelführerin habe überdies zahlreiche Beweise dafür vorgelegt, dass die in Rede stehende Beihilferegulung beschränkende Auswirkungen auf den freien Dienstleistungsverkehr habe, die im Hinblick auf das Ziel dieser Regelung, nämlich die Gewährleistung der „Anbindung“ Schwedens, unnötig, ungeeignet und unverhältnismäßig seien. Zudem habe sie in diesem Zusammenhang ein auf den Marktanteilen beruhendes alternatives Kriterium für die Beihilfefähigkeit erwähnt, das für den freien Dienstleistungsverkehr weniger schädlich gewesen wäre. Sie habe dieses Kriterium im Übrigen in Schreiben, die sie vor dem Erlass des streitigen Beschlusses an den schwedischen Ministerpräsidenten und an das für Wettbewerb zuständige Mitglied der Europäischen Kommission gerichtet und ihrer Klageschrift beigefügt habe, ausdrücklich erwähnt.
- 68 Das Gericht habe rechtsfehlerhaft festgestellt, dass es nicht erforderlich sei, diese alternative Maßnahme im Rahmen der Beurteilung der Geeignetheit und Verhältnismäßigkeit der in Rede stehenden Beschränkung des freien Dienstleistungsverkehrs zu prüfen.
- 69 Nach Ansicht der Kommission, der Französischen Republik und des Königreichs Schweden ist der zweite Rechtsmittelgrund als unbegründet zurückzuweisen.

*Würdigung durch den Gerichtshof*

- 70 Mit dem zweiten und dem dritten Teil des zweiten Rechtsmittelgrundes, die zusammen und an erster Stelle zu prüfen sind, macht Ryanair im Wesentlichen geltend, das Gericht habe in Rn. 64 des angefochtenen Urteils Rechtsfehler begangen, indem es den Umstand, dass die in Rede stehende Beihilferegulung nur den – von ihr so bezeichneten – „schwedischen Luftfahrtunternehmen“, d. h. den Luftfahrtunternehmen mit schwedischer Genehmigung, zugutekomme, nur anhand der Kriterien von Art. 107 AEUV geprüft habe, anstatt zu prüfen, ob diese Maßnahme nach Maßgabe der in den Bestimmungen des AEU-Vertrags über den freien Dienstleistungsverkehr genannten Gründe gerechtfertigt sei. Ryanair habe dem Gericht tatsächliche und rechtliche Angaben unterbreitet, die einen Verstoß gegen diese Bestimmungen belegten.
- 71 Wie in Rn. 33 des vorliegenden Urteils ausgeführt worden ist, darf das in Art. 108 AEUV vorgesehene Verfahren niemals zu einem Ergebnis führen, das zu den besonderen Bestimmungen des Vertrags im Widerspruch stünde. Mithin kann eine Beihilfe, die als solche oder wegen bestimmter Modalitäten gegen Bestimmungen oder allgemeine Grundsätze des Unionsrechts verstößt, nicht für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden.

- 72 Zum einen stellt jedoch der etwaige Umstand, dass eine Beihilfemaßnahme beschränkende Auswirkungen auf den freien Dienstleistungsverkehr hat, noch keine nach dem Vertrag verbotene Beschränkung dar, da es sich dabei auch um eine der Natur einer staatlichen Beihilfe innewohnende Wirkung handeln kann, wie etwa ihren selektiven Charakter (Urteil vom 28. September 2023, Ryanair/Kommission, C-320/21 P, EU:C:2023:712, Rn. 132).
- 73 Zum anderen ergibt sich aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs, dass, wenn die Modalitäten einer Beihilfe derart untrennbar mit dem Zweck der Beihilfe verknüpft sind, dass sie nicht für sich allein beurteilt werden können, ihre Auswirkung auf die Vereinbarkeit oder Unvereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt insgesamt zwangsläufig nach dem in Art. 108 AEUV vorgesehenen Verfahren beurteilt werden muss (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 22. März 1977, Iannelli & Volpi, 74/76, EU:C:1977:51, Rn. 14, vom 31. Januar 2023, Kommission/Braesch u. a., C-284/21 P, EU:C:2023:58, Rn. 97, sowie vom 28. September 2023, Ryanair/Kommission, C-320/21 P, EU:C:2023:712, Rn. 133).
- 74 Wie sich aus den Rn. 40 und 41 des vorliegenden Urteils ergibt, war im vorliegenden Fall, auch wenn der Besitz einer schwedischen Genehmigung für sich genommen nicht das Ziel der in Rede stehenden Beihilferegelung, sondern ein Förderkriterium dieser Regelung darstellte, dieses Kriterium als solches gleichwohl untrennbar mit dem Zweck dieser Regelung verknüpft, der darin bestand, die durch die Covid-19-Pandemie verursachte beträchtliche Störung im Wirtschaftsleben Schwedens zu beheben, indem die „Anbindung“ Schwedens sichergestellt wurde. Folglich kann die Auswirkung dieses Förderkriteriums auf den Binnenmarkt nicht getrennt von der Frage geprüft werden, ob die Beihilfemaßnahme insgesamt mit dem Binnenmarkt vereinbar ist, was nach dem in Art. 108 AEUV vorgesehenen Verfahren zu untersuchen ist.
- 75 Aus den vorstehenden Gründen und der in Rn. 31 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung ergibt sich, dass dem Gericht in Rn. 64 des angefochtenen Urteils kein Rechtsfehler unterlaufen ist, als es im Wesentlichen entschied, dass Ryanair, um darzutun, dass die in Rede stehende Beihilferegelung aufgrund der Tatsache, dass sie nur Luftfahrtunternehmen mit schwedischer Genehmigung, nicht aber u. a. Ryanair zugutekomme, eine Beschränkung des freien Dienstleistungsverkehrs darstelle, im vorliegenden Fall hätte nachweisen müssen, dass diese Maßnahme beschränkende Wirkungen habe, die über diejenigen hinausgingen, die einer gemäß den Anforderungen von Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV gewährten staatlichen Beihilfe inhärent seien (vgl. entsprechend Urteil vom 28. September 2023, Ryanair/Kommission, C-320/21 P, EU:C:2023:712, Rn. 135).
- 76 Das Vorbringen von Ryanair zur Stützung des zweiten und des dritten Teils des zweiten Rechtsmittelgrundes zielt jedoch insgesamt darauf ab, die in Rede stehende Beihilferegelung insofern zu kritisieren, als nur Luftfahrtunternehmen mit schwedischer Genehmigung für diese Regelung in Betracht kamen, und die beschränkenden Wirkungen dieses Förderkriteriums auf den freien Dienstleistungsverkehr zu rügen, obwohl solche Wirkungen naturgemäß mit dem selektiven Charakter der Regelung einhergehen.
- 77 Darüber hinaus ist zu den Beweisen, die Ryanair dem Gericht vorgelegt haben will, festzustellen, dass Ryanair nichts vorgetragen hat, was belegen könnte, dass das Gericht diese Beweise verfälscht hat.
- 78 Folglich sind der zweite und der dritte Teil des zweiten Rechtsmittelgrundes als unbegründet zurückzuweisen.

- 79 Schließlich ist der erste Teil dieses Rechtsmittelgrundes als ins Leere gehend zurückzuweisen, da er gegen Rn. 63 des angefochtenen Urteils gerichtet ist, deren Gründe im Verhältnis zu den in Rn. 64 dieses Urteils dargelegten Gründen nicht tragend sind. Demnach ist der zweite Rechtsmittelgrund in vollem Umfang zurückzuweisen.

### ***Zum dritten Rechtsmittelgrund***

#### *Vorbringen der Parteien*

- 80 Mit ihrem dritten Rechtsmittelgrund macht Ryanair im Wesentlichen geltend, das Gericht habe einen Rechtsfehler begangen, indem es in den Rn. 68 und 69 des angefochtenen Urteils festgestellt habe, dass Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV die Kommission nicht verpflichte, bei der Prüfung der Vereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Binnenmarkt die positiven Auswirkungen dieser Beihilfe gegen ihre negativen Auswirkungen auf die Handelsbedingungen und die Aufrechterhaltung eines unverfälschten Wettbewerbs abzuwägen. Dieser Rechtsmittelgrund ist im Zusammenhang mit der in Rn. 22 des vorliegenden Urteils angeführten dritten Rüge des vierten Teils des ersten Rechtsmittelgrundes zu sehen, mit der die Rechtsmittelführerin dem Gericht vorwirft, die wettbewerbswidrige Wirkung der in Rede stehenden Beihilferegulierung nicht geprüft zu haben.
- 81 Mit dem ersten Teil des dritten Rechtsmittelgrundes macht sie geltend, das Gericht habe das Urteil vom 22. September 2020, Österreich/Kommission (C-594/18 P, EU:C:2020:742, Rn. 20 und 39), zu weit ausgelegt, als es entschieden habe, dass die Voraussetzung, dass die Beihilfe die Handelsbedingungen nicht übermäßig beeinträchtigt, für die in Art. 107 Abs. 3 Buchst. c AEUV genannten, nicht aber für die in Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV genannten Beihilfen gelte. Erstens beziehe sich Art. 107 Abs. 3 Buchst. c AEUV, der in diesem Urteil angewandt worden sei, nur auf die Auswirkungen der Beihilfe auf die Handelsbedingungen und nicht auf den Schutz des unverfälschten Wettbewerbs, der, wie das Gericht anerkannt habe, bei der Abwägung der positiven und der negativen Auswirkungen der Beihilfe ebenfalls zu berücksichtigen sei. Zweitens habe sich der Gerichtshof in dieser Rechtssache nicht eingehend mit Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV auseinandergesetzt. Drittens ergebe sich die Verpflichtung, die positiven Auswirkungen der Beihilfe und ihre negativen Auswirkungen auf die Handelsbedingungen und die Aufrechterhaltung eines unverfälschten Wettbewerbs gegeneinander abzuwägen, auch aus Grundsätzen, die allgemein für alle unter Art. 107 Abs. 3 AEUV fallenden Beihilfen gälten.
- 82 Mit dem zweiten Teil des dritten Rechtsmittelgrundes macht die Rechtsmittelführerin geltend, entgegen den Ausführungen des Gerichts in Rn. 68 des angefochtenen Urteils dürfe das Vorliegen einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats nicht zu der Annahme führen, dass die positiven Auswirkungen einer Beihilfe ihre negativen Auswirkungen überwögen, sondern müsse vielmehr Anlass dazu sein, diese Auswirkungen besonders sorgfältig abzuwägen, um zu ermitteln, ob die Beihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar sei.
- 83 Nach Ansicht der Kommission, der Französischen Republik und des Königreichs Schweden ist der dritte Rechtsmittelgrund als unbegründet zurückzuweisen.

*Würdigung durch den Gerichtshof*

- 84 Der Gerichtshof hat in Rn. 20 des Urteils vom 22. September 2020, Österreich/Kommission (C-594/18 P, EU:C:2020:742), die Unterschiede zwischen dem Wortlaut von Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV und dem von Art. 107 Abs. 3 Buchst. c AEUV hervorgehoben und insbesondere festgestellt, dass nur die erstgenannte Bestimmung die Voraussetzung enthält, dass die fragliche Beihilfe einem Ziel von gemeinsamem Interesse dient. Daraus hat der Gerichtshof geschlossen, dass nach Art. 107 Abs. 3 Buchst. c AEUV die Vereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Binnenmarkt nicht von einer solchen Voraussetzung abhängt.
- 85 Aus einem ähnlichen, auf dem Vergleich des Wortlauts der betreffenden Bestimmungen beruhenden Grund kann, wie das Gericht in Rn. 67 des angefochtenen Urteils im Wesentlichen festgestellt hat, angesichts dessen, dass in Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV nicht vom Nachweis des Fehlens einer Veränderung der Handelsbedingungen in einer dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Weise und damit nicht von der Notwendigkeit die Rede ist, die positiven und die negativen Auswirkungen der Beihilfe gegeneinander abzuwägen, diese Bestimmung im Unterschied zu Art. 107 Abs. 3 Buchst. c AEUV nicht dahin ausgelegt werden, dass die Kommission eine solche Abwägung vornehmen müsste, um die Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt zu beurteilen.
- 86 Wie die Französische Republik in ihrer Rechtsmittelbeantwortung zutreffend ausführt, erklärt sich diese unterschiedliche Prüfung der Vereinbarkeit der in Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV und der in Art. 107 Abs. 3 Buchst. c AEUV genannten Beihilfen mit dem Binnenmarkt durch die besondere Natur der in Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV genannten Beihilfen, mit denen Ziele verfolgt werden, die Ausnahmecharakter und besonderes Gewicht haben, nämlich entweder die Förderung wichtiger Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse oder die Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats. Bei Beihilfemaßnahmen, die einem dieser Ziele dienen, kann daher, sofern sie erforderlich und verhältnismäßig sind, davon ausgegangen werden, dass sie ein angemessenes Gleichgewicht zwischen ihren positiven und negativen Auswirkungen auf den Binnenmarkt wahren und folglich dem gemeinsamen Interesse der Union entsprechen.
- 87 Da Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV folglich die von den Verfassern des Vertrags vorgenommene Abwägung der Auswirkungen der von dieser Bestimmung erfassten staatlichen Beihilfen widerspiegelt, ist die Kommission nicht verpflichtet, eine erneute Abwägung dieser Auswirkungen vorzunehmen, wenn sie prüft, ob eine Beihilfe, deren Gewährung auf der Grundlage dieser Bestimmung beabsichtigt ist, mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.
- 88 Im Übrigen ist die in Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV vorgesehene Ausnahme von dem Grundsatz, dass staatliche Beihilfen mit dem Binnenmarkt unvereinbar sind, zwar eng auszulegen, doch dürfen die zur Umschreibung dieser Ausnahme verwendeten Begriffe nicht in einer Weise ausgelegt werden, die die Tragweite der Ausnahme über Gebühr einschränken oder ihr ihre Wirkung nehmen würde. Eine Ausnahme ist nämlich im Einklang mit den mit ihr verfolgten Zielen auszulegen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 11. September 2014, Fastweb, C-19/13, EU:C:2014:2194, Rn. 40).
- 89 Demnach liegt kein Rechtsfehler in der Feststellung des Gerichts, dass die Kommission nach Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV nicht verpflichtet gewesen sei, die positiven Auswirkungen der in Rede stehenden Beihilferegulierung gegen ihre negativen Auswirkungen auf die Handelsbedingungen und die Aufrechterhaltung eines unverfälschten Wettbewerbs abzuwägen.

90 Der dritte Rechtsmittelgrund ist folglich als unbegründet zurückzuweisen.

### ***Zum vierten Rechtsmittelgrund***

#### *Vorbringen der Parteien*

- 91 Mit ihrem vierten Rechtsmittelgrund macht Ryanair geltend, das Gericht habe einen Rechtsfehler begangen und den Sachverhalt offensichtlich verfälscht, als es in den Rn. 77 bis 81 des angefochtenen Urteils zu Unrecht entschieden habe, dass die Kommission die ihr nach Art. 296 Abs. 2 AEUV obliegende Begründungspflicht nicht verletzt habe.
- 92 Das Gericht habe anerkannt, dass der Kontext, in dem der streitige Beschluss ergangen sei, nämlich der Ausbruch der Covid-19-Pandemie und die damit möglicherweise verbundenen Schwierigkeiten bei der Abfassung der Beschlüsse der Kommission, es rechtfertigen könne, dass bestimmte entscheidende Gesichtspunkte in der Begründung dieses Beschlusses fehlten, obwohl sie für die Rechtsmittelführerin erforderlich gewesen seien, um die den Schlussfolgerungen der Kommission zugrunde liegenden Erwägungen nachzuvollziehen. Die vom Gericht vorgenommene Auslegung von Art. 296 Abs. 2 AEUV stehe im Widerspruch zur Rechtsprechung des Gerichtshofs und nehme der Begründungspflicht jede praktische Wirksamkeit.
- 93 Nach Ansicht der Kommission, der Französischen Republik und des Königreichs Schweden ist der vierte Rechtsmittelgrund als unbegründet zurückzuweisen.

#### *Würdigung durch den Gerichtshof*

- 94 Nach ständiger Rechtsprechung muss die durch Art. 296 Abs. 2 AEUV vorgeschriebene Begründung der Natur des betreffenden Rechtsakts angepasst sein und die Überlegungen des Organs, das den Rechtsakt erlassen hat, so klar und eindeutig zum Ausdruck bringen, dass die Betroffenen ihr die Gründe für die erlassene Maßnahme entnehmen können und das zuständige Gericht seine Kontrollaufgabe wahrnehmen kann. Das Begründungserfordernis ist nach den Umständen des Einzelfalls, insbesondere nach dem Inhalt des Rechtsakts, der Art der angeführten Gründe und nach dem Interesse zu beurteilen, das die Adressaten oder andere durch den Rechtsakt unmittelbar und individuell betroffene Personen an Erläuterungen haben können. In der Begründung brauchen nicht alle tatsächlich oder rechtlich einschlägigen Gesichtspunkte genannt zu werden, da die Frage, ob die Begründung eines Rechtsakts den Erfordernissen von Art. 296 Abs. 2 AEUV genügt, nicht nur anhand seines Wortlauts zu beurteilen ist, sondern auch anhand seines Kontexts sowie sämtlicher Rechtsvorschriften auf dem betreffenden Gebiet (Urteil vom 2. September 2021, Kommission/Tempus Energy und Tempus Energy Technology, C-57/19 P, EU:C:2021:663, Rn. 198 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 95 Handelt es sich, wie im vorliegenden Fall, speziell um einen nach Art. 108 Abs. 3 AEUV ergangenen Beschluss, gegen eine Beihilfemaßnahme keine Einwände zu erheben, so hat der Gerichtshof bereits entschieden, dass ein solcher, innerhalb kurzer Fristen zu fassender Beschluss lediglich die Gründe enthalten muss, aus denen die Kommission keine ernststen Schwierigkeiten bei der Beurteilung der Frage der Vereinbarkeit der betreffenden Beihilfe mit dem Binnenmarkt sieht, und dass selbst eine kurze Begründung dieses Beschlusses als

- ausreichend im Hinblick auf das Begründungserfordernis von Art. 296 Abs. 2 AEUV anzusehen ist, sofern sie gleichwohl klar und eindeutig die Gründe zum Ausdruck bringt, aus denen die Kommission zu der Auffassung gelangt ist, dass keine derartigen Schwierigkeiten vorlägen, da die Frage der Stichhaltigkeit dieser Begründung mit diesem Erfordernis nichts zu tun hat (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 2. September 2021, Kommission/Tempus Energy und Tempus Energy Technology, C-57/19 P, EU:C:2021:663, Rn. 199 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 96 Anhand dieser Erfordernisse ist zu prüfen, ob das Gericht einen Rechtsfehler begangen hat, indem es die Auffassung vertreten hat, dass der streitige Beschluss rechtlich hinreichend begründet sei.
- 97 Soweit Ryanair dem Gericht im Wesentlichen vorwirft, die mit der Begründungspflicht verbundenen Anforderungen im Hinblick auf den Kontext der Covid-19-Pandemie, in dem der streitige Beschluss erlassen worden war, gelockert zu haben, so ist festzustellen, dass das Gericht dadurch, dass es in Rn. 77 des angefochtenen Urteils auf den Kontext Bezug genommen hat, in dem der streitige Beschluss ergangen war – nämlich den einer Pandemie und der äußersten Dringlichkeit, mit der die Kommission den Befristeten Rahmen angenommen, die ihr von den Mitgliedstaaten mitgeteilten Maßnahmen insbesondere in Anwendung dieses Rahmens geprüft und die Beschlüsse betreffend diese Maßnahmen, einschließlich des streitigen Beschlusses, erlassen hatte –, zu Recht, wie es die in den Rn. 94 und 95 des vorliegenden Urteils angeführte Rechtsprechung verlangt, relevante Gesichtspunkte berücksichtigt hat, um festzustellen, ob die Kommission beim Erlass dieses Beschlusses ihrer Begründungspflicht nachgekommen ist.
- 98 Soweit Ryanair ferner spezifische Gesichtspunkte anführt, zu denen sich die Kommission unter Verstoß gegen die ihr obliegende Begründungspflicht nicht geäußert oder die sie im streitigen Beschluss nicht gewürdigt habe, wie die Vereinbarkeit der in Rede stehenden Beihilferegelung mit dem Grundsatz der Gleichbehandlung und dem freien Dienstleistungsverkehr, ihre Auswirkung auf Handel und Wettbewerb sowie die Abwägung der positiven Auswirkungen der Beihilfe gegen ihre negativen Auswirkungen, so geht aus den Rn. 79 und 80 des angefochtenen Urteils hervor, dass das Gericht der Ansicht war, dass diese Gesichtspunkte entweder für die Zwecke dieses Beschlusses nicht relevant seien oder dass in diesem Beschluss rechtlich hinreichend darauf eingegangen worden sei, so dass die Erwägungen der Kommission insoweit nachvollzogen werden könnten.
- 99 Es ist nicht ersichtlich, dass das Gericht mit diesen Beurteilungen die Anforderungen an die Begründung eines nach Art. 108 Abs. 3 AEUV ergangenen Beschlusses der Kommission, keine Einwände zu erheben, wie sie sich aus der in den Rn. 94 und 95 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung ergeben, verkannt hätte, da es diese Begründung Ryanair im vorliegenden Fall ermöglicht hat, die Gründe für diesen Beschluss nachzuvollziehen, und es – wie aus dem angefochtenen Urteil deutlich wird – dem Unionsgericht ermöglicht hat, seine Kontrollaufgabe hinsichtlich des Beschlusses wahrzunehmen.
- 100 Da mit dem Vorbringen im Rahmen des vierten Rechtsmittelgrundes in Wirklichkeit dargetan werden soll, dass der streitige Beschluss auf der Grundlage einer unzureichenden oder rechtsfehlerhaften Beurteilung der Kommission erlassen worden sei, ist dieses Vorbringen, das sich auf die Begründetheit dieses Beschlusses und nicht auf das Begründungserfordernis als wesentliches Formerfordernis bezieht, im Hinblick auf die in Rn. 95 des vorliegenden Urteils angeführte Rechtsprechung zurückzuweisen.

- 101 Nach alledem hat das Gericht keinen Rechtsfehler begangen, als es in den Rn. 77 bis 81 des angefochtenen Urteils entschieden hat, dass der streitige Beschluss rechtlich hinreichend begründet sei.
- 102 Schließlich ist festzustellen, dass Ryanair nichts vorgetragen hat, was belegen könnte, dass das Gericht bei der Prüfung des vierten Klagegrundes tatsächliche Umstände im Sinne der in Rn. 44 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung verfälscht hat.
- 103 Folglich ist der vierte Rechtsmittelgrund als unbegründet zurückzuweisen.

### ***Zum fünften Rechtsmittelgrund***

#### *Vorbringen der Parteien*

- 104 Mit ihrem fünften Rechtsmittelgrund macht Ryanair geltend, das Gericht habe dadurch, dass es in den Rn. 82 und 83 des angefochtenen Urteils festgestellt habe, dass ihr dritter Klagegrund betreffend die Weigerung der Kommission, das förmliche Prüfverfahren nach Art. 108 Abs. 2 AEUV einzuleiten, durch die Zurückweisung der ersten beiden Klagegründe gegenstandslos geworden sei und im Verhältnis zu diesen Klagegründen keinen eigenständigen Inhalt habe, einen Rechtsfehler begangen und den Sachverhalt offensichtlich verfälscht.
- 105 Entgegen der Auffassung des Gerichts habe dieser dritte Klagegrund nämlich gegenüber den ersten beiden Klagegründen durchaus einen eigenständigen Inhalt gehabt. Die gerichtliche Kontrolle bezüglich des Vorliegens ernsthafter Schwierigkeiten, die zur Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens hätten führen müssen, unterscheide sich von der Kontrolle bezüglich eines Rechtsfehlers oder eines offensichtlichen Beurteilungsfehlers der Kommission bei der materiellen Prüfung der Beihilfemaßnahme. Das Vorliegen ernsthafter Schwierigkeiten könnte somit auch dann festgestellt werden, wenn entgegen dem, was die Rechtsmittelführerin mit ihren ersten beiden Klagegründen geltend gemacht habe, die Prüfung der in Rede stehenden Beihilferegulierung durch die Kommission frei von Beurteilungs- und Rechtsfehlern wäre.
- 106 Ebenso sei der dritte Klagegrund nicht gegenstandslos geworden, da der Nachweis eines offensichtlichen Beurteilungsfehlers seitens der Kommission etwas völlig anderes sei als der Nachweis ernsthafter Schwierigkeiten, die zur Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens hätten führen müssen. Außerdem habe Ryanair insoweit eigenständige Argumente vorgebracht, die u. a. belegten, dass die Kommission über keine Marktdaten zur „Anbindung“ des Luftverkehrs in Schweden verfügt habe, die für die Prüfung der Vereinbarkeit der in Rede stehenden Beihilferegulierung im Hinblick auf ihr behauptetes Ziel von entscheidender Bedeutung gewesen seien. Ryanair habe vor dem Gericht konkrete Lücken in den der Kommission zur Verfügung stehenden Informationen dargelegt und ernsthafte Schwierigkeiten aufgezeigt, die ihrem Klagegrund einen gegenüber den ersten beiden Klagegründen eigenständigen Inhalt verliehen hätten.
- 107 Nach Ansicht der Kommission, der Französischen Republik und des Königreichs Schweden ist der fünfte Rechtsmittelgrund als unbegründet zurückzuweisen.

*Würdigung durch den Gerichtshof*

- 108 Beantragt ein Kläger die Nichtigkeitsklärung eines Beschlusses der Kommission, gegen eine staatliche Beihilfe keine Einwände zu erheben, rügt er im Wesentlichen, dass dieser Beschluss ergangen sei, ohne dass die Kommission das förmliche Prüfverfahren nach Art. 108 Abs. 2 AEUV eröffnet habe, und dass diese dadurch seine Verfahrensrechte verletzt habe. Um mit seiner Nichtigkeitsklage durchzudringen, kann der Kläger jeden Klagegrund anführen, der geeignet ist, zu zeigen, dass die Beurteilung der Informationen und Angaben, über die die Kommission in der Phase der vorläufigen Prüfung der angemeldeten Maßnahme verfügte, Anlass zu Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit der fraglichen Maßnahme mit dem Binnenmarkt hätte geben müssen. Der Vortrag solcher Argumente kann aber weder den Gegenstand der Klage noch die Voraussetzungen ihrer Zulässigkeit ändern. Vielmehr liegt im Bestehen von Bedenken hinsichtlich dieser Vereinbarkeit gerade der Nachweis, der zu erbringen ist, um zu zeigen, dass die Kommission verpflichtet war, das förmliche Prüfverfahren nach Art. 108 Abs. 2 AEUV und Art. 6 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 [AEUV] (ABl. 2015, L 248, S. 9) zu eröffnen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 24. Mai 2011, Kommission/Kronoply und Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, Rn. 59 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 109 Somit obliegt es demjenigen, der die Nichtigkeitsklärung eines Beschlusses, keine Einwände zu erheben, beantragt, darzutun, dass Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt bestanden, so dass die Kommission verpflichtet war, das förmliche Prüfverfahren einzuleiten. Dieser Nachweis ist sowohl in den Umständen des Erlasses dieses Beschlusses als auch in seinem Inhalt anhand eines Bündels übereinstimmender Indizien zu suchen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 2. September 2021, Kommission/Tempus Energy und Tempus Energy Technology, C-57/19 P, EU:C:2021:663, Rn. 40 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 110 Insbesondere, wenn die Prüfung durch die Kommission im Vorprüfungsverfahren unzureichend oder unvollständig war, stellt dies einen Anhaltspunkt dafür dar, dass die Kommission mit ernsthaften Schwierigkeiten bei der Beurteilung der Vereinbarkeit der angemeldeten Maßnahme mit dem Binnenmarkt konfrontiert war, was sie zur Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens hätte veranlassen müssen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 2. September 2021, Kommission/Tempus Energy und Tempus Energy Technology, C-57/19 P, EU:C:2021:663, Rn. 41 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 111 Soweit die vom Gericht in Rn. 83 des angefochtenen Urteils getroffene Feststellung beanstandet wird, dass der dritte Klagegrund keinen eigenständigen Inhalt habe, so trifft es zu, dass, wie Ryanair in ihrer Rechtsmittelschrift geltend macht, wenn das Vorliegen ernsthafter Schwierigkeiten im Sinne der in Rn. 110 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung des Gerichtshofs nachgewiesen worden wäre, der streitige Beschluss allein deshalb für nichtig hätte erklärt werden können, auch wenn im Übrigen nicht erwiesen gewesen wäre, dass die von der Kommission in der Sache vorgenommenen Beurteilungen in rechtlicher oder tatsächlicher Hinsicht fehlerhaft waren (vgl. entsprechend Urteil vom 2. April 2009, Bouygues und Bouygues Télécom/Kommission, C-431/07 P, EU:C:2009:223, Rn. 66).
- 112 Ob solche Schwierigkeiten vorgelegen haben, kann u. a. anhand dieser Beurteilungen geprüft werden und lässt sich grundsätzlich durch Klagegründe oder Argumente nachweisen, die vom Kläger vorgebracht werden, um die Begründetheit des Beschlusses, keine Einwände zu erheben, in Frage zu stellen, selbst wenn die Prüfung dieser Klagegründe oder Argumente nicht zu dem Ergebnis führt, dass die von der Kommission in der Sache vorgenommenen Beurteilungen in

rechtlicher oder tatsächlicher Hinsicht fehlerhaft waren (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 2. April 2009, Bouygues und Bouygues Télécom/Kommission, C-431/07 P, EU:C:2009:223, Rn. 63 und 66 sowie die dort angeführte Rechtsprechung).

- 113 Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass mit dem dritten Klagegrund von Ryanair im Wesentlichen geltend gemacht wurde, dass die Prüfung, die die Kommission im Vorprüfungsverfahren vorgenommen habe, unvollständig und unzureichend gewesen sei und dass die Kommission die Vereinbarkeit der in Rede stehenden Beihilferegelung mit dem Binnenmarkt anders beurteilt hätte, wenn sie beschlossen hätte, ein förmliches Prüfverfahren einzuleiten. Aus der Klage geht aber auch hervor, dass die Rechtsmittelführerin zur Stützung dieses Klagegrundes im Wesentlichen entweder die im Rahmen der ersten beiden Klagegründe vorgebrachten Argumente bezüglich der Begründetheit des streitigen Beschlusses in komprimierter Form wiederholt oder direkt auf diese Argumente verwiesen hat.
- 114 Unter diesen Umständen konnte das Gericht in Rn. 83 des angefochtenen Urteils berechtigterweise davon ausgehen, dass der dritte Klagegrund gegenüber den ersten beiden Klagegründen „keinen eigenständigen Inhalt“ in dem Sinne habe, dass es, nachdem es die letztgenannten Klagegründe einschließlich des Vorbringens, die Prüfung durch die Kommission sei unvollständig und unzureichend, in der Sache geprüft habe, nicht verpflichtet sei, die Stichhaltigkeit des dritten Klagegrundes gesondert zu beurteilen. Dies gilt umso mehr, als Ryanair, wie das Gericht in dieser Rn. 83 ebenfalls zu Recht festgestellt hat, mit dem dritten Klagegrund nichts Spezifisches vorgebracht hatte, was hätte belegen können, dass die Kommission mit ernsthaften Schwierigkeiten konfrontiert war, als sie die Vereinbarkeit der in Rede stehenden Maßnahme mit dem Binnenmarkt prüfte.
- 115 Folglich hat das Gericht in Rn. 84 des angefochtenen Urteils rechtsfehlerfrei festgestellt, dass über die Begründetheit des dritten Klagegrundes nicht zu entscheiden sei. Insoweit braucht im Übrigen nicht geprüft zu werden, ob das Gericht in Rn. 82 des angefochtenen Urteils zu Recht entschieden hat, dass dieser Klagegrund subsidiären Charakter habe und gegenstandslos geworden sei.
- 116 Schließlich ist festzustellen, dass Ryanair nichts vorgetragen hat, was belegen könnte, dass das Gericht im Rahmen seiner Prüfung des dritten Klagegrundes Beweise im Sinne der in Rn. 44 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung verfälscht hat.
- 117 Nach alledem ist der fünfte Rechtsmittelgrund als unbegründet zurückzuweisen.
- 118 Da keiner der von der Rechtsmittelführerin geltend gemachten Gründe durchgreift, ist das Rechtsmittel insgesamt zurückzuweisen.

## **Kosten**

- 119 Nach Art. 184 Abs. 2 der Verfahrensordnung entscheidet der Gerichtshof über die Kosten, wenn das Rechtsmittel unbegründet ist.
- 120 Nach Art. 138 Abs. 1 der Verfahrensordnung, der gemäß ihrem Art. 184 Abs. 1 auf das Rechtsmittelverfahren Anwendung findet, ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Rechtsmittelführerin mit ihrem Vorbringen unterlegen ist, sind ihr gemäß dem Antrag der Kommission die durch das vorliegende Rechtsmittelverfahren entstandenen Kosten aufzuerlegen.

121 Nach Art. 184 Abs. 4 der Verfahrensordnung kann eine erstinstanzliche Streithilfepartei, die am schriftlichen oder mündlichen Verfahren vor dem Gerichtshof teilnimmt, zur Tragung der Kosten verurteilt werden. Der Gerichtshof kann ihr ihre eigenen Kosten auferlegen. Folglich tragen die Französische Republik und das Königreich Schweden, die dem Verfahren im ersten Rechtszug als Streithelfer beigetreten sind und am Verfahren vor dem Gerichtshof teilgenommen haben, ihre eigenen Kosten.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Vierte Kammer) für Recht erkannt und entschieden:

- 1. Das Rechtsmittel wird zurückgewiesen.**
- 2. Die Ryanair DAC trägt neben ihren eigenen Kosten die Kosten, die der Europäischen Kommission entstanden sind.**
- 3. Die Französische Republik und das Königreich Schweden tragen ihre eigenen Kosten.**

Unterschriften