Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DU TRIBUNAL (dixième chambre élargie)

14 juillet 2021 *

« Aides d'État – Marché autrichien du transport aérien – Aide accordée par l'Autriche en faveur d'une compagnie aérienne dans le cadre de la pandémie de COVID-19 – Prêt subordonné en faveur d'Austrian Airlines – Décision de ne pas soulever d'objections – Aide précédemment octroyée à la société mère du bénéficiaire – Aide destinée à remédier aux dommages causés par un événement extraordinaire – Liberté d'établissement – Libre prestation des services – Égalité de traitement – Obligation de motivation »

Dans l'affaire T-677/20,

Ryanair DAC, établie à Swords (Irlande),

Laudamotion GmbH, établie à Schwechat (Autriche),

représentées par M^es^ E. Vahida, F.-C. Laprévote, V. Blanc, S. Rating et I.-G. Metaxas-Maranghidis, avocats,

parties requérantes,

contre

Commission européenne, représentée par M. L. Flynn, M^me^ F. Tomat et M. S. Noë, en qualité d'agents,

partie défenderesse,

soutenue par

République fédérale d'Allemagne, représentée par MM. R. Kanitz, J. Möller et P.-L. Krüger, en qualité d'agents,

par

République d'Autriche, représentée par M. A. Posch, M^me^ J. Schmoll, MM. G. Eberhard et S. Weber, en qualité d'agents,

et par

Austrian Airlines AG, établie à Vienne (Autriche), représentée par M^e^ A. Zellhofer, avocat,

parties intervenantes,

* Langue de procédure : l'anglais.

ayant pour objet une demande fondée sur l'article 263 TFUE et tendant à l'annulation de la décision C(2020) 4684 final de la Commission, du 6 juillet 2020 relative à l'aide d'État SA.57539 (2020/N) – Autriche – COVID-19 – Aide en faveur d'Austrian Airlines,

LE TRIBUNAL (dixième chambre élargie) ,

composé de MM. A. Kornezov (rapporteur), président, E. Buttigieg, M[me] K. Kowalik-Bańczyk, MM. G. Hesse et D. Petrlík, juges,

greffier : M. P. Cullen, administrateur,

vu la phase écrite de la procédure et à la suite de l'audience du 23 avril 2021,

rend le présent

Arrêt

Antécédents du litige

1 Austrian Airlines AG (ci-après « AUA ») est une compagnie aérienne qui fait partie du groupe Lufthansa. À la tête du groupe Lufthansa se trouve la société mère Deutsche Lufthansa AG (ci-après « DLH »). Le groupe Lufthansa comprend notamment les compagnies aériennes Brussels Airlines SA/NV, AUA, Swiss International Air Lines Ltd et Edelweiss Air AG.

2 Le 23 juin 2020, la République d'Autriche a notifié à la Commission européenne, conformément à l'article 108, paragraphe 3, TFUE, une mesure d'aide individuelle (ci-après la « mesure en cause »), accordée sous la forme d'un prêt subordonné convertible en subvention de 150 millions d'euros en faveur d'AUA. Cette mesure vise à indemniser AUA pour les dommages résultant de l'annulation ou de la reprogrammation de ses vols à la suite de l'instauration de restrictions en matière de déplacement et d'autres mesures de confinement dans le contexte de la pandémie de COVID-19.

3 Le 6 juillet 2020, la Commission a adopté la décision C(2020) 4684 final relative à l'aide d'État SA.57539 (2020/N) – Autriche – COVID 19 – Aide en faveur d'Austrian Airlines (ci-après la « décision attaquée »), par laquelle elle a considéré que la mesure en cause, d'une part, était constitutive d'une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE et, d'autre part, était compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 107, paragraphe 2, sous b), TFUE.

4 La mesure en cause s'inscrit dans le cadre d'une série de mesures d'aide en faveur d'AUA et du groupe Lufthansa qui peut être résumée comme suit.

5 Par décision du 22 mars 2020, SA.56714 (2020/N) – Allemagne – Mesures COVID-19, la Commission a autorisé, sur le fondement de l'article 107, paragraphe 3, sous b), TFUE, un régime d'aide instauré par la République fédérale d'Allemagne en vue de soutenir les entreprises ayant besoin de liquidités pour leurs activités en Allemagne, sans limitation du secteur économique concerné. Au titre de ce régime, DLH était éligible à recevoir une garantie d'État à hauteur de 80 % sur un prêt de 3 milliards d'euros (ci-après le « prêt allemand »).

6 Par décision du 17 avril 2020, SA.56981 (2020/N) – Autriche – Régime autrichien de garantie des crédits-relais au titre du cadre temporaire pour les aides d'État destinées à soutenir l'économie durant la pandémie actuelle de COVID-19, telle que modifiée par la décision du 9 juin 2020 SA.57520 (2020/N) Autriche – Mesures anti-crise autrichiennes – COVID-19 : Garanties pour les grandes entreprises sur la base de la loi sur la garantie de 1977 par Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws) –

Amendement du régime d'aide SA.56981 (2020/N), la Commission a autorisé, sur le fondement de l'article 107, paragraphe 3, sous b), TFUE, un régime d'aide instauré par la République d'Autriche en faveur des entreprises touchées par la pandémie de COVID-19, sans limitation du secteur concerné (ci-après le « régime d'aide autrichien »). Au titre de ce régime, la République d'Autriche a accordé à AUA une aide sous la forme d'une garantie d'État de 90 % sur un prêt de 300 millions d'euros consenti par un consortium de banques commerciales.

7 Par décision du 25 juin 2020, SA.57153 (2020/N) – Allemagne – COVID-19 – Aide à Lufthansa (ci-après la « décision Lufthansa »), la Commission a autorisé, sur le fondement de l'article 107, paragraphe 3, sous b), TFUE, l'octroi d'une aide individuelle de 6 milliards d'euros en faveur de DLH, composée, premièrement, de 306 044 326,40 euros de participation au capital, deuxièmement, de 4 693 955 673,60 euros de « participation silencieuse », un instrument de capital hybride, traitée comme des capitaux propres selon les normes comptables internationales et, troisièmement, de 1 milliard d'euros de « participation silencieuse » avec les caractéristiques d'un titre de créance convertible. Cette aide pouvait être utilisée par DLH pour soutenir les autres sociétés du groupe Lufthansa qui ne se trouvaient pas dans une situation de difficultés financières au 31 décembre 2019, y compris AUA.

8 La décision Lufthansa précise que la mesure d'aide qui en fait l'objet fait partie d'un ensemble plus large de mesures de soutien en faveur du groupe Lufthansa, composé des mesures suivantes :

– le prêt allemand en faveur de DLH mentionné au point 5 ci-dessus ;

– une garantie d'État de 90 % sur un prêt de 300 millions d'euros que la République d'Autriche envisageait d'accorder à AUA au titre du régime d'aide autrichien mentionné au point 6 ci-dessus ;

– la mesure en cause, mentionnée au point 2 ci-dessus ;

– une aide de trésorerie de 250 millions d'euros et un prêt de 40 millions d'euros accordés par le Royaume de Belgique en faveur de Brussels Airlines ;

– une garantie d'État de 85 % sur un prêt de 1,4 milliard d'euros accordée par la Confédération suisse à Swiss International Air Lines et à Edelweiss Air.

9 Dans la décision Lufthansa, la Commission a fait observer, en substance, que les mesures d'aide octroyées par d'autres États en faveur des entreprises du groupe Lufthansa, à savoir celles énumérées aux deuxième, troisième, quatrième et cinquième tirets du point 8 ci-dessus, et comprenant donc la mesure en cause, seraient déduites de l'aide individuelle en faveur de DLH faisant l'objet de cette décision ou du prêt allemand.

Procédure et conclusions des parties

10 Par requête déposée au greffe du Tribunal le 13 novembre 2020, les requérantes, Ryanair DAC et Laudamotion GmbH, ont introduit le présent recours.

11 Par acte déposé au greffe du Tribunal le même jour, les requérantes ont demandé qu'il soit statué sur le présent recours selon une procédure accélérée, conformément aux articles 151 et 152 du règlement de procédure du Tribunal. Par décision du 11 décembre 2020, le Tribunal (dixième chambre) a fait droit à la demande de procédure accélérée.

12 La Commission a déposé le mémoire en défense au greffe du Tribunal le 23 décembre 2020.

13 En application de l'article 106, paragraphe 2, du règlement de procédure, les requérantes ont présenté, le 28 décembre 2020, une demande motivée d'audience de plaidoiries.

14 Par actes déposés au greffe du Tribunal respectivement le 9, le 18 et le 19 février 2021, la République fédérale d'Allemagne, AUA et la République d'Autriche ont demandé à intervenir dans la présente procédure au soutien des conclusions de la Commission.

15 Par décisions respectivement du 18 février et du 2 mars 2021, le président de la dixième chambre du Tribunal a admis les interventions de la République fédérale d'Allemagne et de la République d'Autriche.

16 Par ordonnance du 9 mars 2021, le président de la dixième chambre du Tribunal a admis l'intervention d'AUA.

17 Par mesures d'organisation de la procédure signifiées respectivement le 24 février et le 10 mars 2021, la République fédérale d'Allemagne, AUA et la République d'Autriche ont été autorisées, en application de l'article 154, paragraphe 3 du règlement de procédure, à déposer un mémoire en intervention. Le 10, le 24 et le 25 mars 2021, la République fédérale d'Allemagne, AUA et la République d'Autriche ont respectivement fait parvenir au greffe du Tribunal leurs mémoires en intervention.

18 Sur proposition de la dixième chambre, le Tribunal a décidé, en application de l'article 28 du règlement de procédure, de renvoyer l'affaire devant une formation de jugement élargie.

19 Les parties ont été entendues en leurs plaidoiries et en leurs réponses aux questions posées par le Tribunal lors de l'audience du 23 avril 2021.

20 Les requérantes concluent à ce qu'il plaise au Tribunal :

– annuler la décision attaquée ;

– condamner la Commission aux dépens.

21 La Commission conclut à ce qu'il plaise au Tribunal :

– rejeter le recours ;

– condamner les requérantes aux dépens.

22 La République fédérale d'Allemagne et la République d'Autriche, à l'instar de la Commission, concluent au rejet du recours comme non fondé et à ce que les requérantes soient condamnées aux dépens.

23 AUA conclut à ce qu'il plaise au Tribunal de rejeter le recours comme étant irrecevable, de le rejeter au fond pour le surplus et de condamner les requérantes aux dépens.

En droit

24 Il convient de rappeler que le juge de l'Union européenne est en droit d'apprécier, suivant les circonstances de chaque espèce, si une bonne administration de la justice justifie de rejeter au fond un recours, sans statuer préalablement sur sa recevabilité (voir, en ce sens, arrêts du 26 février 2002, Conseil/Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, points 51 et 52, et du 14 septembre 2016, Trajektna luka Split/Commission, T-57/15, non publié, EU:T:2016:470, point 84). Dès lors, il convient au regard, en particulier, des considérations ayant conduit à l'octroi d'un traitement accéléré de la présente

procédure et de l'importance s'attachant, tant pour les requérantes que pour la Commission et la République d'Autriche, à une réponse rapide au fond, d'examiner d'emblée le bien-fondé du recours, sans statuer préalablement sur sa recevabilité.

25 À l'appui du recours, les requérantes soulèvent cinq moyens tirés, respectivement, le premier, de ce que la Commission n'a pas examiné l'aide éventuelle à destination ou en provenance de « Lufthansa », le deuxième, d'une violation des principes de non-discrimination, de libre prestation des services et de la liberté d'établissement, le troisième, de ce que la Commission aurait fait une application erronée de l'article 107, paragraphe 2, sous b), TFUE et d'une erreur manifeste d'appréciation, le quatrième, de ce que la Commission aurait dû ouvrir la procédure formelle d'examen et, le cinquième, d'une violation de l'obligation de motivation au sens de l'article 296 TFUE.

Sur le premier moyen, tiré de ce que la Commission n'a pas examiné l'aide éventuelle à destination ou en provenance de « Lufthansa »

26 Premièrement, les requérantes font valoir que la Commission a commis une erreur de droit et une erreur manifeste d'appréciation en omettant de vérifier si la mesure en cause bénéficierait également à « Lufthansa ». Si tel devait être le cas, la mesure en cause deviendrait incompatible au sens de l'article 107, paragraphe 2, sous b), TFUE dans la mesure où elle ne couvrirait plus les « coûts admissibles » liés aux dommages subis par AUA. Cette aide pourrait ainsi être utilisée à des fins différentes de son objectif initial.

27 Deuxièmement, et inversement, la Commission aurait omis de tenir compte de l'ensemble de l'aide accordée au groupe Lufthansa. En effet, la Commission aurait omis d'évaluer si une aide supplémentaire, au-delà de la recapitalisation de 150 millions d'euros consentie par DLH en faveur d'AUA, mentionnée dans la décision attaquée, pourrait bénéficier à AUA, entraînant ainsi une surcompensation des dommages auxquels la mesure en cause vise à remédier.

28 La Commission, soutenue par la République fédérale d'Allemagne, la République d'Autriche et AUA, conteste les arguments des requérantes.

29 En premier lieu, il convient de constater que la Commission a expliqué, aux paragraphes 5, 48, 49 et 50 de la décision attaquée, que la mesure en cause faisait partie d'une enveloppe financière en faveur d'AUA d'un montant total de 600 millions d'euros, constituée, outre la mesure en cause, d'une contribution de 150 millions d'euros en fonds propres provenant de DLH (ci-après l'« injection de capital de DLH »), et d'une aide sous la forme d'une garantie d'État de 90 % sur un prêt de 300 millions d'euros consenti par un consortium de banques commerciales, accordée à AUA au titre du régime d'aide autrichien (voir point 6 ci-dessus). La Commission a relevé à cet égard que, si la mesure en cause visait à remédier aux dommages causés à AUA en raison de l'annulation et de la reprogrammation de ses vols dues à l'imposition de restrictions de voyage et d'autres mesures de confinement liées à la pandémie de COVID-19, les autres parties de l'enveloppe financière en faveur d'AUA mentionnées ci-dessus visaient, quant à elles, à garantir sa solvabilité et une capitalisation adéquate afin de lui permettre de faire face aux effets de la pandémie de COVID-19 qui n'étaient pas couverts par la mesure en cause ainsi qu'à des problématiques technologiques sans relation avec cette pandémie.

30 En deuxième lieu, la Commission a rappelé, au paragraphe 25 de la décision attaquée, que l'aide faisant l'objet de la décision Lufthansa pouvait être utilisée par DLH pour soutenir les autres compagnies du groupe Lufthansa qui n'éprouvaient pas de difficultés financières au 31 décembre 2019, y compris AUA. En outre, la Commission a expliqué, au paragraphe 85 de la décision attaquée, que, lorsqu'elle avait examiné la proportionnalité de l'aide faisant l'objet de la décision Lufthansa, elle avait tenu compte, conformément au point 54 de la communication du 19 mars 2020, intitulée « Encadrement temporaire des mesures d'aide d'État visant à soutenir l'économie dans le contexte actuel de la

flambée de COVID-19 » (JO 2020, C 91 I, p. 1), modifiée le 3 avril 2020 (JO 2020, C 112 I, p. 1), le 13 mai 2020 (JO 2020, C 164, p. 3) et le 29 juin 2020 (JO 2020, C 218, p. 3) (ci-après l'« encadrement temporaire »), des mesures d'aide supplémentaires octroyées ou envisagées, dans le contexte de la pandémie de COVID-19, en faveur des compagnies du groupe Lufthansa. À cet égard, la Commission a rappelé, au même paragraphe de la décision attaquée, qu'elle avait conclu, dans la décision Lufthansa, que l'ensemble des mesures d'aide mentionnées au point 8 ci-dessus, y compris la mesure en cause ainsi que celle octroyée en faveur d'AUA au titre du régime d'aide autrichien, était limité au minimum nécessaire pour restaurer la structure du capital du groupe Lufthansa et pour garantir la viabilité de ce dernier.

31 En troisième lieu, il convient également de relever que la Commission avait déjà tenu compte de l'ensemble des mesures d'aide octroyées en faveur des compagnies faisant partie du groupe Lufthansa, y compris en faveur d'AUA, ainsi que de l'articulation entre celles-ci, dans la décision Lufthansa, adoptée deux semaines avant la décision attaquée, et à laquelle la Commission renvoie à plusieurs reprises dans cette dernière. Dans ces circonstances, la décision Lufthansa constitue un élément du contexte dans lequel s'inscrit la décision attaquée, qui doit, par conséquent, être pris en considération, sans préjudice de sa légalité, laquelle ne fait pas l'objet du présent litige.

32 Aux paragraphes 77, ainsi qu'aux paragraphes 114 à 121 de la décision Lufthansa, la Commission a relevé, en substance, que le soutien octroyé par d'autres États aux compagnies du groupe Lufthansa serait déduit, selon le cas, soit du montant de l'aide faisant l'objet de cette décision, soit du prêt allemand (voir point 5 ci-dessus). En particulier, au paragraphe 115 de celle-ci, la Commission a noté, d'une part, que le prêt que la République d'Autriche envisageait de consentir à AUA, au titre du régime d'aide autrichien, d'un montant allant jusqu'à 300 millions d'euros, serait déduit du prêt allemand et, d'autre part, que le montant de 150 millions d'euros que la République d'Autriche envisageait d'accorder à AUA au titre de la mesure en cause serait déduit soit de la première participation silencieuse mentionnée au point 7 ci-dessus, soit du prêt allemand.

33 En quatrième lieu, quant à l'injection de capital de DLH, la Commission a relevé, au paragraphe 26 de la décision attaquée, que, si le montant de celle-ci devait provenir de l'aide faisant l'objet de la décision Lufthansa, il constituerait, en tout état de cause, une aide déjà autorisée au titre de cette décision.

34 Partant, il ressort de l'ensemble des éléments précités que, contrairement à ce que soutiennent les requérantes, la Commission a explicitement examiné l'ensemble des mesures d'aide octroyées en faveur des compagnies du groupe Lufthansa et l'articulation entre celles-ci.

35 Les requérantes soutiennent donc à tort que la Commission a omis d'examiner les mesures d'aide susmentionnées dans leur ensemble.

36 Quant à l'argument des requérantes selon lequel il existerait un risque que la mesure en cause, octroyée à AUA, profite également à « Lufthansa », il convient de relever que cet argument ne tient pas suffisamment compte de l'articulation entre les différentes mesures d'aide, décrites au point 8 ci-dessus.

37 En effet, il ressort de cette articulation que, si les compagnies du groupe Lufthansa, telles qu'AUA, devaient bénéficier d'aides octroyées par un État autre que la République fédérale d'Allemagne, le montant de celles-ci serait déduit du montant octroyé au groupe Lufthansa par ce dernier État membre. Les mesures d'aide susmentionnées mettent ainsi en place un mécanisme de déductions, selon lequel l'aide accordée par la République fédérale d'Allemagne en faveur de l'ensemble du groupe Lufthansa est réduite à concurrence des aides octroyées par d'autres États à telle ou telle compagnie dudit groupe, de sorte que le montant global dont bénéficie celui-ci reste le même.

38 Partant, le risque de « débordement » de la mesure en cause vers DLH ou vers les autres compagnies du groupe Lufthansa, invoqué par les requérantes, ne concorde pas avec le mécanisme de déductions susmentionné.

39 Il en va de même en ce qui concerne l'argument des requérantes selon lequel il existerait un risque inverse, à savoir qu'AUA bénéficie d'un soutien de la part de DLH allant au-delà de l'injection de capital, ce qui pourrait entraîner, selon elles, une surcompensation en faveur d'AUA.

40 À cet égard, à titre liminaire, il convient de relever que, dans la décision attaquée, la Commission a tenu compte de l'injection de capital de DLH. En effet, d'une part, elle a constaté, au paragraphe 26 de la décision attaquée, que, si ce montant devait être puisé dans l'aide faisant l'objet de la décision Lufthansa, il s'agirait, en toute hypothèse, d'une aide déjà autorisée par la Commission. D'autre part, elle a relevé, aux paragraphes 82 à 89 de la décision attaquée, que ladite injection de capital ne couvrirait pas les mêmes coûts que ceux compris dans le dommage auquel la mesure en cause visait à remédier.

41 Si les requérantes insistent sur le fait qu'il ne serait pas exclu que DLH transfère à AUA des liquidités supplémentaires au-delà de l'injection de capital, cette allégation reste hypothétique, les requérantes ne présentant aucun élément concret en ce sens. Quoi qu'il en soit, et à supposer même que DLH ait une telle intention, les considérations exposées au point 40 ci-dessus resteraient valables, étant donné, premièrement, qu'un tel transfert hypothétique de liquidités supplémentaires aurait pour origine l'aide déjà autorisée dans la décision Lufthansa, dont la légalité ne fait pas l'objet du présent recours, et, deuxièmement, que le prêt allemand et l'aide faisant l'objet de la décision Lufthansa, fondés sur l'article 107, paragraphe 3, sous b), TFUE, d'une part, et la mesure en cause, fondée sur l'article 107, paragraphe 2, sous b), TFUE, d'autre part, ne sont pas censés couvrir les mêmes coûts éligibles, ainsi que l'a souligné la Commission aux paragraphes 82 et 83 de la décision attaquée. En effet, tandis que les premières mesures visent à assurer la solvabilité et une capitalisation adéquate du bénéficiaire, la mesure en cause vise à remédier au dommage causé par l'annulation et la reprogrammation des vols d'AUA en raison de l'imposition de restrictions de voyage et d'autres mesures de confinement liées à la pandémie de COVID-19.

42 Par ailleurs, le mécanisme de déductions mentionné au point 37 ci-dessus, lequel n'est pas contesté par les requérantes, régit l'articulation entre ces différentes mesures d'aide, en réduisant de la sorte le risque de surcompensation en faveur d'AUA. En effet, ainsi qu'il ressort du paragraphe 85 de la décision attaquée, la Commission avait déjà conclu, dans la décision Lufthansa, que l'ensemble des mesures d'aide mentionnées au point 8 ci-dessus, y compris la mesure en cause ainsi que celle octroyée en faveur d'AUA au titre du régime d'aide autrichien, était limité au minimum nécessaire pour restaurer la structure du capital du groupe Lufthansa et pour garantir la viabilité de ce dernier. Ainsi, étant donné que, grâce audit mécanisme de déductions, le montant global dont pourrait bénéficier ledit groupe reste le même, le risque de « débordement » inverse allégué par les requérantes paraît sans incidence sur l'appréciation globale de l'ensemble des mesures en question menée par la Commission.

43 Enfin, les requérantes font valoir que la mesure en cause s'inscrit dans un contexte comparable à celui relatif à la mesure d'aide en faveur de KLM, autorisée par la décision C(2020) 4871 final, relative à l'aide d'État SA.57116 (2020/N) – Pays-Bas – COVID-19 : Garantie d'État et prêt d'État en faveur de KLM (ci-après la « décision KLM »), dans la mesure où tant la décision attaquée que la décision KLM concerneraient des bénéficiaires faisant partie d'un groupe d'entreprises. Toutefois, contrairement à ce que soutiennent les requérantes, la décision KLM concernait un cas de figure bien distinct de celui en cause dans la présente affaire, caractérisé par le fait que la Commission avait examiné séparément deux mesures d'aide accordées à deux sociétés appartenant au même groupe, alors même que la société mère de celles-ci jouait un certain rôle dans l'octroi et l'administration de ces aides. C'est dans ces circonstances que le Tribunal a relevé que la Commission avait omis de motiver à suffisance de droit sa conclusion selon laquelle, d'une part, les bénéficiaires respectifs desdites aides étaient exclusivement

les sociétés filiales et non la société mère ou le groupe en tant que tel et, d'autre part, l'aide octroyée à l'une d'elle ne pouvait en aucun cas bénéficier à l'autre [arrêt du 19 mai 2021, Ryanair/Commission (KLM ; Covid-19), T-643/20, EU :T :2021 :286]. Or, à la différence des circonstances à l'origine de cet arrêt, en l'occurrence, et ainsi qu'il ressort des points 31 à 42 ci-dessus, la Commission a pleinement tenu compte du fait que l'aide faisant l'objet de la décision Lufthansa pouvait bénéficier à l'ensemble des sociétés du groupe Lufthansa, a explicitement examiné l'articulation entre cette aide et les autres aides susceptibles d'être octroyées à ces mêmes sociétés et a apprécié la proportionnalité de celles-ci, prises ensemble.

44 Par conséquent, il convient de rejeter le premier moyen comme étant non fondé.

Sur le deuxième moyen, tiré d'une violation des principes de non-discrimination, de libre prestation des services et de la liberté d'établissement

45 Les requérantes soutiennent que la Commission a violé le principe de non-discrimination ainsi que le principe de la libre prestation des services et de la liberté d'établissement, au motif que la mesure en cause ne bénéficie qu'à AUA.

46 La Commission, la République fédérale d'Allemagne, la République d'Autriche et AUA contestent l'argumentation des requérantes.

47 Il convient de rappeler qu'une aide d'État qui viole des dispositions du traité ou des principes généraux du droit de l'Union ne peut être déclarée compatible avec le marché intérieur (arrêt du 22 septembre 2020, Autriche/Commission, C-594/18 P, EU:C:2020:742, point 44, voir également, en ce sens, arrêt du 15 avril 2008, Nuova Agricast ; C-390/06, EU:C:2008:224, points 50 et 51).

Sur la violation du principe de non-discrimination

48 Le principe de non-discrimination requiert que des situations comparables ne soient pas traitées de manière différente et que des situations différentes ne soient pas traitées de manière égale à moins qu'un tel traitement ne soit objectivement justifié (arrêt du 15 avril 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, point 66 ; voir également, en ce sens, arrêt du 5 juin 2018, Montero Mateos, C-677/16, EU:C:2018:393, point 49).

49 Les éléments qui caractérisent différentes situations et ainsi leur caractère comparable doivent, notamment, être déterminés et appréciés à la lumière de l'objet et du but de l'acte de l'Union qui institue la distinction en cause. Doivent en outre être pris en considération les principes et les objectifs du domaine dont relève l'acte en cause (arrêt du 16 décembre 2008, Arcelor Atlantique et Lorraine e.a., C-127/07, EU:C:2008:728, point 26).

50 Par ailleurs, il convient de rappeler que le principe de proportionnalité, qui fait partie des principes généraux du droit de l'Union, exige que les actes des institutions de l'Union ne dépassent pas les limites de ce qui est approprié et nécessaire à la réalisation des objectifs légitimes poursuivis par la réglementation en cause (arrêt du 17 mai 1984, Denkavit Nederland, 15/83, EU:C:1984:183, point 25), étant entendu que, lorsqu'un choix s'offre entre plusieurs mesures appropriées, il convient de recourir à la moins contraignante et que les inconvénients causés ne doivent pas être démesurés par rapport aux buts visés [arrêt du 30 avril 2019, Italie/Conseil (Quota de pêche de l'espadon méditerranéen), C-611/17, EU:C:2019:332, point 55].

51 Les requérantes soutiennent que la décision attaquée autorise un traitement discriminatoire qui ne serait pas nécessaire pour atteindre l'objectif de la mesure en cause, à savoir réparer les dommages causés par l'annulation et la reprogrammation des vols en raison des restrictions de voyage et des

mesures de confinement imposées dans la cadre de la pandémie de COVID-19. Elles constatent que le groupe Ryanair détient 8 % du marché autrichien et a donc subi environ 8 % des dommages causés par la pandémie de COVID-19. Si la mesure en cause était accordée à toutes les compagnies aériennes opérant en Autriche, l'objectif de la mesure serait atteint sans discrimination. À cet égard, la décision attaquée n'expliquerait pas la raison pour laquelle la mesure en cause a été octroyée seulement à AUA, alors même que les autres compagnies aériennes opérant en Autriche auraient également subi des dommages résultant des restrictions de voyage et des mesures de confinement imposées dans le cadre de la pandémie de COVID-19. Selon les requérantes, la mesure en cause serait une mesure de « nationalisme économique évident ».

52 À cet égard, en premier lieu, il convient de rappeler que la mesure en cause vise uniquement à indemniser partiellement AUA pour le dommage résultant de l'annulation ou de la reprogrammation de ses vols à la suite de l'instauration de restrictions en matière de déplacement ou d'autres mesures de confinement dans le contexte de la pandémie de COVID-19.

53 Il est, certes, vrai, comme le font valoir les requérantes à juste titre, que l'ensemble des compagnies aériennes qui opèrent en Autriche ont été affectées par lesdites restrictions et qu'elles ont, par voie de conséquence, toutes subi, à l'instar d'AUA, un dommage résultant de l'annulation ou de la reprogrammation de leurs vols à la suite de l'instauration desdites restrictions.

54 Toutefois, il n'en demeure pas moins, ainsi que le fait valoir, à juste titre, la Commission dans son mémoire en défense, qu'il n'existe aucune obligation, pour les États membres, d'accorder des aides destinées à remédier aux dommages causés par un « événement extraordinaire » au sens de l'article 107, paragraphe 2, sous b), TFUE.

55 Plus particulièrement, d'une part, si l'article 108, paragraphe 3, TFUE oblige les États membres à notifier à la Commission leurs projets en matière d'aides d'État avant leur mise à exécution, il ne les oblige pas, en revanche, à octroyer une aide (ordonnance du 30 mai 2018, Yanchev, C-481/17, non publiée, EU:C:2018:352, point 22).

56 D'autre part, une aide peut être destinée à remédier aux dommages causés par un événement extraordinaire, conformément à l'article 107, paragraphe 2, sous b), TFUE, indépendamment du fait qu'elle ne remédie pas à l'intégralité de ces dommages.

57 Par conséquent, il ne découle ni de l'article 108, paragraphe 3, TFUE, ni de l'article 107, paragraphe 2, sous b), TFUE que les États membres seraient obligés de remédier à l'intégralité des dommages causés par un événement extraordinaire de sorte qu'ils ne sauraient non plus être tenus d'accorder des aides à l'ensemble des victimes de ces dommages.

58 En deuxième lieu, il convient de relever qu'une aide individuelle, telle que celle en cause, ne bénéficie, par définition, qu'à une seule entreprise, à l'exclusion de toutes les autres entreprises, y compris celles se trouvant dans une situation comparable à celle du bénéficiaire de cette aide. Ainsi, de par sa nature, une telle aide individuelle instaure une différence de traitement, voire une discrimination, laquelle est pourtant inhérente au caractère individuel de ladite mesure. Or, soutenir, comme le font les requérantes, que l'aide individuelle en cause est contraire au principe de non-discrimination revient, en substance, à mettre en cause systématiquement la compatibilité avec le marché intérieur de toute aide individuelle du seul fait de son caractère intrinsèquement exclusif et par là discriminatoire, alors même que le droit de l'Union permet aux États membres d'octroyer des aides individuelles, pourvu que toutes les conditions prévues à l'article 107 TFUE soient remplies.

59 En troisième lieu, et en tout état de cause, à supposer que, comme l'affirment les requérantes, la différence de traitement instituée par la mesure en cause, en ce qu'elle ne bénéficie qu'à AUA, puisse être assimilée à une discrimination, il convient de vérifier si elle est justifiée par un objectif légitime et si elle est nécessaire, appropriée et proportionnée pour l'atteindre. De même, pour autant que les

requérantes font référence à l'article 18, premier alinéa, TFUE, il convient de souligner que, selon cette disposition, toute discrimination exercée en raison de la nationalité dans le domaine d'application des traités « sans préjudice des dispositions particulières qu'ils prévoient » est interdite. Partant, il importe de vérifier si cette différence de traitement est permise au regard de l'article 107, paragraphe 2, sous b), TFUE, qui constitue la base juridique de la décision attaquée. Cet examen implique, d'une part, que l'objectif de la mesure en cause satisfasse aux exigences prévues par cette dernière disposition et, d'autre part, que les modalités d'octroi de la mesure en cause, à savoir, en l'espèce, le fait que celle-ci ne bénéficie qu'à AUA, soient de nature à permettre que soit atteint cet objectif et n'aillent pas au-delà de ce qui est nécessaire pour l'atteindre.

60 S'agissant de l'objectif de la mesure en cause, les requérantes ne contestent pas que l'indemnisation d'un dommage résultant de l'annulation ou de la reprogrammation des vols d'une compagnie aérienne à la suite de l'instauration de restrictions en matière de déplacement dans le contexte de la pandémie de COVID-19 permet de remédier aux dommages causés par cette pandémie. Les requérantes ne contestent pas non plus que la pandémie de COVID-19 constitue un événement extraordinaire au sens de l'article 107, paragraphe 2, sous b), TFUE.

61 S'agissant des modalités d'octroi de la mesure en cause, la Commission a relevé, au paragraphe 40 de la décision attaquée, que selon les autorités autrichiennes, AUA jouait un rôle essentiel pour la desserte aérienne de l'Autriche et qu'elle apportait une contribution significative à l'économie autrichienne, étant donné qu'elle était le seul transporteur en réseau opérant au départ de l'Autriche offrant une connectivité long-courrier au départ et à destination de la plateforme de Vienne. De plus, compte tenu de la zone de chalandise relativement petite de Vienne, aucune autre compagnie aérienne ne serait en mesure de proposer un nombre important de vols long-courriers directs au départ et à destination de Vienne, étant donné que des vols d'apport pourraient également être acheminés vers d'autres aéroports, à partir desquels des vols long-courriers pourraient être proposés. En outre, AUA emploierait environ 7 000 personnes et environ 17 500 emplois dépendraient directement ou indirectement d'AUA. D'après les autorités autrichiennes, l'importance économique d'un transporteur en réseau tel qu'AUA représenterait environ 2,7 milliards d'euros par an de valeur ajoutée pour l'économie autrichienne et environ 1 milliard d'euros par an de taxes.

62 Par ailleurs, il y a lieu de relever que, selon les informations fournies par les requérantes à l'annexe A.2.2 de la requête, AUA est la plus grande compagnie aérienne en Autriche, où elle détenait 43 % de part de marché en 2019, cette part de marché étant significativement plus élevée que celles de la deuxième compagnie aérienne et des requérantes dont les parts de marché respectives n'étaient que de 14 % et de 8 % en 2019.

63 Les requérantes font néanmoins valoir que ces circonstances ne permettent pas de justifier la différence de traitement résultant de la mesure en cause. Elles considèrent, en effet, que cette différence de traitement n'est pas proportionnée puisque cette mesure accorde à AUA l'intégralité de l'aide destinée à remédier au dommage en cause alors qu'AUA ne subirait que 43 % de ce dommage.

64 À cet égard, il résulte de la décision attaquée qu'AUA, du fait de son rôle essentiel pour la desserte aérienne de l'Autriche, a été davantage affectée par l'annulation et la reprogrammation des vols en Autriche à la suite de l'imposition de restrictions de voyage dans le contexte de la pandémie de COVID-19 que les autres compagnies aériennes présentes dans ce pays. Cela est confirmé par l'ensemble des données résumées aux points 61 et 62 ci-dessus.

65 En outre, il ressort desdites données qu'AUA est, en proportion et par l'ampleur de ses activités en Autriche, significativement plus touchée par ces restrictions que ne l'est Ryanair, qui ne réalisait, ainsi que cela résulte de l'annexe A.2.2 de la requête, qu'une partie minime de ses activités au départ ou à destination de ce pays, à la différence d'AUA, pour laquelle cette partie est beaucoup plus importante. Quant à Laudamotion, les requérantes ne fournissent pas d'informations suffisamment claires permettant d'appréhender la proportion des activités que cette compagnie aérienne réalise au départ

ou à destination de l'Autriche par rapport à l'ensemble de ses activités. En tout état de cause, aucun élément du dossier dont dispose le Tribunal ne permet de déduire que ladite compagnie aérienne joue un rôle essentiel pour la desserte aérienne de l'Autriche.

66 Enfin, en ce qui concerne la question de savoir si la mesure en cause va au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif visé, il convient de constater que le montant de celle-ci est inférieur à celui du dommage causé à AUA par l'annulation et la reprogrammation de ses vols en raison de l'imposition de restrictions de voyage dans le contexte de la pandémie de COVID-19, ainsi qu'il ressort notamment du paragraphe 79 de la décision attaquée. Partant, la mesure en cause ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif légitime qu'elle poursuit.

67 Par conséquent, il y a lieu de constater que la différence de traitement en faveur d'AUA est appropriée aux fins de remédier aux dommages résultant de ces restrictions et ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

68 De plus, les requérantes n'établissent pas que le fait de répartir le montant de l'aide en cause entre l'ensemble des compagnies aériennes présentes en Autriche n'aurait pas privé d'effet utile ladite mesure.

69 Il s'ensuit, en tout état de cause et pour autant que la différence de traitement instituée par la mesure en cause puisse être assimilée à une discrimination, qu'il était justifié de n'accorder le bénéfice de la mesure en cause qu'à AUA et que la mesure en cause ne viole pas le principe de non-discrimination.

Sur la violation de la liberté d'établissement et de la libre prestation des services

70 D'une part, il convient de rappeler que les dispositions du traité FUE relatives à la liberté d'établissement visent à assurer le bénéfice du traitement national dans l'État membre d'accueil (voir arrêt du 6 octobre 2015, Finanzamt Linz, C-66/14, EU:C:2015:661, point 26 et jurisprudence citée).

71 D'autre part, la libre prestation des services s'oppose à l'application de toute réglementation nationale ayant pour effet de rendre la prestation de services entre États membres plus difficile que la prestation de services purement interne à un État membre, indépendamment de l'existence d'une discrimination selon la nationalité ou la résidence (voir, en ce sens, arrêt du 6 février 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, point 25). Toutefois, il y a lieu de constater que, en vertu de l'article 58, paragraphe 1, TFUE, la libre prestation des services, en matière de transports, est régie par les dispositions du titre relatif aux transports, à savoir le titre VI du traité FUE. La libre prestation des services en matière de transports est ainsi soumise, au sein du droit primaire, à un régime juridique particulier (arrêt du 18 mars 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, point 36). Par conséquent, l'article 56 TFUE, qui consacre la libre prestation des services, ne s'applique pas tel quel au domaine de la navigation aérienne (arrêt du 25 janvier 2011, Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, point 22).

72 C'est dès lors uniquement sur la base de l'article 100, paragraphe 2, TFUE que des mesures de libéralisation des services de transports aériens peuvent être adoptées (arrêt du 18 mars 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, point 38). Or, ainsi que le relève, à juste titre, les requérantes, le législateur de l'Union a adopté le règlement (CE) nº 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 24 septembre 2008, établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO 2008, L 293, p. 3), sur le fondement de cette disposition, qui a précisément pour objet de définir les conditions d'application, dans le secteur du transport aérien, du principe de la libre prestation des services (voir, par analogie, arrêt du 6 février 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, points 23 et 24).

73 En l'espèce, il convient de relever que les requérantes soutiennent, en substance, que la mesure en cause constitue une entrave à la liberté d'établissement et à la libre prestation des services du fait de son caractère discriminatoire.

74 Or, s'il est vrai que la mesure en cause porte sur une aide individuelle qui ne bénéficie qu'à AUA, les requérantes n'établissent pas en quoi ce caractère exclusif est de nature à les dissuader de s'établir en Autriche ou d'effectuer des prestations de services depuis ce pays et à destination de celui-ci. Les requérantes restent notamment en défaut d'identifier les éléments de fait ou de droit qui feraient que cette mesure produit des effets restrictifs qui iraient au-delà de ceux qui déclenchent l'interdiction de l'article 107, paragraphe 1, TFUE, mais qui, ainsi qu'il a été jugé aux points 60 à 66 ci-dessus, sont néanmoins nécessaires et proportionnés pour remédier aux dommages causés à AUA par l'événement extraordinaire qu'est la pandémie de COVID-19, conformément aux exigences prévues par l'article 107, paragraphe 2, sous b), TFUE.

75 Par conséquent, la mesure en cause ne saurait constituer une entrave à la liberté d'établissement ou à la libre prestation des services. Il s'ensuit que les requérantes ne sont pas fondées à reprocher à la Commission de ne pas avoir examiné la compatibilité de cette mesure avec la liberté d'établissement et la libre prestation des services.

76 Dans ces conditions, il convient d'écarter le deuxième moyen du recours.

Sur le troisième moyen, tiré d'une application erronée de l'article 107, paragraphe 2, sous b), TFUE et d'une erreur manifeste d'appréciation relative à la proportionnalité de l'aide

77 Le troisième moyen des requérantes se divise, en substance, en deux branches, tirées, la première, de ce que la Commission aurait commis des erreurs dans l'évaluation du montant du dommage causé à AUA et, la seconde, de ce qu'elle aurait commis des erreurs dans l'évaluation du montant de l'aide en cause.

Sur la première branche du troisième moyen, relative à l'évaluation du dommage causé à AUA

78 Premièrement, les requérantes font valoir, que la mesure en cause vise à couvrir, selon la décision attaquée, les dommages causés à AUA pendant la période allant du 9 mars au 14 juin 2020 en raison de l'annulation et de la reprogrammation des vols d'AUA à la suite de l'imposition de restrictions de voyage et d'autres mesures de confinement liées à la pandémie de COVID-19. Or, une partie des dommages causés à AUA ne serait pas la conséquence de l'imposition de restrictions de voyage et d'autres mesures de confinement, étant donné que lesdites restrictions n'auraient été en vigueur que partiellement pendant la période du 9 au 18 mars 2020, alors que la mesure en cause vise à réparer le dommage subi au cours de la période du 9 mars au 14 juin 2020. Partant, les dommages causés à AUA au cours de cette première période seraient le résultat de la réticence des passagers à voyager en raison des incertitudes entourant la pandémie. La méthode pour calculer le dommage approuvé par la Commission refléterait donc l'impact de la crise de la COVID-19 dans son ensemble, plutôt que l'impact spécifique des restrictions de voyage imposées par les autorités autrichiennes ou d'autres pays. Ainsi, la Commission aurait manifestement surestimé le montant des dommages directement causés par les restrictions de voyage et les autres mesures de confinement liées à la pandémie de COVID-19. La décision attaquée comporterait donc une contradiction.

79 Deuxièmement, les requérantes font valoir que rien dans la décision attaquée ne prouve que les coûts évités au cours de la période du 9 mars au 14 juin 2020, qui ne devaient pas être pris en compte pour déterminer le dommage subi par AUA, reflétaient les coûts « évitables » de celle-ci. En conséquence, les coûts évités utilisés dans l'évaluation des dommages pourraient bien contenir des éléments de coûts qui étaient « évitables ».

80 Troisièmement, la Commission aurait omis, dans la décision attaquée, d'évaluer les dommages causés aux autres compagnies aériennes. Selon les requérantes, un événement extraordinaire au sens de l'article 107, paragraphe 2, sous b), TFUE affecte par définition plusieurs, voire toutes les entreprises du secteur concerné. Ainsi, de nombreuses autres compagnies aériennes auraient subi des dommages en Autriche en conséquence des restrictions de voyage imposées dans le cadre de la pandémie de COVID-19. Cette disposition serait dès lors destinée à réparer les dommages subis également par les concurrents d'AUA, et non seulement par cette dernière.

81 La Commission, la République fédérale d'Allemagne, la République d'Autriche et AUA contestent l'argumentation des requérantes.

82 Il y a lieu de rappeler, à titre liminaire, que, s'agissant d'une dérogation au principe général d'incompatibilité des aides d'État avec le marché intérieur, énoncé à l'article 107, paragraphe 1, TFUE, l'article 107, paragraphe 2, sous b), TFUE doit faire l'objet d'une interprétation stricte. Dès lors seuls peuvent être compensés, au sens de cette disposition, les désavantages économiques causés directement par des calamités naturelles ou par d'autres événements extraordinaires (arrêt du 23 février 2006, Atzeni e.a., C-346/03 et C-529/03, EU:C:2006:130, point 79).

83 Il s'ensuit que les aides susceptibles d'être supérieures aux pertes encourues par les bénéficiaires de ces aides ne relèvent pas de l'article 107, paragraphe 2, sous b), TFUE (voir, en ce sens, arrêt du 11 novembre 2004, Espagne/Commission, C-73/03, non publié, EU:C:2004:711, points 40 et 41).

84 En l'espèce, en premier lieu, il convient de relever que, ainsi qu'il ressort des paragraphes 41 et 69 de la décision attaquée, aux fins de l'évaluation des dommages, les autorités autrichiennes ont tenu compte de la période d'immobilisation de la flotte d'AUA, du 19 mars au 14 juin 2020, ainsi que des jours précédents immédiatement cette période, du 9 au 18 mars 2020.

85 À cet égard, dans la décision attaquée, la Commission a précisé les raisons pour lesquelles elle a considéré approprié d'autoriser une aide couvrant non seulement les dommages causés à AUA pendant la période d'immobilisation de sa flotte, du 19 mars au 14 juin 2020, mais également ceux subis pendant les jours l'ayant immédiatement précédé, du 9 au 18 mars 2020.

86 En effet, comme cela est expliqué aux paragraphes 6 à 14 de la décision attaquée, le gouvernement autrichien avait déjà mis en place des restrictions de voyage au cours de la période allant du 9 au 18 mars 2020. En particulier, le 9 mars 2020, la République d'Autriche avait interdit l'atterrissage sur son territoire d'avions provenant de Chine, de Corée du Sud, d'Iran et d'Italie. Cette interdiction a été progressivement étendue à d'autres pays et, notamment, à la Suisse, à la France et à l'Espagne, le 13 mars 2020, ainsi qu'au Royaume-Uni, aux Pays-Bas, à la Russie et à l'Ukraine, le 15 mars 2020. En outre, le 10 mars 2020, la République d'Autriche a imposé avec effet immédiat des mesures générales qui incluaient des restrictions de voyage en réponse à la pandémie de COVID-19. Elle a également imposé des contrôles médicaux aux frontières, d'abord avec l'Italie, le 11 mars 2020, ensuite avec la Suisse, le 14 mars 2020, et, enfin, avec l'Allemagne, le 19 mars 2020. Entre-temps, le 12 mars 2020, les États-Unis d'Amérique ont annoncé ne plus autoriser les citoyens européens, ainsi que l'ensemble des voyageurs ayant séjourné dans des pays de l'espace Schengen, à entrer sur leur territoire. Le 13 mars 2020, le gouvernement autrichien a annoncé un ensemble de mesures législatives restrictives, lesquelles sont entrées en vigueur le 16 mars 2020. Ces mesures ont imposé de vastes restrictions à la liberté de circulation sur l'ensemble du territoire autrichien.

87 Partant, compte tenu de la détérioration progressive des conditions de voyage dues aux restrictions imposées en raison de la pandémie de COVID-19, ayant conduit à l'annulation et à la reprogrammation des vols d'AUA pendant la période du 9 mars au 14 juin 2020, la Commission pouvait tenir compte, sans commettre d'erreur, du dommage causé à AUA par lesdites annulations et reprogrammations au cours de cette période.

88 Par conséquent, il y a lieu de rejeter l'argument des requérantes selon lequel, en prenant en compte le dommage survenu au cours de la période du 9 au 18 mars 2020, la Commission a surévalué ledit dommage. Pour la même raison, la décision attaquée n'est entachée d'aucune contradiction.

89 S'agissant, en deuxième lieu, de l'argument des requérantes selon lequel la Commission aurait omis de s'assurer qu'AUA a fait le nécessaire pour réduire ses coûts pendant la période du 9 mars au 14 juin 2020, de sorte que soient exclus de la réparation des dommages non seulement les coûts évités, mais également les coûts « évitables », c'est-à-dire les coûts qu'elle aurait pu éviter, mais qu'elle a tout de même supportés, il convient de relever que, au paragraphe 74 de la décision attaquée, la Commission a expliqué que les dommages à indemniser correspondaient à la perte de valeur ajoutée, calculée comme étant la différence entre, d'une part, le manque à gagner d'AUA, à savoir la différence entre le chiffre d'affaires qu'elle aurait pu s'attendre à réaliser, pendant la période du 9 mars au 14 juin 2020, en l'absence des restrictions de voyage et des autres mesures de confinement liées à la pandémie de COVID-19, et le chiffre d'affaires effectivement réalisé pendant cette période, corrigé de la marge bénéficiaire d'AUA, et, d'autre part, les coûts évités.

90 La Commission a défini les coûts évités comme étant ceux qu'AUA aurait encourus pendant la période du 9 mars au 14 juin 2020, si son activité n'avait pas été affectée par les restrictions de voyage et les mesures de confinement liées à la pandémie de COVID-19, et qu'AUA n'avait pas eu à supporter en raison de l'annulation de ses opérations. La Commission a également expliqué que les coûts évités devaient être quantifiés pour chaque type de coût pertinent, en fonction de leur corrélation avec la baisse du trafic, en comparant les coûts supportés par AUA durant la même période de l'année précédente avec les coûts supportés par AUA au cours de la période du 9 mars au 14 juin 2020.

91 La Commission a également précisé, à la note de bas de page 19 de la décision attaquée, que les coûts évités en raison des mesures de confinement liées à la pandémie de COVID-19 concernaient, par exemple, la réduction des coûts de carburant, des redevances et des charges ainsi que la réduction des coûts de personnel, en particulier, en raison du recours au travail à court terme.

92 Ainsi, l'évaluation des dommages tient compte, ainsi qu'il ressort du paragraphe 42, sous b), de la décision attaquée, des coûts supplémentaires et des coûts évités en raison desdites restrictions. À cet égard, sur la base d'un examen des coûts d'AUA et de l'incidence tant positive que négative des mesures de confinement prises par les gouvernements à la suite de la pandémie de COVID-19 sur les coûts variables, la Commission a tenu compte, lors de ladite évaluation, de l'écart constaté dans tous les coûts variables, en particulier les coûts de carburant, les redevances, les frais et les charges, les frais de maintenance, les commissions liées à l'Association du transport aérien international (IATA) et les coûts de restauration, et de celui constaté dans les coûts fixes qui ont varié en raison des mesures de confinement prises par les gouvernements à la suite de la pandémie de COVID-19, en particulier la réduction des coûts de personnel et de commercialisation ainsi que de l'immobilisation des aéronefs. Au demeurant, dans son mémoire en intervention, la République d'Autriche a fait état d'une liste de mesures prises par AUA en vue de réduire ses coûts dans le contexte de la pandémie de COVID-19, consistant notamment en une réduction de 54 % des dépenses totales, en comparaison avec l'année 2019. Parmi ces mesures, la République d'Autriche a indiqué la fermeture de plusieurs bases de maintenance technique et d'installations d'assistance aux passagers dans certains Länder. En outre, AUA aurait diminué sa flotte, en supprimant la majorité des avions de modèle Dash et en procédant à la vente de plusieurs aéronefs. Les requérantes n'ont pas contesté la véracité ou la pertinence de ces éléments.

93 Dans ces circonstances, le Tribunal ne peut que constater que le reproche des requérantes relatif à une prétendue omission de la Commission de tenir compte des coûts « évitables » est trop abstrait et n'est étayé d'aucune donnée concrète. En particulier, les requérantes restent en défaut de préciser concrètement quels coûts AUA aurait pu éviter et devaient, dès lors, être exclus de l'évaluation des dommages causés à celle-ci.

94 Partant, cet argument doit être écarté.

95 En troisième lieu, s'agissant de l'argument selon lequel la Commission aurait omis de tenir compte des dommages subis par d'autres compagnies aériennes, il suffit de renvoyer aux points 53 à 57 ci-dessus pour conclure que les requérantes ne sont pas fondée à soutenir que la Commission était tenue d'évaluer, dans la décision attaquée, le dommage causé aux compagnies aériennes autres qu'AUA.

96 Dès lors, la première branche du troisième moyen doit être rejetée.

Sur la seconde branche du troisième moyen, relative à l'évaluation du montant de l'aide

97 Premièrement, les requérantes font valoir, en renvoyant à leurs arguments présentés dans le cadre du premier moyen, que la Commission n'aurait pas tenu compte d'une éventuelle aide supplémentaire provenant de « Lufthansa » en faveur d'AUA. D'une part, l'indication, dans la décision attaquée, selon laquelle l'injection de capital de DLH devrait être investie dans des technologies efficaces en matière de climat et de nuisances sonores et ne couvrirait donc pas les dommages subis par AUA que la mesure en cause vise à réparer ne serait pas convaincante, car les effets bénéfiques de cette injection seraient immédiats, alors que les investissements envisagés, non soumis à aucune forme d'engagements contraignants, ne se matérialiseraient qu'en 2030. D'autre part, la Commission se serait limitée à mentionner une part minime de l'aide octroyée au bénéfice du groupe Lufthansa, d'un montant de 150 millions d'euros, en passant sous silence la possibilité que la mesure allemande puisse bénéficier à AUA au-delà de ce montant.

98 Deuxièmement, la Commission aurait sous-estimé l'impact de l'aide d'État octroyée en faveur d'AUA au titre du régime d'aide autrichien dans le cadre de son évaluation de la proportionnalité de la mesure en cause. En effet, la Commission indiquerait que ladite aide couvrirait d'autres coûts d'AUA censés être supportés au cours du second semestre de 2020, sans toutefois expliquer le bien-fondé de cette appréciation. En outre, quant à la quantification des pertes pendant le second semestre de 2020, la Commission aurait simplement repris les estimations d'AUA, sans procéder à une analyse indépendante desdites pertes. La Commission aurait également sous-estimé le montant de l'aide accordée à AUA au titre du régime d'aide autrichien, en l'évaluant à [70 à 80] millions d'euros, sans pour autant expliquer comment elle avait calculé ce chiffre. Or, selon les requérantes, le montant de cette aide serait de 270 millions d'euros. Ainsi, le montant de cette aide, pris ensemble avec celui de l'injection de capital de DLH, s'élèveraient à au moins 420 millions d'euros, ce qui dépasserait le montant des pertes d'AUA censées être supportées au cours du second semestre de 2020.

99 Troisièmement, contrairement à sa pratique décisionnelle, la Commission n'aurait pas tenu compte de l'avantage concurrentiel qui découlait du caractère discriminatoire de la mesure en cause, qui se traduirait par des parts de marché plus importantes pour AUA que celles auxquelles elle aurait pu autrement prétendre.

100 La Commission, soutenue par la République fédérale d'Allemagne, la République d'Autriche et AUA, conteste ces arguments.

101 En premier lieu, s'agissant de l'argument des requérantes selon lequel la Commission aurait omis de tenir compte d'une éventuelle aide supplémentaire provenant de « Lufthansa » en faveur d'AUA, premièrement, il convient de relever que celui-ci se recoupe, en partie, avec les arguments présentés dans le cadre du premier moyen. Il convient donc de renvoyer à l'analyse de ce dernier.

102 Deuxièmement, il y a lieu de relever que le traité FUE ne s'oppose pas à une application concomitante de l'article 107, paragraphe 2, sous b), et de l'article 107, paragraphe 3, sous b), TFUE, pour autant que les conditions de chacune de ces deux dispositions soient réunies. Il en va notamment ainsi lorsque les faits et les circonstances donnant lieu à une perturbation grave de l'économie résultent d'un événement extraordinaire.

103 En l'espèce, ainsi qu'il a été indiqué aux points 5 à 7 ci-dessus, le prêt allemand et l'aide faisant l'objet de la décision Lufthansa, ainsi que la mesure d'aide accordée à AUA au titre du régime d'aide autrichien, ont été accordés sur le fondement de l'article 107, paragraphe 3, sous b), TFUE, tandis que la mesure en cause a été octroyée sur la base de l'article 107, paragraphe 2, sous b), TFUE.

104 À cet égard, la Commission a relevé, au paragraphe 29 de la décision attaquée, que les mesures susmentionnées, accordées sur le fondement de l'article 107, paragraphe 3, sous b), TFUE, visaient à restaurer la solvabilité et la viabilité d'AUA et couvraient, dès lors, les coûts au-delà de la simple compensation du dommage causé directement par les restrictions de voyage imposées dans le cadre de la pandémie de COVID-19. Aux paragraphes 47 et 49 de la décision attaquée, la Commission a également noté que les autorités autrichiennes avaient confirmé que la mesure en cause ne pouvait être cumulée avec d'autres aides couvrant les mêmes coûts et que les autres mesures faisant partie du soutien accordé à AUA ne pouvaient donner lieu à une surcompensation, car elles n'étaient pas destinées à indemniser AUA pour le dommage dont elle avait souffert à cause des restrictions de voyage imposées en raison de la pandémie de COVID-19, et que cette mesure ne pouvait être utilisée en vue d'une telle indemnisation.

105 En particulier, la Commission a expliqué, au paragraphe 50 de la décision attaquée, que ces mesures n'avaient pas de lien avec une quelconque indemnisation du dommage causé à AUA puisque, d'une part, le prêt consenti à AUA au titre du régime d'aide autrichien était garanti par des sûretés consistant en la titrisation d'actions et d'actifs d'AUA et, d'autre part, l'injection de capital de DLH devait, ainsi qu'il avait été convenu entre AUA, ses actionnaires et le gouvernement autrichien, être investie dans des technologies efficaces en matière de climat et de nuisances sonores d'ici à 2030.

106 En outre, aux paragraphes 82 à 86 de la décision attaquée, la Commission a vérifié si les mesures d'aide octroyées sur le fondement de l'article 107, paragraphe 3, sous b) TFUE, susceptibles de bénéficier à AUA, ne couvraient pas le même dommage auquel la mesure en cause visait à remédier, en concluant que tel n'était pas le cas.

107 Il s'ensuit que, contrairement à ce que soutiennent les requérantes, la Commission n'a pas omis de tenir compte de l'ensemble des mesures d'aide susceptibles de bénéficier au groupe Lufthansa lors de son évaluation du montant de l'aide en cause et de sa proportionnalité.

108 Or, les requérantes n'apportent aucun élément concret et étayé de nature à démontrer que toutes ou certaines des mesures d'aide en question visent à couvrir les mêmes coûts éligibles que ceux compris dans le dommage auquel la mesure en cause vise à remédier.

109 Troisièmement, les requérantes critiquent, en particulier, le paragraphe 50, sous b), de la décision attaquée selon lequel, comme cela est indiqué au point 105 ci-dessus, AUA devait investir, jusqu'en 2030, le capital injecté par DLH dans des technologies efficaces anti-bruit et plus respectueuses de l'environnement, dans la mesure où le montant correspondant serait d'ores et déjà mise à disposition d'AUA. Toutefois, d'une part, cet argument fait abstraction du fait qu'un tel investissement pourrait être échelonné dans le temps. D'autre part, l'engagement d'utiliser un montant équivalent au capital injecté pour financer cet investissement démontre clairement que cette injection de capital avait une finalité toute autre que celle poursuivie par la mesure en cause.

110 Quant à l'argument des requérantes contestant le caractère contraignant de cet engagement d'investissement, il suffit de relever qu'il ressort du paragraphe 50, sous b), de la décision attaquée que, dans le cadre de l'enveloppe financière convenue entre AUA, ses actionnaires et le gouvernement autrichien, AUA est « tenue » d'investir un montant équivalent à l'injection de capital de DLH dans des technologies efficaces anti-bruit et plus respectueuses de l'environnement.

111 En deuxième lieu, s'agissant des arguments des requérantes concernant l'aide accordée à AUA au titre du régime d'aide autrichien, il convient de relever que la Commission a noté, au paragraphe 87 de la décision attaquée, que les résultats financiers qu'AUA prévoyait pour l'année 2020 devraient être plus généralement affectés par la perturbation grave de l'économie autrichienne en raison de la pandémie de COVID-19. Ces pertes prévues, pour lesquelles aucun lien de causalité direct avec les restrictions de voyage et les mesures de confinement ne pouvait être établi, pourraient s'élever, selon la Commission, à [entre 300 et 400] millions d'euros pour la période courant du 1er au 9 mars 2020 et du 15 juin au 31 décembre 2020, c'est-à-dire en dehors de la période concernée par la mesure en cause. C'est donc afin de pallier les effets de la perturbation grave de son économie que la République d'Autriche a envisagé d'accorder à AUA une garantie d'État de 90 % sur un prêt de 300 millions d'euros, au titre du régime d'aide autrichien, ainsi qu'il ressort du paragraphe 88 de la décision attaquée.

112 Premièrement, les requérantes font valoir, que la Commission a présumé que l'aide accordée à AUA au titre du régime d'aide autrichien visait à couvrir des pertes subies par celle-ci au cours du second semestre de 2020, sans pour autant démontrer que tel était effectivement le cas. Par cet argument, les requérantes tentent, en réalité, de laisser planer le doute quant au fait que ladite aide pourrait couvrir les mêmes coûts que ceux compris dans le dommage causé à AUA pendant la période du 9 mars au 14 juin 2020 en raison des restrictions de voyage imposées dans le contexte de la pandémie de COVID-19, et auquel la mesure en cause vise à remédier.

113 Toutefois, il convient de rappeler que le régime d'aide autrichien a été instauré sur le fondement de l'article 107, paragraphe 3, sous b), TFUE et visait ainsi à remédier à la perturbation grave de l'économie autrichienne occasionnée par la pandémie, en fournissant un soutien à un grand nombre d'entreprises ayant des besoins de liquidités, sans être limité à un secteur économique donné. Ledit régime poursuivait par conséquent une finalité distincte de celle poursuivie par la mesure en cause.

114 À cet égard, l'explication de la Commission, figurant au paragraphe 87 de la décision attaquée, selon laquelle l'aide accordée à AUA au titre dudit régime d'aide autrichien visait à couvrir les pertes subies par AUA, qui n'étaient pas directement causées par l'annulation et la reprogrammation des vols d'AUA au cours de la période courant du 9 mars au 14 juin 2020 en raison des restrictions de voyage, est parfaitement cohérente avec les différentes finalités poursuivies par les aides en question. Ainsi, le seul fait que la Commission n'a pas précisé, dans la décision attaquée, la base sur laquelle elle a considéré que l'aide accordée à AUA au titre du régime d'aide autrichien visait à couvrir les pertes prévues par celle-ci pendant le second semestre de 2020 n'est pas susceptible de remettre en cause la légalité de la décision attaquée.

115 Deuxièmement, les requérantes reprochent à la Commission de s'être fiée, en ce qui concerne le montant de ces pertes, estimé à [entre 300 et 400] millions d'euros, aux estimations fournies par AUA, au lieu de mener elle-même une analyse indépendante. S'il est, certes, vrai que la source de ce chiffre ne ressort pas de la décision attaquée, il n'en demeure pas moins que cette estimation porte sur des pertes que la mesure en cause ne vise pas à couvrir. En effet, c'est l'aide accordée à AUA au titre du régime d'aide autrichien, dont la légalité et la compatibilité avec le marché intérieur ne font pas l'objet du présent litige, qui est destinée à couvrir une partie de ces pertes. Partant, la question de l'estimation exacte de ces pertes est sans incidence sur la légalité de la décision attaquée.

116 Troisièmement, et pour la même raison, les requérantes ne sauraient utilement reprocher à la Commission de ne pas avoir expliqué, dans la décision attaquée, comment elle a calculé le montant de l'aide accordée à AUA au titre du régime d'aide autrichien, estimé à [entre 70 et 80] millions d'euros. En effet, si les requérantes peuvent valablement soulever des arguments contestant l'estimation du montant de l'aide en cause dans la présente affaire, elles ne peuvent, en revanche, critiquer utilement l'estimation du montant d'une autre aide dont la légalité et la compatibilité avec le marché intérieur ne sont pas soumises au contrôle du Tribunal dans le cadre du présent litige.

117 En tout état de cause, il ressort du paragraphe 80 de la décision attaquée que les autorités autrichiennes se sont engagées à soumettre à la Commission, au plus tard le 30 juin 2021, les résultats de l'évaluation ex post du dommage causé à AUA au cours de la période du 9 mars au 14 juin 2020, auquel la mesure en cause vise à remédier, basée sur les comptes opérationnels d'AUA pour l'année 2020, audités et dûment certifiés par un organe indépendant. Si l'évaluation ex post devait faire apparaître qu'AUA a bénéficié d'une surcompensation, les autorités autrichiennes se sont engagées à veiller à ce qu'AUA rembourse celle-ci.

118 Quatrièmement, et en conséquence, l'argument des requérantes selon lequel le montant combiné de l'aide accordée à AUA au titre du régime d'aide autrichien et celui de l'injection de capital de DLH dépasserait le montant des pertes prévues d'AUA pour le second semestre de 2020 ne peut qu'être écarté.

119 En troisième lieu, s'agissant de l'argument des requérantes selon lequel la Commission n'a pas tenu compte de l'avantage concurrentiel au profit d'AUA résultant du caractère discriminatoire de la mesure en cause, il convient de relever que, aux fins de l'appréciation de la compatibilité d'une aide avec le marché intérieur, l'avantage procuré par cette aide à son bénéficiaire n'inclut pas l'éventuel bénéfice économique réalisé par celui-ci par l'exploitation de cet avantage. Un tel bénéfice peut ne pas être identique à l'avantage constituant ladite aide, voire s'avérer inexistant, sans que cette circonstance puisse justifier une appréciation différente de la compatibilité de cette aide avec le marché intérieur (voir, en ce sens, arrêt du 21 décembre 2016, Commission/Aer Lingus et Ryanair Designated Activity, C-164/15 P et C-165/15 P, EU:C:2016:990, point 92).

120 Par conséquent, il y a lieu de constater que la Commission a, à juste titre, tenu compte de l'avantage procuré à AUA, tel qu'il résulte de la mesure en cause. En revanche, il ne saurait être reproché à la Commission de ne pas avoir déterminé l'existence d'un éventuel bénéfice économique résultant de cet avantage.

121 Dans ces conditions, les requérantes ne sont pas fondées à reprocher à la Commission de ne pas avoir tenu compte d'un éventuel avantage concurrentiel résultant du caractère discriminatoire allégué de la mesure en cause.

122 Partant, il convient d'écarter la seconde branche du troisième moyen et, par voie de conséquence, ledit moyen dans son intégralité.

Sur le quatrième moyen, tiré d'une violation des droits procéduraux des requérantes

123 Les requérantes soutiennent que l'examen mené par la Commission était insuffisant, notamment concernant la proportionnalité de la mesure en cause ainsi que la compatibilité de cette dernière avec le principe de non-discrimination et ceux relatifs à la libre prestation des services et à la liberté d'établissement. Or, le caractère insuffisant de cet examen témoignerait de l'existence de difficultés sérieuses qui auraient dû conduire la Commission à ouvrir la procédure formelle d'examen et à permettre aux requérantes de présenter leurs observations et, ainsi, d'influer sur ledit examen.

124 La Commission, la République fédérale d'Allemagne, la République d'Autriche et AUA contestent l'argumentation des requérantes.

125 Il convient de relever, ainsi que le fait, en substance, valoir la Commission, que le quatrième moyen des requérantes présente, en réalité, un caractère subsidiaire, pour le cas où le Tribunal n'aurait pas examiné le bien-fondé de l'appréciation de la mesure en cause en tant que tel. En effet, il résulte d'une jurisprudence constante qu'un tel moyen vise à permettre à une partie intéressée d'être jugée recevable, en cette qualité, à introduire un recours au titre de l'article 263 TFUE, ce qui lui serait autrement refusé (voir, en ce sens, arrêts du 24 mai 2011, Commission/Kronoply et Kronotex C-83/09 P, EU:C:2011:341, point 48, et du 27 octobre 2011, Autriche/Scheucher-Fleisch e.a. C-47/10 P, EU:C:2011:698, point 44). Or, le Tribunal a examiné les trois premiers moyens du recours se rapportant au bien-fondé de l'appréciation de ladite mesure en tant que tel, de sorte qu'un tel moyen se trouve privé de sa finalité affichée.

126 Au surplus, force est de constater que ce moyen est dépourvu de contenu autonome. En effet, dans le cadre d'un tel moyen, la partie requérante peut invoquer, aux fins de la préservation des droits procéduraux dont elle bénéficie dans le cadre de la procédure formelle d'examen, uniquement des moyens de nature à démontrer que l'appréciation des informations et des éléments dont la Commission disposait ou pouvait disposer, lors de la phase d'examen préliminaire de la mesure notifiée, aurait dû susciter des doutes quant à la compatibilité de cette dernière avec le marché intérieur (voir, en ce sens, arrêts du 22 décembre 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, point 81 ; du 9 juillet 2009, 3F/Commission, C-319/07 P, EU:C:2009:435, point 35, et du 24 mai 2011, Commission/Kronoply et Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, point 59), comme le caractère insuffisant ou incomplet de l'examen mené par la Commission lors de la procédure d'examen préliminaire ou l'existence de plaintes provenant de parties tierces. Or, il convient de relever que le quatrième moyen reprend de façon condensée les arguments soulevés dans le cadre des premier à troisième moyens sans mettre en évidence d'éléments spécifiques relatifs à d'éventuelles difficultés sérieuses.

127 Pour ces motifs, il convient de constater que, le Tribunal ayant examiné au fond lesdits moyens, il n'est pas nécessaire d'examiner le bien-fondé de ce moyen.

Sur le cinquième moyen, tiré de ce que la Commission a violé l'article 296, deuxième alinéa, TFUE

128 Les requérantes soutiennent que la Commission a violé l'article 296, deuxième alinéa, TFUE dans la mesure où, premièrement, elle n'a pas indiqué, dans la décision attaquée, la raison pour laquelle elle a omis de vérifier si la mesure en cause accordée à AUA profiterait au groupe Lufthansa ou si l'aide accordée à « Lufthansa » pourrait bénéficier à AUA, deuxièmement, elle n'a pas vérifié si cette mesure était conforme au principe de non-discrimination ainsi qu'à ceux relatifs à la libre prestation des services et à la liberté d'établissement, troisièmement, elle n'a pas apprécié l'avantage concurrentiel accordé à AUA et, quatrièmement, elle n'a pas évalué les dommages causés par les restrictions de voyage et n'a pas non plus motivé son appréciation de la proportionnalité de ladite mesure et de son cumul avec le prêt allemand, l'aide faisant l'objet de la décision Lufthansa et le régime d'aide autrichien.

129 La Commission, la République fédérale d'Allemagne, la République d'Autriche et AUA contestent l'argumentation des requérantes.

130 À cet égard, il convient de rappeler que la motivation exigée par l'article 296 TFUE constitue une formalité substantielle (arrêt du 18 juin 2015, Ipatau/Conseil, C-535/14 P, EU:C:2015:407, point 37) et doit être adaptée à la nature de l'acte en cause et faire apparaître de façon claire et non équivoque le raisonnement de l'institution, auteur de l'acte, de manière à permettre aux intéressés de connaître les

justifications de la mesure prise et à la juridiction compétente d'exercer son contrôle. Ainsi, l'exigence de motivation doit être appréciée en fonction des circonstances de l'espèce, notamment du contenu de l'acte, de la nature des motifs invoqués et de l'intérêt que les destinataires de l'acte ou d'autres personnes concernées directement et individuellement par celui-ci peuvent avoir à recevoir des explications. Il n'est pas exigé que la motivation spécifie tous les éléments de fait et de droit pertinents, dans la mesure où la question de savoir si la motivation d'un acte satisfait aux exigences prévues par l'article 296 TFUE doit être appréciée au regard non seulement de son libellé mais aussi de son contexte ainsi que de l'ensemble des règles juridiques régissant la matière concernée (arrêts du 2 avril 1998, Commission/Sytraval et Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, point 63 ; du 22 juin 2004, Portugal/Commission, C-42/01, EU:C:2004:379, point 66, et du 15 avril 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, point 79).

131 En l'espèce, s'agissant de la nature de l'acte en cause, la décision attaquée a été adoptée au terme de la phase préliminaire d'examen des aides instituée par l'article 108, paragraphe 3, TFUE, qui a seulement pour objet de permettre à la Commission de se former une première opinion sur la compatibilité partielle ou totale de l'aide concernée, sans que soit ouverte la procédure formelle d'examen prévue au paragraphe 2 dudit article, qui, quant à elle, est destinée à permettre à la Commission d'avoir une information complète sur l'ensemble des données relatives à cette aide.

132 Or, une telle décision, qui est prise dans des délais brefs, doit uniquement contenir les raisons pour lesquelles la Commission estime ne pas être en présence de difficultés sérieuses d'appréciation de la compatibilité de l'aide concernée avec le marché intérieur (arrêt du 22 décembre 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, point 65).

133 À cet égard, premièrement, s'agissant de la motivation de la décision attaquée quant à l'articulation entre la mesure en cause et les autres mesures d'aide mentionnées au point 8 ci-dessus, il suffit de relever que le reproche formulé par les requérantes procède d'une lecture partielle de la décision attaquée et des éléments du contexte dans lequel elle s'insère. Or, il ressort de l'ensemble des considérations exposées aux points 31 à 43 ci-dessus, que la Commission a motivé à suffisance de droit son appréciation de l'articulation des mesures en question.

134 Deuxièmement, s'agissant du principe de non-discrimination et de ceux relatifs à la libre prestation des services et à la liberté d'établissement, il convient, certes, de rappeler que, lorsque les bénéficiaires de l'acte, d'une part, et d'autres opérateurs exclus, d'autre part, se trouvent placés dans une situation comparable, l'institution de l'Union, auteur de l'acte, est tenue d'exposer, dans le cadre d'une motivation spécifique, en quoi la différence de traitement ainsi instaurée est objectivement justifiée (arrêt du 15 avril 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, point 82). Toutefois, en l'espèce, il y a lieu de constater que la décision attaquée contient les éléments, rappelés au point 61 ci-dessus, permettant de comprendre l'importance particulière d'AUA pour la déserte aérienne de l'Autriche et l'économie autrichienne ainsi que les raisons pour lesquelles la République d'Autriche a choisi AUA comme seule bénéficiaire de la mesure en cause.

135 Par ailleurs, pour autant que les requérantes fassent référence à l'avantage concurrentiel résultant du caractère discriminatoire de la mesure en cause, il suffit de constater, ainsi qu'il résulte des points 119 à 121 ci-dessus, que la Commission n'avait pas à prendre en considération un tel avantage aux fins d'apprécier la compatibilité de cette mesure avec le marché intérieur, de sorte qu'elle n'avait pas non plus à le mentionner dans la décision attaquée.

136 Troisièmement, s'agissant de l'estimation du dommage causé à AUA et du montant de l'aide, il convient de relever que la Commission a expliqué, dans la décision attaquée, les raisons pour lesquelles elle a considéré que, aux fins du calcul des dommages susceptibles d'être indemnisés en vertu de l'article 107, paragraphe 2, sous b), TFUE, ceux encourus au cours de la période de 9 mars au 14 juin 2020 étaient à considérés comme directement causés par l'annulation et la reprogrammation des vols en raison des restrictions de voyage imposées dans le contexte de la pandémie de COVID-19

(voir points 84 à 88 ci-dessus). En outre, elle a expliqué à suffisance de droit la méthodologie pour calculer le montant du dommage, y compris les coûts devant être pris en considération (voir points 89 à 91 ci-dessus).

137 De même, la Commission a expliqué de façon suffisamment claire et précise la façon dont elle a calculé le montant de l'aide en cause et les raisons pour lesquelles elle a considéré que la mesure en cause ne pouvait pas être cumulée avec d'autres mesures d'aide couvrant les mêmes coûts éligibles.

138 Il s'ensuit que la décision attaquée est suffisamment motivée et qu'il convient, en conséquence, d'écarter le cinquième moyen soulevé par les requérantes.

139 Il résulte de tout ce qui précède que le recours doit être rejeté dans son intégralité, sans qu'il soit besoin de se prononcer sur sa recevabilité.

Sur les dépens

140 Aux termes de l'article 134, paragraphe 1, du règlement de procédure, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens. Les requérantes ayant succombé, il convient de les condamner à supporter leurs propres dépens ainsi que ceux de la Commission conformément aux conclusions de cette dernière.

141 La République fédérale d'Allemagne et la République d'Autriche supporteront leurs propres dépens, en application de l'article 138, paragraphe 1, du règlement de procédure.

142 AUA supportera ses propres dépens, en application de l'article 138, paragraphe 3, du règlement de procédure.

Par ces motifs,

LE TRIBUNAL (dixième chambre élargie)

déclare et arrête :

1) Le recours est rejeté.

2) Ryanair DAC et Laudamotion GmbH sont condamnées à supporter leurs propres dépens ainsi que ceux exposés par la Commission européenne.

3) La République fédérale d'Allemagne, la République d'Autriche et Austrian Airlines AG supporteront leurs propres dépens.

Kornezov Buttigieg Kowalik-Bańczyk

Hesse Petrlík

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 14 juillet 2021.

Signatures