



Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Vierte Kammer)

28. September 2023*

„Rechtsmittel – Staatliche Beihilfe – Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV – Schwedischer Luftverkehrsmarkt – Vom Königreich Schweden gewährte Beihilfe zugunsten eines Luftfahrtunternehmens im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie – Befristeter Rahmen für staatliche Beihilfen – Staatliche Garantie für eine revolvingende Kreditfazilität – Beschluss der Europäischen Kommission, keine Einwände zu erheben – Beihilfe zur Beseitigung von Schäden, die von einem einzelnen Geschädigten erlitten wurden – Grundsätze der Verhältnismäßigkeit und der Nichtdiskriminierung – Niederlassungsfreiheit und Dienstleistungsfreiheit“

In der Rechtssache C-320/21 P

betreffend ein Rechtsmittel nach Art. 56 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union, eingelegt am 21. Mai 2021,

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

Rechtsmittelführerin,

andere Parteien des Verfahrens:

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

Beklagte im ersten Rechtszug,

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

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

SAS AB mit Sitz in Stockholm (Schweden), vertreten durch A. Lundmark und F. Sjövall, Advokater,

* Verfahrenssprache: Englisch.

Streithelfer im ersten Rechtszug,

erlässt

DER GERICHTSHOF (Vierte Kammer)

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

Generalanwalt: G. Pitruzzella,

Kanzler: M. Longar, Verwaltungsrat,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 14. September 2022,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 26. Januar 2023

folgendes

Urteil

- 1 Mit ihrem Rechtsmittel beantragt die Ryanair DAC die Aufhebung des Urteils des Gerichts der Europäischen Union vom 14. April 2021, Ryanair/Kommission (SAS, Schweden; Covid-19) (T-379/20, im Folgenden: angefochtenes Urteil, EU:T:2021:195), mit dem das Gericht ihre Klage auf Nichtigerklärung des Beschlusses C(2020) 2784 final der Kommission vom 24. April 2020 über die staatliche Beihilfe SA.57061 (2020/N) – Schweden – Entschädigung für die der SAS SA aufgrund der Covid-19-Pandemie entstandenen Schäden (ABl. 2020, C 220, S. 9, im Folgenden: streitiger Beschluss) abgewiesen hat.

Vorgeschichte des Rechtsstreits und streitiger Beschluss

- 2 Die Vorgeschichte des Rechtsstreits, wie sie sich aus dem angefochtenen Urteil ergibt, kann wie folgt zusammengefasst werden.
- 3 Am 11. April 2020 erließ die Europäische Kommission den Beschluss C(2020) 2366 final über die staatliche Beihilfe SA.56812 (2020/N) – Schweden – Covid-19: Garantieregelung für Darlehen zur Unterstützung von Luftfahrtunternehmen, mit dem sie eine vom Königreich Schweden am 3. April 2020 angemeldete Beihilfemaßnahme in Form einer Garantieregelung für Darlehen zugunsten bestimmter Luftfahrtunternehmen (ABl. 2020, C 269, S. 1, im Folgenden: schwedische Beihilferegulation) nach Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV genehmigte. Diese Regelung sollte Luftfahrtunternehmen, die eine Rolle bei der Sicherstellung der „Anbindung“ Schwedens spielen und denen die schwedischen Behörden eine Betriebsgenehmigung erteilt haben, durch eine staatliche Garantie ausreichende Liquidität verschaffen, um ihre wirtschaftlichen Aktivitäten während und nach der Covid-19-Pandemie aufrechtzuerhalten.
- 4 Am 21. April 2020 meldete das Königreich Schweden bei der Kommission gemäß Art. 108 Abs. 3 AEUV eine Beihilfemaßnahme in Form einer Garantie für eine revolvingierende Kreditfazilität in Höhe von maximal 1,5 Mrd. schwedischen Kronen (SEK) (rund 137 Mio. Euro) zugunsten der

SAS AB (im Folgenden: in Rede stehende Maßnahme) an, weil dieses Unternehmen Schwierigkeiten habe, Darlehen von Kreditinstituten im Rahmen der schwedischen Beihilferegelung zu erhalten. Mit dieser Maßnahme sollte SAS teilweise für den durch die Annullierung oder Verschiebung ihrer Flüge infolge der Einführung von Reisebeschränkungen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie entstandenen Schaden entschädigt werden.

- 5 Am 24. April 2020 erließ die Kommission den streitigen Beschluss, mit dem sie die in Rede stehende Maßnahme nach Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärte.

Verfahren vor dem Gericht und angefochtenes Urteil

- 6 Mit Klageschrift, die am 19. Juni 2020 bei der Kanzlei des Gerichts einging, erhob Ryanair Klage auf Nichtigkeitserklärung des streitigen Beschlusses.
- 7 Ryanair stützte ihre Klage auf fünf Klagegründe: Erstens habe die Kommission gegen die Anforderung verstoßen, dass gemäß Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV gewährte Beihilfen nicht die von einem einzelnen Geschädigten erlittenen Schäden beseitigen sollten, zweitens sei die in Rede stehende Maßnahme nicht auf Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV gestützt, und die Kommission habe diese Maßnahme zu Unrecht als im Hinblick auf die SAS durch die Covid-19-Pandemie entstandenen Schäden verhältnismäßig angesehen, drittens habe die Kommission gegen verschiedene Bestimmungen betreffend die Liberalisierung des Luftverkehrs in der Europäischen Union verstoßen, viertens habe die Kommission die Verfahrensrechte der Rechtsmittelführerin verletzt, indem sie es trotz ernsthafter Schwierigkeiten, die zur Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens hätten führen müssen, abgelehnt habe, ein solches Verfahren einzuleiten, und fünftens habe die Kommission gegen Art. 296 Abs. 2 AEUV verstoßen.
- 8 In Anbetracht insbesondere der Erwägungen, die das Gericht im vorliegenden Fall zur Bewilligung eines beschleunigten Verfahrens veranlasst haben, und der Bedeutung, die sowohl für Ryanair als auch für die Kommission und das Königreich Schweden einer raschen Entscheidung in der Sache zukommt, war nach Auffassung des Gerichts zunächst die Begründetheit der Klage zu prüfen, ohne zuvor über ihre Zulässigkeit zu entscheiden.
- 9 Mit dem angefochtenen Urteil hat das Gericht den ersten, den zweiten, den dritten und den fünften von Ryanair geltend gemachten Klagegrund als unbegründet zurückgewiesen. In Bezug auf den vierten Klagegrund war es insbesondere im Hinblick auf die Gründe, die zur Zurückweisung des ersten, des zweiten und des dritten Klagegrundes geführt haben, der Ansicht, dass seine Stichhaltigkeit nicht geprüft zu werden brauche. Folglich hat das Gericht die Klage insgesamt abgewiesen, ohne über ihre Zulässigkeit zu entscheiden.

Anträge der Parteien vor dem Gerichtshof

- 10 Ryanair beantragt mit ihrem Rechtsmittel,
- das angefochtene Urteil aufzuheben;
 - den streitigen Beschluss für nichtig zu erklären;
 - der Kommission und den Streithelfern im ersten Rechtszug die Kosten aufzuerlegen;

- hilfsweise, das angefochtene Urteil aufzuheben, die Rechtssache an das Gericht zurückzuverweisen sowie die Entscheidung über die Kosten des Verfahrens im ersten Rechtszug und des Rechtsmittelverfahrens vorzubehalten.
- 11 Die Kommission, das Königreich Schweden und SAS beantragen,
- das Rechtsmittel zurückzuweisen;
 - der Rechtsmittelführerin die Kosten aufzuerlegen.
- 12 Die Französische Republik beantragt, das Rechtsmittel zurückzuweisen.

Zum Rechtsmittel

- 13 Ryanair stützt ihr Rechtsmittel auf sechs Gründe. Der erste Rechtsmittelgrund betrifft einen Rechtsfehler, den das Gericht begangen habe, als es das Vorbringen der Rechtsmittelführerin zurückgewiesen habe, wonach eine nach Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV gewährte Beihilfe nicht dazu diene, den einem einzelnen Geschädigten entstandenen Schaden zu ersetzen. Der zweite Rechtsmittelgrund betrifft einen Rechtsfehler und eine offensichtliche Verfälschung des Sachverhalts bei der Anwendung von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV und des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit in Bezug auf den SAS durch die Covid-19-Pandemie entstandenen Schaden. Der dritte Rechtsmittelgrund betrifft einen Rechtsfehler, den das Gericht begangen habe, als es das Vorbringen von Ryanair betreffend einen Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot zurückgewiesen habe. Der vierte Rechtsmittelgrund betrifft einen Rechtsfehler und eine offensichtliche Verfälschung des Sachverhalts, die das Gericht begangen habe, als es das Vorbringen der Rechtsmittelführerin betreffend einen Verstoß gegen die Niederlassungsfreiheit und die Dienstleistungsfreiheit zurückgewiesen habe. Der fünfte Rechtsmittelgrund betrifft einen Rechtsfehler und eine offensichtliche Verfälschung des Sachverhalts, die das Gericht begangen habe, als es entschieden habe, den vierten Klagegrund nicht in der Sache zu prüfen, mit dem eine Verletzung der Verfahrensrechte der Rechtsmittelführerin geltend gemacht wurde. Der sechste Rechtsmittelgrund betrifft einen Rechtsfehler und eine offensichtliche Verfälschung des Sachverhalts, da das Gericht zu Unrecht entschieden habe, dass die Kommission die ihr nach Art. 296 Abs. 2 AEUV obliegende Begründungspflicht nicht verletzt habe.

Zum ersten Rechtsmittelgrund

Vorbringen der Parteien

- 14 Mit ihrem ersten Rechtsmittelgrund, der sich gegen die Rn. 22 bis 27 des angefochtenen Urteils richtet, wirft Ryanair dem Gericht im Wesentlichen vor, einen Rechtsfehler begangen zu haben, indem es zu Unrecht angenommen habe, dass eine nach Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV gewährte Beihilfe dazu bestimmt sein könne, Schäden zu beseitigen, die einem einzelnen Geschädigten eines außergewöhnlichen Ereignisses entstanden seien, obwohl Wettbewerber dieses Geschädigten, wie die Rechtsmittelführerin, ebenfalls von diesem Ereignis betroffen gewesen seien.

- 15 Nach Ansicht von Ryanair rechtfertigen es die in den Rn. 23 und 24 des angefochtenen Urteils angeführten Gründe nicht, dass der erste Klagegrund zurückgewiesen wurde. Es gehe nicht darum, ob das Königreich Schweden mehr Beihilfen hätte gewähren müssen, sondern vielmehr darum, ob dieser Mitgliedstaat SAS irgendeine Beihilfe hätte gewähren dürfen. Der Umstand, dass ein Mitgliedstaat niemals verpflichtet sei, eine Beihilfe zu gewähren, könne es nicht rechtfertigen, dass er eine solche Beihilfe unter Verstoß gegen die einschlägige Rechtsgrundlage, nämlich Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV, gewähre. Auch gehe es nicht um die Frage, ob die Beihilfe den durch ein außergewöhnliches Ereignis entstandenen Schaden in vollem Umfang abdecke, sondern darum, ob sie allen auf einem bestimmten Markt tätigen konkurrierenden Unternehmen gewährt werde, die diesen Schaden erlitten hätten, oder ob sie einem einzelnen, willkürlich gewählten Unternehmen gewährt werde, wobei der letztgenannte Fall keine ordnungsgemäße Anwendung dieser Bestimmung darstelle.
- 16 Das Gericht hätte feststellen müssen, dass die Stichhaltigkeit dieses Vorbringens durch den eindeutigen Wortlaut und die Systematik des eng auszulegenden Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV sowie durch die Entscheidungspraxis der Kommission vor der Covid-19-Pandemie gestützt werde. Insoweit bestehe der Zweck dieser Bestimmung darin, es den Mitgliedstaaten zu ermöglichen, als „Versicherer der letzten Instanz“ zu handeln, wenn ein mit Naturkatastrophen oder anderen außergewöhnlichen Ereignissen in Zusammenhang stehendes Risiko nicht von den Unternehmen des Marktes gedeckt werden könne. Es handele sich dabei um eine grundlegende wirtschaftliche Rolle jedes Staates. Diese Funktion eines „Versicherers der letzten Instanz“ setze *per definitionem* voraus, dass der Staat unter sonst gleichen Umständen allen Unternehmen, die dem zugrunde liegenden Risiko ausgesetzt seien, den gleichen Schutz anbiete. Ein Staat, der nur einer kleinen Zahl von Unternehmen oder, wie hier, einem einzelnen Unternehmen seinen Schutz anbiete, handele daher nicht mehr als Versicherer der letzten Instanz, sondern aus anderen allgemeinen politischen Gründen, wie z. B. aus industriepolitischen Gründen.
- 17 Die gleichzeitige Verfolgung verschiedener allgemeiner politischer Ziele durch einen Mitgliedstaat mittels einer nach Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV gewährten Beihilfe schwäche aber den unmittelbaren Zusammenhang zwischen dem außergewöhnlichen Ereignis, dem Schaden und der gewährten Beihilfe; ein solcher Zusammenhang sei eine wesentliche Voraussetzung für die Anwendung dieser Bestimmung, die auf einer rein ausgleichenden Logik beruhe.
- 18 Nach Ansicht der Kommission, der Französischen Republik und des Königreichs Schweden ist der erste Rechtsmittelgrund als unbegründet zurückzuweisen.

Würdigung durch den Gerichtshof

- 19 Vorab ist darauf hinzuweisen, dass die in Rede stehende Maßnahme mit dem streitigen Beschluss gemäß Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt wurde: in dieser Bestimmung ist eine solche Vereinbarkeit für Beihilfen „zur Beseitigung von Schäden, die durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind“, vorgesehen.
- 20 Nach ständiger Rechtsprechung sind die Bestimmungen von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV eng auszulegen, da es sich um eine Ausnahme von dem in Art. 107 Abs. 1 AEUV verankerten allgemeinen Grundsatz der Unvereinbarkeit staatlicher Beihilfen mit dem Binnenmarkt handelt. So hat der Gerichtshof insbesondere entschieden, dass nur die unmittelbar durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse verursachten Nachteile im Sinne

dieser Bestimmungen ausgeglichen werden dürfen. Daraus folgt, dass ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen den durch das außergewöhnliche Ereignis verursachten Schäden und der staatlichen Beihilfe bestehen muss und die den betroffenen Wirtschaftsteilnehmern entstandenen Schäden möglichst genau zu bewerten sind (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 23. Februar 2006, Atzeni u. a., C-346/03 und C-529/03, EU:C:2006:130, Rn. 79 und die dort angeführte Rechtsprechung).

- 21 Ryanair zufolge wäre ein Mitgliedstaat, wenn er beschließen sollte, Unterstützungsmaßnahmen nach Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV zu erlassen, verpflichtet, dies gegenüber allen geschädigten Unternehmen zu tun.
- 22 Zwar ist die in dieser Bestimmung vorgesehene Ausnahme eng auszulegen, doch bedeutet dies nicht, dass die zur Umschreibung der Ausnahme verwendeten Begriffe so ausgelegt werden, dass sie der Ausnahme ihre Wirkung nehmen, da eine Ausnahme im Einklang mit den mit ihr verfolgten Zielen auszulegen ist (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 11. September 2014, Fastweb, C-19/13, EU:C:2014:2194, Rn. 40).
- 23 Aus dem Wortlaut von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV in Verbindung mit dem Ziel dieser Bestimmung geht jedoch keineswegs hervor, dass nur eine Beihilfe im Sinne dieser Bestimmung für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden könnte, die allen Unternehmen gewährt wird, die von den insbesondere durch ein außergewöhnliches Ereignis verursachten Schäden betroffen sind. Auch wenn eine Beihilfe nur einem einzelnen Unternehmen gewährt wird, kann sie nämlich gegebenenfalls dazu bestimmt sein, diese Schäden zu beseitigen, und in völligem Einklang mit dem Unionsrecht das in dieser Bestimmung ausdrücklich genannte Ziel erfüllen.
- 24 Wie der Generalanwalt in Nr. 17 seiner Schlussanträge im Wesentlichen ausgeführt hat, schließt daher das mit Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV verfolgte Ziel, die unmittelbar durch ein außergewöhnliches Ereignis verursachten Nachteile auszugleichen, nicht aus, dass sich ein Mitgliedstaat aus objektiven Gründen dafür entscheiden kann, nur einem einzelnen Unternehmen eine nach dieser Bestimmung erlassene Maßnahme zugutekommen zu lassen, ohne dass dies von der Absicht getragen wäre, ein Unternehmen gegenüber seinen Wettbewerbern zu begünstigen.
- 25 Eine gegenteilige Auslegung von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV nähme dieser Bestimmung im Übrigen einen großen Teil ihrer praktischen Wirksamkeit. Würde nämlich diese Bestimmung einem Mitgliedstaat nur die Möglichkeit einräumen, allen Geschädigten eines außergewöhnlichen Ereignisses eine Beihilfe zu gewähren, ohne diese Beihilfe einer begrenzten Zahl von Unternehmen oder sogar nur einem einzelnen Unternehmen vorbehalten zu können, würden die Mitgliedstaaten oft davon abgehalten, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen, und zwar aufgrund der Kosten, die mit der Gewährung einer erheblichen Beihilfe an alle in seinen Zuständigkeitsbereich fallenden geschädigten Unternehmen unter solchen Umständen verbunden wären.
- 26 Aus den vorstehenden Erwägungen ergibt sich, dass Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV nicht in der von Ryanair vertretenen Art und Weise ausgelegt werden kann, da andernfalls das Ziel und die praktische Wirksamkeit dieser Bestimmung beeinträchtigt würden.
- 27 Ryanair macht zur Stützung ihres ersten Rechtsmittelgrundes im Wesentlichen geltend, dass ein Mitgliedstaat, der nur einer kleinen Zahl von Unternehmen, die durch das außergewöhnliche Ereignis geschädigt worden seien, oder sogar nur einem von ihnen eine Beihilfe nach dieser

Bestimmung gewähre, nicht das mit dieser Bestimmung verfolgte Ziel zu erreichen suche, nämlich die infolge eines solchen Ereignisses entstandenen Schäden zu beseitigen, sondern allgemeine politische Ziele verfolge, was zudem den erforderlichen unmittelbaren Zusammenhang zwischen den durch das außergewöhnliche Ereignis verursachten Schäden und der gewährten Beihilfe schwächen würde. Hierzu ist daran zu erinnern, dass eine Beihilfemaßnahme, wie sich im Wesentlichen aus der in Rn. 20 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung ergibt, nur dann aufgrund einer Ausnahmeregelung nach Art. 107 Abs. 2 AEUV für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden kann, wenn alle Voraussetzungen für ihre Anwendung erfüllt sind, was u. a. bedeutet, dass sie zur Verwirklichung eines dort genannten Ziels beiträgt und zu dem verfolgten Ziel in angemessenem Verhältnis steht.

- 28 Daraus folgt, wie der Generalanwalt in Nr. 17 seiner Schlussanträge im Wesentlichen ausgeführt hat, dass nach Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV gewährte Beihilfemaßnahmen nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können, die zwar die Beseitigung von durch ein außergewöhnliches Ereignis entstandenen Schäden bezwecken, in Wirklichkeit aber auf willkürlichen oder von diesem Ziel unabhängigen Erwägungen beruhen, wie etwa dem Willen, aus Gründen, die nicht mit diesem Ziel in Zusammenhang stehen, ein Unternehmen, insbesondere ein Unternehmen, das sich bereits vor Eintritt des fraglichen Ereignisses in Schwierigkeiten befand, gegenüber seinen Wettbewerbern zu begünstigen.
- 29 Sollte die Kommission bei der Prüfung der Vereinbarkeit einer Beihilfemaßnahme nach Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV u. a. feststellen, dass die Auswahl des Begünstigten nicht mit dem in dieser Bestimmung genannten Ziel, Nachteile auszugleichen, die unmittelbar durch u. a. ein außergewöhnliches Ereignis verursacht wurden, vereinbar ist und dass sie somit nicht wirklich dem Anliegen entspricht, dieses zu erreichen, sondern anderen Erwägungen, die nichts damit zu tun haben, kann diese Maßnahme daher nicht aufgrund der in dieser Bestimmung vorgesehenen Ausnahme für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden.
- 30 Insoweit muss eine auf der Grundlage von Art. 107 Abs. 2 AEUV gewährte Beihilfe zur Erreichung der in dieser Bestimmung vorgesehenen Ziele erforderlich sein, so dass eine Beihilfe, die die finanzielle Lage des begünstigten Unternehmens verbessert, ohne zur Erreichung dieser Ziele notwendig zu sein, nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann (vgl. entsprechend Urteile vom 13. Juni 2013, HGA u. a./Kommission, C-630/11 P bis C-633/11 P, EU:C:2013:387, Rn. 104, sowie vom 19. Juli 2016, Kotnik u. a., C-526/14, EU:C:2016:570, Rn. 49).
- 31 Entgegen dem Vorbringen von Ryanair bedeutet jedoch der bloße Umstand, dass eine Beihilfe nach Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV nur einem einzelnen Unternehmen – wie im vorliegenden Fall SAS – unter mehreren durch das in Rede stehende außergewöhnliche Ereignis potenziell geschädigten Unternehmen gewährt wird, noch nicht, dass diese Beihilfe zwangsläufig andere Ziele verfolgt und nicht das mit dieser Bestimmung verfolgte Ziel oder dass sie willkürlich gewährt wird.
- 32 In diesem Zusammenhang ist das Vorbringen von Ryanair zurückzuweisen, der Zweck von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV setze voraus, dass der betreffende Mitgliedstaat als „Versicherer der letzten Instanz“ handle, da sich eine solche Auslegung dieser Bestimmung weder aus ihrem Wortlaut noch aus ihrem Ziel, auf die in den Rn. 19 und 20 des vorliegenden Urteils hingewiesen worden ist, ergibt.

- 33 Soweit sich Ryanair schließlich auf die Entscheidungspraxis der Kommission vor der Covid-19-Pandemie beruft, genügt der Hinweis darauf, dass im vorliegenden Fall die Rechtmäßigkeit des streitigen Beschlusses und in der Folge die Rechtmäßigkeit des angefochtenen Urteils nur im Rahmen von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV zu prüfen ist, nicht aber im Hinblick auf eine angebliche frühere Entscheidungspraxis dieses Organs (vgl. entsprechend Urteile vom 21. Juli 2011, Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission, C-459/10 P, EU:C:2011:515, Rn. 50, sowie vom 26. März 2020, Larko/Kommission, C-244/18 P, EU:C:2020:238, Rn. 114).
- 34 Nach alledem ist das Gericht in Rn. 26 des angefochtenen Urteils rechtsfehlerfrei zu dem Ergebnis gelangt, dass Ryanair nicht habe mit Erfolg geltend machen können, die Kommission habe einen Rechtsfehler begangen, nur weil die in Rede stehende Maßnahme nicht allen durch die Covid-19-Pandemie geschädigten Unternehmen zugutegekommen sei.
- 35 Der erste Rechtsmittelgrund ist deshalb als unbegründet zurückzuweisen.

Zum zweiten Rechtsmittelgrund

Vorbringen der Parteien

- 36 Mit ihrem zweiten Rechtsmittelgrund, der sich gegen die Rn. 31 bis 66 des angefochtenen Urteils richtet und acht Teile umfasst, wirft Ryanair dem Gericht vor, Rechtsfehler begangen und den Sachverhalt offensichtlich verfälscht zu haben, indem es zu Unrecht angenommen habe, dass die in Rede stehende Maßnahme auf Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV gestützt sei und im Hinblick auf die SAS durch die Covid-19-Pandemie entstandenen Schäden verhältnismäßig sei.
- 37 Mit dem ersten Teil macht Ryanair geltend, das Gericht habe einen Rechtsfehler begangen, indem es befunden habe, dass eine Maßnahme wie die in Rede stehende, die zu der nach Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärten schwedischen Beihilferegulation subsidiär sei, nach Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV genehmigt werden könne. Insoweit habe das Gericht in Rn. 34 des angefochtenen Urteils zu Unrecht entschieden, dass der AEU-Vertrag die gleichzeitige Anwendung dieser Bestimmungen nicht ausschließe, sofern die Voraussetzungen beider Bestimmungen erfüllt seien.
- 38 Dieser Grund sei insbesondere rechtsfehlerhaft, da im Hinblick auf das Erfordernis eines unmittelbaren Zusammenhangs zwischen dem Schaden und der Beihilfe nicht davon ausgegangen werden könne, dass der betreffende Mitgliedstaat als „Versicherer der letzten Instanz“ gemäß Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV handle, wenn er gleichzeitig – und mit derselben Maßnahme – ein anderes politisches Ziel verfolgen wolle als dasjenige, das das Vorliegen der in Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV vorgesehenen Ausnahme rechtfertige. Die Auffassung des Gerichts führe dazu, dass die unterschiedlichen Bestimmungen von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b und Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV in eine einzige „Krisenregelung“ „verschmolzen“ würden, deren Rechtsgrundlagen unterschiedslos austauschbar seien.
- 39 Mit dem zweiten Teil ihres zweiten Rechtsmittelgrundes macht Ryanair geltend, das Gericht habe in Rn. 40 des angefochtenen Urteils die Rn. 40 und 41 des Urteils vom 11. November 2004, Spanien/Kommission (C-73/03, EU:C:2004:711), falsch ausgelegt, indem es daraus ein Wahrscheinlichkeitskriterium abgeleitet habe. Wenn die betreffende Maßnahme künftige Schäden abdecken solle, wie im vorliegenden Fall, seien nämlich alle Beihilfen als mit dem

Binnenmarkt unvereinbar anzusehen, die unabhängig vom Grad der Wahrscheinlichkeit einer Überkompensation der Schäden die von den begünstigten Unternehmen erlittenen Verluste übersteigen könnten. Die Einführung eines Mechanismus zur Rückforderung der überschießend gezahlten Beihilfen reiche nicht aus, um zu verhindern, dass dem begünstigten Unternehmen, und sei es auch nur vorübergehend, ein ungerechtfertigter Vorteil gewährt werde.

- 40 Mit dem dritten Teil wirft Ryanair dem Gericht einen Rechtsfehler und eine offensichtliche Verfälschung des Sachverhalts bei der Anwendung von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV sowie des ihm zugrunde liegenden Kriteriums der Verhältnismäßigkeit vor, da es zu Unrecht angenommen habe, dass die Kommission den streitigen Beschluss ordnungsgemäß begründet habe, obwohl die von ihr herangezogene Methode zur Berechnung des von SAS erlittenen Schadens nicht hinreichend genau gewesen sei.
- 41 Insoweit ergebe sich aus einer ständigen Rechtsprechung, dass eine Beihilfe nach Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV nur auf der Grundlage einer genauen Methode zur Bewertung der entstandenen Schäden genehmigt werden könne. Im vorliegenden Fall sei die Begründung in Rn. 46 des angefochtenen Urteils, wonach die Kommission im streitigen Beschluss mit hinreichender Genauigkeit eine Berechnungsmethode zur Bewertung des erlittenen Schadens vorgelegt habe, mit dem Inhalt dieses Beschlusses, insbesondere mit seiner Rn. 35, unvereinbar, in dem klargestellt werde, dass die schwedischen Behörden zugesagt hätten, die Methode zur Ermittlung des Schadens bis spätestens 31. Dezember 2020 zur vorherigen Genehmigung durch die Kommission vorzulegen. Die in Rede stehende Maßnahme sei somit nichts anderes als ein Blankoscheck, der SAS mehr als ein Jahr lang, d. h. bis zum ersten Bericht über die tatsächlichen Verluste dieser Fluggesellschaft, erteilt worden sei.
- 42 Mit dem vierten Teil ihres zweiten Rechtsmittelgrundes wirft Ryanair dem Gericht vor, einen Rechtsfehler begangen und den Sachverhalt offensichtlich verfälscht zu haben, indem es in den Rn. 47 und 48 des angefochtenen Urteils festgestellt habe, dass sie keinen Nachweis dafür erbracht habe, dass die Berechnungsmethode, wie sie in dem streitigen Beschluss festgelegt sei, die Zahlung einer staatlichen Beihilfe ermöglicht habe, die den von SAS tatsächlich erlittenen Schaden übersteige. Um zu prüfen, ob die Berechnungsmethode im vorliegenden Fall ein solches Risiko aufweise, habe das Gericht untersucht, ob ihre Anwendung zu einer Überkompensation führen „könnte“. Ryanair habe aber zahlreiche Beweise dafür vorgelegt, dass die Beihilfe für SAS über den Verlusten gelegen habe. Außerdem seien die Erwägungen des Gerichts in diesem Zusammenhang widersprüchlich. So habe das Gericht bei der Berechnung des Schadens zum einen die Höhe der variablen Kosten anerkannt, die für die Bemessung des Schadens auszuschließen seien, und dabei zum anderen die Auffassung vertreten, dass die Rechtsmittelführerin hätte nachweisen müssen, dass das Fehlen von Informationen über diese Kosten zur Zahlung einer über den Schaden hinausgehenden Beihilfe führen könne. Außerdem habe das Gericht einen Rechtsfehler begangen, indem es die Beweislast systematisch der Rechtsmittelführerin und nicht der Kommission auferlegt habe.
- 43 Mit dem fünften Teil rügt Ryanair, das Gericht habe dadurch einen Rechtsfehler begangen, dass es nicht die Konsequenzen daraus gezogen habe, dass es in Rn. 49 des angefochtenen Urteils anerkannt habe, dass die von der Kommission festgelegte Methode nicht vermeiden könne, dass bei der Bewertung des Schadens auch die Folgen von Entscheidungen von SAS berücksichtigt würden, die nicht unmittelbar mit der Covid-19-Pandemie zusammenhingen. Auch in Bezug hierauf habe das Gericht die Beweislast umgekehrt, als es ausgeführt habe, dass die Rechtsmittelführerin nicht nachgewiesen habe, dass die Einnahmen von SAS ohne diese Pandemie wahrscheinlich zurückgegangen wären.

- 44 Mit dem sechsten Teil wirft Ryanair dem Gericht vor, dadurch einen Rechtsfehler begangen zu haben, dass es in Rn. 51 des angefochtenen Urteils durch bloßen Verweis auf Rn. 25 dieses Urteils das Vorbringen der Rechtsmittelführerin zurückgewiesen habe, wonach die Kommission den Schaden hätte berücksichtigen müssen, der den anderen in Schweden tätigen Fluggesellschaften entstanden sei. Der Grundsatz, dass die Beihilfe in angemessenem Verhältnis zum Schaden stehen müsse, verlange nämlich, dass dieser nicht nur beim Beihilfeempfänger, sondern auch bei dessen Wettbewerbern zu bewerten sei. Im vorliegenden Fall sei daher eine Bewertung dessen vorzunehmen gewesen, wie sich die in Rede stehende Maßnahme auf die anderen in Schweden tätigen Fluggesellschaften auswirke. Jedenfalls könne das Gericht weder, wie es dies in den Rn. 8 und 84 des angefochtenen Urteils getan habe, behaupten, dass die in Rede stehende Maßnahme in Anbetracht des von SAS aufgrund ihrer Wettbewerbssituation erlittenen größeren Schadens gerechtfertigt sei noch sich weigern, diese Situation bei der Beurteilung der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe im Hinblick auf den dieser Gesellschaft entstandenen Schaden zu berücksichtigen.
- 45 Mit dem siebten Teil ihres zweiten Rechtsmittelgrundes wirft die Rechtsmittelführerin dem Gericht vor, gerechtfertigt zu haben, dass die Kommission angesichts der Zusage des Königreichs Schweden, die Rückzahlung der Beihilfe nachträglich zu verlangen, falls die in Rede stehende Maßnahme zusammen mit anderen, einschließlich der von ausländischen Behörden gewährten Maßnahmen, den SAS tatsächlich entstandenen Schaden übersteige, die vom Königreich Norwegen gewährte Beihilfe nicht berücksichtigt habe, obwohl die Kommission die vom Königreich Norwegen gewährte Beihilfe von vornherein hätte berücksichtigen müssen, da sie zum Zeitpunkt des Erlasses des streitigen Beschlusses bekannt gewesen sei.
- 46 Mit dem achten Teil dieses Rechtsmittelgrundes wirft Ryanair dem Gericht vor, dadurch einen Rechtsfehler begangen zu haben, dass es in den Rn. 62 und 63 des angefochtenen Urteils ihr Vorbringen zurückgewiesen habe, wonach der Wettbewerbsvorteil, der sich daraus ergebe, dass SAS die einzige durch die in Rede stehende Maßnahme begünstigte Fluggesellschaft sei, bei der Beurteilung der Vereinbarkeit der Beihilfe im Hinblick auf Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV hätte berücksichtigt werden müssen. Diese Beurteilung sei wesentlich, um zu ermitteln, ob die Beihilfe nicht über das hinausgehe, was zur Erreichung ihres erklärten Ziels erforderlich sei, und ob sie daher verhältnismäßig sei.
- 47 Die Kommission, die Französische Republik, das Königreich Schweden und SAS tragen vor, der zweite Rechtsmittelgrund sei als unbegründet zurückzuweisen.

Würdigung durch den Gerichtshof

- 48 Zum ersten Teil des zweiten Rechtsmittelgrundes, der sich gegen die Rn. 34 und 35 des angefochtenen Urteils richtet, ist zum einen darauf hinzuweisen, dass die in Rede stehende Maßnahme, wie sich aus den von Ryanair nicht beanstandeten Rn. 32 und 33 des angefochtenen Urteils ergibt, im Verhältnis zu der zuvor genehmigten schwedischen Beihilferegulation nur in dem Sinne „subsidiär“ war, dass nur die nach dieser Beihilferegulation förderfähigen Fluggesellschaften Empfänger von Einzelbeihilfen sein konnten, zu denen die in Rede stehende Maßnahme gehörte, die das Königreich Schweden diesen Unternehmen zu gewähren beabsichtigte, insofern es für sie schwierig sein sollte, unter den in dieser Beihilferegulation vorgesehenen Bedingungen Kredite zu erhalten. Abgesehen von diesem Merkmal stellt die in Rede stehende Maßnahme mithin eine von der schwedischen Beihilferegulation unabhängige

Beihilfemaßnahme dar, die der Kommission getrennt von der schwedischen Beihilferegelung bekannt gegeben wurde und die den Gegenstand eines gesonderten Beschlusses der Kommission über die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt bildete.

- 49 Zum anderen ist darauf hinzuweisen, dass das Gericht, indem es in Rn. 34 des angefochtenen Urteils auf die „gleichzeitige Anwendung“ von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV, auf den sich die in Rede stehende Maßnahme stützte, und von Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV, auf den sich die schwedische Beihilferegelung stützte, Bezug genommen hat, keinesfalls nahelegt, dass SAS von diesen beiden verschiedenen Beihilfemaßnahmen profitiert hätte. Vielmehr geht aus Rn. 32 des angefochtenen Urteils hervor, dass SAS nicht gleichzeitig die in Rede stehende Maßnahme und die schwedische Beihilferegelung in Anspruch nehmen konnte. Im Übrigen steht fest, dass ihr die Beihilferegelung nicht zugutegekommen ist.
- 50 Mit dieser Bezugnahme auf die gleichzeitige Anwendung dieser beiden Bestimmungen hat das Gericht lediglich klargestellt, dass es nicht ausgeschlossen sei, dass ein Mitgliedstaat in Bezug auf ein und dasselbe Ereignis mehrere Beihilfemaßnahmen auf der Grundlage verschiedener in Art. 107 Abs. 2 oder 3 AEUV vorgesehener Ausnahmen erlasse, wie es vorliegend der Fall gewesen sei.
- 51 Wie das Gericht in Rn. 34 des angefochtenen Urteils zutreffend ausgeführt hat, kann nämlich ein Ereignis wie die Covid-19-Pandemie sowohl als „außergewöhnliches Ereignis“ im Sinne von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV als auch als ein Ereignis eingestuft werden, das zu einer „beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben“ im Sinne von Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV führt.
- 52 Unter diesen Umständen schließt, wie das Gericht in Rn. 34 des angefochtenen Urteils zu Recht festgestellt hat, der AEU-Vertrag eine gleichzeitige Anwendung dieser Bestimmungen in dem in Rn. 50 des vorliegenden Urteils angegebenen Sinne nicht aus, sofern die Voraussetzungen beider Bestimmungen erfüllt sind.
- 53 Soweit Ryanair schließlich, wie im Rahmen ihres ersten Rechtsmittelgrundes, zur Stützung dieses ersten Teils geltend macht, dass der betreffende Mitgliedstaat nicht als „Versicherer der letzten Instanz“ im Sinne von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV handelnd angesehen werden könne, wenn er mit derselben Maßnahme ein anderes Ziel als das in Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV genannte verfolgen wolle, geht aus Rn. 32 des vorliegenden Urteils hervor, dass dieses Vorbringen auf einer falschen Prämisse beruht.
- 54 Nach alledem hat das Gericht keinen Rechtsfehler begangen, als es in Rn. 35 des angefochtenen Urteils entschieden hat, dass die in Rede stehende Maßnahme auf der Grundlage von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden könne, obwohl die schwedische Beihilferegelung auf der Grundlage von Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt worden sei.
- 55 Der erste Teil des zweiten Rechtsmittelgrundes ist daher als unbegründet zurückzuweisen.
- 56 Die Teile 2 bis 8 des zweiten Rechtsmittelgrundes richten sich gegen die Rn. 39 bis 66 des angefochtenen Urteils, in denen das Gericht den zweiten Teil des zweiten Klagegrundes geprüft und zurückgewiesen hat, mit dem die Verhältnismäßigkeit der in Rede stehenden Maßnahme im Hinblick auf die SAS entstandenen Schäden in Abrede gestellt wurde, insbesondere soweit die Kommission eine mögliche Überkompensation dieser Schäden genehmigt habe.

- 57 Zur Prüfung dieser Teile des zweiten Rechtsmittelgrundes ist zunächst festzustellen, dass, wie sich aus Rn. 30 des vorliegenden Urteils ergibt, eine auf der Grundlage von Art. 107 Abs. 2 AEUV gewährte Beihilfe zur Erreichung der in dieser Bestimmung vorgesehenen Ziele erforderlich sein muss, so dass eine Beihilfe, die die finanzielle Lage des begünstigten Unternehmens verbessert, ohne zur Erreichung dieser Ziele notwendig zu sein, nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann (vgl. entsprechend Urteile vom 13. Juni 2013, HGA u. a./Kommission, C-630/11 P bis C-633/11 P, EU:C:2013:387, Rn. 104, sowie vom 19. Juli 2016, Kotnik u. a., C-526/14, EU:C:2016:570, Rn. 49).
- 58 Was Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV betrifft, können, wie sich aus der in Rn. 20 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung des Gerichtshofs ergibt, nach dieser Bestimmung nur die unmittelbar durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse verursachten Nachteile ausgeglichen werden.
- 59 Daraus folgt, dass die gewährten Beihilfen die von ihren Empfängern infolge des betreffenden Ereignisses erlittenen Verluste nicht übersteigen dürfen, wie der Gerichtshof im Wesentlichen bereits in den Rn. 40 und 41 des in Rn. 40 des angefochtenen Urteils erwähnten Urteils vom 11. November 2004, Spanien/Kommission (C-73/03, EU:C:2004:711), entschieden hat.
- 60 Soweit Ryanair mit dem zweiten Teil ihres zweiten Rechtsmittelgrundes dem Gericht vorwirft, in dieser Randnummer des angefochtenen Urteils ein falsches Wahrscheinlichkeitskriterium eingeführt zu haben, das mit den Erkenntnissen aus dem Urteil vom 11. November 2004, Spanien/Kommission (C-73/03, EU:C:2004:711), unvereinbar sei, ist festzustellen, dass dieser Teil auf einem falschen Verständnis des angefochtenen Urteils beruht, da das Gericht kein solches Kriterium eingeführt hat. In Rn. 40 dieses Urteils hat das Gericht lediglich ausgeführt, dass eine Beihilfe, soweit ihre Höhe die von ihrem Empfänger erlittenen Schäden übersteige, bezüglich dieses Teils nicht nach dieser Bestimmung gerechtfertigt werden könne. Jedenfalls geht aus dem angefochtenen Urteil nicht hervor, dass das Gericht bei der Prüfung, ob die Kommission im streitigen Beschluss eine Überkompensation des SAS tatsächlich entstandenen Schadens gebilligt hat, ein solches Kriterium zugrunde gelegt hätte und dass sich dieses somit auf das Ergebnis dieser Prüfung ausgewirkt hätte.
- 61 Folglich ist der zweite Teil des zweiten Rechtsmittelgrundes als unbegründet zurückzuweisen.
- 62 Soweit Ryanair mit dem dritten Teil dieses Rechtsmittelgrundes dem Gericht erstens vorwirft, es habe einen Rechtsfehler begangen, indem es in Rn. 46 des angefochtenen Urteils festgestellt habe, dass die Kommission im streitigen Beschluss eine hinreichend genaue Methode zur Berechnung des SAS entstandenen Schadens dargelegt habe, ist festzustellen, dass das Gericht in Rn. 45 dieses Urteils auf dessen Rn. 41 verweist, in deren Rahmen es sämtliche von der Kommission bei der Bemessung dieses Schadens berücksichtigten Gesichtspunkte detailliert dargelegt hat. Auf der Grundlage dieser detaillierten Beschreibung ist das Gericht in dieser Rn. 45 davon ausgegangen, dass die Kommission im streitigen Beschluss zum einen die Elemente angegeben habe, die zur Bemessung des Schadens berücksichtigt worden seien, nämlich die Einnahmeverluste, die vermiedenen variablen Kosten und die Anpassung der Gewinnspanne sowie den Zeitraum, in dem dieser Schaden eintreten könne, und zum anderen klargestellt habe, dass der Einnahmeverlust unter Berücksichtigung aller Einnahmen von SAS und nicht nur derjenigen aus dem Fluggastverkehr zu bestimmen sei. Außerdem hat das Gericht darauf hingewiesen, dass die Kommission die Zusage der schwedischen Behörden zur Kenntnis genommen habe, zum einen

den SAS entstandenen Schaden und die Höhe des ihr letztlich zugutegekommenen Beihilfebetrags detailliert und konkret *ex post* zu quantifizieren und zum anderen sicherzustellen, dass SAS eine etwaige Überkompensation dieses Schadens zurückzahle.

- 63 Angesichts all dieser von der Kommission berücksichtigten Elemente zur Bestimmung des von SAS erlittenen Schadens hat das Gericht in Rn. 46 des angefochtenen Urteils rechtsfehlerfrei befinden können, dass der streitige Beschluss in Anbetracht der Umstände des vorliegenden Falles, insbesondere des notwendigerweise prognostischen Charakters der Quantifizierung dieses Schadens und der Höhe der schließlich gewährten Beihilfe, eine hinreichend genaue Darstellung der Methode zur Berechnung dieses Schadens enthalte.
- 64 Entgegen dem Vorbringen von Ryanair kann diese Schlussfolgerung nicht allein mit der Begründung in Frage gestellt werden, dass die schwedischen Behörden zugesagt hätten, der Kommission die detaillierte Berechnungsmethode vorzulegen, die verwendet werde, um den Schaden *ex post* zu quantifizieren.
- 65 Soweit Ryanair zweitens mit diesem dritten Teil dem Gericht vorwirft, den ihm unterbreiteten Sachverhalt verfälscht zu haben, ist darauf hinzuweisen, dass sich nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs aus Art. 256 Abs. 1 Unterabs. 2 AEUV und Art. 58 Abs. 1 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union ergibt, dass allein das Gericht zum einen für die Feststellung der Tatsachen – sofern sich nicht aus den Prozessakten ergibt, dass seine Feststellungen tatsächlich falsch sind – und zum anderen für ihre Würdigung zuständig ist (Urteil vom 25. Juni 2020, SATCEN/KF, C-14/19 P, EU:C:2020:492, Rn. 103 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 66 Die Würdigung der Tatsachen ist, sofern die dem Gericht vorgelegten Beweise nicht verfälscht wurden, folglich keine Rechtsfrage, die als solche der Kontrolle des Gerichtshofs unterliegt (Urteil vom 25. Juni 2020, SATCEN/KF, C-14/19 P, EU:C:2020:492, Rn. 104 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 67 Behauptet ein Rechtsmittelführer eine Verfälschung von Beweisen durch das Gericht, muss er nach Art. 256 AEUV, Art. 58 Abs. 1 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union und Art. 168 Abs. 1 Buchst. d der Verfahrensordnung des Gerichtshofs genau angeben, welche Beweise das Gericht verfälscht haben soll, und die Beurteilungsfehler darlegen, die das Gericht seines Erachtens zu dieser Verfälschung veranlasst haben. Ferner muss sich nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs eine solche Verfälschung in offensichtlicher Weise aus den Akten ergeben, ohne dass es einer neuen Tatsachen- und Beweiswürdigung bedarf (Urteil vom 25. Juni 2020, SATCEN/KF, C-14/19 P, EU:C:2020:492, Rn. 105 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 68 Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass Ryanair zur Stützung dieses Teils nicht angibt, welche Beweise das Gericht verfälscht haben soll, um zu der Auffassung zu gelangen, dass die Kommission eine hinreichend genaue Methode zur Berechnung des Schadens vorgelegt habe, und erst recht nicht dartut, inwiefern diese Beweise verfälscht worden sein sollen.
- 69 Folglich ist der dritte Teil des zweiten Rechtsmittelgrundes unbegründet.
- 70 Mit dem vierten und dem fünften Teil dieses Rechtsmittelgrundes, die zusammen zu prüfen sind, wirft Ryanair dem Gericht einen Rechtsfehler und eine offensichtliche Verfälschung des Sachverhalts in den Rn. 47 bis 49 des angefochtenen Urteils vor; demnach habe die

Rechtsmittelführerin erstens keinen Nachweis dafür erbracht, dass die Berechnungsmethode der Kommission die Zahlung einer Beihilfe ermöglichen würde, die den von SAS tatsächlich erlittenen Schaden übersteige. Sie habe zweitens keine Beweise dafür vorgelegt, dass die Berücksichtigung der zwölf Monate vor der Einführung der Beschränkungen infolge der Covid-19-Pandemie die Kommission dazu veranlassen könnte, diesen Schaden zu hoch einzuschätzen, und drittens habe sie keinen Nachweis dafür erbracht, dass die Einnahmen von SAS im Zeitraum März 2020 bis Februar 2021 im Vergleich zum Zeitraum März 2019 bis Februar 2020 ohne diese Pandemie wahrscheinlich zurückgegangen wären.

- 71 Soweit sich Ryanair zur Stützung dieser Teile auf die Behauptung beschränkt, dass die tatsächlichen Gesichtspunkte, die sie dem Gericht vorgelegt habe, geeignet gewesen seien, die Stichhaltigkeit dieser drei Argumente zu belegen, ist dieser Teil nach der in den Rn. 65 und 66 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung als unzulässig zurückzuweisen, da die Rechtsmittelführerin in Ermangelung konkreter Anhaltspunkte, die auf eine etwaige Verfälschung des Sachverhalts schließen ließen, in Wirklichkeit darauf abzielt, die freie Würdigung des Sachverhalts in Frage zu stellen, die das Gericht vorgenommen hat, um in Rn. 50 des angefochtenen Urteils zu befinden, dass die Kommission bei der Bewertung des von SAS erlittenen Schadens keinen Beurteilungsfehler begangen habe.
- 72 Soweit Ryanair darüber hinaus geltend macht, das Gericht habe dadurch die Beweislast umgekehrt, die ihrer Ansicht nach die Kommission hätte tragen müssen, ist darauf hinzuweisen, dass grundsätzlich derjenige, der sich zur Stützung eines Antrags oder eines Vorbringens auf Tatsachen beruft, diese zu beweisen hat (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 26. Juni 2001, Brunnhofer, C-381/99, EU:C:2001:358, Rn. 52, und Beschluss des Präsidenten des Gerichtshofs vom 25. Januar 2008, Provincia di Ascoli Piceno und Comune di Monte Urano/Apache Footwear u. a., C-464/07 P[I], EU:C:2008:49, Rn. 9).
- 73 Mithin konnte das Gericht, ohne gegen die Grundsätze der Beweislastverteilung zu verstoßen, feststellen, dass Ryanair keinen Beweis für die Tatsachen erbracht habe, die zur Stützung ihres Vorbringens geltend gemacht worden seien, dass die Kommission bei der Bemessung des von SAS erlittenen Schadens Fehler begangen habe.
- 74 Folglich sind der vierte und der fünfte Teil des zweiten Rechtsmittelgrundes als teilweise unzulässig und teilweise unbegründet zurückzuweisen.
- 75 Mit dem sechsten Teil dieses Rechtsmittelgrundes wird im Wesentlichen gerügt, dass das Gericht bei der Prüfung, ob die Kommission zu Recht davon ausgehen dürfen, dass die in Rede stehende Maßnahme im Hinblick auf die SAS durch die Covid-19-Pandemie entstandenen Schäden verhältnismäßig sei und dass ihr keine Überkompensation ihres Schadens zugutekomme, in Rn. 51 des angefochtenen Urteils zu Unrecht das Vorbringen von Ryanair zurückgewiesen habe, wonach die Kommission die Schäden hätte berücksichtigen müssen, die den anderen in Schweden tätigen Fluggesellschaften entstanden seien.
- 76 Insoweit ergibt sich zur Verhältnismäßigkeit einer nach Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV gewährten Beihilfemaßnahme im Hinblick auf die Höhe der fraglichen Beihilfe aus Rn. 59 des vorliegenden Urteils, dass diese die Verluste ihres Empfängers nicht übersteigen darf. Handelt es sich also wie im vorliegenden Fall um eine Einzelbeihilfe, hat die Kommission bei der Beurteilung der Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt also zu prüfen, ob der Empfänger nicht einen Beihilfebetrag erhält, der den Schaden übersteigt, den er aufgrund des in Rede stehenden außergewöhnlichen Ereignisses tatsächlich erlitten hat.

- 77 Es ist jedoch ersichtlich, dass es für eine solche Beurteilung bei einer bestimmten Fluggesellschaft eindeutig unerheblich ist, ob oder in welchem Umfang auch andere Gesellschaften aufgrund desselben Ereignisses Schäden erlitten haben.
- 78 Außerdem geht aus den Rn. 22 bis 26 des vorliegenden Urteils hervor, dass Ryanair zur Stützung ihres ersten Rechtsmittelgrundes zu Unrecht geltend macht, das Gericht habe einen Rechtsfehler begangen, indem es entschieden habe, dass der betreffende Mitgliedstaat nicht verpflichtet sei, alle durch das fragliche außergewöhnliche Ereignis verursachten Schäden zu berücksichtigen oder die Beihilfe allen Geschädigten zu gewähren. Daher hat das Gericht auf der Grundlage dieser Erwägungen in Rn. 51 des angefochtenen Urteils zu Recht entschieden, dass die Genehmigung der Gewährung einer Beihilfe allein an SAS nicht von der Erbringung des Nachweises durch die Kommission abhängig gewesen sei, dass der durch dieses Ereignis verursachte Schaden nur dieses Unternehmen betroffen habe.
- 79 Schließlich beschränkt sich Ryanair auf die Behauptung, es sei widersprüchlich, dass das Gericht die Erforderlichkeit der in Rede stehenden Maßnahme unter Bezugnahme auf die Wettbewerbssituation von SAS begründet habe, diese Situation aber bei der Beurteilung der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe nicht berücksichtigt habe, ohne jedoch genau anzugeben, welche rechtlichen Argumente diese Behauptung stützen.
- 80 Hieraus folgt, dass der sechste Teil des zweiten Rechtsmittelgrundes zurückzuweisen ist.
- 81 Soweit Ryanair mit dem siebten Teil dieses Rechtsmittelgrundes geltend macht, die Kommission hätte entgegen den Ausführungen des Gerichts in den Rn. 60 und 61 des angefochtenen Urteils bei der Beurteilung, ob eine Überkompensation des von SAS erlittenen Schadens vorliege, von vornherein die vom Königreich Norwegen gewährte Beihilfe berücksichtigen müssen, anstatt sich mit einer *Ex-post*-Bewertung zu begnügen, genügt der Hinweis, dass das Gericht in Rn. 61 des angefochtenen Urteils festgestellt hat, dass die Kommission die vom Königreich Norwegen gewährten Beihilfen tatsächlich im streitigen Beschluss berücksichtigt habe und dass Ryanair nichts vorgetragen habe, um diese Feststellung zu entkräften.
- 82 Der siebte Teil des zweiten Rechtsmittelgrundes ist daher als unbegründet zurückzuweisen.
- 83 Mit dem achten Teil dieses Rechtsmittelgrundes wirft Ryanair dem Gericht im Wesentlichen vor, einen Rechtsfehler begangen zu haben, indem es in den Rn. 63 und 64 des angefochtenen Urteils festgestellt habe, dass die Kommission nicht verpflichtet gewesen sei, bei der Beurteilung der Vereinbarkeit der in Rede stehenden Maßnahme mit dem Binnenmarkt nach Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV und insbesondere ihrer Verhältnismäßigkeit den Wettbewerbsvorteil zu berücksichtigen, der sich für SAS daraus ergebe, dass sie die einzige Empfängerin dieser Beihilfe sei.
- 84 Hierzu ist in Übereinstimmung mit den Ausführungen des Generalanwalts in Nr. 48 seiner Schlussanträge festzustellen, dass entgegen dem Vorbringen von Ryanair das Urteil vom 21. Dezember 2016, Kommission/Aer Lingus und Ryanair Designated Activity (C-164/15 P und C-165/15 P, EU:C:2016:990, Rn. 92), auf das das Gericht in Rn. 63 des angefochtenen Urteils Bezug genommen hat, im vorliegenden Fall relevant ist, obwohl es die Bestimmung des Betrags einer rechtswidrigen Beihilfe zum Zweck ihrer Rückforderung betrifft. Denn aus dieser Rn. 92 kann abgeleitet werden, dass der Vorteil, den eine Beihilfe ihrem Empfänger verschafft, nicht den etwaigen wirtschaftlichen Gewinn umfasst, den dieser Empfänger durch die Ausnutzung dieses Vorteils erzielen könnte.

- 85 Somit entspricht im Fall der in Rede stehenden Maßnahme, d. h. einer Beihilfe in Form einer Garantie, die Höhe der SAS gewährten Beihilfe, die von der Kommission bei der Ermittlung einer etwaigen Überkompensation der Schäden, die dieser Fluggesellschaft aufgrund des in Rede stehenden außergewöhnlichen Ereignisses entstanden sind, zu berücksichtigen ist, grundsätzlich, wie sich aus der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel [107 und 108 AEUV] auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften (ABl. 2008, C 155, S. 10) ergibt und wie das Gericht in Rn. 54 des angefochtenen Urteils zu Recht festgestellt hat, der Differenz zwischen dem SAS gewährten Zinssatz mit und ohne die in Rede stehende Maßnahme zum Zeitpunkt des Erlasses des streitigen Beschlusses. Dagegen darf die Kommission für die Zwecke dieser Bestimmung nicht einen etwaigen Vorteil berücksichtigen, den SAS mittelbar daraus gezogen haben soll, wie es bei dem von Ryanair behaupteten Wettbewerbsvorteil der Fall ist.
- 86 Daraus folgt, dass das Gericht keinen Rechtsfehler begangen hat, als es in den Rn. 63 bis 65 des angefochtenen Urteils entschieden hat, dass die Kommission nicht verpflichtet gewesen sei, den von Ryanair behaupteten Wettbewerbsvorteil zu berücksichtigen.
- 87 Nach alledem ist der achte Teil des zweiten Rechtsmittelgrundes als unbegründet zurückzuweisen, so dass dieser Rechtsmittelgrund insgesamt zurückzuweisen ist.

Zum dritten Rechtsmittelgrund

Vorbringen der Parteien

- 88 Mit ihrem dritten Rechtsmittelgrund, der sich gegen die Rn. 70 bis 89 des angefochtenen Urteils richtet, wirft Ryanair dem Gericht vor, Rechtsfehler begangen und den Sachverhalt offensichtlich verfälscht zu haben, indem es den ersten Teil ihres dritten Klagegrundes zurückgewiesen und in Rn. 89 des angefochtenen Urteils entschieden habe, dass es gerechtfertigt gewesen sei, nur SAS in den Genuss der in Rede stehenden Maßnahme kommen zu lassen, und dass diese Maßnahme nicht gegen den Grundsatz der Nichtdiskriminierung verstoße.
- 89 Insoweit macht Ryanair mit dem ersten Teil ihres dritten Rechtsmittelgrundes geltend, das Gericht habe den Grundsatz des Verbots jeglicher Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit, der einen wesentlichen Grundsatz der Unionsrechtsordnung darstelle, nicht ordnungsgemäß angewandt. Obwohl das Gericht in Rn. 80 des angefochtenen Urteils anerkannt habe, dass die durch die in Rede stehende Maßnahme eingeführte Ungleichbehandlung, da sie nur SAS zugutekomme, einer Diskriminierung gleichgesetzt werden könne, sei es zu Unrecht davon ausgegangen, dass eine solche Diskriminierung nur anhand von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV zu beurteilen sei, da es sich bei dieser Bestimmung um eine in den Verträgen vorgesehene besondere Bestimmung im Sinne von Art. 18 AEUV handele. Außerdem hätte das Gericht prüfen müssen, ob eine solche Diskriminierung aus Gründen der öffentlichen Ordnung, Sicherheit oder Gesundheit im Sinne von Art. 52 AEUV gerechtfertigt sei oder jedenfalls, ob sie auf objektiven, von der Staatsangehörigkeit der Betroffenen unabhängigen Erwägungen beruhe.
- 90 Mit dem zweiten Teil dieses Rechtsmittelgrundes macht die Rechtsmittelführerin geltend, das Gericht habe in den Rn. 74 bis 77 des angefochtenen Urteils hinsichtlich der Bestimmung des Ziels der in Rede stehenden Maßnahme einen Rechtsfehler begangen und den Sachverhalt offensichtlich verfälscht. Insbesondere sei es in den Rn. 74 und 75 des angefochtenen Urteils zu Unrecht davon ausgegangen, dass diese Maßnahme nicht zum Ziel habe, die „Anbindung“

Schwedens, die „innerskandinavische Zugänglichkeit“ oder die schwedische Wirtschaft zu erhalten, was eine übermäßig formalistische Auslegung des streitigen Beschlusses darstelle. Diese Feststellung stehe zudem im Widerspruch zu Rn. 82 des angefochtenen Urteils. Nach Ansicht von Ryanair sind auch die Ausführungen des Gerichts in den Rn. 76 und 77 des angefochtenen Urteils falsch, wonach die in Rede stehende Maßnahme nicht der Aufrechterhaltung der Marktstruktur gedient habe und die Diskriminierung in der individuellen Natur der Beihilfe begründet sei.

- 91 Mit dem dritten Teil ihres dritten Rechtsmittelgrundes macht Ryanair geltend, das Gericht habe mehrere Rechtsfehler begangen, indem es in Rn. 84 des angefochtenen Urteils zu Unrecht festgestellt habe, dass die durch die in Rede stehende Maßnahme eingeführte Ungleichbehandlung gerechtfertigt sei, da SAS aufgrund ihrer höheren Marktanteile durch die Beschränkungen in Bezug auf die Covid-19-Pandemie stärker geschädigt worden sei als die anderen in Schweden tätigen Luftfahrtunternehmen.
- 92 Diese Rechtfertigung sei aber erstens im streitigen Beschluss nirgends enthalten gewesen. Zweitens liefe eine solche Behauptung im Wesentlichen darauf hinaus, zu behaupten, dass ein Unternehmen mit einem bedeutenden Marktanteil Anspruch auf Gewährung sämtlicher nach Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV genehmigter Beihilfen hätte, was gegen die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit und des unverfälschten Wettbewerbs verstieße. Drittens sei, soweit das Gericht in Rn. 85 des angefochtenen Urteils einen solchen Anspruch von SAS auf die gesamte Beihilfe damit rechtfertige, dass sie „im Verhältnis wesentlich stärker von diesen Beschränkungen betroffen ist als die Klägerin“, diese Behauptung „absurd und offensichtlich falsch“. Viertens habe das Gericht einen Rechtsfehler begangen, indem es in Rn. 87 des angefochtenen Urteils festgestellt habe, dass die Rechtsmittelführerin vor dem Hintergrund der relativen Höhe des Betrags der in Rede stehenden Maßnahme nicht dargetan habe, dass eine Aufteilung dieses Betrags auf alle in Schweden vertretenen Luftfahrtunternehmen diese Maßnahme nicht ihrer praktischen Wirksamkeit beraubt hätte. Ein vom Gericht nicht näher erläutertes Kriterium im Zusammenhang mit dieser „praktischen Wirksamkeit“ gehöre aber zu einer „reinen Auslegung *sui generis*“. Jedenfalls sei eine solche Analyse im streitigen Beschluss nirgends enthalten.
- 93 Nach Ansicht der Kommission, der Französischen Republik und des Königreichs Schweden ist der dritte Rechtsmittelgrund als unbegründet zurückzuweisen.

Würdigung durch den Gerichtshof

- 94 Mit dem zweiten Teil des dritten Rechtsmittelgrundes, der zuerst zu prüfen ist, macht Ryanair zunächst im Wesentlichen geltend, das Gericht habe in den Rn. 74 bis 76 seines Urteils das Ziel der in Rede stehenden Maßnahme, wie es sich aus dem streitigen Beschluss ergebe, falsch bestimmt und zu Unrecht angenommen, dass dieses Ziel nicht darin bestehe, die „Anbindung“ Schwedens, die „innerskandinavische Zugänglichkeit“ oder die schwedische Wirtschaft zu erhalten.
- 95 Hierzu ist festzustellen, dass, wie das Gericht in Rn. 75 des angefochtenen Urteils ausgeführt hat, aus dem neunten Erwägungsgrund des streitigen Beschlusses, der im Abschnitt „Ziel der Maßnahme“ steht, ausdrücklich hervorgeht, dass dieses Ziel darin besteht, „SAS für den Schaden zu entschädigen, der ihr durch die Annullierung oder Verschiebung ihrer Flüge infolge der Einführung von Reisebeschränkungen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie entstanden ist“. Was hingegen die Erhaltung der „Anbindung“ Schwedens, der „innerskandinavischen Zugänglichkeit“ und der schwedischen Wirtschaft betrifft, so werden

diese Aspekte in einem anderen Teil des streitigen Beschlusses angesprochen, nämlich im Abschnitt „Begünstigter“, der nur das Profil des Unternehmens, das Adressat der in Rede stehenden Maßnahme ist, nicht aber das Ziel dieser Maßnahme beschreiben soll.

- 96 Unter diesen Umständen hat das Gericht weder einen Rechtsfehler begangen noch den Wortlaut des streitigen Beschlusses verfälscht, als es in Rn. 74 des angefochtenen Urteils festgestellt hat, dass das Ziel der in Rede stehenden Maßnahme im Hinblick auf diesen Beschluss nicht darin bestanden habe, neben dem Ziel, SAS teilweise für den durch die Covid-19-Pandemie entstandenen Schaden zu entschädigen, die „Anbindung“ Schwedens, die „innerskandinavische Zugänglichkeit“ oder die schwedische Wirtschaft zu erhalten.
- 97 Soweit Ryanair sodann geltend macht, es bestehe ein Widerspruch zwischen den in den Rn. 74 und 75 des angefochtenen Urteils und den in dessen Rn. 82 angeführten Gründen, genügt die Feststellung, dass das Gericht in der letztgenannten Randnummer nicht mehr das in den Rn. 74 und 75 dieses Urteils genannte Ziel der in Rede stehenden Maßnahme geprüft hat, sondern die Verhältnismäßigkeit der Modalitäten der Gewährung dieser Maßnahme im Hinblick auf dieses Ziel, um die es in den Rn. 80 bis 87 des angefochtenen Urteils geht.
- 98 Soweit schließlich der zweite Teil des dritten Rechtsmittelgrundes Rn. 76 des angefochtenen Urteils betrifft, in der das Gericht das Vorbringen der Rechtsmittelführerin zurückgewiesen hat, wonach die in Rede stehende Maßnahme der Aufrechterhaltung der Marktstruktur gedient habe, ist diese Feststellung aus dem in Rn. 95 des vorliegenden Urteils dargelegten Grund nicht mit einem Rechtsfehler behaftet.
- 99 Der zweite Teil des dritten Rechtsmittelgrundes ist daher insoweit als unbegründet zurückzuweisen.
- 100 Mit einem letzten Argument, das sowohl im Rahmen des ersten als auch des zweiten Teils dieses Rechtsmittelgrundes vorgebracht wird, wirft Ryanair dem Gericht vor, in den Rn. 77 und 80 des angefochtenen Urteils Rechtsfehler bei der Anwendung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung und insbesondere des in Art. 18 Abs. 1 AEUV verankerten Verbots der Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit begangen zu haben.
- 101 Was erstens das Vorbringen von Ryanair hinsichtlich des Rechtsfehlers betrifft, den das Gericht in Rn. 77 des angefochtenen Urteils begangen habe, ist darauf hinzuweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs die Einstufung einer nationalen Maßnahme als „staatliche Beihilfe“ im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV verlangt, dass alle nachfolgend genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Erstens muss es sich um eine staatliche Maßnahme oder eine Maßnahme unter Inanspruchnahme staatlicher Mittel handeln. Zweitens muss die Maßnahme geeignet sein, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen. Drittens muss dem Begünstigten durch sie ein selektiver Vorteil gewährt werden. Viertens muss sie den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen (vgl. u. a. Urteil vom 28. Juni 2018, Deutschland/Kommission, C-208/16 P, EU:C:2018:506, Rn. 79 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 102 Art. 107 Abs. 1 AEUV stellt somit für Maßnahmen, die diese Merkmale aufweisen, da sie geeignet sind, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, den Grundsatz auf, dass sie mit dem Binnenmarkt unvereinbar sind.

- 103 Insbesondere setzt das aus Art. 107 Abs. 1 AEUV folgende Erfordernis der Selektivität voraus, dass die Kommission nachweist, dass der wirtschaftliche Vorteil in einem weiten Sinne, der sich unmittelbar oder mittelbar aus einer bestimmten Maßnahme ergibt, spezifisch einem oder mehreren Unternehmen zugutekommt. Hierfür muss sie insbesondere dartun, dass die betreffende Maßnahme zwischen Unternehmen differenziert, die sich im Hinblick auf das mit ihr verfolgte Ziel in einer vergleichbaren Lage befinden. Die Gewährung des Vorteils muss also selektiv erfolgen und geeignet sein, bestimmte Unternehmen in eine günstigere Lage zu versetzen als andere (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 30. Juni 2016, Belgien/Kommission, C-270/15 P, EU:C:2016:489, Rn. 48 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 104 Wird die in Rede stehende Maßnahme wie im vorliegenden Fall als Einzelbeihilfe beabsichtigt, ermöglicht die Feststellung des wirtschaftlichen Vorteils grundsätzlich eine Annahme der Selektivität (Urteil vom 30. Juni 2016, Belgien/Kommission, C-270/15 P, EU:C:2016:489, Rn. 49 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 105 Folglich hat das Gericht keinen Rechtsfehler begangen, als es in Rn. 77 des angefochtenen Urteils im Wesentlichen ausgeführt hat, dass eine Einzelbeihilfe naturgemäß zu einer Ungleichbehandlung führe zwischen dem Unternehmen, das der Empfänger der Beihilfe sei, und allen anderen Unternehmen, die sich im Hinblick auf das verfolgte Ziel in einer vergleichbaren Lage befänden. Außerdem kann diese Rn. 77 entgegen dem, was Ryanair offenbar geltend macht, nicht dahin verstanden werden, dass das Gericht darin davon ausgegangen ist, dass eine Einzelbeihilfe, die seines Erachtens gegen das Diskriminierungsverbot verstößt, gleichwohl mit dem Binnenmarkt vereinbar sei, als es am Ende dieser Randnummer ausdrücklich ausgeführt hat, dass das Unionsrecht den Mitgliedstaaten die Gewährung solcher Beihilfen erlaube, „sofern alle in Art. 107 AEUV aufgestellten Voraussetzungen erfüllt sind“.
- 106 Zum letztgenannten Punkt sieht Art. 107 Abs. 2 und 3 AEUV bestimmte Ausnahmen von dem in Rn. 102 des vorliegenden Urteils genannten Grundsatz der Unvereinbarkeit staatlicher Beihilfen mit dem Binnenmarkt vor. Staatliche Beihilfen, die für die Ziele und unter den Voraussetzungen dieser Ausnahmebestimmungen gewährt werden, sind daher ungeachtet der Tatsache, dass sie die in Rn. 101 des vorliegenden Urteils genannten Merkmale aufweisen und die dort genannten Wirkungen entfalten, mit dem Binnenmarkt vereinbar oder können für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden.
- 107 Daraus folgt, dass staatliche Beihilfen, die im Einklang mit diesen Erfordernissen, d. h. zu einem dort anerkannten Ziel und in den Grenzen dessen gewährt werden, was zur Erreichung dieses Ziels erforderlich und verhältnismäßig ist, nicht allein aufgrund der in Rn. 101 des vorliegenden Urteils genannten Merkmale oder Wirkungen, die jeder staatlichen Beihilfe immanent sind, d. h. insbesondere aus Gründen, die damit zusammenhängen, dass die Beihilfe selektiv ist oder den Wettbewerb verfälschen würde, als mit dem Binnenmarkt unvereinbar angesehen werden können, soll diesen Ausnahmeregelungen nicht jegliche praktische Wirksamkeit genommen werden (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 22. März 1977, Ianelli & Volpi, 74/76, EU:C:1977:51, Rn. 14 und 15, sowie vom 26. September 2002, Spanien/Kommission, C-351/98, EU:C:2002:530, Rn. 57).
- 108 Eine Beihilfe kann daher nicht aus Gründen, die allein damit zusammenhängen, dass die Beihilfe selektiv ist oder den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht, als mit dem Binnenmarkt unvereinbar angesehen werden.

- 109 Was als Zweites den Vortrag von Ryanair betrifft, das Gericht habe einen Rechtsfehler begangen, indem es in Rn. 80 des angefochtenen Urteils nicht das in Art. 18 AEUV verankerte Verbot der Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit angewandt habe, sondern die in Rede stehende Maßnahme im Hinblick auf Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV geprüft habe, ist darauf hinzuweisen, dass nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs das in Art. 108 AEUV vorgesehene Verfahren niemals zu einem Ergebnis führen darf, das zu den besonderen Bestimmungen des Vertrags im Widerspruch stünde. Somit kann eine Beihilfe, die als solche oder wegen bestimmter Modalitäten gegen Bestimmungen oder allgemeine Grundsätze des Unionsrechts verstößt, nicht für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden (Urteil vom 31. Januar 2023, Kommission/Braesch u. a., C-284/21 P, EU:C:2023:58, Rn. 96 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 110 Was speziell Art. 18 AEUV betrifft, so soll dieser jedoch nach ständiger Rechtsprechung eigenständig nur bei unionsrechtlich geregelten Fallgestaltungen zur Anwendung kommen, für die der AEU-Vertrag keine besonderen Diskriminierungsverbote vorsieht (Urteil vom 18. Juli 2017, Erzberger, C-566/15, EU:C:2017:562, Rn. 25 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 111 Da Art. 107 Abs. 2 und 3 AEUV, wie in Rn. 106 des vorliegenden Urteils ausgeführt worden ist, Ausnahmen von dem in Abs. 1 dieses Artikels genannten Grundsatz der Unvereinbarkeit staatlicher Beihilfen mit dem Binnenmarkt vorsieht und damit insbesondere eine Ungleichbehandlung von Unternehmen zulässt, sofern die Voraussetzungen dieser Ausnahmen erfüllt werden, sind diese, wie der Generalanwalt in Nr. 64 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, als „besondere Bestimmungen“ der Verträge im Sinne von Art. 18 Abs. 1 AEUV anzusehen.
- 112 Folglich hat das Gericht keinen Rechtsfehler begangen, als es in Rn. 80 des angefochtenen Urteils festgestellt hat, dass Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV eine solche besondere Bestimmung darstelle und dass nur zu prüfen sei, ob die durch die in Rede stehende Maßnahme eingeführte Ungleichbehandlung nach dieser Bestimmung zulässig sei.
- 113 Daraus folgt, dass die Ungleichbehandlung, die sich aus der in Rede stehenden Maßnahme ergibt, entgegen dem Vorbringen von Ryanair auch nicht aus den in Art. 52 AEUV genannten Gründen gerechtfertigt zu werden braucht.
- 114 Nach alledem sind die letzte Rüge des zweiten Teils und der erste Teil des dritten Rechtsmittelgrundes als unbegründet zurückzuweisen.
- 115 Mit dem dritten Teil ihres dritten Rechtsmittelgrundes wirft Ryanair dem Gericht Rechtsfehler und eine offensichtliche Verfälschung des Sachverhalts vor, die es begangen habe, als es insbesondere in den Rn. 84 bis 88 des angefochtenen Urteils im Zusammenhang mit der Frage der Verhältnismäßigkeit der in Rede stehenden Maßnahme die Stichhaltigkeit des in Rn. 83 dieses Urteils wiedergegebenen Vorbringens der Rechtsmittelführerin geprüft habe, wonach die sich aus dieser Maßnahme ergebende Ungleichbehandlung nicht verhältnismäßig gewesen sei, da diese Maßnahme SAS die gesamte zur Beseitigung des durch die Covid-19-Pandemie entstandenen Schadens bestimmte Beihilfe gewähre, obwohl auf SAS nur 35 % dieses Schadens entfallen seien.
- 116 Insoweit macht Ryanair mit einer ersten Rüge im Wesentlichen geltend, das Gericht habe, indem es u. a. in Rn. 84 des angefochtenen Urteils festgestellt habe, dass SAS aufgrund ihrer höheren Marktanteile stärker von den im Rahmen der Covid-19-Pandemie auferlegten Beschränkungen

betroffen gewesen sei als die anderen in Schweden tätigen Luftfahrtunternehmen, eine Rechtfertigung vorgebracht, die im streitigen Beschluss nicht enthalten sei, so dass es die von der Kommission zur Stützung dieses Beschlusses angeführten Gründe durch seine eigenen ersetzt habe.

- 117 Aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs ergibt sich zwar, dass der Gerichtshof und das Gericht im Rahmen der Rechtmäßigkeitskontrolle nach Art. 263 AEUV keinesfalls die vom Urheber der angefochtenen Handlung gegebene Begründung durch ihre eigene ersetzen dürfen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 6. Oktober 2021, *World Duty Free Group und Spanien/Kommission*, C-51/19 P und C-64/19 P, EU:C:2021:793, Rn. 70 und die dort angeführte Rechtsprechung), jedoch ist festzustellen, dass das Gericht in Rn. 84 des angefochtenen Urteils in Beantwortung des in Rn. 115 des vorliegenden Urteils wiedergegebenen Vorbringens der Rechtsmittelführerin lediglich den Inhalt des streitigen Beschlusses wiedergegeben hat und insbesondere aus den darin enthaltenen Angaben Schlussfolgerungen gezogen hat, ohne aber die Begründung dieses Beschlusses zu ersetzen.
- 118 Soweit sich die Rechtsmittelführerin mit der dritten Rüge dieses dritten Teils gegen die Ausführungen des Gerichts in den Rn. 84 und 85 des angefochtenen Urteils wendet, wonach die Marktanteile von SAS „deutlich höher ... als diejenigen ihres nächstgrößeren Wettbewerbers“ gewesen seien und SAS „im Verhältnis wesentlich stärker von diesen Beschränkungen betroffen“ sei, d. h. von den im Rahmen der Covid-19-Pandemie auferlegten Beschränkungen, ist festzustellen, dass es sich dabei um souveräne Tatsachenwürdigungen handelt, die das Gericht zudem nur der Vollständigkeit halber vorgenommen hat.
- 119 Diese Rüge ist daher als unzulässig zurückzuweisen, zumal die Rechtsmittelführerin keine Verfälschung dieser Tatsachen durch das Gericht nachweist.
- 120 Soweit Ryanair zur Stützung der zweiten und der dritten Rüge dieses dritten Teils im Wesentlichen geltend macht, dass die Beihilfen nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit unter allen Geschädigten des in Rede stehenden außergewöhnlichen Ereignisses im Verhältnis zu den ihnen entstandenen Schäden hätten aufgeteilt werden müssen, beruht diese Argumentation außerdem, wie sich aus den Rn. 21 bis 26 des vorliegenden Urteils ergibt, auf einer falschen Prämisse.
- 121 Zur vierten Rüge des dritten Teils des dritten Rechtsmittelgrundes der Rechtsmittelführerin genügt die Feststellung, dass sie gegen Rn. 87 des angefochtenen Urteils gerichtet ist, die im Hinblick auf die Entscheidung in Rn. 86 des angefochtenen Urteils, wonach die unterschiedliche Behandlung zugunsten von SAS nicht gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstoße, nichttragenden Charakter hat. Dieses Vorbringen ist somit als ins Leere gehend zurückzuweisen.
- 122 Nach alledem ist der dritte Teil des dritten Rechtsmittelgrundes und damit dieser Rechtsmittelgrund insgesamt zurückzuweisen.

Zum vierten Rechtsmittelgrund

Vorbringen der Parteien

- 123 Mit ihrem vierten Rechtsmittelgrund, der sich auf die Rn. 94 bis 96 des angefochtenen Urteils bezieht, wirft Ryanair dem Gericht vor, Rechtsfehler begangen sowie den Sachverhalt und Beweise offensichtlich verfälscht zu haben, indem es den zweiten Teil ihres dritten Klagegrundes zurückgewiesen habe, mit dem sie eine Verletzung der Niederlassungsfreiheit und des freien Dienstleistungsverkehrs gerügt habe.
- 124 Mit dem ersten Teil dieses Rechtsmittelgrundes macht Ryanair geltend, das Gericht habe mit seiner Feststellung in Rn. 94 des angefochtenen Urteils, dass sie nicht dargetan habe, inwiefern der ausschließliche Charakter der in Rede stehenden Maßnahme, die nur SAS zugutekomme, „geeignet ist, sie davon abzuhalten, sich in Schweden niederzulassen oder Dienstleistungen von und nach Schweden zu erbringen“, ein falsches Kriterium gewählt, um zu beurteilen, ob diese Maßnahme die Ausübung der Dienstleistungsfreiheit und der Niederlassungsfreiheit hindere oder weniger attraktiv mache. Nach der Rechtsprechung hätte das Gericht vielmehr prüfen müssen, ob die in Rede stehende Maßnahme geeignet war, „jeden interessierten Wirtschaftsteilnehmer“ und damit im vorliegenden Fall andere in Schweden tätige Fluggesellschaften als SAS davon abzuhalten, sich in diesem Mitgliedstaat niederzulassen oder dort Dienstleistungen zu erbringen.
- 125 Mit dem zweiten Teil dieses Rechtsmittelgrundes bringt Ryanair vor, sie habe im Rahmen ihrer Klage im Einklang mit dem maßgeblichen Kriterium rechtlich hinreichend nachgewiesen, dass die in Rede stehende Maßnahme in der Praxis nur Luftfahrtunternehmen benachteilige, die ihren Gesellschaftssitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem Königreich Schweden hätten. Sie habe nämlich zahlreiche Beweise für die beschränkende Wirkung dieser Maßnahme auf den freien Dienstleistungsverkehr vorgelegt. Dadurch, dass das Gericht sie nicht geprüft habe, habe es einen Rechtsfehler begangen und Beweise verfälscht.
- 126 Mit dem dritten Teil dieses Rechtsmittelgrundes macht Ryanair geltend, sie habe entgegen den Ausführungen des Gerichts in Rn. 94 des angefochtenen Urteils dargetan, dass die Beschränkung des freien Dienstleistungsverkehrs und der Niederlassungsfreiheit nicht gerechtfertigt sei. Das Gericht habe einen Rechtsfehler begangen, indem es sich pauschal auf seine Erwägungen zu Art. 107 AEUV im Kontext von Art. 18 AEUV bezogen habe, obwohl es eine Beschränkung des freien Dienstleistungsverkehrs behandelt habe. In Wirklichkeit hätten das Gericht und vor ihm die Kommission prüfen müssen, ob die durch die in Rede stehende Maßnahme eingeführte Beschränkung des freien Dienstleistungsverkehrs durch einen zwingenden Grund des Allgemeininteresses gerechtfertigt sei, der nicht diskriminierend, erforderlich und im Hinblick auf das verfolgte, im Allgemeininteresse liegende Ziel verhältnismäßig sei. Die Rechtsmittelführerin habe aber tatsächliche und rechtliche Gerichtspunkte aufgezeigt, die nachwiesen, dass die in Rede stehende Maßnahme Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs bewirkte, die im Hinblick auf ihr angegebenes Ziel weder erforderlich noch angemessen noch verhältnismäßig gewesen seien. Das Gericht habe „diesen Umstand verneint“ und daher einen Rechtsfehler begangen sowie den Sachverhalt offenkundig verfälscht.
- 127 Nach Ansicht der Kommission, der Französischen Republik und des Königreichs Schweden ist der vierte Rechtsmittelgrund als unbegründet zurückzuweisen.

Würdigung durch den Gerichtshof

- 128 Soweit Ryanair mit dem ersten Teil dieses Rechtsmittelgrundes geltend macht, das Gericht habe im ersten Satz von Rn. 94 des angefochtenen Urteils ein falsches Kriterium angewandt, um zu beurteilen, ob die in Rede stehende Maßnahme die Ausübung der Dienstleistungsfreiheit und der Niederlassungsfreiheit behindert oder weniger attraktiv gemacht habe, ist festzustellen, dass dieser Teil auf einem falschen Verständnis dieser Randnummer beruht. Ohne dass geprüft zu werden braucht, ob das Gericht, wie Ryanair geltend macht, einen Rechtsfehler in Bezug auf den Umfang der ihr obliegenden Beweislast begangen hat, ergibt sich nämlich, wie die französische Regierung in ihrer Rechtsmittelbeantwortung zutreffend ausgeführt hat, aus dem zweiten Satz dieser Randnummer, der auf die Rn. 70 bis 89 des angefochtenen Urteils verweist, in denen das Gericht die Verhältnismäßigkeit der in Rede stehenden Maßnahme im Hinblick auf die Situation sämtlicher in Schweden tätiger Fluggesellschaften geprüft hat, dass sich das Gericht auf das Vorliegen beschränkender Wirkungen im Allgemeinen und damit auf die Auswirkungen bezogen hat, die sich nicht nur auf Ryanair, sondern auf alle Fluggesellschaften auswirkten, die in Schweden tätig sind oder tätig sein wollen.
- 129 Demnach ist dieser Teil als unbegründet zurückzuweisen.
- 130 Mit dem zweiten und dem dritten Teil des vierten Rechtsmittelgrundes, die zusammen zu prüfen sind, wirft Ryanair dem Gericht im Wesentlichen vor, in Rn. 94 des angefochtenen Urteils Rechtsfehler begangen zu haben, da es den Umstand, dass die in Rede stehende Maßnahme nur SAS zugutekomme, lediglich nach den Kriterien des Art. 107 AEUV geprüft habe, anstatt zu prüfen, ob diese Maßnahme im Hinblick auf die in den Bestimmungen über den freien Dienstleistungsverkehr oder die Niederlassungsfreiheit genannten Gründe gerechtfertigt sei. Ryanair habe dem Gericht jedoch tatsächliche und rechtliche Gesichtspunkte vorgelegt, die einen Verstoß gegen diese Bestimmungen belegten.
- 131 Wie in Rn. 109 des vorliegenden Urteils ausgeführt worden ist, darf das in Art. 108 AEUV vorgesehene Verfahren niemals zu einem Ergebnis führen, das zu den besonderen Bestimmungen des Vertrags im Widerspruch stünde. Mithin kann eine Beihilfe, die als solche oder wegen bestimmter Modalitäten gegen Bestimmungen oder allgemeine Grundsätze des Unionsrechts verstößt, nicht für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden.
- 132 Zum einen stellen jedoch, wie der Generalanwalt in Nr. 85 seiner Schlussanträge im Wesentlichen ausgeführt hat, die beschränkenden Wirkungen, die eine Beihilfemaßnahme auf die Dienstleistungsfreiheit oder die Niederlassungsfreiheit hat, keine nach dem Vertrag verbotene Beschränkung dar, da es sich um eine der Natur einer staatlichen Beihilfe innewohnende Wirkung handeln kann, wie etwa ihren selektiven Charakter.
- 133 Zum anderen ergibt sich aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs, dass, wenn die Modalitäten einer Beihilfe derart untrennbar mit dem Zweck der Beihilfe verknüpft sind, dass sie nicht für sich allein beurteilt werden können, ihre Auswirkung auf die Vereinbarkeit oder Unvereinbarkeit der Beihilfe insgesamt mit dem Binnenmarkt zwangsläufig nach dem in Art. 108 AEUV vorgesehenen Verfahren beurteilt werden muss (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 22. März 1977, Iannelli & Volpi, 74/76, EU:C:1977:51, Rn. 14, sowie vom 31. Januar 2023, Kommission/Braesch u. a., C-284/21 P, EU:C:2023:58, Rn. 97).

- 134 Wie aus Rn. 95 des vorliegenden Urteils hervorgeht, gehört im vorliegenden Fall die Auswahl von SAS als Empfängerin der in Rede stehenden Maßnahme zu deren Zweck und auch wenn jedenfalls diese Auswahl als Modalität der Maßnahme angesehen werden sollte, bestreitet Ryanair nicht, dass diese Modalität untrennbar mit dem Zweck verknüpft ist, der darin besteht, dieses Unternehmen teilweise für die infolge der Covid-19-Pandemie entstandenen Schäden zu entschädigen. Folglich kann die sich aus der Auswahl von SAS als Empfängerin der in Rede stehenden Maßnahme ergebende Wirkung auf den Binnenmarkt nicht den Gegenstand einer von der Prüfung der Vereinbarkeit dieser Beihilfemaßnahme insgesamt mit dem Binnenmarkt nach dem in Art. 108 AEUV vorgesehenen Verfahren gesonderten Prüfung bilden.
- 135 Aus den vorstehenden Gründen und den Ausführungen insbesondere in den Rn. 107 und 108 des vorliegenden Urteils ergibt sich, dass das Gericht in Rn. 94 des angefochtenen Urteils rechtsfehlerfrei im Wesentlichen entschieden hat, dass die Rechtsmittelführerin, um darzutun, dass die in Rede stehende Maßnahme, da sie nur SAS zugutekomme, eine Beschränkung der Niederlassungsfreiheit und des freien Dienstleistungsverkehrs darstelle, im vorliegenden Fall hätte nachweisen müssen, dass diese Maßnahme beschränkende Wirkungen habe, die über diejenigen hinausgingen, die einer gemäß den Anforderungen von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV gewährten staatlichen Beihilfe inhärent seien.
- 136 Die von Ryanair zur Stützung des zweiten und des dritten Teils des vierten Rechtsmittelgrundes vorgetragene Argumentation zielt jedoch insgesamt darauf ab, zu kritisieren, dass SAS als einzige Empfängerin der in Rede stehenden Maßnahme ausgewählt wurde, sowie die Folgen dieser Auswahl zu beanstanden, obwohl diese Auswahl dem selektiven Charakter dieser Maßnahme inhärent ist.
- 137 Darüber hinaus ist zu den Beweisen, die Ryanair dem Gericht vorgelegt haben soll, festzustellen, dass Ryanair kein Argument vorgetragen hat, mit dem dargetan werden könnte, dass das Gericht diese Beweise verfälscht hätte.
- 138 Nach alledem ist der vierte Rechtsmittelgrund zurückzuweisen.

Zum fünften Rechtsmittelgrund

Vorbringen der Parteien

- 139 Mit ihrem fünften Rechtsmittelgrund macht Ryanair geltend, das Gericht habe dadurch, dass es in den Rn. 99 und 100 des angefochtenen Urteils festgestellt habe, dass ihr vierter Klagegrund betreffend die Weigerung der Kommission, das förmliche Prüfverfahren einzuleiten, gegenstandslos sei und keinen eigenständigen Inhalt habe, Rechtsfehler begangen und den Sachverhalt offensichtlich verfälscht.
- 140 Entgegen der Auffassung des Gerichts habe dieser Klagegrund nämlich einen eigenständigen Inhalt aufgewiesen, der sich von den ersten drei Klagegründen unterscheide, da der Prüfungsmaßstab für die Feststellung ernsthafter Schwierigkeiten, die zur Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens hätten führen müssen, ein anderer sei; ihm könne auch dann Genüge getan sein, wenn nicht erwiesen sei, dass die Prüfung der Kommission mit einem offensichtlichen Beurteilungsfehler oder einem Rechtsfehler behaftet sei, Argumente, auf denen die ersten drei Klagegründe beruhten.

- 141 Ebenso sei der vierte Klagegrund nicht gegenstandslos geworden, da der Nachweis eines offensichtlichen Beurteilungsfehlers seitens der Kommission etwas völlig anderes sei als der Nachweis ernsthafter Schwierigkeiten, die zur Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens hätten führen müssen. Außerdem habe Ryanair insoweit eigenständige Argumente vorgebracht, die u. a. belegten, dass die Kommission weder über Marktdaten zur Struktur des Luftverkehrssektors noch über Informationen über die Bewertung der Höhe der durch die Krise im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie verursachten Schäden und der Höhe der SAS gewährten Beihilfe verfügt habe. Daraus gehe hervor, dass Ryanair vor dem Gericht Lücken und Mängel bei den der Kommission zur Verfügung stehenden Informationen festgestellt habe, die ernsthafte Schwierigkeiten aufgezeigt und gegenüber den anderen Klagegründen einen „eigenständigen Inhalt“ dargestellt hätten.
- 142 Nach Ansicht der Kommission, der Französischen Republik und des Königreichs Schweden ist der fünfte Rechtsmittelgrund als unbegründet zurückzuweisen.

Würdigung durch den Gerichtshof

- 143 Beantragt ein Kläger die Nichtigkeitsklage eines Beschlusses der Kommission, gegen eine staatliche Beihilfe keine Einwände zu erheben, rügt er im Wesentlichen, dass dieser Beschluss getroffen worden sei, ohne dass die Kommission das förmliche Prüfverfahren eröffnet habe, und dass diese dadurch seine Verfahrensrechte verletzt habe. Um mit seiner Nichtigkeitsklage durchzudringen, kann der Kläger jeden Klagegrund anführen, der geeignet ist, zu zeigen, dass die Beurteilung der Informationen und Angaben, über die die Kommission in der Phase der vorläufigen Prüfung der angemeldeten Maßnahme verfügt, Anlass zu Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit der fraglichen Maßnahme mit dem Binnenmarkt hätte geben müssen. Der Vortrag solcher Argumente kann aber weder den Gegenstand der Klage noch die Voraussetzungen ihrer Zulässigkeit ändern. Vielmehr liegt im Bestehen von Bedenken hinsichtlich dieser Vereinbarkeit gerade der Nachweis, der zu erbringen ist, um zu zeigen, dass die Kommission verpflichtet war, das förmliche Prüfverfahren nach Art. 108 Abs. 2 AEUV und Art. 6 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des [AEUV] (ABl. 2015, L 248, S. 9) zu eröffnen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 24. Mai 2011, Kommission/Kronoply und Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, Rn. 59 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 144 Es ist Sache des Klägers, darzutun, dass Bedenken hinsichtlich dieser Vereinbarkeit bestanden, so dass die Kommission verpflichtet war, das förmliche Prüfverfahren nach Art. 108 Abs. 2 AEUV zu eröffnen. Dieser Nachweis ist sowohl in den Umständen des Erlasses dieses Beschlusses als auch in seinem Inhalt anhand eines Bündels übereinstimmender Indizien zu suchen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 2. September 2021, Kommission/Tempus Energy und Tempus Energy Technology, C-57/19 P, EU:C:2021:663, Rn. 40 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 145 Wenn die Prüfung durch die Kommission im Vorprüfungsverfahren unzureichend oder unvollständig war, stellt dies insbesondere einen Anhaltspunkt dafür dar, dass die Kommission mit ernsthaften Schwierigkeiten bei der Beurteilung der Vereinbarkeit der angemeldeten Maßnahme mit dem Binnenmarkt konfrontiert war, was sie zur Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens hätte veranlassen müssen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 2. September 2021, Kommission/Tempus Energy und Tempus Energy Technology, C-57/19 P, EU:C:2021:663, Rn. 41 und die dort angeführte Rechtsprechung).

- 146 Insoweit ist zunächst zu der Rüge, das Gericht habe in Rn. 100 des angefochtenen Urteils entschieden, dass der vierte Klagegrund keinen eigenständigen Inhalt habe, festzustellen, dass, wie Ryanair in ihrer Rechtsmittelschrift geltend gemacht hat, zutreffend ist, dass, wenn das Vorliegen „ernsthafter Schwierigkeiten“ im Sinne der in der vorstehenden Randnummer angeführten Rechtsprechung des Gerichtshofs nachgewiesen worden wäre, der streitige Beschluss allein deshalb für nichtig hätte erklärt werden können, auch wenn im Übrigen nicht nachgewiesen wäre, dass die Bewertungen, die die Kommission in der Sache vorgenommen hat, Rechts- oder Tatsachenirrtümer enthielten (vgl. entsprechend Urteil vom 2. April 2009, Bouygues und Bouygues Télécom/Kommission, C-431/07 P, EU:C:2009:223, Rn. 66).
- 147 Außerdem kann das Vorliegen solcher Schwierigkeiten insbesondere in diesen Bewertungen gesucht werden und kann grundsätzlich durch Klagegründe oder Argumente nachgewiesen werden, die vom Kläger vorgebracht werden, um die Begründetheit des Beschlusses, keine Einwände zu erheben, in Frage zu stellen, selbst wenn die Prüfung dieser Klagegründe oder Argumente nicht zu dem Ergebnis führt, dass die Bewertungen, die die Kommission in der Sache vorgenommen hat, Rechts- oder Tatsachenirrtümer enthielten (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 2. April 2009, Bouygues und Bouygues Télécom/Kommission, C-431/07 P, EU:C:2009:223, Rn. 63 und 66 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 148 Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass, wie der Generalanwalt in Nr. 93 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, mit dem vierten Klagegrund von Ryanair im Wesentlichen geltend gemacht wurde, dass die Prüfung, die die Kommission im Vorprüfungsverfahren vorgenommen habe, unvollständig und unzureichend gewesen sei und dass die Kommission die Vereinbarkeit der in Rede stehenden Maßnahme nach einem förmlichen Prüfverfahren anders beurteilt hätte. Aus dieser Klage geht aber auch hervor, dass die Rechtsmittelführerin zur Stützung dieses Klagegrundes im Wesentlichen entweder die in den ersten drei Klagegründen vorgebrachten Argumente zur Begründetheit des streitigen Beschlusses zusammengefasst oder direkt auf diese Argumente verwiesen hat.
- 149 Unter diesen Umständen konnte das Gericht in Rn. 100 des angefochtenen Urteils zu Recht davon ausgehen, dass der vierte Klagegrund gegenüber den ersten drei Klagegründen „keinen eigenständigen Inhalt“ in dem Sinne habe, dass es, da es die letztgenannten Klagegründe einschließlich des Vorbringens, die Prüfung durch die Kommission sei unvollständig und unzureichend, in der Sache geprüft habe, nicht verpflichtet gewesen sei, die Stichhaltigkeit des vierten Klagegrundes gesondert zu beurteilen. Dies gilt umso mehr, als Ryanair, wie das Gericht in dieser Randnummer des angefochtenen Urteils ebenfalls zu Recht festgestellt hat, mit dem letztgenannten Klagegrund keine besonderen Elemente hervorgehoben habe, die geeignet wären, das Vorliegen etwaiger „ernsthafter Schwierigkeiten“ der Kommission bei der Beurteilung der Vereinbarkeit der in Rede stehenden Maßnahme mit dem Binnenmarkt darzutun.
- 150 Daraus folgt, dass das Gericht in Rn. 101 des angefochtenen Urteils rechtsfehlerfrei festgestellt hat, dass eine Prüfung der Stichhaltigkeit des vierten Klagegrundes nicht erforderlich sei, ohne dass im Übrigen geprüft zu werden braucht, ob das Gericht in Rn. 99 des angefochtenen Urteils zu Recht entschieden hat, dass dieser Klagegrund subsidiären Charakter habe und dass er gegenstandslos geworden sei.
- 151 Darüber hinaus ist festzustellen, dass Ryanair kein Argument vorgetragen hat, mit dem dargetan werden könnte, dass das Gericht im Rahmen seiner Prüfung des vierten Klagegrundes im Sinne der in Rn. 67 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung Beweise verfälscht hätte.

152 Nach alledem ist der fünfte Rechtsmittelgrund als unbegründet zurückzuweisen.

Zum sechsten Rechtsmittelgrund

Vorbringen der Parteien

- 153 Mit ihrem sechsten Rechtsmittelgrund wirft Ryanair dem Gericht vor, einen Rechtsfehler begangen und den Sachverhalt offensichtlich verfälscht zu haben, indem es in den Rn. 102 bis 115 des angefochtenen Urteils zu Unrecht entschieden habe, dass die Kommission die ihr nach Art. 296 Abs. 2 AEUV obliegende Begründungspflicht nicht verletzt habe.
- 154 Nach Ansicht der Rechtsmittelführerin lassen die Erwägungen des Gerichts erkennen, dass der tatsächliche Kontext, der zum Erlass des streitigen Beschlusses geführt habe, nämlich der Ausbruch der Covid-19-Pandemie und die Auswirkungen, die diese Situation auf die redaktionelle Qualität der Beschlüsse der Kommission habe haben können, die Tatsache entschuldigen könnte, dass bestimmte entscheidende Gesichtspunkte in der Begründung des streitigen Beschlusses fehlten, obwohl sie für die Rechtsmittelführerin erforderlich gewesen seien, um die den Schlussfolgerungen der Kommission zugrunde liegenden konkreten Erwägungen nachzuvollziehen. Eine solche nachlässige Auslegung von Art. 296 Abs. 2 AEUV, die im Widerspruch zur Rechtsprechung des Gerichtshofs stehe, nehme der Begründungspflicht jeglichen Sinn.
- 155 Nach Ansicht der Kommission, der Französischen Republik und des Königreichs Schweden ist der sechste Rechtsmittelgrund als unbegründet zurückzuweisen.

Würdigung durch den Gerichtshof

- 156 Nach ständiger Rechtsprechung muss die durch Art. 296 Abs. 2 AEUV vorgeschriebene Begründung der Natur des betreffenden Rechtsakts angepasst sein und die Überlegungen des Organs, das den Rechtsakt erlassen hat, so klar und eindeutig zum Ausdruck bringen, dass die Betroffenen ihr die Gründe für die erlassene Maßnahme entnehmen können und das zuständige Gericht seine Kontrollaufgabe wahrnehmen kann. Das Begründungserfordernis ist nach den Umständen des Einzelfalls, insbesondere nach dem Inhalt des Rechtsakts, der Art der angeführten Gründe und nach dem Interesse zu beurteilen, das die Adressaten oder andere durch den Rechtsakt unmittelbar und individuell betroffene Personen an Erläuterungen haben können. In der Begründung brauchen nicht alle tatsächlich oder rechtlich einschlägigen Gesichtspunkte genannt zu werden, da die Frage, ob die Begründung eines Rechtsakts den Erfordernissen des Art. 296 Abs. 2 AEUV genügt, nicht nur anhand seines Wortlauts zu beurteilen ist, sondern auch anhand seines Kontexts sowie sämtlicher Rechtsvorschriften auf dem betreffenden Gebiet (Urteil vom 2. September 2021, Kommission/Tempus Energy und Tempus Energy Technology, C-57/19 P, EU:C:2021:663, Rn. 198 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 157 Wenn es sich insbesondere, wie im vorliegenden Fall, um einen Beschluss, gegen eine Beihilfemaßnahme keine Einwände nach Art. 108 Abs. 3 AEUV zu erheben, handelt, hat der Gerichtshof bereits entschieden, dass – wie auch das Gericht in Rn. 107 des angefochtenen Urteils zu Recht ausgeführt hat – ein solcher, innerhalb kurzer Fristen zu fassender Beschluss lediglich die Gründe enthalten muss, aus denen die Kommission keine ernststen Schwierigkeiten bei der Beurteilung der Frage der Vereinbarkeit der betreffenden Beihilfe mit dem Binnenmarkt

sieht, und dass selbst eine kurze Begründung dieses Beschlusses als ausreichend im Hinblick auf das Begründungserfordernis des Art. 296 Abs. 2 AEUV anzusehen ist, sofern sie gleichwohl klar und eindeutig die Gründe zum Ausdruck bringt, aus denen die Kommission zu der Auffassung gelangt ist, dass keine derartigen Schwierigkeiten vorlägen, da die Frage der Stichhaltigkeit dieser Begründung mit diesem Erfordernis nichts zu tun hat (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 2. September 2021, Kommission/Tempus Energy und Tempus Energy Technology, C-57/19 P, EU:C:2021:663, Rn. 199 und die dort angeführte Rechtsprechung).

- 158 Anhand dieser Erfordernisse, auf die in den Rn. 105 und 107 des angefochtenen Urteils zutreffend hingewiesen worden ist, ist zu prüfen, ob das Gericht einen Rechtsfehler begangen hat, indem es die Auffassung vertreten hat, dass der streitige Beschluss rechtlich hinreichend begründet sei.
- 159 Soweit Ryanair dem Gericht zum einen im Wesentlichen vorwirft, die Anforderungen an die Begründungspflicht im Hinblick auf den Kontext der Covid-19-Pandemie, in dem der streitige Beschluss erlassen worden war, gelockert zu haben, ist festzustellen, dass nichts darauf hindeutet, dass das Gericht dadurch, dass es in den Rn. 102 bis 115 des angefochtenen Urteils auf die Krise im Zusammenhang mit dieser Pandemie Bezug genommen hat, einen Begründungsmangel dieses Beschlusses rechtfertigen wollte.
- 160 Soweit Ryanair zum anderen eine Reihe spezifischer Gesichtspunkte anführt, zu denen sich die Kommission unter Verstoß gegen die ihr obliegende Begründungspflicht nicht geäußert oder die sie im streitigen Beschluss nicht gewürdigt habe, wie die Vereinbarkeit der in Rede stehenden Maßnahme mit dem Grundsatz der Gleichbehandlung, der Niederlassungsfreiheit und der Dienstleistungsfreiheit, den SAS gewährten Wettbewerbsvorteil, die Methode zur Berechnung des Schadens und der Höhe der Beihilfe, der genauen Gründe, aus denen SAS anders behandelt worden sein soll als die anderen in Schweden tätigen Fluggesellschaften, denen Schäden entstanden sind, sowie der Subsidiarität der in Rede stehenden Maßnahme gegenüber der schwedischen Beihilferegelung, ist festzustellen, dass das Gericht in den Rn. 108 bis 114 des angefochtenen Urteils bei der Prüfung jedes dieser Gesichtspunkte festgestellt hat, dass sie entweder für die Zwecke des streitigen Beschlusses nicht relevant seien oder dass in diesem Beschluss in so rechtlich hinreichender Weise auf sie Bezug genommen werde, dass die Argumentation der Kommission insoweit nachvollzogen werden könne.
- 161 Es ist jedoch nicht ersichtlich, dass das Gericht mit diesen Beurteilungen die Anforderungen an die Begründung eines Beschlusses der Kommission nach Art. 108 Abs. 3 AEUV, keine Einwände zu erheben, wie sie sich aus der in den Rn. 156 und 157 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung ergeben, verkannt hätte, da es diese Begründung Ryanair im vorliegenden Fall ermöglicht hat, die Gründe für diesen Beschluss nachzuvollziehen, und es dem Unionsrichter ermöglicht hat, seine Kontrollaufgabe hinsichtlich des Beschlusses wahrzunehmen; dies ergibt sich im Übrigen aus dem angefochtenen Urteil.
- 162 Da mit dem Vorbringen im Rahmen des sechsten Rechtsmittelgrundes in Wirklichkeit dargetan werden soll, dass der streitige Beschluss auf der Grundlage einer unzureichenden oder rechtsfehlerhaften Beurteilung der Kommission erlassen worden sei, ist dieses Vorbringen, das sich auf die Begründetheit dieses Beschlusses und nicht auf das Begründungserfordernis als wesentliches Formerfordernis bezieht, im Hinblick auf die in Rn. 157 des vorliegenden Urteils angeführte Rechtsprechung zurückzuweisen.
- 163 Nach alledem hat das Gericht keinen Rechtsfehler begangen, als es in Rn. 115 des angefochtenen Urteils entschieden hat, dass der streitige Beschluss rechtlich hinreichend begründet sei.

- 164 Schließlich ist festzustellen, dass Ryanair kein Argument vorgetragen hat, mit dem dargetan werden könnte, dass das Gericht bei der Prüfung des fünften Klagegrundes im Sinne der in Rn. 67 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung den Sachverhalt verfälscht hätte.
- 165 Folglich ist der sechste Rechtsmittelgrund als unbegründet zurückzuweisen.
- 166 Da keiner der von der Rechtsmittelführerin vorgebrachten Gründe durchgreift, ist das Rechtsmittel insgesamt zurückzuweisen.

Kosten

- 167 Nach Art. 184 Abs. 2 der Verfahrensordnung entscheidet der Gerichtshof über die Kosten, wenn das Rechtsmittel unbegründet ist.
- 168 Nach Art. 138 Abs. 1 dieser Verfahrensordnung, der gemäß ihrem Art. 184 Abs. 1 auf das Rechtsmittelverfahren Anwendung findet, ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Rechtsmittelführerin mit ihrem Vorbringen unterlegen ist und die Kommission sowie SAS ihre Verurteilung zur Tragung der Kosten beantragt haben, sind dieser alle deren Kosten im Zusammenhang mit dem vorliegenden Rechtsmittelverfahren aufzuerlegen.
- 169 Nach Art. 140 Abs. 1 der Verfahrensordnung, der nach deren Art. 184 Abs. 1 auf das Rechtsmittelverfahren Anwendung findet, tragen die Mitgliedstaaten und die Organe, die dem Rechtsstreit als Streithelfer beigetreten sind, ihre eigenen Kosten. Folglich tragen die Französische Republik und das Königreich Schweden, die dem Verfahren im ersten Rechtszug als Streithelfer beigetreten sind und am Verfahren vor dem Gerichtshof teilgenommen haben, ihre eigenen Kosten.

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

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

Unterschriften