



Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
GIOVANNI PITRUZZELLA
esitatud 26. jaanuaril 2023¹

Kohtuasi C-320/21 P

Ryanair DAC
versus

Euroopa Komisjon

Apellatsioonkaebus – Riigiabi – ELTL artikli 107 lõike 2 punkt b – Rootsi – COVID-19 –
Uuendatava krediidiiliiniga seotud avalik garantii – Euroopa Komisjoni otsus jätta
vastuväited esitamata

I. Sissejuhatus

1. 13. märtsil 2020, kaks päeva pärast seda, kui Maailma Terviseorganisatsioon (WHO) oli COVID-19 epideemia pandeemiaks kvalifitseerinud, võttis Euroopa Komisjon vastu teatise², millega ta soovis „Euroopa koordineeritud sammude“ kaudu viivitamatult reageerida tõsisele majandusšokile, mis tulenes Euroopa Liidule rahvatervisealasest hädaolukorrast. Komisjon kinnitas teatises, et ta kasutab pandeemia tagajärgede leevendamiseks kõiki tema käsutuses olevaid vahendeid ja eelkõige selleks, et võimaldada liikmesriikidel tegutseda otsustavalt ja koordineeritult, kasutades meie riigiabi raamistiku täielikku paindlikkust. Ta rõhutas ka, et peamised eelarvemeetmed koroonaviiruse tõkestamiseks pidid tulema liikmesriikide riigieelarvest ning riigiabi eeskirjad võimaldavad neil võtta kiireid ja tulemuslikke meetmeid ettevõtjate toetamiseks. 19. märtsil 2020 võttis komisjon vastu teatise, millega sätestati riigiabi ajutine raamistik majanduse toetamiseks praeguse COVID-19 puhangu kontekstis³. Sellise meetmega sätestas komisjon muu hulgas liikmesriikide võimaluse kasutada riigiabikeelu konkreetseid erandeid, mis on asutamislepingus kriisiolukordadeks kehtestatud, näiteks ELTL artikli 107 lõike 2 punktis b⁴ ja ELTL artikli 107 lõike 3 punktis b⁵. Mitu liikmesriiki võttis selles kontekstis individuaalse abi vormis või abikava raames kaitsemeetmeid selliste lennuettevõtjate suhtes, kes tegutsevad nende territooriumil. Lühidalt väljendudes tunnistas Euroopa Komisjon need meetmed, mis põhinesid sõltuvalt olukorrast kas ELTL artikli 107 lõike 2 punktil b või ELTL artikli 107 lõike 3 punktil b, siseturuga kokkusobivaks, algamata ELTL artikli 108 lõikes 2 ette

¹ Algkeel: itaalia.

² Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Ülemkogule, Euroopa Nõukogule, Euroopa Keskpankale, Euroopa Investeerimispankale ja eurorühmale „Euroopa kooordineeritud majanduslikud meetmed COVID-19 puhangule reageerimiseks“, COM(2020) 112 (final).

³ ELT 2020, C 91 I, lk 1.

⁴ ELTL artikli 107 lõike 2 punktis b on sätestatud, et „siseturuga sobib kokku [...] loodusõnnetuste ja erakorraliste sündmuste tekitatud kahju korvamiseks antav abi“.

⁵ ELTL artikli 107 lõike 3 punktis b on sätestatud, et „siseturuga kokkusobivaks võib pidada [...] abi üleeuroopalist huvi pakkuva tähtsa projekti elluviimiseks või mõne liikmesriigi majanduses tõsise häire kõrvaldamiseks“.

nähtud ametlikku uurimismenetlust. Ryanairi kontsern esitas suure osa nende otsuste peale Üldkohtule kaebuse. Üldkohus on hetkeseisuga lükanud tagasi kõik kaebused, välja arvatud kolm, mille ta rahuldab otsuse puuduliku põhjendamise tõttu, säilitades tühistatud otsuste õigusmõju.⁶ Hetkel on Euroopa Kohtu menetluses pooleli kaheksa Ryanairi kontserni esitatud apellatsioonkaebust.

2. Käesolevas ettepanekus käsitletava apellatsioonkaebusega palub Ryanair DAC (edaspidi „Ryanair“ või „apellant“) Euroopa Kohtul tühistada 14. aprilli 2021. aasta kohtuotsuse Ryanair vs. komisjon (SAS, Rootsi; COVID-19)⁷ (edaspidi „vaidlustatud kohtuotsus“), millega Üldkohus jättis rahuldamata kaebuse, mille ta esitas ELTL artikli 263 alusel ja millega ta palus tühistada komisjoni 24. aprilli 2020. aasta otsuse C(2020) 2784 final⁸ (edaspidi „vaidlustatud otsus“) Rootsi Kuningriigi poolt lennuettevõtjale SAS AB (edaspidi „SAS“) antud abi kohta.

II. Asjaolud, menetlus Üldkohtus, vaidlustatud kohtuotsus, menetlus Euroopa Kohtus ja poolte nõuded

3. Üldkohtu otsuse peale esitatud apellatsioonkaebuse aluseks olevaid asjaolusid on kirjeldatud vaidlustatud kohtuotsuse punktides 1–3 järgmiselt.

4. Komisjon lubas 11. aprillil 2020 ELTL artikli 107 lõike 3 punkti b alusel abimeetme teatud lennuettevõtjatele antavate laenugarantiide kava kujul (edaspidi „Rootsi abikava“), millest Rootsi Kuningriik teatas 3. aprillil 2020⁹. Rootsi Kuningriik teatas 21. aprillil 2020 Euroopa Komisjonile ELTL artikli 108 lõike 3 alusel abimeetmest, mis seisnes maksimaalselt 1,5 miljardi Rootsi krooni (SEK) (ligikaudu 137 miljonit eurot) suuruses uuendatava krediidiiniga seotud garantiis, mida SASile võimaldati põhjusel, et SASil oli raskusi saada krediidasutustelt laenu Rootsi abikava raames (edaspidi „vaidlusalune meede“). Meede, mille eesmärk on hüvitada osaliselt SASi kahju, mis tulenes tema lendude tühistamisest ja lennuplaani muutmisest pärast reisipiirangute kehtestamist COVID-19 pandeemia olukorras, tunnistati ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b alusel siseturuga kokkusobivaks.

5. Üldkohtu kantseleis 19. juunil 2020. aastal registreeritud hagiavaldusega esitas Ryanair vaidlustatud otsuse peale kaebuse. Prantsuse Vabariigile, Rootsi Kuningriigile ja SASile anti luba komisjoni seisukohtade toetuseks menetlusse astuda. Ryanair esitas oma hagi toetuseks viis väidet, millest esimene käsitleb asjaolu, et komisjon rikkus nõuet, mille kohaselt ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b alusel antud abi eesmärk ei või olla ainult ühe kannatanu kahju hüvitamine; teine käsitleb asjaolu, et meede ei põhine ELTL artikli 107 lõike 2 punktil b ja komisjon on väärtalt asunud seisukohale, et meede oli SASile COVID-19 pandeemia tekitatud kahju arvestades proportsionaalne; kolmas käsitleb asjaolu, et komisjon on rikkunud mitut õigusnormi, mis puudutavad lennutranspordi liberaliseerimist liidus; neljas käsitleb asjaolu, et komisjon on rikkunud tema menetlusõigusi, keeldudes tõsistest raskustest hoolimata ametlikku uurimismenetlust algatamast, ning viies käsitleb asjaolu, et komisjon on rikkunud ELTL

⁶ Tegemist on 19. mai 2021. aasta kohtuotsusega Ryanair vs. komisjon (KLM; Covid-19) (T-643/20, EU:T:2021:286); 19. mai 2021. aasta kohtuotsusega Ryanair vs. komisjon (TAP; Covid-19) (T-465/20, EU:T:2021:284) ja 9. juuni 2021. aasta kohtuotsusega Ryanair vs. komisjon (Condor; Covid-19) (T-665/20, EU:T:2021:344).

⁷ T-379/20, EU:T:2021:195.

⁸ Otsus SA.57061 (2020/N) riigiabi kohta – Rootsi – SASile COVID-19 pandeemia tekitatud kahju hüvitamine.

⁹ Otsus C(2020) 2366 final, mis puudutab riigiabi SA.56812 (2020/N) – Rootsi – COVID-19: kava lennuettevõtjatele antavate laenugarantiide kohta.

artikli 296 teist lõiku. Üldkohus lükkas vaidlustatud kohtuotsuses kõik Ryanairi esitatud väited ja hagi tervikuna tagasi, jättis Ryanairi kanda tema enda ja komisjoni kohtukulud ning otsustas, et Prantsuse Vabariik, Rootsi Kuningriik ja SAS kannavad oma kohtukulud ise.

6. Ryanair esitas Euroopa Kohtu kantseleisse 21. mail 2021 saabunud dokumendis käesoleva ettepaneku esemeks oleva apellatsioonkaebuse. 14. septembril 2022 peeti ühiselt kohtuasjaga C-321/21, Ryanair vs. komisjon¹⁰, milles käsitletakse abi, mille Taani andis SASile vaidlustatud meetmega sarnase meetmega, kohtuistung, mille käigus Ryanair, komisjon, SAS, Rootsi ja Prantsusmaa esitasid oma suulised seisukohad.

7. Ryanair palub Euroopa Kohtul esimese võimalusena vaidlustatud kohtuotsus tühistada, vaidlustatud otsus tühistada ja mõista kohtukulud välja komisjonilt, ning teise võimalusena vaidlustatud kohtuotsus tühistada, saata kohtuasi Üldkohtule uueks läbivaatamiseks, teha otsus esimese kohtuastme ja apellatsiooniaseme kohtukulude kohta hiljem. Komisjon palub Euroopa Kohtul apellatsioonkaebus rahuldamata jätta ja mõista kohtukulud välja apellandilt. SAS palub Euroopa Kohtul apellatsioonkaebus rahuldamata jätta ja mõista kohtukulud välja Ryanairilt. Rootsi ja Prantsusmaa paluvad Euroopa Kohtul apellatsioonkaebus rahuldamata jätta.

III. Apellatsioonkaebus

8. Ryanair esitab oma apellatsioonkaebuse põhjenduseks kuus väidet, millest esimene käsitleb õigusnormi rikkumist, mille Üldkohus pani toime, kui ta lükkas tagasi apellandi väite, mille kohaselt ei või ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b alusel antud abi eesmärk olla ainult ühe kannatanu kahju hüvitamine, teine õigusnormi rikkumist ning faktiliste asjaolude moonutamist ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b ja proportsionaalsuse põhimõtte kohaldamisel seoses SASile COVID-19 pandeemia tekitatud kahjuga, kolmas Üldkohtu poolt õigusnormi rikkumist, kui ta lükkas tagasi Ryanairi väite, et diskrimineerimiskeeldu on rikutud, neljas Üldkohtu poolt õigusnormi rikkumist ning faktiliste asjaolude moonutamist, kui ta lükkas tagasi Ryanairi väite, et rikutud on asutamisevabaduse ja teenuste osutamise vabaduse põhimõtteid, viies Üldkohtu poolt õigusnormi rikkumist ning faktiliste asjaolude moonutamist, mis puudutab ametliku uurimismenetluse algatamata jätmist, ning kuues Üldkohtu poolt õigusnormi rikkumist ning faktiliste asjaolude moonutamist, mis puudutab põhjendamiskohustuse rikkumist.

A. Apellatsioonkaebuse esimene väide

9. Apellatsioonkaebuse esimese väitega, mis on suunatud vaidlustatud kohtuotsuse punktide 22–27 vastu, heidab apellant Üldkohtule ette, et ta tõlgendas valesti ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b, kui ta leidis, et viidatud säte lubab liikmesriikidel võtta individuaalseid abimeetmeid.

10. Vaidlustatud kohtuotsuses lükkas Üldkohus Ryanairi esimese astme kohtus esitatud samasuguse väite tagasi kahe põhjenduse alusel. Esiteks rõhutas ta vaidlustatud kohtuotsuse punktides 22 ja 23, et liikmesriikidel ei ole ühtegi kohustust anda abi ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b tähenduses erakorralise sündmuse tekitatud kahju hüvitamiseks. Teiseks täpsustas ta vaidlustatud kohtuotsuse punktis 24, et abi võib olla ette nähtud ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b tähenduses erakorralise sündmuse tekitatud kahju hüvitamiseks vaatamata sellele, et sellega ei

¹⁰ Märgin, et kuigi käesoleva ettepaneku ese on ainult kohtuasi C-320/21 P, on Ryanairi esitatud väited kohtuasjas C-321/21 P sisuliselt samad.

hüvitata kogu kahju. Seetõttu järeldas ta kõnealuse kohtuotsuse punktis 25, et kuna liikmesriigid ei ole kohustatud hüvitama kogu kahju, mis on erakorralisest sündmusest tingitud, ei ole nad kohustatud andma abi ka kõikidele kahju kannatanutele.

11. Apellant väidab, et mitte kumbki kahest väitest, millel vaidlustatud kohtuotsus põhineb, ei vasta tema hagi esimeses väites esitatud etteheitele. Etteheide ei rajane küsimusel sellest, kas Rootsi oleks pidanud rohkem abi andma või kas ta pidi kogu pandeemia tekitatud kahju hüvitama, vaid pigem sellest, kas liikmesriik võib ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b alusel võtta kaitsemeetme ainult ühe ettevõtja suhtes, kes valitakse meelevaldselt, jättes välja kõik muud ettevõtjad, kes samal turul tegutsevad. Ryanair rõhutab, et ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b tõlgendamine nii, et sellega on lubatud ainult abikavad, mitte individuaalsed abimeetmed, ilmneb selle sätte tekstist ja mõttest. Kui asjaomane liikmesriik sekkuks ainult ühe ettevõtja kasuks, muudetakse selle sätte puhtalt hüvituslikku loogikat ja lubatakse taotleda sellele loogikale võõraid üldpoliitilisi eesmärke, mis nõuavad abi põhjendamiseks erinevat õiguslikku alust. Sellises olukorras on side loodusõnnetuse või erakorralise sündmuse, tekkinud kahju ja antud abi vahel, mis on ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b kohaldamise tingimus, nõrgenenud. Ryanair väidab, et tema antud tõlgendust ELTL artikli 107 lõike 2 punktile b rakendas komisjon oma otsuste tegemise praktikas enne COVID-19 pandeemiat, loodusõnnetuste tekitatud kahju korvamiseks antava abi kontrollnimekirjas liikmesriikidele¹¹ ja ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b kohase teatamise näidises¹², tekstides, milles viidatakse üksnes abikavadele.

12. Tuletan meelde, et ELTL artikli 107 lõike 2 punktis b on täpsustatud, et siseturuga sobib kokku „loodusõnnetuste ja erakorraliste sündmuste tekitatud kahju korvamiseks antav abi“. Väljakujunenud kohtupraktikas on asutud seisukohale, et kuna tegemist on erandiga riigiabi siseturuga kokkusobimatuse üldisest põhimõttest, mis on sätestatud artikli 107 lõikes 1, tuleb ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b tõlgendada kitsalt.¹³ Järelikult võib selle sätte alusel korvata vaid sellist ebasoodsat majanduslikku olukorda, mille on otseselt põhjustanud loodusõnnetused või muud erakorralised sündmused.¹⁴

13. Kas liikmesriik võib võtta individuaalse abimeetme ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b alusel,¹⁵ kui riigi sekkumist põhjendav sündmus mõjutab kogu majandussektorit, kus abisaajast ettevõtja tegutseb teiste ettevõtjatega konkrentsis, ja kui, siis millistel tingimustel?

14. See on sisuliselt Ryanairi poolt Üldkohtus esitatud väite keskmes olev õigusküsimus, millele Üldkohus jaatavalt vastas, kasutades arutluskäiku, mille võib lihtsustatult kokku võtta järgmiselt. Kuna liikmesriik võib esiteks otsustada, kas kohaldada toetusmeetmeid vaidlusaluse sätte alusel, ja teiseks seda, millises ulatuses kahjustatud ettevõtjatele kahju hüvitada, võib ta ka otsustada, kas jätkata abikava koostamisega või sekkuda ainult ühe ettevõtja kasuks. Nagu vaidlustatud kohtuotsuse punktides 22–27 võib järeldada, oleks see liikmesriikidele antud vabadus piiratud üksnes nende tingimuste täitmisega, mis on seotud ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b kohase loodusõnnetuse või erakorralise sündmusena kvalifitseeruva sündmuse olemasoluga, selle

¹¹ Kättesaadav järgmisel veebiaadressil: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/studies_reports/disaster_aid_checklist_et.pdf.

¹² Kättesaadav järgmisel veebiaadressil: [Notification_template_107_2_b_PUBLICATION.pdf](#) (europa.eu).

¹³ Vt aluslepingu artikli 92 lõike 2 punkti b kohta muu hulgas 23. veebruari 2006. aasta kohtuotsus Atzeni jt (C-346/03 ja C-529/03, EU:C:2006:130, punkt 79 ja seal viidatud kohtupraktika).

¹⁴ 9. juuni 2011. aasta kohtuotsus Comitato „Venezia vuole vivere“ jt vs. komisjon (C-71/09 P, C-73/09 P ja C-76/09 P, EU:C:2011:368, punkt 175 ja seal viidatud kohtupraktika).

¹⁵ Käesoleval juhul märgin, et kuigi vaidlustatud meetet ei võetud abikava raames, tuleneb nii vaidlustatud otsusest (põhjendus 6) kui ka vaidlustatud kohtuotsusest (punkt 88), et see kuulub riigisisesele õiguskorda, mis teeb teatud tingimustel samasugused meetmed kättesaadavaks kõikidele lennuettevõtjatele, kes on Rootsi abikava raames abikõlblikud. Järelikult on kava ja vaidlustatud meetme vahel olemas vähemalt kaudne side.

sündmuse ja tekkinud kahju vahelise põhjusliku seose olemasoluga ning ülemäärase hüvitamise puudumisega. Selle arutluskäigu tagajärjeks on tingimata liikmesriigi täieliku kaalutusõiguse tunnustamine abi saava ettevõtja valikul, kui ta otsustab anda individuaalset abi.

15. Märgin kohe, et minu arvates on Ryanairil õigus, kui ta väidab, et mitte kumbki kahest argumendist, millel tema hagi esimese väite tagasilükkamine põhineb, kas eraldi või koos arvestatult ei taba tema esimeses kohtuastmes esitatud etteheite sisu. Minu arvates puudub vaidlustatud kohtuotsuse punktides 22–24 sisalduvatel põhjendustel loogiline seos. Sellest, et liikmesriikidel puudub kohustus võtta kaitsemeetmeid ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b alusel ja juhul, kui need meetmed võetakse, tagada, et need hüvitavad kogu kahju, ei tulene loogiliselt (ja seega tingimata), et viidatud sätet võib kasutada õigusliku alusena ainult ühele ettevõtjale määratud abi kehtestamiseks, kui kahju tekkis kõikidele kõnealusel turul tegutsevatele ettevõtjatele.

16. Eelnev ei muuda asjaolu, et minu arvates järeltas Üldkohus õigesti, et ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b alusel on kõnealune abi lubatud. Tegelikult ei luba mitte miski selle sätte tekstis ega mõttes viidatud abi sätte kohaldamisalast välja jätta. Kuigi kõikide sektori kahjustatud ettevõtjate toetuseks sekkumiskavade kehtestamine näib kindlasti kõige sobivam vahend, et saavutada selle sätte ülesanne, milleks on lubada liikmesriikidel korvata turutõrked, mille põhjustab teatud kahjulike sündmuste toimumine, ei luba ainult see järelalus välistada, et asjaomane liikmesriik võiks sekkuda ka meetmetega, mille eesmärk on hüvitada kahju ainult ühele neist ettevõtjatest.

17. Minu arvates ei piisa aga selleks, et konkurentsi moonutamine, mille need meetmed kaasa toovad, oleks vastuvõetav ning et neid meetmeid võiks ELTL artikli 107 lõike 2 punktis b sisalduva erandi põhjal siseturuga kokkusobivaks pidada, sellest, et need täidaksid kolme tingimust, millest viidatud sätte kohaldamine sõltub – st sündmuse eriline olemus, põhjuslik seos sündmuse ja kahju vahel ning ülemäärase hüvitamise puudumine –, vaid samuti on vaja, et abisaaja valik vastaks erandi eesmärgile, mida on kirjeldatud käesoleva ettepaneku punktis 16 ning mis ei ole meelevaldne ega ajendatud üksnes tahtest eelistada ühte ettevõtjat konkurentidega võrreldes, eelkõige juhul, kui tegemist on ettevõtjaga, kes on juba enne kõnealuse sündmuse toimumist raskustes, või ebatõhusa ettevõtjaga. ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b kohaldamisala peab olema piiratud juhtudega, mis vastavad viidatud sätte aluseks olevale loogikale, mitte üksnes sellepärast, et see tuleneb vajadusest tõlgendada kitsalt erandeid viidatud artikli esimeses lõikes sätestatud riigiabi keelu põhimõttest, vaid ka seetõttu, et erand, mida artikkel sisaldab, toimib *de iure* ning välistab järelikult komisjoni poolt kaalutusõiguse kasutamise.¹⁶ Samas ei välista ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b hüvituslik loogika vastupidi sellele, mida Ryanair väidab, et eespool kirjeldatud asjaoludel kehtestatud meetmest abisaaja valik ei võiks olla ajendatud konkreetsetest eesmärkidest – mis on seotud ettevõtja majandustegevusega või tema konkreetsete omadustega –, näiteks sellise ettevõtja toetamine, kes tagab tavatingimustes avalikes huvides oleva teenuse, või tööhõive ning järelikult sotsiaalse stabiilsuse seisukohast esmatähtsa ettevõtja toetamine, eesmärgid, mis on kõik kooskõlas selle sekkumisvahendi ülesandega, mis tehti liikmesriikidele kättesaadavaks viidatud sättega hõlmatud sündmuste tagajärgede korvamiseks ning mis on niisuguses hädaolukorras nagu see, mille põhjustas COVID-19 pandeemia, veelgi olulisemad.

18. Eelnevatel põhjustel ei veena mind vaidlustatud kohtuotsuse punktides 22–27 sisalduvad põhjendused, mis asetavad rõhu üksnes liikmesriikide tegutsemisruumile. Kuna aga kohtuotsuse punktis 27 sisalduv järelalus on õige ja põhjused, mis SASi vaidlustatud meetmest abisaajaks

¹⁶ Vt 17. septembri 1980. aasta kohtuotsus Philip Morris Holland vs. komisjon (730/79, EU:C:1980:209, punkt 17). Selles osas peab täpsustama, et komisjoni poolt ELTL artikli 107 lõike 2 alusel kehtestatud individuaalse abi saaja valiku mittesuvälisuse tuvastamist ei viida läbi kõnealuse institutsiooni kaalutusõigust kasutades, vaid see jääb õigusliku kvalifitseerimise toimumingu piiresse.

valimist õigustavad, ilmnevad selle meetme proportsionaalsuse analüüsist, mille Üldkohus läbi viis, teen Euroopa Kohtule ettepaneku apellatsioonkaebuse esimene väide tagasi lükata ja täiendada vaidlustatud kohtuotsuse põhjendusi kõnealuse järelduse toetuseks eespool viidatud tähenduses.

B. Apellatsioonkaebuse teine väide

19. Ryanair esitab oma apellatsioonkaebuse teise väite raames kaheksa eraldi osa, millega ta vaidlustab oma hagi teise väite tagasilükkamise Üldkohtu poolt. Eelkõige on esimene neist osadest suunatud vaidlustatud kohtuotsuse punktide 31–36 vastu, milles Üldkohus analüüsis ja lükkas tagasi selle väite esimese osa, mille eesmärk oli vaidlustada see, et vaidlustatud meede põhineb ETLT artikli 107 lõike 2 punktil b. Ülejäänud seitse osa on suunatud vaidlustatud kohtuotsuse punktide 39–66 vastu, milles Üldkohus analüüsis ja lükkas tagasi kõnealuse väite teise osa, mille eesmärk oli vaidlustada vaidlustatud meetme proportsionaalsus SASile tekkinud kahjuga võrreldes.

1. Väite esimene osa

20. Apellatsioonkaebuse teise väite esimese osaga heidab Ryanair Üldkohtule ette, et Üldkohus leidis, et ETLT artikli 107 lõike 2 punkt b on kehtiv õiguslik alus, mille põhjal lubada vaidlustatud meedet, mis on eelnevalt ETLT artikli 107 lõike 3 punkti b alusel lubatud Rootsi abikavaga võrreldes subsidiaarse olemusega.¹⁷ Ta väidab, et vaidlustatud kohtuotsuse punktis 34 sisalduv seisukoht, mille kohaselt ei ole keelatud koos kohaldada ETLT artikli 107 lõike 2 punkti b ja ETLT artikli 107 lõike 3 punkti b, kui on täidetud mõlema sätte tingimused, nimelt kui asjaolud, mis põhjustavad majanduses tõsise häire viimase sätte tähenduses, tulenevad erakorralisest sündmusest, on vastuolus nii vajadusega tõlgendada ETLT artikli 107 lõike 2 punktis b sisalduvat erandit kitsalt kui ka selle erandi kohaldamistingimusega, mis on seotud kahju ja abi vahelise otsese seose olemasoluga. Üldkohtu tõlgenduse tulemusel ühendatakse kaks sätet üheks „kriisikavaks“, kus ühele või teisele õiguslikule alusele tuginemine on äravahetatav ning mõlema sätte kohaldamistingimuste järgimist tingimata lõdvendatakse.

21. Kõigepealt märkin, et käesoleval juhul ei ole asjasse puutuv ETLT artikli 107 lõike 2 punkti b ja ETLT artikli 107 lõike 3 punkti b alusel võetud meetmete kumulatiivne kohaldamine samade abisaajate suhtes. Vaidlustatud otsuse põhjendustest 4 ja 6 ilmneb esiteks selgelt, et Rootsi ametiasutused otsustasid kasutada individuaalseid abimeetmeid esimese sätte tähenduses pärast seda, kui lennudevõtjate finantsolukorra pidev halvenemine tõi esile neist lennudevõtjatest mõne raskused saada Rootsi abikava lubavas otsuses ette nähtud tingimustel laenu, ning teiseks see, et ainult sellest kavast potentsiaalselt abi saavad lennudevõtjad, kellel raskused tekkisid, oleksid saanud kõnealuseid meetmeid kasutada. Kui Üldkohus kirjeldab vaidlustatud kohtuotsuse punktis 34 ETLT artikli 107 lõike 2 punkti b ja ETLT artikli 107 lõike 3 punkti b koos kohaldamist, viitab ta järelikult üksnes võimalusele, et liikmesriik kasutab samast erakorralisest sündmusest turule tekkinud tagajärgede korvamiseks korruga mõlemaid vahendeid, mida need sätted pakuvad.

22. Neid selgitusi arvestades ei näe ma viidatud koos kohaldamise võimaluse tunnustamisele ühtegi takistust, mis sisalduks käesoleva kohtuasja konkreetsetes asjaoludes, kus on olemas kahtlematu side kahe käsitletava meetme vahel, nii abisaajatest isikute kui ka ette nähtud

¹⁷ Vaidlustatud meede nägi võrdselt Rootsi abikavaga SASi kasuks ette pangatagatise, mis ei ületa 1,5 miljardit Rootsi krooni.

sekkumise liigi seisukohast. Ryanairi esitatud vastupidised väited ei näi otsustavad. Esiteks, kui ERTL artikli 107 lõike 2 punkti b alusel võetud meede täidab selles sättes ette nähtud erandi kohaldamise kõiki tingimusi, mida täpsustasin eespool, ei kerki küsimust erandi laiast kohaldamisest ka siis, kui see meede toetab koos muude meetmetega erakorralisest sündmusest tingitud kriisiolukorra vastuseks läbi viidud riikliku sekkumise piiride määratlemist. Teiseks, kui ka tunnistada, et vaidlustatud meetmega taotletakse koos ERTL artikli 107 lõike 2 punktis b ette nähtud vahendi enda hüvitava eesmärgiga ka ERTL artikli 107 lõike 3 punkti b lõpus ette nähtud eesmärki – eesmärki, mis on muu hulgas kooskõlas kõnealuse vahendi mõttega – ei näe ma, kuidas see võiks aidata lõdvendada sidet, mis peab neist sätetest esimese kohaselt kahju ja abi vahel tingimata olemas olema.

23. Eelnevate kaalutluste põhjal teen Euroopa Kohtule ettepaneku apellatsioonkaebuse teise väite esimene osa põhjendamatus tõttu tagasi lükata.

2. Väite teine osa

24. Apellatsioonkaebuse teise väite teise osaga väidab Ryanair, et Üldkohus tõlgendas vaidlustatud kohtuotsuse punktis 40 valesti selles punktis tsiteeritud 11. novembri 2004. aasta kohtuotsust Hispaania vs. komisjon¹⁸, lisades ülemäärase hüvitamise ohu hindamisse „tõenäosuse kriteeriumi“ („likelihood test“), mida kohtuotsuses ei leidu. Ta on seisukohal, et kui meede on võetud tulevase kahju katmiseks, nagu käesoleval juhul, peab siseturuga kokkusobimatuks pidama iga abi, mis „võib olla kahjust suurem“, sõltumata sellest, kui tõenäoline on, et tuvastatakse ülemäärane hüvitamine. Ülemääraselt makstud abi tagasinõudmise mehhanismi ettenägemisest ei piisaks, et vältida abisaajast ettevõtjale põhjendamatu eelise andmist, isegi kui see on ajutine.

25. Minu arvates tuleb väite see osa tagasi lükata. Esiteks tugineb apellandi peamiselt semantilist laadi arutluskäik minu meelest valel arusaamal sellest, milline tähendus tuleb anda Üldkohtu kasutatud väljenditele. Kindlasti on tõsi, et vaidlustatud kohtuotsuse – ainsa autentse – ingliskeelse versiooni punktis 40 kasutatakse väljendit „likely to“, mis annab edasi tõenäosuse mõtet. Minu arvates ilmneb aga nii selle punkti tekstist kui ka kontekstist, millesse see kuulub, lisaks kõikidele vaidlustatud kohtuotsuse põhjendustele seoses apellatsioonkaebuse teise väite teise osa analüüsiga, et Üldkohus ei soovinud mitte mingil viisil lisada ülemäärase hüvitamise ohu tõenäosuse kontrolli ning veel vähem kohaldada sellist kontrolli ERTL artikli 107 lõike 2 punkti b kohaldamisala piiritlemise kriteeriumile. Teiseks märgin, et kohtuotsuse Hispaania vs. komisjon punktid 40 ja 41, millele Üldkohus viitas, on seotud meetmest abisaajate poolt väidetavalt kantud kahjude ja antud abi vahelise otsese seose tõendamisega – mida tuleb teha kahju väärtuse ja abi summa vaheliste võrdlusandmete esitamise kaudu –, mitte ülemäärase hüvitamise ohu olemasolu hindamisega, mis kujutab endast kõnealuse seose kindlakstegemisele järgnevat etappi. Järelikult ei oleks Üldkohus saanud viidatud punktidest loogiliselt tuletada niisuguse kontrolli kohaldamist, mille eesmärk on tuvastada, mil määral on tõenäoline, et kavandatud abi ületab kantud kahju selleks, et välistada ERTL artikli 107 lõike 2 punkti b kohaldamine. Mulle näib, et Üldkohtu soov oli pigem asetada rõhk vajadusele jätta ERTL artikli 107 lõike 2 punkti b kohaldamisalast välja meetmed, mille puhul ei ole võimalik kontrollida kantud kahju suuruse ja abi summa vahelise sideme olemasolu, mis lubaks välistada ülemäärase hüvitamise võimaluse.

¹⁸ C-73/03, ei avaldata, EU:C:2004:711, edaspidi „kohtuotsus Hispaania vs. komisjon“.

26. Igal juhul, kui ka tahta tõlgendada vaidlustatud kohtuotsuse punkti 40 nii, nagu seda soovib Ryanair, tuleb asuda seisukohale, et Üldkohus järeltas vaidlusaluse meetme analüüsis – mis sisaldub kohtuotsuse punktides 45–57 – esiteks, et arvestades erakorralise sündmuse, milleks on COVID-19 pandeemia, muutuvat laadi ning seda, et tekitatud kahju ja lõpuks antud abi suuruse kindlakstegemine on tingimata prognoositav, esitas komisjon vaidlustatud otsuses piisavalt täpselt arvutusmeetodi SASi kantud kahju hindamiseks ja seda ületavate maksete vältimiseks, ja teiseks ei esitanud Ryanair tõendeid, et viidatud arvutusmeetod tõi kaasa kahju ülemäärase hüvitamise. Lisaks sedastas Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 57, et komisjon oli igal juhul leidnud, et SASi kantud kahju oli suurem vaidlustatud meetmega tagatud summast ning Ryanair ei olnud esitanud tõendeid, mis selle hinnangu kahtluse alla seaksid. Vastupidi sellele, mida väidab Ryanair, ei viita kõnealused järeldused mitte kuidagi ei võimaliku ega ka mitte tõenäolise ülemäärase hüvitamise tuvastamisele, kuna Üldkohus jättis kohe kõrvale tõendid selle kohta, et on olemas oht, et maksed on SASi kantud kahjust suuremad.

3. Väite kolmas, neljas ja viies osa

27. Väite kolmanda, neljanda ja viienda osaga, mida käsitlen koos, tugineb Ryanair mitmele õigusnormi rikkumisele ja asjaolude ning tõendite ilmselgele moonutamisele, mille Üldkohus pani toime vaidlustatud kohtuotsuse punktides 46–50. Viidatud punktides järeltas Üldkohus esiteks, et „arvestades juhtumi asjaolusid, mida iseloomustab ETLT artikli 107 lõike 2 punkti b tähenduses erakorraline sündmus, milleks on COVID-19 pandeemia, selle muutuvat laadi ja seda, et tekitatud kahju ja lõpuks antud abi suuruse kindlakstegemine on tingimata prognoositav, esitas komisjon vaidlustatud otsuses piisavalt täpselt arvutusmeetodi SASi kantud kahju hindamiseks“ (punkt 46), konstateeris teiseks, et hageja ei esitanud ühtegi tõendit, mis võiks kinnitada, et arvutusmeetod, nagu see vaidlustatud otsuses on kindlaks määratud, oleks võimaldanud anda riigiabi, mis oli SASi tegelikult kantud kahjust suurem (punktid 47 ja 48), märkis kolmandaks, et kuigi komisjoni määratletud arvutusmeetod ei võimalda täielikult vältida seda, et kahju hindamine hõlmab ka SASi selliste otsuste tagajärgi, millel ei ole otsest sidet COVID-19 pandeemiaga, ei ole apellant esitanud ühtegi tõendit, mis võimaldaks kinnitada, et juhul, kui pandeemiat ei oleks olnud, oleks SASi tulu tõenäoliselt vähenenud ajavahemikus 2020. aasta märtsist kuni 2021. aasta veebruarini võrreldes ajavahemikuga 2019. aasta märtsist kuni 2020. aasta veebruarini (punkt 49).

28. Apellatsioonkaebuse teise väite kolmanda osaga väidab Ryanair, et kui otsus, millega komisjon annab loa abi andmiseks ETLT artikli 107 lõike 2 punkti b tähenduses, ei määratle hüvitatava kahju arvutusmeetodit õigesti, ei ole tagatud, et ülemäärast hüvitamist ei toimu ning *ex post* hindamismehhanism asendab *ex ante* hindamist, mille komisjon peab läbi viima. Käesoleval juhul on ülemäärase hüvitamise oht eriti kõrge ja abi, millele komisjon loa andis, on katteta tegutsemisvabadus, mis antakse SASile rohkem kui aasta jooksul, st kuni esimese tegeliku kahjuaruandeni, mille Rootsi pidi 2021. aasta juunis esitama.

29. Apellatsioonkaebuse teise väite neljanda osaga väidab Ryanair, et Üldkohus rikkus õigusnormi, kui ta asetas tõendamiskoormise süstemaatiliselt apellandile, samas kui abi valdkonnas on komisjonil kohustus tõendada abi kokkusobivust. Ta esitas Üldkohtule igal juhul piisavad tõendid, mis tõendavad ülemäärase hüvitamise ohu olemasolu käesoleval juhul.

30. Apellatsioonkaebuse teise väite viienda osaga heidab Ryanair Üldkohtule ette, et Üldkohus ei teinud vajalikke järeldusi vaidlustatud kohtuotsuse punktis 49 sisalduvast kinnitusest, mille kohaselt ei võimalda komisjoni määratletud arvutusmeetod täielikult vältida, et kahju hindamine hõlmab ka SASi selliste otsuste tagajärgi, millel ei ole otsest sidet COVID-19 pandeemiaga, asetades apellandile kohustuse esitada võrdlusstsenaarium, mille täitmine on võimatu.

31. Tuletan meelde, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b põhjal hüvitada ainult otseselt looduskatastroofidest või muudest erakorralistest sündmustest tingitud majandusliku kahju.¹⁹ Sellest tuleneb, et kõnealustest sündmustest tingitud kahju ja riigiabi vahel peab olema otsene side ning riigiabisaja kantud kahju on vaja hinnata võimalikult täpselt.²⁰ Kui selle kahju suurust ei ole võimalik veel täielikult ja täpselt kindlaks määrata, näiteks käsitletava erakorralise sündmuse ebatäpse, kuid kestva ja muutuva laadi tõttu, peab komisjon kasutama tingimata tulevikuanalüüsi, mis rajaneb arvutusmeetodil, mis on ühtlasi paindlik nii, et see kohaneks olukorra muutumisega, ning piisavalt täpne ja usaldusväärne selleks, et see võimaldaks välistada ülemäärase hüvitamise ohu. Lisaks peab selle arvutussüsteemi ajaline kohaldamine jääma kestvalt ja täielikult komisjoni kontrolli alla.

32. Vaidlustatud otsusest ilmneb, et vaidlusaluse meetme eesmärk oli hüvitada osaliselt SASi kahju, mis tulenes tema lendude tühistamisest või lennuplaani muutmisest pärast reisipiirangute kehtestamist COVID-19 pandeemia olukorras (vt vaidlustatud otsuse põhjendused 9 ja 61). Komisjon täpsustas vaidlusaluse meetme siseturuga kokkusobivust hinnates, et kuna pandeemiast tingitud kriis kestab, ei saanud Rootsi ametiasutused veel SASi kantud kahju suurust ega abisummat täpselt kindlaks teha (vaidlustatud otsuse põhjendused 64 ja 68). Hinnangulist kahju tuli järelikult hinnata „üldmeetodite“ alusel, mille kriteeriume on kirjeldatud vaidlustatud otsuse põhjenduses 65. See kahju tuvastati „saamata jäänud lisandväärtuses“, mis vastab saamata jäänud tulule, mida korrigeeritakse SASi kasumimarginaaliga, millest lahutatakse välditud kulud. Saamata jäänud tulu oli pandeemia puudumisel eeldatava tulu, mis arvutati vahetult pandeemia algusele eelnenud ajavahemikul märtsist 2019 kuni veebruarini 2020 saadud tulu alusel, ning kriisist mõjutatud ajavahemikul märtsist 2020 kuni veebruarini 2021 saadud tulu vahe. Välditud kulu oli kulu, mis oleks SASile tekkinud juhul, kui pandeemia ei oleks tema tegevust mõjutanud (näiteks kütusekulu või lennujaamamaksud). Eespool kirjeldatud üldmeetodit pidi täiendama „üksikasjalik meetodika“, mille Rootsi ametiasutused kohustusid komisjonile edastama hiljemalt 31. detsembriks 2020, et komisjon selle enne heaks kiidaks. SASi kantud kahju täpse suuruse kindlakstegemise viib sõltumatu üksus läbi hiljem. Selles osas võtsid Rootsi ametiasutused endale kohustuse edastada komisjonile hiljemalt 30. juunil 2021 selle kahju *ex post* hinnangu ning viite tagatud abisummale (vt vaidlustatud otsuse punkt 38). Lisaks jätkas komisjon SASi kantud kahju esialgse hindamisega, mille arvutamisel võeti arvesse õhuliikluse 50% kuni 60% vähenemist ajavahemikul märtsist 2020 veebruarini 2021 võrreldes ajavahemikuga märtsist 2019 veebruarini 2020 (vt vaidlustatud otsuse põhjendus 66). Komisjon pidas seda kahju, mis oli hinnanguliselt 5–15 miljardi Rootsi krooni vahele jääv summa, abi kogusummast igal juhul suuremaks (vt vaidlustatud otsuse põhjendus 68).

33. Niisiis põhjendavad vaidlustatud kohtuotsuse punktis 46 kirjeldatud asjaolud, mida apellant ei vaidlusta, ning mis puudutavad eelkõige selle erakorralise sündmuse, milleks on COVID-19 pandeemia, muutuvat laadi, koos kriisi ajutise ja üldise olemusega ning vajadusega võtta kiiresti sekkumismeetmeid kõige rohkem kahju kandnud sektorite, näiteks lennundussektor, toetuseks, minu arvates täielikult komisjoni poolt etapilises järjestuses rakendatud tegutsemisviisi, mis

¹⁹ 9. juuni 2011. aasta kohtuotsus Comitato „Venezia vuole vivere“ jt vs. komisjon (C-71/09 P, C-73/09 P ja C-76/09 P, EU:C:2011:368, punkt 175 ja seal viidatud kohtupraktika).

²⁰ Vt selle kohta 23. veebruari 2006. aasta kohtuotsus Atzeni jt (C-346/03 ja C-529/03, EU:C:2006:130, punkt 79).

hõlmas SASi kantud kahju arvutamise meetodi aluskriteeriumide kehtestamist ja selle summa esialgset hinnangut, mistõttu see välistaks *a priori* ülemäärase hüvitamise konkreetse ohu, lükates kahju täpse kindlakstegemise hilisemaks edasi.

34. Minu arvates ei võimalda selles olukorras pelk asjaolu, et komisjon nõustus jätma Rootsi ametiasutuste pädevusse selle arvutusmeetodi sätestamise üksikasjad, mida kohaldatakse kahju kindlakstegemisel, arvestades käesolevale kohtuasjale iseloomulikke asjaolusid ja vahet hüvitatava kahju summa, nagu seda on esialgu hinnatud, ja abi maksimaalse summa vahel, järeldada, et kõnealune institutsioon ütles lahti oma kohustusest hinnata vaidlusaluse meetme kokkusobivust siseturuga, nagu väidab Ryanair. Nagu komisjon ja Prantsuse valitsus selle kohta õigesti märkisid, tuli üksikasjalikule metoodikale, mille komisjonile edastamise kohustuse Rootsi ametiasutused endale võtsid, saada eelnev luba komisjonilt, kellel oli järelikult võimalik kontrollida, kas metoodika on kooskõlas vaidlustatud otsuses sisalduva „üldmetoodikaga“, vajaduse korral muuta selle osi ning teha meetme praktikas kohaldamise järelevalvet, hinnates uuesti ülemäärase hüvitamise ohtu. Vastupidi Ryanairi väitele ei ole minu arvates seega ühtegi vastuolu vaidlustatud kohtuotsuse punktis 46 sisalduva seisukoha, mille kohaselt komisjon esitas vaidlustatud otsuses piisavalt täpselt arvutusmeetodi SASi kantud kahju hindamiseks, ning viidatud otsuse põhjenduse 35 vahel, milles komisjon võtab arvesse Rootsi kohustust edastada talle 31. detsembriks 2020 selle kahju suuruse kindlakstegemiseks kasutatav meetod. Arvestades lisaks esiteks viidatud kohustust ja teiseks komisjoni poolt selle kahju esialgset kindlakstegemist, millest ilmnes, et kahju on igal juhul suurem kui Rootsi ametiasutuste poolt SASile antud maksimaalse tagatise summa tase, ei ole põhjendatud Ryanairi järeldus, mille kohaselt lubati vaidlustatud otsusega SASile sisuliselt tegutsemisvabadust kuni 30. juunini 2021, kahju esimese *ex post* hindamise kuupäevani.

35. Eelnevate kaalutluste põhjal leian, et apellatsioonkaebuse teise väite kolmas osa tuleb põhjendamatus tõttu tagasi lükata.

36. Minu arvates tuleb vastuvõetamatus tõttu tagasi lükata ka sama väite neljas osa, millega Ryanair heidab Üldkohtule ette, et ta pööras tõendamiskoormise ümber. Selles osas meenutan esiteks, et Üldkohus leidis vaidlustatud kohtuotsuses, et komisjoni määratletud arvutusmeetod koos Rootsi võetud kohustustega ning arvestades pandeemiast tingitult SASi kantud kahju esialgset kindlakstegemist, võimaldas selle kahju, mille vaidlusalune meede oleks pidanud hüvitama, võimalikult täpselt hindamist, võttes arvesse olukorda, milles viidatud meetmest teavitati ning milles see heaks kiideti. Teiseks lükkas Üldkohus kõnealuse kohtuotsuse punktides 47–49 kui piisavalt põhjendamata ja puudulikud tagasi Ryanairi väited, mille eesmärk oli vaidlustada kõnealuse meetodi võime välistada tegelik ülemäärane hüvitamine. Selles olukorras vaidlustab apellant väite neljanda osaga tegelikult vaidlustatud kohtuotsuses sisalduva hinnangu tema esitatud väidete asjakohasusele ja piisavusele, et seada kahtluse alla järeldus, millele Üldkohus jõudis seoses sellega, kas vaidlustatud otsuses sisalduvad tõendid võimaldavad välistada ülemäärase hüvitamise ohu, ja üldiselt seoses selle otsuse kehtivusega, mille komisjon tegi vaidlusaluse meetme siseturuga kokkusobivuse kohta. Niisiis, kuigi Ryanair tugineb tõendite moonutamisele, ei viita ta siiski sellele, milliseid tõendeid Üldkohus moonutas, ega ka sellele, kuidas ta tõendeid moonutas, vaid ta piirdub sisuliselt Üldkohtule esitatud hagi punktides 55–60 kirjeldatud väidete uuesti esitamisega. Kui välja arvata punkt 58, mis sisaldab selliste tõendite loetelu, mille komisjon jättis vaidlustatud otsuses piisavalt täpselt tuvastamata või põhjendamata, piirduakse kõnealustes punktides viitega ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b käsitlevale kohtupraktikale või selle sätte rakendamispaktikale, mille komisjon on välja töötanud. Järelikult ei vasta väite neljas osa vastuvõetavuse nõuetele, mis tulenevad ELTL artiklist 256, Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artikli 58 lõikest 1 ning Euroopa Kohtu kodukorra artikli 168 lõike 1 punktist d,

nagu neid on kohtupraktikas tõlgendatud.²¹

37. Mis puudutab lõpuks väite viiendat osa, milles Ryanair tugineb vaidlustatud kohtuotsuse punktis 49 sisalduvale õigusnormi rikkumisele, tuleb ka seda punkti lugedes võtta arvesse vaidlustatud kohtuotsuse punktides 45 ja 46 sisalduvat järeldust, mille kohaselt täitis arvutusmeetod, mille komisjon esitas SASi kantud kahju arvutamiseks, arvestades kõiki Rootsi ametiasutuste võetud kohustusi ja COVID-19 pandeemiaga seotud eripärast olukorda, kohtupraktikas välja töötatud täpsuskriteeriume ning pakkus piisavaid ülemäärase hüvitamise vastaseid tagatisi. Järelikult tuleb ka väite see osa põhjendamatusesse tõttu tagasi lükata.

4. Väite kuues osa

38. Apellatsioonkaebuse teise väite kuuenda osaga, mis on suunatud vaidlustatud kohtuotsuse punkti 51 vastu, väidab apellant, et Üldkohus rikkus õigusnormi, kui ta lükkas pelgalt sama kohtuotsuse punktile 25 viidates tagasi argumendi, mille apellant esitas oma hagi teise väite raames ning mille kohaselt oleks komisjon pidanud vaidlustatud otsuses arvestama teiste lennuettevõtjate Rootsis kantud kahju. Apellant väidab, et sellises olukorras, nagu käesolevas kohtuasjas, nõuab põhimõte, mille kohaselt peab abi olema kahjuga proportsionaalne, et kahju ei hinnataks mitte üksnes abisaaja, vaid ka tema konkurentide seisukohast, ning järelikult oleks käesoleval juhul vaja hinnata meetme mõju teistele lennuettevõtjatele. Ryanairi arvates ei saa Üldkohus mingil juhul kinnitada, nagu ta tegi vaidlustatud kohtuotsuse punktides 82 ja 84, et vaidlusalust meetet põhjendab SASi kantud suurem kahju, mis tuleneb tema konkurentsiolukorrast, ning keelduda kõnealust olukorda arvestamast, kui ta hindab abi proportsionaalsust kahju suhtes.

39. Peab märkima, et vaidlustatud kohtuotsuse punktis 51 vastas Üldkohus Ryanairi mitte väga üksikasjalikule argumendile, mille ta esitas hagi teise väite teises osas. Selles argumendis, mida Ryanair selgitas Üldkohtule esitatud hagiavalduse ühes punktis mõne reaga, piirdus ta, olles nentunud, et vaidlustatud otsus ei sisaldanud ühtegi hinnangut teiste Rootsis tegutsevate lennuettevõtjate kantud kahju kohta, viitega ETL artikli 107 lõike 2 punkti b tõlgendusele, millele ta oli tuginenud oma hagi esimeses väites, mille kohaselt mõjutab erakorraline sündmus ETL artikli 107 lõike 2 punkti b tähenduses oma määratluse poolest kõiki teatud sektori ettevõtjaid, mitte ainult ühte neist, tuletades sellest tõlgendusest komisjoni kohustuse selgitada, mis põhjusel kandis COVID-19 pandeemiaga seotud piirangute tõttu kahju ainult SAS. Järelikult ei rikkunud Üldkohus õigusnormi, kui ta leidis, et kõnealusele argumendile vastamiseks piisab viitest põhjendusele, millega ta lükkas vaidlustatud kohtuotsuse punktis 25 minu arvates põhjendatult tagasi ETL artikli 107 lõike 2 punkti b põhjenduse, millele Ryanair oma hagi esimeses väites tugines.

40. Viidatud olukorras ei saa apellant Üldkohtule ette heita isegi seda, et ta rikkus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 51 õigusnormi, kui ta keeldus vaidlusaluse meetme proportsionaalsuse hindamisel arvestamast „abi mõju teistele lennuettevõtjatele“ ja SASi „konkurentsiolukorda“. Esiteks ilmneb käesoleva ettepaneku punktist 39, et apellant ei viidanud punktis 51 tagasi lükatud argumendis nende tõendite arvestamise vajadusele. Teiseks, nagu komisjon õigesti rõhutas, sisaldub kõnealune punkt analüüsis, mille Üldkohus viis läbi selle kohta, kas vaidlusalune meede on hüvitatava kahjuga võrreldes proportsionaalne – mille eesmärk on üksnes hinnata ülemäärase hüvitamise ohu olemasolu –, mitte aga erineva analüüsi raames meetme vajaliku, asjakohase ja

²¹ Vt 28. aprilli 2022. aasta kohtuotsus Changmao Biochemical Engineering vs. komisjon (C-666/19 P, EU:C:2022:323, punkt 73 ja 74 ning viidatud kohtupraktika).

proportsionaalse laadi kohta võrreldes taotletud eesmärgiga. Märgin siiski, et apellatsioonkaebuse teise väite kaheksandas osas, mis on suunatud vaidlustatud kohtuotsuse põhjenduse erineva osa vastu, esitas Ryanair osaliselt sarnase argumendi, mida analüüsin väite viidatud osa analüüsi raames.

41. Eelnevate kaalutluste põhjal leian, et ka apellatsioonkaebuse teise väite kuues osa tuleb põhjendamatus tõttu tagasi lükata.

5. Väite seitsmes osa

42. Teise väite seitsmenda osaga, mis on suunatud vaidlustatud kohtuotsuse punktide 60 ja 61 vastu, heidab apellant Üldkohtule sisuliselt ette, et ta pidas piisavaks Rootsi ametiasutuste võetud kohustust nõuda abi *ex post* tagasi juhul, kui vaidlusalune meede, mida kumuleeritakse vajaduse korral muude meetmetega, sealhulgas välismaiste ametiasutuste antud abiga, peaks ületama kahju, mida SAS tegelikult kandis. Ryanair väidab, et komisjon peab ülemäärase hüvitamise ohu olemasolu hindamisel arvestama kõiki tõendeid, mis tal on olemas hetkel, mil ta teeb otsuse ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b põhjal. Käesoleval juhul oleks komisjon pidanud eelkõige arvestama juba Norra Kuningriigi rakendatud abikava²², mille abikõlblikkustingimusi SAS täitis.

43. Osas, milles Üldkohtule heidetakse ette, et ta ei kinnitanud, et komisjon jättis hindamata vaidlusaluse meetme võimaliku kumuleerimise viidatud abikavaga, on väite käsitletud osa ilmselgelt põhjendamatu. Vastupidi apellandi väitele ilmneb vaidlustatud kohtuotsuse punktidest 60 ja 61 tegelikult, et Üldkohus leidis, et komisjon oli kõnealust abikava arvestanud nii konkreetse ülemäärase hüvitamise ohu olemasolu *a priori* hindamisel kui ka tagades, et on ette nähtud mehhanismid, mis võimaldavad tagada, et vaidlusaluse meetme muude meetmetega, sealhulgas Norra abikavaga kumuleerimisest tulenev võimalik ülemäärane hüvitamine kõrvaldatakse tagantjärele. Ülejäänud osas tuleb see väiteosa minu arvates vastuvõetamatuks tunnistada. Apellant piirdub esimeses kohtuastmes esitatud süüdistuste kordamisega, selgitamata, miks vaidlustatud kohtuotsuse punktis 61 sisalduv järeldus õigusnormi rikub või miks selles on tehtud ilmne hindamisviga, ning täpsustamata, kuidas komisjon oleks pidanud Norra abikava arvesse võtma. Kui aga leitakse, et Ryanairi argumendid on siiski täielikult vastuvõetavad ning neid tuleb mõista nii, et Ryanair väidab, et Üldkohus oleks pidanud asuma seisukohale, et vaidlusalune meede tunnistati väärtalt siseturuga kokkusobivaks, kuigi oli olemas ülemäärase hüvitamise oht, mis tulenes võimalusest, et SAS võis Norra abikavast abi saada, olen nõus komisjoni väitega, et kõnealune väide tuleks tagasi lükata ning et Üldkohus pidas niisuguses olukorras – mida iseloomustab ebakindlus seoses SASi tulevase juurdepääsuga Norra abikavale – õigesti asjakohaseks ja piisavaks Rootsi ametiasutuste võetud kohustust nõuda *ex post* sisse võimalik ülemäärane makstud abi, mille põhjustas vaidlusaluse meetme kumuleerimine muude meetmetega.

44. Eelnevatest kaalutlustest tuleneb minu arvates, et ka apellatsioonkaebuse teise väite seitsmes osa tuleb tagasi lükata, sest see on osaliselt põhjendamatu ja osaliselt vastuvõetamatu.

²² EFTA järelevalveamet kiitis selle 30. märtsil 2020 heaks EMP lepingu artikli 61 lõike 3 punkti b alusel, mis vastab ELTL artikli 107 lõike 3 punktile b (edaspidi „Norra abikava“).

6. Väite kaheksas osa

45. Apellatsioonkaebuse teise väite kaheksas osa on suunatud vaidlustatud kohtuotsuse punktide 62–64 vastu. Viidatud punktides lükkas Üldkohus tagasi argumendi, mille Ryanair esitas oma hagi teise väite teises osas, millega Ryanair väitis, et vaidlusaluse meetme siseturuga kokkusobivuse hindamisel oleks komisjon pidanud kahju ja hüvitise võrdluse, mis tuleb ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b kohaselt läbi viia, andmete hulgas arvestama ka konkurentsieelist, mis tulenes SASile selle meetme diskrimineerivast laadist. Konkreetselt leidis Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 63, viidates analoogia alusel 21. detsembri 2016. aasta kohtuotsusele komisjon *vs.* Aer Lingus ja Ryanair Designated Activity²³ (edaspidi „kohtuotsus Aer Lingus“), et „abi siseturuga kokkusobivuse hindamisel ei hõlma abiga selle saajale kaasnev eelis võimalikku majanduslikku kasu, mida abisaaja on saanud eelise kasutamisest“.

46. Apellant väidab Euroopa Kohtus, et eespool kirjeldatud konkurentsieelise arvestamine on „esmatähtis“, et teha kindlaks, kas „abi läheb kaugemale sellest, mis on vajalik seatud eesmärgi saavutamiseks“. Ta vaidlustab ka selle, et kohtuotsus Aer Lingus, milles käsitleti siseturuga kokkusobimatuks tunnistatud abi summa kindlakstegemist selle tagasinõudmise eesmärgil, mitte võrdlust abiga tagatud eelise ja ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b tähenduses erakorralisest sündmusest tingitud otsese kahju vahel, on asjakohane.

47. Kõigepealt märgin, et osa arutluskäigust, mille Ryanair väite käesolevas osas esitas, tõstatab minu arvates erineva õigusküsimuse kui see, mille ta sõnastas Üldkohtule esitatud vastavas väites. Kui esimese astme kohtu hagi piirdus apellant väitega, et asjaolust, et SAS on ainus ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b tähenduses riigiabi saanud lennuettevõtja, tuleneva konkurentsieelise arvestamata jätmise takistas kahju ja hüvitise õiget võrdlemist²⁴, siis apellatsioonkaebuses seostas ta seda arvestamata jätmist esimest korda hinnanguga selle kohta, kas vaidlusalune meede on taotletava eesmärgi suhtes proportsionaalne. Oletades, et Ryanair soovis viidatud argumenti esitades tugineda sellele, et vaidlustatud otsuses ei ole läbi viidud hindamist selle kohta, kuidas vaidlusalune meede konkurentsi mõjutab, oleks väite see osa igal juhul vastuvõetamatu, kuna esiteks kujutab see endast uut väidet, mida ei saa apellatsiooniastmes esitada, ja teiseks seetõttu, et igal juhul on rikutud Euroopa Kohtu kodukorra artikli 168 lõike 1 punktis d sätestatud selguse ja täpsuse nõudeid.

48. Järelikult vastan ainult väite käesolevale osale, sest selles heidetakse Üldkohtule ette, et ta ei pidanud vajalikuks arvestada vaidlusaluse meetmega antud eelise kindlakstegemisel ja ülemäärase hüvitamise ohu olemasolu hindamisel eespool täpsustatud konkurentsieelist. Sellest aspektist väidab apellant õigesti, et komisjonil on kohustus võtta sellise hindamise raames arvesse kõiki asjaolusid, mis võivad mõjutada otsesest põhjuslikku seost erakorralise sündmuse, kantud kahju ja antud abi vahel, nagu eelkõige summased, mille abisaajast ettevõtja sai kahjuhüvitisena sündmusest tingitud kahju eest või ettevõtjaid toetavate muude riiklike sekkumiste tulemusel, mida rakendati pärast viidatud sündmust. Need tegurid mõjutavad selle ettevõtja tegelikult kantud kahju suurust seda vähendades. See ei tähenda aga, et komisjon peab ettevõtjale antud eelise väärtuse kindlakstegemisel võtma arvesse – eeldades, et see on lihtsalt ja täpselt määratletav – väärtust, mis vastab esiteks abi saamisega seotud teistele eelistele, ja teiseks võimalikele majanduslikele eelistele, mida ettevõtjal on võimalik abi kasutades realiseerida. Esimeste väärtust ei ole võimalik iseseisvalt kindlaks teha, kuid teiste kohta on Euroopa Kohus kohtuotsuse Aer Lingus punktis 92, millele Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 63

²³ C-164/15 P ja C-165/15 P, EU:C:2016:990, punkt 92.

²⁴ Ryanair räägib nimelt seoses vajaliku seosega hüvitise ja kantud kahju vahel ning nende ja ELTL artikli 107 lõike 2 punktis b sätestatud erakorralise sündmuse vahelise põhjusliku seosega oma hagi teise väite teises osas „abi proportsionaalsusest“.

analoogia alusel viitas, täpsustanud, et asjaomase liikmesriigi kohustus kõrvaldada tagasinõudmise teel ühisturuga kokkusobimatu abi ja taastada sel viisil abi andmisele eelnenud olukord „toob kaasa selle soodustuse tagasiandmise, mille abisaaja abist on saanud, mitte võimaliku majandusliku kasu tagastamist, mille ta soodustuse kasutamise saai“. Vastupidi sellele, mida väidab Ryanair, on kõnealune viide asjakohane, vähemalt osas, milles Ryanair tuvastas apellatsioonkaebuses konkreetse konkurentsieelise, millele ta tugines, väites, et SAS saab pärast piirangute tühistamist suutlikkuse oma turuosa suurendada.²⁵ Kui jätta neid täpsustusi arvestades välja käesoleva ettepaneku punktis 48 kirjeldatud teisesed ja kaudsed eelised, siis minu arvates ei ole „konkurentsieelis“, millele apellant viitab, muu kui majanduslikku ja valikulist laadi eelis, mille vaidlusalune meede SASile annab, ning mis toob SASi teiste konkureerivate lennundusettevõtjatega võrreldes soodsamasse olukorda asetades kaasa konkurentsi moonutamise. Nagu nähtub komisjoni teatisest [ELTL artiklite 107 ja 108] kohaldamise kohta garantiidena antava riigiabi suhtes²⁶, millele nii vaidlustatud otsuses (vt põhjendused 17 ja 18) kui ka vaidlustatud kohtuotsuses (vt punkt 54) viidati, arvutatakse kõnealune eelis garantii puhul põhimõtteliselt garantii turuhinna ja tegelikult makstud hinna vahena.²⁷ Komisjon tugines vaidlustatud otsuse punktis 68 nimelt sellist liiki arvutusele, et teha kindlaks vaidlusaluse meetmega antud abi summa, eesmärgiga välistada ülemäärase hüvitamise olemasolu, jätmata lisaks kõrvale võimalust, et olenevalt turutingimustest ja SASi raskustest laenu saamisel peaks viidatud summat pidama võrdseks selle laenu summaga, mis oleks saadud riigigarantii kaudu. Kui Üldkohus järeldas vaidlustatud kohtuotsuse punktis 64, et komisjon võttis õigesti arvesse SASile antud eelist, mis tulenes kõnealusest meetmest, ning talle ei saa ette heita sellest eelisest tuleneva võimaliku majandusliku tulu olemasolu tuvastamata jätmist, ei rikkunud ta sellises olukorras õigusnormi, nagu väidab Ryanair oma apellatsioonkaebuse teise väite kaheksandas osas. Järelikult tuleb ka väite see osa põhjendamatusesse tõttu tagasi lükata.

7. Ettepanek apellatsioonkaebuse teise väite kohta

49. Kuna tegin ettepaneku lükata tagasi kõik väiteosad, mille apellant oma apellatsioonkaebuse teise väite toetuseks esitas, tuleb minu arvates see väide tervikuna tagasi lükata.

C. Apellatsioonkaebuse kolmas väide

50. Apellatsioonkaebuse kolmandas väites, mis on suunatud vaidlustatud kohtuotsuse punktide 70–89 vastu, heidab Ryanair ette mitme õigusnormi rikkumist ja asjaolude ilmselget moonutamist, mille Üldkohus pani toime, kui ta lükkas tagasi tema hagi kolmanda väite esimese osa ning järeldas vaidlustatud kohtuotsuse punktis 89, et kuigi vaidlusalusest meetmest saab eelise ainult SAS, on vaidlusalune meede põhjendatud ega riku diskrimineerimiskeelu põhimõtet.

51. Üldkohus lükkas vaidlustatud kohtuotsuses esiteks tagasi apellandi argumendi, mille kohaselt on kõnealuse meetme eesmärk lisaks SASile osaliselt COVID-19 pandeemiast tingitud kahju hüvitamisele säilitada Rootsi lennuühendused, „Skandinaavia-sisene ühendatus“ või Rootsi majandus (punktid 74 ja 75) või lisaks säilitada turu struktuur (punkt 76). Teiseks lükkas ta tagasi apellandi väite vaidlusaluse meetmega antud abi diskrimineeriva laadi kohta (punktid 77 ja 78).

²⁵ Vt kohtujurist Mengozzi ettepanek kohtuasjas, milles tehti kohtuotsus Aer Lingus (C-164/15 P ja C-165/15 P, EU:C:2016:515, punkt 62).

²⁶ ELT 2008, C 155, lk 10, edaspidi „2008. aasta teatis“.

²⁷ Vt 2008. aasta teatise punkt 4.2.

Kolmandaks konstateeris ta, et erinev kohtlemine SASi kasuks oli sobiv selleks, et hüvitada COVID-19 pandeemia tõttu kehtestatud piirangutest tingitud kahju, ega läinud kaugemale sellest, mis on vajalik selle eesmärgi saavutamiseks (punktid 80–88).

52. Apellatsioonkaebuse kolmandas väites esitab apellant kolm eraldi väiteosa, üks iga Üldkohtu arutluskäigu punkti kohta. Selleks et järgida vaidlustatud kohtuotsuse põhjendustega sama loogilist järjekorda, alustan oma analüüsi väite teisest osast, mis käsitleb vaidlusaluse meetme eseme määramist.

1. Väite teine osa

53. Ryanair väidab esiteks, et Üldkohus rikkus õigusnormi ja moonutas ilmselgelt asjaolusid, kui ta lükkas vaidlustatud kohtuotsuse punktides 74 ja 75 tagasi tema esimeses kohtuastmes esitatud argumendi, mille kohaselt oli vaidlusaluse meetme eesmärk säilitada Rootsi lennuühendused, „Skandinaavia-sisene ühendatus“ või Rootsi majandus. Ta kasutas vaidlustatud otsuse liiga ranget tõlgendust, millega on lisaks vastuolus selle otsuse punkt 82.

54. Neil argumentidel puudub minu arvates alus. Vaidlusaluse meetme eesmärk on sõnaselgelt esitatud vaidlustatud otsuse põhjenduses 9, mis asub otsuse jaos 2.1, mille pealkiri on nimelt „Meetme eesmärk“, ning – nagu vaidlustatud kohtuotsuse punktis 75 on õigesti leitud – on selleks „hüvitada osaliselt SASi kahju, mis tulenes tema lendude tühistamisest ja lennuplaani muutmisest pärast reisipiirangute kehtestamist COVID-19 pandeemia olukorras“. Vaidlustatud otsuse põhjenduste 25 ja 26, millele apellant tugineb, milles on lisaks SASi turupositsiooniga seotud teabele ka andmed SASi panuse kohta Rootsi lennuühendustesse, „Skandinaavia-sisesesse ühendatusesse“, tööturгу ja üldisemalt Rootsi majandusse, eesmärk on ainult abi saava ettevõtja profiili esitamine, nagu nähtub muu hulgas nende asukohast kõnealuse otsuse jaos 2.5 pealkirjaga „Abisaaja“. Vastupidi sellele, mida väidab Ryanair, ei määratle need ei otseselt ega ka kaudselt meetme eesmärki, mis, nagu selgus, on kooskõlas meetme kokkusobivust põhjendava õigusliku alusega hüvitada sellise erakorralise sündmuse nagu COVID-19 pandeemia tekitatud kahju. Järelikult ei teinud Üldkohus tõlgendamisviga, mida apellant talle ette heidab. Ka puudub vastuolu vaidlustatud kohtuotsuse punktide 74 ja 75 ning sama kohtuotsuse punkti 82 vahel, nagu väidab apellant. Lisaks kuulub kõnealune punkt asjaolu tõttu, et selles punktis võeti andmeid SASi osakaalu kohta Skandinaavia-siseses lennuliikluses ja Rootsi-siseses lennuliikluses arvesse kui ainult näitajat selle ettevõtja kantud kahjust, mitte kui näitajat Rootsi ametiasutuste järgitud eesmärgi kohta, erineva hindamise hulka, mille Üldkohus viis vaidlustatud kohtuotsuse punktides 80–87 läbi selle kohta, kas vaidlusaluse meetme võtmise meetod on proportsionaalne võrreldes eesmärgiga, mida sellega taotletakse.

55. Teiseks kinnitab Ryanair, et vaidlustatud kohtuotsuse punktis 76 tegi Üldkohus kohaldatava õiguse tõlgendamise vea, kui ta lükkas tagasi tema esitatud argumendi, mille kohaselt on vaidlusaluse meetme eesmärk tingimata turu struktuuri säilitamine. Viidatud punktis täpsustas Üldkohus, et „kuigi konkurentsi seisukohast võib olla eelistatav aidata kõiki ettevõtjaid, et vältida nende arvu vähenemist“, siis sellegipoolest „[ei ole] liikmesriigid kohustatud hüvitama ELTL artikli 107 lõike 2 punktis b osutatud erakorralise sündmuse tekitatud kogu kahju ning järelikult andma abi kõikidele kahju saanutele“. Märgin, et selles osas piirdub apellant ainult väitega, et vaidlustatud kohtuotsuse punktis 76 esitatud seisukohta arvestades oleks Üldkohus pidanud järeldama, et turu struktuuri säilitamine oli osa (või oleks pidanud olema osa) vaidlusaluse meetme eesmärkidest, võtmata arvesse põhjuseid, mille alusel ta niisuguse järelduse välistas, mis on sisuliselt samad, millest tulenevalt ta jättis rahuldumata hagi esimese väite ning mis on seotud kaalutlusruumiga, mille olemasolu ta on kinnitanud juhtudel, mil liikmesriigid võtavad ELTL

artikli 107 lõike 2 punktis b sätestatud meetmeid. Selles küsimuses viitan üksnes arutluskäigule, mille esitasin apellatsioonkaebuse esimese väite kohta, mis vastab Üldkohtule esitatud hagi esimesele väitele.

56. Mis puudutab Ryanairi esitatud kolmandat argumenti, siis see on pigem seotud kodakondsuse alusel diskrimineerimise keelu põhimõtte rikkumisega ning järelikult käsitletakse seda apellatsioonkaebuse kolmanda väite esimese osa analüüsis.

57. Eelnenud kaalutluste põhjal tuleb apellatsioonkaebuse kolmanda väite teine osa minu arvates põhjendamatusena tõttu tagasi lükata.

2. Väite esimene osa

58. Apellatsioonkaebuse kolmanda väite esimese osaga, mis on suunatud vaidlustatud kohtuotsuse punktide 77–80 vastu, heidab apellant Üldkohtule sisuliselt ette, et ta ei kohaldanud õigesti ELTL artikli 18 esimeses lõigus kehtestatud kodakondsuse alusel diskrimineerimise keeldu. Ryanair väidab, et kuigi COVID-19 pandeemia tagajärjed mõjutasid kõiki lennuettevõtjaid, kes Rootsis tegutsevad, sai ainult SAS individuaalset riigiabi ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b tähenduses. Kuna vaidlustatud otsuses on selgelt täpsustatud, et sellist abi võis anda ainult lennuettevõtjatele, kes omasid Rootsi väljastatud lennutegevusluba, ning kuna Euroopa Kohus pidas 18. märtsi 2014. aasta kohtuotsuses *International Jet Management*²⁸ sellist kriteeriumi võrdväärseks kodakondsuse alusel diskrimineerimisega, väidab apellant, et Üldkohus rikkus õigusnormi, kui ta leidis, et vaidlustatud otsus ei riku ELTL artiklit 18.

59. Vaidlustatud kohtuotsuse punktis 77 asus Üldkohus eelkõige seisukohale, et „individuaalset abi saab juba oma määratluse poolest anda vaid ühele ettevõtjale, välistades kõik teised ettevõtjad, sealhulgas need, kes on abisaajaga sarnases olukorras“, ning see toob „oma olemuselt kaasa erineva kohtlemise või isegi diskrimineerimise, mis on sellegipoolest lahutamatu seotud sellega, et kõnealune meede on individuaalne“. Järelikult võrdus apellandi väide iga individuaalse abi siseturuga kokkusobivuse süstemaatilise kahtluse alla seadmisega üksnes asjaolu tõttu, et sellel on oma olemuselt ainuõiguslik ning seega diskrimineeriv laad, samas kui liidu õigus lubab liikmesriikidel anda individuaalset abi juhul, kui on täidetud kõik ELTL artiklis 107 sätestatud tingimused. Üldkohus täpsustas vaidlustatud kohtuotsuse punktis 80, et kui eeldada, et meetmega kehtestatud erinevat kohtlemist – kuivõrd meede on ette nähtud ainult SASile – võib samastada diskrimineerimisega, tuleb kontrollida, kas see on põhjendatud õiguspärase eesmärgiga ning kas see on vajalik, sobiv ja proportsionaalne selle eesmärgi saavutamiseks. Ryanairi viidatud ELTL artikli 18 esimese lõigu osas märkis Üldkohus, et see säte keelab aluslepingute kohaldamisalas kodakondsuse alusel diskrimineerimise, „ilma et see piiraks aluslepingutes sisalduvate erisätete kohaldamist“, ning asus seisukohale, et seega tuleb kontrollida, kas meetmetega kohaldatud erinev kohtlemine on lubatud ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b alusel, mis on vaidlustatud otsuse õiguslik alus. Üldkohtu arvates eeldab selline kontrollimine „ühelt poolt, et [vaidlusaluse] meetme eesmärk vastab viimati nimetatud sättes ette nähtud nõuetele, ning teiselt poolt, et meetme kohaldamise viis, st käesolevas asjas see, et meedet kohaldatakse ainult SASile, on selline, mis võimaldab selle eesmärgi saavutada, ja et see ei lähe kaugemale sellest, mis on eesmärgi saavutamiseks vajalik“.

²⁸ C-628/11, EU:C:2014:171, punkt 68, edaspidi „kohtuotsus *International Jet Management*“.

60. Ryanair väidab esiteks, et vastupidi Üldkohtu seisukohale vaidlustatud kohtuotsuse punktis 80 ei kujuta ELTL artikkel 107 endast „erisätet“ ELTL artikli 18 esimese lõigu tähenduses, kuna sellega ei kehtestata konkreetseid diskrimineerimist keelavaid norme.

61. Tuletan selles osas meelde, et diskrimineerimiskeelu üldpõhimõte keelab esiteks käsitleda sarnaseid olukordi erinevalt ja teiseks käsitleda erinevaid olukordi ühtemoodi, välja arvatud juhul, kui selline kohtlemine on objektiivselt põhjendatud.²⁹

62. ELTL artikli 18 esimeses lõigus on sätestatud, et „ilma et see piiraks aluslepingutes sisalduvate erisätete kohaldamist, on aluslepingutes käsitletud valdkondades keelatud igasugune diskrimineerimine kodakondsuse alusel“. Väljakujunenud kohtupraktikast tulenevalt on viidatud säte iseseisvalt kohaldatav üksnes sellistes liidu õigusega reguleeritud olukordades, mille tarvis ei nähta aluslepingutega ette diskrimineerimiskeelu erinorme.³⁰ Euroopa Kohus on seisukohal, et sellised normid on eelkõige aluslepingu sätete õiguse kohta liikmesriikide territooriumil vabalt liikuda ja elada, mis antakse ELTL artikli 20 lõike 2 punktiga a ja ELTL artikliga 21³¹, kaupade vaba liikumise valdkonna sätete (ELTL artiklid 30, 34 ja 110)³², töötajate vaba liikumise sätete (ELTL artikkel 45)³³, asutamisvabaduse sätete (ELTL artikkel 49)³⁴, teenuste osutamise vabaduse sätete (ELTL artiklid 56–62)³⁵ ja kapitali vaba liikumise sätete³⁶ (ELTL artiklid 63 ja 65).

63. Järelikult sõltub ELTL artikli 18 esimese lõigu kohaldamine tingimusest, et väidetud diskrimineerimise tinginud olukorrale ei kohaldata ühtegi erinormi, mis on ette nähtud aluslepingutes ning mille eesmärk on keelata kodakondsuse alusel diskrimineerimine.³⁷ Kas ELTL artikkel 107 on selline norm?

64. Kuigi viidatud artikli esimeses lõikes kehtestatud riigiabi andmise keelu eesmärk on tagada, et siseturul ei moonda konkurentsi liikmesriikide sekkumised, mille eesmärk on eeldatavasti eelistada riigisiseseid ettevõtjaid, pean tunnustama, et mul on raske omistada sellele sättele sellise normi laadi, mille eesmärk on rakendada kodakondsuse alusel diskrimineerimise keeldu samamoodi, nagu seda teevad ELTL nelja vabaduse sätete. Kuigi ELTL artikli 18 esimeses lõigus sätestatud diskrimineerimiskeelu põhimõtte ja riigiabieeskirjade vahel on olemas potentsiaalne eesmärkide sarnasus, s.o konkurentsi ja Euroopa vabaduste kaitse, kujutab viidatud kord endast siiski diskrimineerimise kontrollimise vahendit, kuid ei sisalda ise diskrimineerimiskeelu eeskirja. Nagu komisjon väidab, lubavad ELTL artikli 107 lõiked 2 ja 3 sellegipoolest osas, milles need sätestavad teatud tingimustel teatud riigiabi siseturuga kokkusobivuse, erinevat kohtlemist, kui see on vajalik ja proportsionaalne viidatud sätetes ette nähtud eesmärkide saavutamiseks, ning on järelikult diskrimineerimiskeelu kohaldamisel asjakohased, kuna need on aluslepingute „erisätted“ ELTL artikli 18 esimese lõigu tähenduses.

²⁹ Vt 27. oktoobri 2022. aasta kohtuotsus ADPA ja Gesamtverband Autoteile-Handel (C-390/21, EU:C:2022:837, punkt 41).

³⁰ Vt 6. oktoobri 2022. aasta kohtuotsus Contship Italia (C-433/21 ja C-434/21, EU:C:2022:760, punkt 29 ja seal viidatud kohtupraktika).

³¹ Vt 15. juuli 2021. aasta kohtuotsus The Department for Communities in Northern Ireland (C-709/20, EU:C:2021:602, punkt 65).

³² Vt 18. juuni 2019. aasta kohtuotsus Austria vs. Saksamaa (C-591/17, EU:C:2019:504, punkt 40).

³³ Vt 6. oktoobri 2020. aasta kohtuotsus Jobcenter Krefeld (C-181/19, EU:C:2020:794, punkt 78).

³⁴ Vt 3. märtsi 2020. aasta kohtuotsus Tesco-Global Áruházak (C-323/18, EU:C:2020:140, punkt 55).

³⁵ Vt 18. juuni 2019. aasta kohtuotsus Austria vs. Saksamaa (C-591/17, EU:C:2019:504, punkt 40 ja seal viidatud kohtupraktika).

³⁶ Vt 18. märtsi 2021. aasta kohtuotsus Autoridade Tributária ja Aduaneira (kinnisvaratulu maksustamine) (C-388/19, EU:C:2021:212, punkt 21).

³⁷ Vt 11. juuni 2020. aasta kohtuotsus TÜV Rheinland LGA Products ja Allianz IARD (C-581/18, EU:C:2020:453, punktid 31 ja 33 ning seal viidatud kohtupraktika).

65. Teiseks, nagu juba ühes teises kohtuasjas märkisin, on Euroopa Kohtu praktikas juba mõnda aega rõhutatud tihedat sidet, mis ühendab riigiabi mõistes sisalduvat valikulisuse mõistet ja diskrimineerimise mõistet.³⁸ Valikulise eelise tingimuse kohaselt tuleb kindlaks teha, kas konkreetset õiguslikku raamistikku arvestades on riigisisene meede selline, et see soodustab „teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist“ võrreldes teiste ettevõtjatega, kes on asjaomase abikava eesmärki arvestades võrreldavas faktilises ja õiguslikus olukorras ning keda koheldakse erinevalt, mida võib sisuliselt pidada diskrimineerivaks.³⁹

66. Kui aga sellise meetmega ette nähtud abi tunnistatakse hiljem siseturuga kokkusobivaks ELTL artikli 107 lõigete 2 ja 3 alusel, peetakse erinevat kohtlemist, mida see rakendab ettevõtjate vahel, kes on õiguslikult ja faktiliselt võrreldavas olukorras, objektiivselt põhjendatuks ja seda lubatakse, kuna see on vajalik liidu õiguskorras kaitset väärivate eesmärkide saavutamiseks. See kehtib nii individuaalsetele meetmetele kui ka abikavadele ning tähendab, et lisaks sellele, et kõnealune meede täidab ELTL artikli 107 lõikes 1 sätestatud riigiabikeelust kõrvale kalduvates sätetes kehtestatud eritingimusi, on see sobiv aluslepinguga ette nähtud eesmärkide saavutamiseks ega lähe kaugemale sellest, mida on vaja riigiabi eesmärgi saavutamiseks või selle toimimiseks.⁴⁰ Selles tähenduses tuleb nimelt mõista vaidlustatud kohtuotsuse punktis 77 sisalduvat seisukohta – mille Ryanair oma apellatsioonkaebuse kolmanda väite teises osas vaidlustab –, mille sõnastus ei ole kõige õnnestunud. Vaidlustatud kohtuotsuses Üldkohtu poolt esitatud arutluskäigu ökonoomiast lähtudes ei ole viidatud seisukoht aga otsustava laadiga, arvestades, et igal juhul jätkab Üldkohus punktis 80 ja järgmistes punktides vaidlustatud meetme proportsionaalsuse analüüsi.

67. Eelnevate kaalutluste põhjal tuleb argument, mille Ryanair esitas õigusnormi rikkumise kohta, mille Üldkohus pani toime, kui ta leidis, et ELTL artikkel 107 on erinorm ELTL artikli 18 esimese lõigu tähenduses, seega minu arvates tagasi lükata.

68. Teiseks väidab Ryanair, et niisugune otsene diskrimineerimine kodakondsuse alusel, nagu see, mis kehtestati vaidlustatud meetmega, on põhjendatud üksnes aluslepingus sõnaselgelt ette nähtud erandite alusel, ning seega on tegemist meetmega, mis mõjutab teenuste osutamise vabadust, avaliku korra, avaliku julgeoleku või rahvatervise huvisid, mis on ammendavalt sätestatud ELTL artiklis 52, millele ELTL artikkel 62 viitab. Need erandid ei hõlma põhjendusi, mille komisjon esitas vaidlustatud otsuses, ning mis on seotud vajadusega säilitada Rootsi lennuühendused, „Skandinaavia-sisene ühendatus“ või Rootsi majandus. Kuna see argument kattub sisuliselt argumentidega, mille apellant esitas oma apellatsioonkaebuse neljandas väites, viitan kõnealuse väite analüüsile.

69. Kolmandaks väidab Ryanair, et kui ka teenuste osutamise vabadus ei ole käesolevas asjas kohaldatav, jättis Üldkohus igal juhul hindamata, kas – nagu nõutakse Euroopa Kohtu praktikas ning eelkõige kohtuotsuses International Jet Management – ebavõrdne kohtlemine, mis vaidlusaluse meetmega kehtestati ning mida kohaldatakse ainult SASile kui lennuettevõtjale, kellele Rootsi on väljastanud lennutegevusloa ning kes on Rootsis asutatud, on põhjendatud „asjaomaste isikute kodakondsusest sõltumatute objektiivsete kaalutlustega“. Tuletan meelde, et kohtuotsuses International Jet Management leidis Euroopa Kohus, et ELTL artikliga 18 on vastuolus liikmesriigi õigusnorm, mis nõuab lennuettevõtjalt, kellel on teise liikmesriigi antud

³⁸ Vt minu ettepanek liidetud kohtuasjades World Duty Free Group ja Hispaania vs. komisjon (C-51/19 P ja C-64/19 P, EU:C:2021:51, punkt 17).

³⁹ Vt 8. novembri 2022. aasta kohtuotsus Fiat Chrysler Finance Europe vs. komisjon (C-885/19 P ja C-898/19 P, EU:C:2022:859, punkt 67).

⁴⁰ Vt 22. märtsi 1977. aasta kohtuotsus Iannelli & Volpi (74/76, EU:C:1977:51, punkt 15, edaspidi „kohtuotsus Iannelli & Volpi“).

lennutegevusluba, et ta hangiks esimese liikmesriigi õhuruumi sisenemiseks loa kolmandatest riikidest väljuvate lendude puhul, ehkki niisugust luba ei nõuta lennuettevõtjalt, kellel on esimese liikmesriigi antud lennutegevusluba.

70. Selles osas peab täpsustama, et SAS ei saa vaidlusalusest meetmest abi tulenevalt asjaolust, et tal on Rootsi väljastatud lennutegevusluba, vaid kui ettevõtja, kes kandis kahju piirangute tõttu, mille kõnealune liikmesriik kehtestas vastusena COVID-19 pandeemiast tingitud kriisile, ning ta tegutseb lennutranspordi turul, mida erakorraline sündmus, milleks on viidatud pandeemia levik, eriti mõjutas ning mille vastu Rootsi pidas vajalikuks toetusmeetmetega sekkuda. Nagu mul oli juba võimalus märkida, oli Rootsil SASi vaidlusalusest meetmest abisaajana sätestades õigus tugineda kaalutlustele, mis olid seotud muu hulgas SASi panusega – mis on konkureerivate lennufirmadega võrreldes protsentuaalselt suurem – teatavate selle liikmesriigi jaoks põhieesmärkide saavutamise, nagu lennuühenduse säilitamine nii Rootsi territooriumil kui ka Skandinaavia piirkonnas – kaasa arvatud vähem kommertslikel lennuliinidel – kui ka rahvusvaheliselt, eelkõige sellises jätkuva hädaolukorra ja ebakindluse olukorras nagu see, mille põhjustas COVID-19 pandeemia. Tõsi on, et vaidlustatud otsusest nähtub, et ainult lennuettevõtjatele, kes vastavad teatud tingimustele, muu hulgas nõudele omada Rootsi väljastatud lennutegevusluba ja olla Rootsi abikava alusel abikõlblik, võib kohaldada selliseid ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b tähenduses individuaalseid abimeetmeid nagu vaidlusalune meede. Ainult see asjaolu ei luba aga minu arvates kinnitada, nagu teeb apellant, et asjaolu, et viidatud meedet kohaldatakse ainult SASile, rikub iseenesest ELTL artikli 18 esimeses lõigus kehtestatud kodakondsuse alusel diskrimineerimise keelu põhimõtet. Igal juhul, isegi kui tahta pidada kohtuotsust *International Jet Management*, millele apellant viitab, asjakohaseks diskrimineerimiskeelu üldpõhimõtte kohaldamisel riigiabisektoris, ei saa minu arvates välistada, et eespool kirjeldatud kaalutlused, mis on seotud SASi panusega Rootsi lennuühendustesse ja „Skandinaavia-sisestesse lennuühendustesse“, mis on esitatud vaidlustatud otsuse põhjenduses 26, võivad olla selle kohtuotsuse tähenduses „asjaomaste isikute kodakondsusest sõltumatud objektiivsed kaalutlused“, mis ei ole puhtalt majanduslikud, eelkõige sellises hädaolukorras nagu see, mis on tingitud COVID-19 pandeemiast.

71. Eelnevate kaalutluste põhjal leian, et Ryanairi apellatsioonkaebuse kolmanda väite esimeses osas esitatud kolmas argument on põhjendamatu. Seega tuleb väiteosa siiani analüüsitud osas põhjendamatus tõttu tagasi lükata.

3. Väite kolmas osa

72. Apellatsioonkaebuse kolmanda väite kolmanda osaga, mis käsitleb vaidlusaluse meetme proportsionaalsuse analüüsi komisjoni poolt, esitab Ryanair neli eraldi etteheidet vaidlustatud kohtuotsuse punktides 81–88 sisalduvate põhjenduste kohta. Esimesed kolm on suunatud vaidlustatud kohtuotsuse punkti 84 vastu, milles Üldkohus sedastab, et „vaidlustatud otsusest [nähtub], et COVID-19 pandeemiaga seotud piirangud puudutasid SASi teistest Rootsis tegutsevatest lennuettevõtjatest rohkem, kuna tal olid suuremad turuosad“.

73. Esiteks väidab apellant, et seda seisukohta, millele Üldkohus tugineb, et põhjendada vaidlusaluse meetmega SASi kasuks kehtestatud ebavõrdse kohtlemise sobivust, vaidlustatud otsuses ei leidu ning Üldkohus asendas seega otsuse põhjendused enda omadega, mis ei ole lubatud.

74. Selles osas tuletan meelde, et Euroopa Kohus ja Üldkohus ei saa ELTL artiklis 263 sätestatud seaduslikkuse kontrolli raames mingil juhul asendada vaidlustatud õigusakti vastuvõtja põhjendust enda omaga.⁴¹ Seevastu tühistamishagi puhul, välja arvatud juhul, kui seda ei õigusta ükski sisuline asjaolu, võib Üldkohus tõlgendada vaidlustatud akti põhjendusi teisiti kui akti vastuvõtja või teatud asjaoludel koguni lükata akti vormilise põhjenduse tagasi.⁴² Käesoleval juhul vastas Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 84 Ryanairi esitatud argumendile, mille kohaselt asjaolu, et SAS – kelle tegevus oli koondunud Taani, Rootsi ja Norrasse, moodustas 67% Skandinaavia-sisesest lennuliiklusest ja ligi poole Rootsi-sisesest lennuliiklusest – ei võimaldanud põhjendada vaidlusalusest meetmest tulenevat erinevat kohtlemist.⁴³ Nimelt nendele andmetele – mis on esitatud vaidlustatud otsuse põhjenduses 26 ning mida komisjon seega tingimata arvestas, kui ta analüüsis vaidlusaluse meetme kokkusobivust – tugines Üldkohus selleks, et kinnitada esiteks vaidlustatud kohtuotsuse kõnealuses punktis 84, et vaidlustatud otsusest *nähtub*, et COVID-19 pandeemiast tingituna kehtestatud piirangud puudutasid SASi teistest Rootsis tegutsevatest lennuettevõtjatest proportsionaalselt rohkem, kuna tal oli suurem turuosa, ning kohtuotsuse punktis 86 teiseks, et erinevat kohtlemist SASi kasuks tuleb pidada sobivaks selleks, et hüvitada nendest piirangutest tulenev kahju, ning see ei lähe kaugemale sellest, mis on selle eesmärgi saavutamiseks vajalik, arvestades ka kõnealuse riigiabi laadi ja suurust ning selle kohaldamise viisi. Järelikult piirdus Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktides 82–86 apellandi esitatud väitele vastamiseks vaidlustatud otsuse tõlgendamisega nii, et see oleks kooskõlas selles sisalduvate juhistega ega ole seega kõnealuse otsuse põhjendusi asendanud.

75. Teiseks väidab Ryanair, et vaidlustatud kohtuotsuse punktis 84 Üldkohtu poolt esitatud põhjendus viitab, et ettevõtja, kellel on oluline turuosa ning kes on seega võimeline kasutama märkimisväärset turujõudu, on suuteline võtma endale kogu ELTL artikli 107 lõike 2 punktist b tulenevalt kasutatava hüvitise. Proportsionaalsuse põhimõtte järgimine nõuaks, et see hüvitis jaotataks kõigi turu ettevõtjate vahel proportsionaalselt kantud kahjuga. Lisaks on selle põhjenduse aluseks olev loogika vastuolus ELTL artikliga 102, kuna see annab eriõigused turgu valitsevas seisundis ettevõtjale, kellel on aga pigem eriline vastutus tõhusa konkurentsi toimimist oma käitumisega mitte ohtu seada.

76. Ka see argument tuleb minu arvates tagasi lükata. See lähtub eeldusest, et individuaalne abi, mille eesmärk on hüvitada kahju ainult ühele turul tegutsevale erakorralise sündmuse ohvrile, rikub tingimata proportsionaalsuse põhimõtet, mis nõuab, et abi jaotataks proportsionaalselt kõigi selle sündmuse ohvrite vahel, ning järelikult ei saa seda tunnistada siseturuga kokkusobivaks ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b kohaselt. Apellatsioonkaebuse esimese väite analüüsis käsitlesin sellise eelduse põhjendatust ning välistasin selle. Jõudsin viidatud aspektist järeldusele, et selline abi on ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b kohaselt lubatud, kui abisaaja valik ei ole meelevaldne ning on selle normiga taotletud eesmärgi saavutamiseks sobiv ja proportsionaalne. Hädaolukordades, nagu need, mis on tingitud viidatud sättes kehtestatud sündmustest, peab liikmesriik olema vaba otsustama komisjoni kontrollile alludes, millistel turgudel hüvitavate meetmetega sekkuda ning kuidas olemasolevaid vahendeid jaotada, ka selleks, et tagada oma sekkumise soovitud toime, nagu Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 87 rõhutab. Seoses Ryanairi viitega ELTL artiklile 102 ja erilisele vastutusele, mis kohustab ettevõtjaid, kellel on selle sätte tähenduses turgu valitsev seisund, märgin esiteks, et apellant ei väida ega tõenda, et SAS omab selle sätte tähenduses turgu valitsevat seisundit, ja et teiseks ka

⁴¹ Vt 6. oktoobri 2021. aasta kohtuotsus *World Duty Free Group ja Hispaania vs. komisjon* (C-51/19 P ja C-64/19 P, EU:C:2021:793, punkt 70).

⁴² Vt 6. oktoobri 2021. aasta kohtuotsus *World Duty Free Group ja Hispaania vs. komisjon* (C-51/19 P ja C-64/19 P, EU:C:2021:793, punkt 71).

⁴³ Vt vaidlustatud kohtuotsuse punktid 82 ja 83.

juhul, kui turgu valitsev seisund tõendataks, ei tähenda individuaalse abi andmine iseenesest, et abisaaja asetatakse olukorda, kus ta saab oma turuseisundit kuritarvitada üksnes asjaolu tõttu, et konkureerivad ettevõtjad ei saa samasugusest meetmest abi, nagu Prantsuse valitsus õigesti rõhutas. Lisaks, nagu nähtub vaidlustatud kohtuotsuse punktist 82, võttis Üldkohus SASi turuosa arvesse kui näitajat tema poolt kantud suurema kahju kohta ning seega on see ETL artikli 107 lõike 2 punkti b tähenduses toetusmeetme võtmiseks asjakohane kriteerium.

77. Kolmandaks väidab Ryanair, et vaidlustatud kohtuotsuse punktist 85 ei tulene selgelt, millised piirangud mõjutasid SASi apellandist märkimisväärselt rohkem. Kui tegemist on COVID-19 pandeemiaga seotud piirangutega üldiselt, on Üldkohtu seisukoht ilmselgelt väär, kuna üleeuroopalise lennuettevõtjana mõjutasid need piirangud Ryanairi vähemalt samal määral kui SASi. Kui aga on tegemist Rootsi ametiasutuste kehtestatud piirangutega, on kriteerium, millele Üldkohus tugineb, meelevaldne, sest see eelistab tingimata Rootsi lennuettevõtjaid ning on lisaks kaudne diskrimineerimine, mis soodustab ühisturu killustumist.

78. Selles osas tuletan meelde, et vaidlusaluse meetme eesmärk on hüvitada SASile kahju, mis tulenes tema lendude tühistamisest ja lennuplaani muutmisest pärast reisipiirangute kehtestamist COVID-19 pandeemia olukorras. Nagu Rootsi valitsus õigesti märkis, kohaldatakse selle kahju kindlakstegemiseks kriteeriumi, lendude tühistamist või lennuplaani muutmist, mis sõltub piirangute päritolust. Järelikult ei ole vaidlusaluse piirangu proportsionaalsuse hindamiseks vaja – kui see oleks ka praktikas võimalik – tuvastada, kas viidatud kahju on seotud ainult Rootsi ametiasutuste kehtestatud piirangutega või liikmesriikide kehtestatud kõikide piirangutega või liikmesriikide ja kolmandate riikide kehtestatud piirangutega. Nagu vaidlustatud kohtuotsuse punktis 84 leiti, nähtub vaidlustatud otsusest, et kooskõlas riigiabi territoriaalse olemusega hinnati SASi kasuks toetusmeetme võtmise vajadust seoses Rootsi turuga ja sellel turul tegutsevate lennuettevõtjatega ning nende vastavate turuosadega sellel turul. Sellises olukorras ei ole Üldkohtu poolt vaidlusaluse meetme proportsionaalsuse hindamisel rakendatud hindamiskriteeriumis, mis võtab arvesse, et tulenevalt tema suuremast turuosast võrreldes teiste Rootsi turul osalevate lennuettevõtjatega kandis SAS suuremat kahju, mitte midagi diskrimineerivat ning see on asjaolu, et vaidlusaluse meetme eesmärk on hüvitada Rootsi turul sellise erakorralise sündmuse nagu COVID-19 pandeemia mõju, loogiline tagajärg.

79. Lõpuks kritiseerib apellant „soovitud toime“ kriteeriumi, mis sisaldub vaidlustatud kohtuotsuse punktis 87, kus Üldkohus kinnitas, et pidades silmas meetme väikest summat, võrdluses SASi kantud kahju hindamisega, ei ole hageja tõendanud, et selle summa kõikide Rootsis tegutsevate lennuettevõtjate vahel ära jagamine ei oleks meedet jätnud soovitava toimeta. See argument tuleb minu arvates tagasi lükata asjakohatuse tõttu, kuna see on suunatud vaidlustatud otsuse põhjenduse ammendamise huvides esitatud osa vastu ega saa kaasa tuua otsuse tühistamist.⁴⁴

4. Ettepanek apellatsioonkaebuse kolmanda väite kohta

80. Kuna tegin ettepaneku lükata tagasi kõik väiteosad, mille apellant oma apellatsioonkaebuse kolmanda väite toetuseks esitas, tuleb minu arvates see väide tervikuna tagasi lükata.

⁴⁴ Vt selle kohta 10. novembri 2022. aasta kohtuotsus *Laboratoire Pareva vs. komisjon* (C-702/21 P, ei avaldata, EU:C:2022:870, punkt 52).

D. Apellatsioonkaebuse neljas väide

81. Apellatsioonkaebuse neljanda väitega väidab apellant, et Üldkohus rikkus mitut õigusnormi ja moonutas ilmselgelt asjaolusid, kui ta lükkas tagasi tema hagi kolmanda väite teise osa, millega ta heitis ette asutamisevabaduse ja teenuste osutamise vabaduse rikkumist, tulenevalt vaidlusaluse meetme diskrimineerivast laadist. See väide jaguneb kolmeks osaks. Teist ja kolmandat osa analüüsin koos.

1. Väite esimene osa

82. Apellatsioonkaebuse neljanda väite esimese osaga väidab Ryanair, et märkides vaidlustatud kohtuotsuse punktis 94, et apellant ei olnud tõendanud, kuidas meetme, mida saab ainult SAS, ainuõiguslik laad „võib hagejat takistada teostamast oma asutamisevabadust Rootsis või osutamast teenuseid lähtekohaga sellest riigist või sihtkohaga sinna“, valis Üldkohus vale kriteeriumi, et hinnata, kas riigisisene meede takistab teenuste osutamise vabadust ja asutamisevabadust või teeb need vähem huvipakkuvaks. Kriteerium, mis tuleneb kohtupraktikast, viitab pigem kõnealuse meetme võimele takistada „igal huvitatud ettevõtjal“ ning käesoleval juhul järelikult SASist erinevatel Rootsis tegutsevatel lennuettevõtjatel end kõnealuses liikmesriigis asutada või seal teenuseid osutada.

83. Sellel väiteosal puudub ilmselgelt põhjendus. Esiteks põhineb see vaidlustatud kohtuotsuse punkti 94 poolikul tõlgendamisel. Üldkohus täpsustas selle punkti teises lauses, et apellant ei olnud nimetanud „faktilisi või õiguslikke asjaolusid, mille tõttu on [vaidlusalusel meetmel] piirav mõju, mis läheb kaugemale sellest, mis toob kaasa ELTL artikli 107 lõikes 1 sätestatud keelu, kuid mis [...] on siiski vajalikud ja proportsionaalsed selleks, et lähtuvalt ELTL artikli 107 lõike 2 punktis b ette nähtud nõuetest hüvitada SASile sellise erakorralise sündmuse nagu COVID-19 pandeemia tekitatud kahju“. Selle arutluskäiguga selgitas Üldkohus apellandile kuuluva täitmata tõendamiskoormise ulatust ning vabastas selle kõigist viidetest konkreetse lennuettevõtja olukorrale ning eelkõige apellandi olukorrale. Teiseks, nagu Prantsuse valitsus õigesti märgib, ei arvesta Ryanairi väiteosa vaidlustatud kohtuotsuse kõnealuses punktis 94 sisalduvat viidet vaidlusaluse meetme proportsionaalsuse analüüsile, mille Üldkohus varem läbi viis ning kus võeti arvesse kõikide Rootsis tegutsevate lennuettevõtjate olukorda.

2. Väite teine ja kolmas osa

84. Apellatsioonkaebuse neljanda väite teise osaga väidab Ryanair, et vaidlustatud kohtuotsuse punktis 94 esitatud seisukoht, mida on korratud käesoleva ettepaneku punktis 82, on vastuoluline ja rikub õigusnormi, sest käesoleval juhul ei olnud vaja esitada mitte ühtegi tõendit, kuna asjaolu, et lennuettevõtjad jäetakse meelevaldselt ilma ainult Rootsi peamisele lennuettevõtjale kohaldatavast eelisest takistab iseenesest teiste lennuettevõtjate teenuste osutamise vabadust ja asutamisevabadust. Selles osas viitab Ryanair uuesti kohtuotsusele International Jet Management. Apellant väidab igal juhul, et ta esitas tõendeid, sealhulgas eelkõige Goodbody Stockbrokersi investeerimisteenuste osakonna koostatud aruande ja lennundusõiguse eksperdi arvamuse. Üldkohus jättis aga need tõendid hindamata. Väite kolmanda osaga heidab Ryanair Üldkohtule sisuliselt ette, et ta tegi vea, kui ta lükkas tagasi Ryanairi poolt esimese astme kohtus esitatud argumendid, mille eesmärk oli tõendada, et teenuste osutamise vabaduse ja asutamisevabaduse piiramine, mille vaidlusalune meede kaasa toob, ei ole põhjendatud.

85. Vaja on meenutada, et kohaldamaks meetme suhtes ELTL artikli 107 lõikes 1 sätestatud keeldu, peab kõnealune meede andma valikulise eelise konkreetset ühele ettevõtjale või ettevõtjate kategooriale või konkreetsetele majandussektoritele, asetades nad teistega võrreldes soodsamasse olukorda.⁴⁵ Sellest tuleneb, et määratluse kohaselt on riigiabi võimeline tugevdama abisaaja seisundit tema konkurentide kahjuks ning tegema neile raskemaks oma toodete tarnimise või teenuste osutamise turul, millel riigiabi anti. Nagu Euroopa Kohus on kinnitanud, hõlmab riigiabi oma olemusest tingituna kaitset ja järelikult turu killustamist selliste ettevõtjate toodete ja teenuste arvelt, kes riigiabi ei saa.⁴⁶ Järelikult ei eksi apellant, kui ta väidab sisuliselt, et igal riigiabil, mis annab eelise riigisisesele ettevõtjale, võivad olla negatiivsed tagajärjed teenuste vabale osutamisele ja/või asutamisevabadusele, osas, milles neid vabadusi kasutavad ettevõtjad, kes tegutsevad abisaajaga samal turul, ei saa sama eelist, sarnaselt abisaaja iga teise konkurendiga.

86. Need tagajärjed ei too aga tingimata kaasa viidatud vabaduste piiramist aluslepingu tähenduses, nagu väidab apellant.⁴⁷ Eelkõige tekib kahtlusi selle osas, millistel tingimustel toob individuaalne riigiabi, mida antakse liikmesriikidevahelise kaubandusega turul tegutsevale ettevõtjale, lisaks selle kaubanduse kahjustamisele tingimata ja süstemaatiliselt kaasa otsese või kaudse kodakondsuse alusel diskrimineerimise, pelgalt asjaolu tõttu, et selle riigiabi saaja on riigisisene ettevõtja, või takistab teiste liikmesriikide ettevõtjatel end kõnealuses liikmesriigis asutada või seal teenuseid osutada, või mille tagajärjel muudetakse liikmesriikide vahel teenuste osutamine raskemaks puhtalt liikmesriigisisestest teenuste osutamisest.⁴⁸ Sellisel automaatsusel rajanev argument, mille apellant väite käesolevas osas esitas, ei luba iseenesest lükata ümber vaidlustatud kohtuotsuse punktis 94 sisalduvat järeldust, mille kohaselt apellant ei ole esitanud tõendeid, mis võimaldaksid leida, et vaidlusaluse meetme, millest saab abi ainult SAS, tagajärjel pärsitakse asutamisevabaduse või teenuste osutamise vabaduse kasutamist. Mis puudutab tõendeid, mille apellant selle kohta Üldkohtule esitas, piirdub ta sisuliselt viitega kahele tema nõutud eksperdiaruandele, millest ei ilmne aruannete asjakohasus käsitletava küsimuse seisukohast.

87. Apellatsioonkaebuse neljanda väite teine osa tuleb minu arvates seega põhjendamatus tõttu tagasi lükata. Järelikult tuleb tagasi lükata ka väite kolmas osa, kuna see põhineb sisuliselt eeldusel, et Üldkohus tegi vea, kui ta välistas asutamisevabaduse ja teenuste osutamise vabaduse piirangu olemasolu, ning eeldab seega, et apellandi esitatud väite teine osa oleks tunnustatud vastuvõetavaks.

3. Ettepanek apellatsioonkaebuse neljanda väite kohta

88. Kuna tegin ettepaneku lükata tagasi kõik apellandi poolt apellatsioonkaebuse neljanda väite põhjenduseks esitatud väiteosad, tuleb minu arvates see väide tervikuna tagasi lükata.

⁴⁵ Vt selle kohta 4. juuni 2015. aasta kohtuotsus komisjon vs. MOL (C-15/14 P, EU:C:2015:362, punkt 59) ja 30. juuni 2016. aasta kohtuotsus Belgia vs. komisjon (C-270/15 P, EU:C:2016:489, punkt 48).

⁴⁶ Vt selle kohta kaupade vaba liikumise valdkonnas kohtuotsus Iannelli & Volpi, punkt 15.

⁴⁷ Vt selle kohta kohtuotsus Iannelli & Volpi, punkt 10.

⁴⁸ Rõhutan, et käesolevas kohtuasjas kerkib küsimus aluslepingu asutamisevabaduse ja teenuste osutamise vabaduse sätete võimalikust rikkumisest üksnes seoses vaidlusaluse meetmega, arvestades seda individuaalselt ja seega Rootsi abikavast eraldi.

E. Apellatsioonkaebuse viies väide

89. Apellatsioonkaebuse viienda väitega, mis on suunatud vaidlustatud kohtuotsuse punktide 99 ja 100 vastu, väidab Ryanair, et Üldkohus rikkus mitut õigusnormi ja moonutas asjaolusid, kui ta lükkas tagasi Ryanairi hagi neljanda väite, mis käsitles tema menetlusõiguste rikkumist, mis tulenes ametliku uurimismenetluse algatamata jätmisest, viidates selleks pelgalt hagi esimese kolme väite analüüsile, mis olid seotud vaidlusaluse meetme siseturuga kokkusobivuse hinnangu põhjendustega.

90. Vaidlustatud kohtuotsuses leidis Üldkohus esiteks, et Ryanairi esitatud hagi neljas väide oli sisuliselt esitatud teise võimalusena juhuks, kui Üldkohus ei analüüsi riigiabile kui sellisele antud hinnangu põhjendatust (punkt 99). Teiseks sedastas Üldkohus, et väitel „puudub iseseisev sisu“ ning see üksnes „kordab kokkuvõtlikult esimese kuni kolmanda väite raames esitatud argumente, ilma et võimalike tõsiste raskuste kohta oleks välja toodud konkreetseid asjaolusid“ (punkt 100).

91. Ryanair märgib esiteks, et erinevalt hagi esimesest kolmest väitest ei nõutud neljandas väites komisjoni hinnangute eksliku laadi tõendamist. Erinev kriteerium kohaldub aga kontrollile, mille peab läbi viima Üldkohus, ning Üldkohus ei saa piirduda viitega hagi esimese kolme väite analüüsi tulemusele, et tunnistada neljas väide põhjendamatuks. Teiseks väidab Ryanair, et erinevalt Üldkohtu seisukohast ei esitanud ta oma hagi neljanda väite toetuseks iseseisvaid argumente, mille eesmärk oli tõendada, et vaidlustatud otsuse tegemise hetkel komisjoni käsutuses olnud teabes olid lüngad, mille oleks saanud ületada ainult ametliku uurimismenetluse algatamisega.

92. Kõigepealt tuleb meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt sõltub määruse 2015/1589⁴⁹ artikli 4 lõikel 3 põhineva vastuväidete esitamata jätmise otsuse seaduslikkus vastusest küsimusele, kas teatatud meetme esialgse uurimise etapis komisjoni kasutuses olnud teabe ja asjaolude hindamine oleks objektiivselt pidanud tekitama kahtlusi meetme siseturuga kokkusobivuses. Järelilikult on kõnealuse kokkusobivuse kohta kahtluste olemasolu tõend, mille peab esitama selleks, et tõendada, et komisjon oleks pidanud algatama ELTL artikli 108 lõikes 2 ette nähtud ametliku uurimismenetluse. See tõend, mis peab põhinema nii vastuväidete esitamata jätmise otsuse vastuvõtmise asjaoludel kui ka otsuse sisul, tuleb otsuse tühistamise taotlejal esitada kooskõlaliste kaudsete tõendite kogumi alusel.⁵⁰ Euroopa Kohus on selles osas täpsustanud, et kaudseks tõendiks tõsiste raskuste kohta, mis nõuaksid ametliku uurimismenetluse algatamist, ei ole iseenesest kõnealuse meetme rakendamisel antud abi olulisus ning selle meetme keerukus ja uudsus.⁵¹

93. Nagu nähtub eespool esitatud arutluskäigust, tugines apellant käesoleval juhul hagi esimeses kolmes väites mitmele ilmselgele hindamisveale, mis tema arvates mõjutavad otsust vaidlusaluse meetme siseturuga kokkusobivuse kohta. Hagi neljanda väitega tugines ta komisjoni läbiviidud analüüsi ebatäielikkusele ja ebapiisavusele ning väitis, et selle meetme kokkusobivuse hindamise tulemus oleks ametliku uurimismenetluse tagajärjel erinev olnud. Selles kontekstis väitis Ryanair esiteks hagi esimeses ja teises väites esitatud argumentidele viidates, et vaidlustatud otsus sisaldas mitut lünka, eelkõige puudus täpne hinnang SASile antud riigiabi ja tema kantud kahju summa kohta, jäeti arvesse võtmata konkurentsieelis, mille SAS sai, ja teiste lennuettevõtjate panus Rootsi lennuühendustesse, ning vaidlusaluse meetme kokkusobivuse analüüsi ebapiisavus

⁴⁹ Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL), millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (kodifitseeritud tekst) (ELT 2015, L 248, lk 9).

⁵⁰ 2. septembri 2021. aasta kohtuotsus komisjon vs. Tempus Energy ja Tempus Energy Technology (C-57/19 P, EU:C:2021:663, punktid 38 ja 40).

⁵¹ 2. septembri 2021. aasta kohtuotsus komisjon vs. Tempus Energy ja Tempus Energy Technology (C-57/19 P, EU:C:2021:663, punkt 64).

diskrimineerimiskeelu, teenuste osutamise vabaduse ja asutamisvabaduse põhimõtteid arvestades. Teiseks väitis Ryanair, et pandeemiast tingitud hädaolukord ei vabastanud komisjoni kohustusest algatada ametlik uurimismenetlus juhul, kui abi hindamisega kaasnesid tõsised raskused. Lõpuks märkis Ryanair samuti hagi esimesele kolmele väitele viidates, et iga viidatud väidete raames esitatud väiteosa, mille kohta ta oleks saanud ametlikus uurimismenetluses otsustavat teavet esitada, oleks selle menetluse algatamise korral olnud piisav selleks, et komisjonil oleks võimalik teha otsus vaidlusaluse meetme kokkusobimatuse kohta.

94. Eelnevate kaalutluste põhjal tuleb asuda seisukohale, et Üldkohus leidis õigesti, et Ryanairi hagi neljandas väites esitatud argumentidel puudus iseseisev sisu. Nagu väitis Prantsuse valitsus, on olemas selged paralleelid kõnealuste argumentide ja hagi esimeses kolmes väites esitatud argumentide vahel. Sellises olukorras ei pidanud Üldkohus eraldi analüüsima hagi esimeses kolmes väites esitatud väiteid ja nendega identseid väiteid, mis esitati neljandas väites, vaid võis neljanda väiteosa analüüsis üle võtta esimeste väidete analüüsi. Nagu märkis Prantsuse valitsus, ei ole 2. aprilli 2009. aasta kohtuotsus *Bouygues ja Bouygues Télécom vs. komisjon*⁵², millele apellant viitas, selle lähenemisviisiga vastuolus. Viidatud kohtuotsuse aluseks olnud kohtuasjas analüüsis Üldkohus, vastupidi, koos hagi toetuseks esitatud kahte sisulist väidet, mis käsitlesid vastavalt tõsiste raskuste olemasolu ja komisjoni läbiviidud hindamise õigsust⁵³, välistades tõsiste raskuste olemasolu pärast seda, kui ta nentis, et puuduvad tõendid, mis asetaksid kahtluse alla komisjoni hinnangute põhjendatuse⁵⁴ ilma, et Euroopa Kohus oleks sellise lähenemisviisi kohta etteheiteid teinud.

95. Selles kontekstis on apellandi esitatud viide vaidlustatud kohtuotsuse punktis 49 sisalduvale järeldusele, mille kohaselt ei võimalda komisjoni määratletud meetod täielikult vältida, et kahju hindamine hõlmab ka SASi selliste otsuste tagajärgi, mis ei ole COVID-19 pandeemiaga otseselt seotud, asjakohatu, kuna arvestades konteksti, millesse see kuulub, ning kõiki Üldkohtu läbi viidud hindamisi, ei võimalda selline järeldus leida, et sel põhjusel seisis komisjon silmitsi sedavõrd tõsiste raskustega, et need ei võimaldanud tal ülemäärase hüvitamise konkreetse ohu olemasolu välistada ega kahelda vaidlusaluse meetme siseturuga kokkusobivuses.⁵⁵ Sama kehtib Üldkohtu järeldustele selle kohta, et puuduvad tõendid, et vaidlustatud meetmel on teenuste osutamise vabadust ja asutamisvabadust pärssiv mõju. Seoses apellandi viitega küsimusele ELTL artikli 107 lõike 2 punktis b ja ELTL artikli 107 lõike 3 punktis b sätestatud meetmete koos kohaldamisest, mille ta kvalifitseerib seni käsitlemata küsimuseks, märgin lõpuks esiteks, et nagu ma käesoleva ettepaneku punktis 21 kirjeldasin, välistas vaidlustatud otsus igal juhul SASile viidatud sätete alusel antud riigiabi kumuleerimise, ning teiseks ei ole – nagu eespool meenutasin – kõnealuse meetme uudsus iseenesest kaudseks tõendiks tõsiste raskuste kohta, mis nõudsid ametliku uurimismenetluse algatamist.

96. Eelnevate asjaolude alusel olen seisukohal, et apellatsioonkaebuse viies väide tuleb põhjendamatus tõttu tagasi lükata.

⁵² C-431/07 P, EU:C:2009:223, punkt 66.

⁵³ Vt 2. aprilli 2009. aasta kohtuotsus *Bouygues ja Bouygues Télécom vs. komisjon* (C-431/07 P, EU:C:2009:223, punkt 62).

⁵⁴ Vt 4. juuli 2007. aasta kohtuotsus *Bouygues ja Bouygues Télécom vs. komisjon* (T-475/04, EU:T:2007:196, punktid 126, 155 ja 156).

⁵⁵ Vt käesoleva ettepaneku punkt 37.

F. Apellatsioonkaebuse kuues väide

97. Apellatsioonkaebuse kuuenda väitega, mis on suunatud vaidlustatud kohtuotsuse punktide 105–116 vastu, väidab Ryanair, et Üldkohus rikkus õigusnormi ja moonutas ilmselgelt asjaolusid, kui ta lükkas tagasi tema hagi viienda väite ELTL artikli 296 teise lõigu rikkumise kohta. Esiteks kohaldas Üldkohus apellandi meelest valesti Euroopa Kohtu praktikast põhjendamiskohustuse ulatuse kohta, kui ta leidis, et vaidlustatud otsuse põhjenduste nõuetekohasuse ja piisavuse hindamisel tuleks arvesse võtta COVID-19 pandeemiaga seotud faktilist olukorda. Teiseks väidab ta, et selliste tagatiste järgimine, nagu õigus piisavalt põhjendatud otsusele, on veel olulisem siis, kui liidu institutsioonidel on lai kaalutlusruum, nagu käesoleval juhul.

98. Tuleb meenutada, et väljakujunenud kohtupraktikast, millele Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 105 viitab, nähtub, et artikliga 296 nõutav põhjendus peab vastama asjaomase akti olemusele, sellest peab selgelt ja üheselt selguma akti andnud institutsiooni arutluskäik, mis võimaldab huvitatud isikutel mõista võetud meetme põhjuseid ja pädeval kohtul teha kontrolli. Põhjendamiskohustust hinnates tuleb arvestada juhtumi asjaolusid, eelkõige akti sisu, põhjenduste olemust ja huvi, mis võib selgituste saamiseks olla akti adressaatidel või teistel isikutel, keda akt otseselt ja isiklikult puudutab. Ei ole nõutud, et põhjenduses oleks täpsustatud kõik asjakohased faktilised ja õiguslikud asjaolud, kuna akti põhjenduse vastavust ELTL artikli 296 nõuetele ei tule hinnata mitte ainult selle sõnastust, vaid ka konteksti ja asjasse puutuva valdkonna õiguslikku regulatsiooni silmas pidades.⁵⁶ Nende põhimõtete alusel tuleb analüüsida apellandi esitatud väiteosad.

99. Seoses väite esimese osaga näib mulle ilmne, et Euroopa Kohtu esitatud viidet kontekstile, millesse akt kuulub, ka juhul, kui leitakse, et see hõlmab ka pelgalt faktilisi tõendeid, ei saa seda tõlgendada nii, et viide akti kontekstile lubab vähendada põhjendamisstandardit, mis kehtib liidu institutsioonidele ELTL artikli 296 alusel, mida on tõlgendatud eespool viidatud kohtupraktikas. Sellest tuleneb, et Ryanairil oleks õigus tugineda selle sätte rikkumisele juhul, kui Üldkohus oleks vaidlustatud kohtuotsuses põhjendanud vaidlustatud otsuse põhjenduste puudulikkust, viidates COVID-19 pandeemiast tingitud hädaolukorrale, nagu väidab apellant.

100. Aga nagu nii Prantsuse valitsus kui ka komisjon õigesti märgivad, ei ilmne viidatud kohtuotsuse põhjenduste ühestki lausest, mis on sõnastatud hagi viienda väite analüüsis seoses COVID-19 pandeemiast tingitud kriisiga, millist kontekstipõhist tõendit tuleks arvestada, et hinnata vaidlustatud otsuse põhjenduste nõuetekohasust ja piisavust kooskõlas eelmises punktis viidatud kohtupraktikaga. Järelikult tuleb väite esimene osa tagasi lükata.

101. Väite teise osa puhul ei võimalda vaidlustatud kohtuotsuse põhjenduste analüüs tuvastada Üldkohtu poolt ELTL artikli 296 rikkumist seoses eelkõige käsitletava akti laadiga, st ELTL artikli 108 lõike 3 alusel vastuväidete esitamata jätmise otsusega. Selles osas meenutan – nagu tegi ka Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktides 106 ja 107 –, et Euroopa Kohus on juba täpsustanud, et sellises otsuses, mis on vastu võetud lühikese tähtaja jooksul, peavad olema välja toodud üksnes põhjused, millest lähtudes komisjon on järeldanud, et tal ei ole käsitletava abi siseturuga kokkusobivuse hindamisel tõsiseid raskusi, ning ka niisuguse otsuse lühidalt esitatud põhjendust tuleb pidada piisavaks, kui sellest nähtuvad selgelt ja ühemõtteliselt need põhjused, millest lähtudes komisjon leidis, et selliseid raskusi ei ole.⁵⁷ Käesoleval juhul analüüsis Üldkohus

⁵⁶ 20. jaanuari 2022. aasta kohtuotsus komisjon vs. Hubei Xinyegang Special Tube (C-891/19 P, EU:C:2022:38, punktid 87 ja 88).

⁵⁷ Vt 2. septembri 2021. aasta kohtuotsus komisjon vs. Tempus Energy ja Tempus Energy Technology (C-57/19 P, EU:C:2021:663, punkt 199).

vaidlustatud kohtuotsuse punktides 108–114 erinevaid põhjenduste puudusi, mida Ryanair oma hagi ette heitis – seoses puuduva hinnanguga selle kohta, kas abi on kooskõlas võrdse kohtlemise põhimõttega, asutamisevabaduse ja teenuste osutamise vabadusega, puuduva hinnanguga SASile antud konkurentsieelise kohta, puuduva hinnanguga kahju ja abi summa arvutusmeetodi kohta ning seoses puudevate täpsustustega põhjuste kohta, miks SASi koheldakse erinevalt teistest Rootsi lennuettevõtjatest, kes COVID-19 pandeemia tagajärjel kahju kandsid –, leides, et need on põhjendamatud, ning järeldades viidatud kohtuotsuse punktis 115, et vaidlustatud otsus oli piisavalt põhjendatud. Teisisõnu ei rikkunud see analüüs vastupidi sellele, mida väidab apellant, ühtegi õigusnormi, lähtudes põhjendamise tasemest, mida kõnealuse akti puhul nõutakse ning seoses järeldustega, mille Üldkohus tegi vaidlustatud kohtuotsuse põhjenduste nõuetekohasuse kohta. Seega märgin, et Ryanairi hagi viiendas väites esitatud ning apellatsioonkaebuse kuuendas väites korratud väiteosade tegelik eesmärk oli pigem heita komisjonile ette tegelikku analüüsi puudumist, mitte põhjenduste puudumist. Järelikult leidub vastus väite nendele osadele pigem vaidlustatud kohtuotsuse punktides hagi esimese kolme väite analüüsi kohta, mitte selle kohtuotsuse punktides 108–114 põhjendamiskohustuse rikkumise kohta.

102. Minu arvates tuleb eelneva põhjal apellatsioonkaebuse kuues väide põhjendamata tõttu tagasi lükata.

G. Ettepanek apellatsioonkaebuse kohta

103. Kõigi esitatud kaalutluste põhjal tuleb minu arvates kõik apellatsioonkaebuse väited ja seega apellatsioonkaebus tervikuna tagasi lükata.

IV. Ettepanek

104. Kõiki eespool esitatud kaalutlusi arvestades teen Euroopa Kohtule ettepaneku apellatsioonkaebus tagasi lükata. Kooskõlas Euroopa Kohtu kodukorra artikli 184 lõikega 1 teen Euroopa Kohtule ka ettepaneku mõista Ryanairilt välja komisjoni ja SASi kohtukulud ning sedastada, et Prantsuse Vabariik ja Rootsi Kuningriik kannavad oma kohtukulud ise.