Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА ОБЩИЯ СЪД (десети разширен състав)

14 юли 2021 година*

„Държавни помощи — Австрийски пазар на въздушния транспорт — Помощ, предоставена от Австрия в полза на авиокомпания във връзка с пандемията от COVID-19 — Подчинен заем в полза на Austrian Airlines — Решение да не се повдигат възражения — Помощ, предоставена по-рано на дружеството майка на получателя — Помощ за отстраняване на щети, причинени от извънредно събитие — Свобода на установяване — Свободно предоставяне на услуги — Равно третиране — Задължение за мотивиране“

По дело T-677/20

Ryanair DAC, установено в Суордс (Ирландия),

Laudamotion GmbH, установено в Швехат (Австрия),

представлявани от E. Vahida, F.-C. Laprévote, V. Blanc, S. Rating и I.-G. Metaxas-Maranghidis, адвокати,

жалбоподатели,

срещу

Европейска комисия, представлявана от L. Flynn, F. Tomat и S. Noë,

ответник,

подпомагана от

Федерална република Германия, представлявана от R. Kanitz, J. Möller и P.-L. Krüger,

от

Република Австрия, представлявана от A. Posch, J. Schmoll, G. Eberhard и S. Weber,

и от

Austrian Airlines AG, установено във Виена (Австрия), представлявано от A. Zellhofer, адвокат,

* Език на производството: английски.

встъпили страни,

с предмет искане на основание член 263 ДФЕС за отмяна на Решение C(2020) 4684 окончателен на Комисията от 6 юли 2020 година относно държавна помощ SA.57539 (2020/N) — Австрия — COVID-19 — Помощ за Austrian Airlines,

ОБЩИЯТ СЪД (десети разширен състав),

състоящ се от: Ал. Корнезов (докладчик), председател, E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk, G. Hesse и D. Petrlík, съдии,

секретар: P. Cullen, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 23 април 2021 г.,

постанови настоящото

Решение

Обстоятелствата по спора

1 Austrian Airlines AG (наричано по-нататък „AUA“) е авиокомпания, която е част от групата Lufthansa. Крайно предприятие майка на групата Lufthansa е дружеството Deutsche Lufthansa AG (наричано по-нататък „DLH“). Групата Lufthansa включва по-специално авиокомпаниите Brussels Airlines SA/NV, AUA, Swiss International Air Lines Ltd и Edelweiss Air AG.

2 На 23 юни 2020 г. на основание член 108, параграф 3 ДФЕС Република Австрия уведомява Европейската комисия за индивидуална мярка за помощ (наричана по-нататък „разглежданата мярка“), предоставена в полза на AUA под формата на подчинен заем, конвертируем в субсидия, в размер на 150 милиона евро. Тази мярка цели да обезщети AUA за вредите от отмяната или промяната на разписанието на полетите му вследствие на наложените в контекста на пандемията от COVID-19 ограничения за пътуване и други противоепидемични мерки.

3 На 6 юли 2020 г. Комисията приема Решение C(2020) 4684 final относно държавна помощ SA.57539 (2020/N) — Австрия — COVID-19 — Помощ в полза на Austrian Airlines (наричано по-нататък „обжалваното решение“), в което приема, че разглежданата мярка, от една страна, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 ДФЕС и от друга страна, е съвместима с вътрешния пазар на основание член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС.

4 Разглежданата мярка се вписва в поредицата от мерки за помощ в полза на AUA и на групата Lufthansa, които могат да бъдат обобщени, както следва.

5 С решение от 22 март 2020 г., SA.56714 (2020/N) — Германия — Мерки COVID-19, Комисията разрешава на основание член 107, параграф 3, буква б) ДФЕС схема за помощи на Федерална република Германия в полза на нуждаещи се от ликвидни средства за

дейността си в Германия предприятия без ограничения на съответния икономически сектор. Съгласно тази схема DLH има право да получи държавна гаранция за до 80 % от заема от 3 милиарда евро (наричан по-нататък „германският заем“).

6 С решение от 17 април 2020 г., SA.56981 (2020/N) — Австрия — Австрийска гаранционна схема за междинен заем по временната рамка за държавни помощи в подкрепа на икономиката при настоящата пандемия от COVID-19, изменено с решение от 9 юни 2020 г. SA.57520 (2020/N) Австрия — Австрийски антикризисни мерки — COVID-19: Гаранции за големите предприятия на основание на Закона за гаранциите от 1977 г. от Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws) — Изменение на схема за помощ SA.56981 (2020/N), Комисията разрешава на основание член 107, параграф 3, буква б) ДФЕС въведената от Република Австрия схема за помощи в полза на предприятията, които са засегнати от пандемията от COVID-19, без ограничения на съответния сектор (наричана по-нататък „австрийската схема за помощи“). Съгласно тази схема Република Австрия предоставя на AUA помощ под формата на държавна гаранция за 90 % от заем от 300 милиона евро, отпуснат от консорциум от търговски банки.

7 С решение от 25 юни 2020 г., SA.57153 (2020/N) — Германия — COVID-19 — Помощ за Lufthansa (наричано по-нататък „решението Lufthansa“) Комисията разрешава на основание член 107, параграф 3, буква б) ДФЕС предоставянето на индивидуална помощ в полза на DLH в размер на 6 милиарда евро, която включва, първо, 306 044 326,40 EUR капиталово участие, второ, 4 693 955 673,60 EUR „мълчаливо участие“ — хибриден капиталов инструмент, който съгласно международните счетоводни стандарти се счита за собствен капитал, и трето, 1 милиард евро „мълчаливо участие“ с характеристиките на конвертируеми дългови ценни книжа. DLH може да използва тази помощ, за да подкрепи други дружества от групата Lufthansa, които не са били финансово затруднени към 31 декември 2019 г. и сред които е и AUA.

8 В решението Lufthansa се уточнява, че разглежданата в него мярка за помощ спада към по-широк кръг от мерки, приети в подкрепа на групата Lufthansa, а именно:

– посоченият в точка 5 по-горе германски заем в полза на DLH,

– държавната гаранция за 90 % от заема от 300 милиона евро, която Република Австрия възнамерява да предостави на AUA по посочената в точка 6 по-горе австрийска схема за помощи,

– разглежданата мярка, посочена в точка 2 по-горе,

– предоставените от Кралство Белгия на Brussels Airlines помощ за осигуряване на ликвидност в размер на 250 милиона евро и заем от 40 милиона евро,

– държавната гаранция за 85 % от заема от 1,4 милиарда евро, предоставен от Конфедерация Швейцария на Swiss International Air Lines и Edelweiss Air.

9 В решението Lufthansa Комисията по същество приема, че мерките за помощ — които други държави са предоставили в полза на предприятия от групата Lufthansa, а именно мерките по второ, трето, четвърто и пето тире от точка 8 по-горе, към които следователно спада и разглежданата мярка — следва да бъдат приспаднати от индивидуалната помощ за DLH, за която това решение се отнася, или от германския заем.

Производството и исканията на страните

10 Жалбоподателите Ryanair DAC и Laudamotion GmbH подават разглежданата жалба в секретариата на Общия съд на 13 ноември 2020 г.

11 С отделна молба, подадена същия ден в секретариата на Общия съд, жалбоподателите искат жалбата да бъде разгледана по реда на бързото производство съгласно членове 151 и 152 от Процедурния правилник на Общия съд. С решение от 11 декември 2020 г. Общият съд (десети състав) уважава молбата за разглеждане по реда на бързото производство.

12 Комисията депозира писмената си защита в секретариата на Общия съд на 23 декември 2020 г.

13 На 28 декември 2020 г. жалбоподателите подават мотивирано искане за провеждане на съдебно заседание на основание член 106, параграф 2 от Процедурния правилник.

14 С молби, постъпили в секретариата на Общия съд съответно на 9, 18 и 19 февруари 2021 г., Федерална република Германия, AUA и Република Австрия искат да встъпят в настоящото производство в подкрепа на исканията на Комисията.

15 С решения съответно от 18 февруари и 2 март 2021 г. председателят на десети състав на Общия съд допуска встъпването на Федерална република Германия и Република Австрия.

16 С определение от 9 март 2021 г. председателят на десети състав на Общия съд допуска встъпването на AUA.

17 С процесуално-организационни действия съответно от 24 февруари и от 10 март 2021 г. на основание член 154, параграф 3 от Процедурния правилник се разрешава на Федерална република Германия, AUA и Република Австрия да представят писмени изявления при встъпване. Те представят такива в секретариата на Общия съд съответно на 10, 24 и 25 март 2021 г.

18 По предложение на десети състав и на основание член 28 от Процедурния правилник Общият съд решава делото да бъде преразпределено на разширен съдебен състав.

19 Устните състезания и отговорите на страните на поставените от Общия съд въпроси са изслушани в съдебното заседание на 23 април 2021 г.

20 Жалбоподателите искат от Общия съд:

– да отмени обжалваното решение,

– да осъди Комисията да заплати съдебните разноски.

21 Комисията иска от Общия съд:

– да отхвърли жалбата,

– да осъди жалбоподателите да заплатят съдебните разноски.

22 Федерална република Германия и Република Австрия искат, също както и Комисията, жалбата да бъде отхвърлена като неоснователна и жалбоподателите да бъдат осъдени да заплатят съдебните разноски.

23 AUA иска от Общия съд да отхвърли жалбата като недопустима, да я отхвърли по същество в останалата ѝ част и да осъди жалбоподателите да заплатят съдебните разноски.

От правна страна

24 Следва да се припомни, че съдилищата на Европейския съюз имат право да преценяват според обстоятелствата във всеки конкретен случай дали доброто правораздаване оправдава отхвърлянето по същество на жалбата без предварително произнасяне по допустимостта ѝ (вж. в този смисъл решения от 26 февруари 2002 г., Съвет/Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, т. 51 и 52 и от 14 септември 2016 г., Trajektna luka Split/Комисия, T-57/15, непубликувано, EU:T:2016:470, т. 84). Ето защо с оглед по-специално на съображенията, довели до допускане на разглеждането на настоящото дело по реда на бързото производство, и на значението, както за жалбоподателите, така и за Комисията и Република Австрия от бърз отговор по същество, следва най-напред да се разгледа основателността на жалбата без предварително произнасяне по допустимостта ѝ.

25 В подкрепа на жалбата жалбоподателите излагат пет основания: първо, че Комисията не е разгледала евентуалната помощ за или от „Lufthansa“, второ, нарушение на принципите на недопускане на дискриминация, на свободно предоставяне на услуги и на свобода на установяване, третото, неправилно прилагане на член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС и явна грешка в преценката, четвърто, че Комисията е трябвало да започне официална процедура по разследване, и петото, нарушение на задължението за мотивиране по смисъла на член 296 ДФЕС.

По първото основание, с което се твърди, че Комисията не е разгледала евентуалната помощ за или от „Lufthansa“

26 Първо, жалбоподателите твърдят, че Комисията е допуснала явна грешка при прилагане на правото и явна грешка в преценката, като не проверила дали и „Lufthansa“ не е получател по разглежданата мярка. В случай че това било така, тази мярка била несъвместима по смисъла на член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС, тъй като не покривала „допустими разходи“, свързани с понесените от AUA вреди. Така тази помощ можела да се използва за различни от първоначалните ѝ цели.

27 Второ, Комисията, обратно, не взела предвид цялата предоставена на групата Lufthansa помощ. Всъщност Комисията не разгледала въпроса дали AUA не получило допълнителна помощ — освен посочената в обжалваното решение рекапитализация от 150 милиона евро от DLH в полза на AUA — и дали това не водело до свръхкомпенсиране на вредите, които разглежданата мярка целяла да поправи.

28 Комисията, подкрепяна от Федерална република Германия, Република Австрия и AUA, оспорва доводите на жалбоподателите.

29 На първо място, следва да се констатира, че в параграфи 5, 48, 49 и 50 от обжалваното решение Комисията пояснява, че разглежданата мярка е част от финансов пакет в полза на AUA в общ размер от 600 милиона евро и че този пакет включва също и вливане на 150 милиона евро собствен капитал от DLH (наричано по-нататък „вливането на капитал“) и помощ под формата на държавна гаранция за 90 % от заема от 300 милиона евро, отпуснат от консорциум от търговски банки на AUA по силата на австрийската схема за помощи (вж. т. 6 по-горе). В това отношение Комисията отбелязва, че с разглежданата мярка се цели да се поправят вредите, причинени на AUA поради отмяната и промяната на разписанието на полетите му вследствие на наложените в контекста на пандемията от COVID-19 ограничения за пътуване и други противоепидемични мерки, а с посочените по-горе мерки от финансовия пакет в полза на AUA се цели да се гарантират платежоспособността и адекватната му капитализация, за да може то да се справи с последиците от пандемията от COVID-19, които не са обхванати от разглежданата мярка, както и със свързаните с тази пандемия технологични проблеми.

30 На второ място, в параграф 25 от обжалваното решение Комисията припомня, че помощта, предмет на решението Lufthansa, може да се използва от DLH в подкрепа на други авиокомпании от групата Lufthansa като AUA, които не са били финансово затруднени към 31 декември 2019 г. и сред които е и AUA. Освен това в параграф 85 от обжалваното решение Комисията пояснява, че при разглеждането на пропорционалността на помощта, предмет на решението Lufthansa, тя е взела предвид — в съответствие с точка 54 от съобщението от 19 март 2020 г., озаглавено „Временна рамка за мерки за държавна помощ в подкрепа на икономиката в условията на сегашния епидемичен взрив от COVID-19“ (ОВ C 91 I, 2020 г., стр. 1), изменено на 3 април 2020 г. (ОВ C 112 I, 2020 г., стр. 1), на 13 май 2020 г. (ОВ C 164, 2020 г., стр. 3) и на 29 юни 2020 г. (ОВ C 218, 2020 г., стр. 3) (наричана по-нататък „временната рамка“) —предвидените или планираните в контекста на пандемията COVID-19 допълнителни мерки за подпомагане на групата Lufthansa. В това отношение в същия параграф от обжалваното решение Комисията припомня направеното от нея в решението Lufthansa заключение, че всички мерки за помощ, посочени в точка 8 по-горе, включително разглежданата мярка, както и мярката, предоставена в полза на AUA въз основа на австрийската схема за помощи, са ограничени до необходимия минимум, за да се възстанови капиталовата структура на групата Lufthansa и за да се гарантира жизнеспособността ѝ.

31 На трето място, следва също да се отбележи, че Комисията вече е взела предвид всички мерки за помощ, предоставени в полза на авиокомпаниите от групата Lufthansa, в това число и на AUA, както и връзката между тях в решението Lufthansa, което е прието две седмици преди обжалваното решение и към което Комисията многократно препраща в последното. При тези обстоятелства решението Lufthansa представлява част от контекста, в който се вписва обжалваното решение, и следователно трябва да се вземе предвид, без да се разглежда въпросът за законосъобразността му, който не е предмет на настоящия спор.

32 В параграфи 77 и 114—121 от решението Lufthansa Комисията по същество посочва, че подкрепата от други държави за авиокомпаниите от групата Lufthansa е приспадната според случая или от размера на помощта, предмет на това решение, или от германския заем (вж. т. 5 по-горе). По-специално в параграф 115 от споменатото решение Комисията отбелязва, от една страна, че заемът, който Република Австрия възнамерява да отпусне на AUA въз основа на австрийската схема за помощи в размер до 300 милиона евро, е приспаднат от германския заем, и от друга страна, че сумата от 150 милиона евро, която

Република Австрия възнамерява да отпусне на AUA въз основа на разглежданата мярка, е приспадната или от първото посочено в точка 7 по-горе мълчаливо участие, или от германския заем.

33 На четвърто място, що се отнася до вливането на капитали от DLH, в параграф 26 от обжалваното решение Комисията отбелязва, че то е част от помощта, предмет на решението Lufthansa, и поради това във всички случаи представлява вече разрешена от това решение помощ.

34 От всички изложени обстоятелства следва, че противно на поддържаното от жалбоподателите, Комисията изрично е разгледала всички мерки за помощ, предоставени в полза на авиокомпаниите от групата Lufthansa, и връзката между тях.

35 Ето защо жалбоподателите неправилно твърдят, че Комисията не е разгледала посочените по-горе мерки за помощ в тяхната цялост.

36 По отношение на довода на жалбоподателите, че съществува риск разглежданата мярка, която е предоставена на AUA, да се ползва и от „Lufthansa“, следва да се отбележи, че този довод не отчита в достатъчна степен връзката между различните мерки за помощ, описани в точка 8 по-горе.

37 Всъщност връзката им се изразява в това, че ако авиокомпания от групата Lufthansa като AUA получи помощи от държава, различна от Федерална република Германия, размерът им се приспада от предоставената от последната сума на групата Lufthansa. В този смисъл посочените по-горе мерки за помощ установяват механизъм за приспадане, съгласно който общият размер на помощта, която Федерална република Германия предоставя за цялата група Lufthansa, се намалява с размера на помощите от други държави за една или друга авиокомпания от тази група, така че общият размер, от който тя се ползва, остава същият.

38 Този механизъм на приспадане не съвпада следователно с твърдението на жалбоподателите, че съществува риск от „надхвърляне“ на разглежданата мярка за DLH или за другите авиокомпании от групата Lufthansa.

39 Същото важи и за довода на жалбоподателите, че съществува и обратният риск, а именно AUA да се ползва и от друга подкрепа от DLH, освен вливането на капитал, като това според тях би могло да доведе до свръхкомпенсиране на AUA.

40 В това отношение в самото начало следва да се отбележи, че в обжалваното решение Комисията взема предвид вливането на капитал от DLH. Всъщност, от една страна, в параграф 26 от обжалваното решение тя констатира, че ако тази сума представлява част от помощта, предмет на решението Lufthansa, във всички случаи би ставало въпрос за вече разрешена от Комисията помощ. От друга страна, в параграфи 82—89 от обжалваното решение тя посочва, че вливането на капитал не покрива същите разходи като включените във вредата, която разглежданата мярка цели да поправи.

41 Жалбоподателите наблягат на факта, че освен вливането на капитал, не е изключено DLH да прехвърли на AUA и допълнителни ликвидни средства, но това твърдение остава хипотетично, тъй като не са представени каквито и да било конкретни доказателства в този смисъл. Във всеки случай, дори да се предположи, че DLH има такова намерение, съображенията, изложени в точка 40 по-горе, биха били валидни, като се има предвид,

първо, че такова хипотетично прехвърляне на допълнителни ликвидни средства би спадало към помощ, която е вече разрешена с решението Lufthansa, чиято законосъобразност не се оспорва с настоящата жалба, и второ, че германският заем и помощта, предмет на решението Lufthansa, основани на член 107, параграф 3, буква б) ДФЕС, от една страна, и разглежданата мярка, основана на член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС, от друга страна, не са предназначени за покриване на едни и същи допустими разходи, както подчертава Комисията в параграфи 82 и 83 от обжалваното решение. Всъщност първите мерки имат за цел да осигурят платежоспособността и подходяща капитализация на получателя, докато разглежданата мярка има за цел да се поправят вредите, причинени поради отмяната или промяната на разписанието на полетите на AUA вследствие на наложените в контекста на пандемията от COVID-19 ограничения за пътуване и други противоепидемични мерки.

42 Впрочем механизмът за приспадане, споменат в точка 37 по-горе, който не се оспорва от жалбоподателите, определя връзката между различните мерки за помощ и намалява така риска от свръхкомпенсиране на AUA. Всъщност, както следва от параграф 85 от обжалваното решение, в решението Lufthansa Комисията вече е стигнала до заключението, че всички мерки за помощ, посочени в точка 8 по-горе, включително разглежданата мярка и мярката в полза на AUA по австрийската схема за помощ, са ограничени до необходимия минимум, за да се възстанови капиталовата структура на групата Lufthansa и за да се гарантира жизнеспособността ѝ. В този смисъл, като се има предвид че благодарение на механизма за приспадане общата сума, от която би могла да се ползва посочената група, остава същата, твърдяният от жалбоподателите риск от „надхвърляне“ изглежда без значение за цялостната преценка на Комисията на всички въпросни мерки.

43 Накрая, жалбоподателите твърдят, че контекстът на разглежданата мярка е сходен с този на мярката за помощ в полза на KLM, разрешена с Решение C(2020) 4871 final относно държавна помощ SA.57116 (2020/N) — Нидерландия — COVID-19: Държавна гаранция и държавен заем в полза на KLM (наричано по-нататък „решението KLM“), тъй като както обжалваното решение, така и решението KLM се отнасят до получатели, които са част от група от предприятия. Противно на твърденията на жалбоподателите обаче решението KLM се отнася до случай, който е съвсем различен от разглеждания и който се характеризира с това, че Комисията е разгледала поотделно две мерки за помощ, предоставени на две дружества, принадлежащи към една и съща група, въпреки че дружеството им майка играе определена роля при отпускането и администрирането на тези помощи. При тези обстоятелства Общият съд отбелязва, че Комисията не е мотивирала надлежно извода си, от една страна, че съответните получатели на посочените помощи са единствено дъщерните дружества, а не самото дружество майка или групата, и от друга страна, че предоставена на едно от тях помощ в никакъв случай не може да се ползва от друго (решение от 19 май 2021 г., Ryanair/Комисия (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286). За разлика обаче от обстоятелствата по посоченото решение, в случая, както се установява от точки 31—42 по-горе, Комисията напълно е взела предвид факта, че от помощта, предмет на решението Lufthansa, могат да се ползват всички дружества от групата Lufthansa, изрично е разгледала връзката между тази помощ и останалите помощи, които могат да бъдат предоставени на същите тези дружества, и е преценила пропорционалността на всички помощи като цяло.

44 С оглед на изложеното първото основание следва да се отхвърли по същество.

По второто основание: нарушение на принципите на недопускане на дискриминация, на свободно предоставяне на услуги и на свобода на установяване

45 Жалбоподателите твърдят, че Комисията е нарушила принципа на недопускане на дискриминация, принципа на свободно предоставяне на услуги и свободата на установяване, тъй като разглежданата мярка е в полза само на AUA.

46 Комисията, Федерална република Германия, Република Австрия и AUA оспорват доводите на жалбоподателите.

47 Следва да се припомни, че държавна помощ, която нарушава разпоредби от Договорите или общи принципи на правото на Съюза, не може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар (решение от 22 септември 2020 г., Австрия/Комисия, C-594/18 P, EU:C:2020:742, т. 44; в този смисъл вж. също решение от 15 април 2008 г., Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, т. 50 и 51).

По нарушението на принципа на недопускане на дискриминация

48 Принципът на недопускане на дискриминация изисква да не се третират по различен начин сходни положения и да не се третират еднакво различни положения, освен ако такова третиране не е обективно обосновано (решение от 15 април 2008 г., Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, т. 66; в този смисъл вж. също решение от 5 юни 2018 г., Montero Mateos, C-677/16, EU:C:2018:393, т. 49).

49 Елементите, които характеризират различните положения, и в този смисъл сходният им характер, трябва по-специално да бъдат определени и преценени в светлината на предмета и целта на установяващия разглежданото различие акт на Съюза. Освен това трябва да бъдат взети предвид принципите и целите в областта, към която се отнася разглежданият акт (решение от 16 декември 2008 г., Arcelor Atlantique et Lorraine и др., C-127/07, EU:C:2008:728, т. 26).

50 От друга страна, следва да се припомни, че принципът на пропорционалност, който е част от общите принципи на правото на Съюза, изисква актовете на институциите на Съюза да не надхвърлят границите на подходящото и необходимото за постигането на легитимните цели, които се преследват със съответната правна уредба (решение от 17 май 1984 г., Denkavit Nederland, 15/83, EU:C:1984:183, т. 25), като се има предвид, че когато съществува избор между няколко подходящи мерки, трябва да се прибегне до мярката, която създава най-малко ограничения, а породените от нея неудобства не трябва да са несъразмерни с тези цели (решение от 30 април 2019 г., Италия/Съвет (Квота за улов на средиземноморска риба меч), C-611/17, EU:C:2019:332, т. 55).

51 Жалбоподателите поддържат, че обжалваното решение допуска дискриминационно третиране, което не е необходимо за постигане на преследваната с разглежданата мярка цел, а именно обезщетяване на вредите, причинени от отмяната или промяната на полети вследствие на наложените в контекста на пандемията от COVID-19 ограничения за пътуване и други противоепидемични мерки. Жалбоподателите констатират, че групата Ryanair притежава 8 % от австрийския пазар и следователно понася приблизително 8 % от причинените от пандемията от COVID-19 вреди. Мярката би постигнала целта си без дискриминация, ако бъде предоставена на всички опериращи в Австрия авиокомпании. В това отношение от обжалваното решение не можело да се установят съображенията,

поради които разглежданата мярка била предоставена само на AUA, след като другите опериращи в Австрия авиокомпании също претърпели вреди вследствие на наложените в контекста на пандемията от COVID-19 ограничения. Според жалбоподателите разглежданата мярка била мярка на „очевиден икономически национализъм“.

52 В това отношение, на първо място, следва да се припомни, че разглежданата мярка цели само частично обезщетяване на AUA за вредите, причинени му от отмяната или промяната на разписанието на полетите му вследствие на наложените в контекста на пандемията от COVID-19 ограничения за пътуване и други противоепидемични мерки.

53 Вярно е, разбира се, както основателно твърдят и жалбоподателите, че всички опериращи в Австрия авиокомпании са засегнати от споменатите ограничения и че следователно всички те, подобно на AUA, са претърпели вреди вследствие на отмяната или промяната на разписанието на техните полети вследствие на налагането на тези ограничения.

54 Факт е обаче, както с основание посочва Комисията в писмената си защита, че държавите членки не са длъжни да предоставят помощи за отстраняване на щетите, причинени от „извънредни събития“ по смисъла на член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС.

55 По-специално, от една страна, макар член 108, параграф 3 ДФЕС да задължава държавите членки да уведомяват Комисията относно плановете си в областта на държавните помощи, преди да започнат тяхното прилагане, той не ги задължава да предоставят помощ (определение от 30 май 2018 г., Янчев, C-481/17, непубликувано, EU:C:2018:352, т. 22).

56 От друга страна, една помощ може да е за отстраняване на щети, причинени от извънредно събитие, по смисъла на член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС, независимо от факта, че не отстранява изцяло тези щети.

57 Ето защо нито от член 108, параграф 3 ДФЕС, нито от член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС следва, че държавите членки са длъжни да отстранят всички щети, причинени от извънредно събитие, така че те не са длъжни и да предоставят помощи на всички пострадали лица.

58 На второ място, следва да се отбележи, че индивидуална помощ, каквато е разглежданата, по дефиниция се ползва само от едно и от никое друго предприятие, нито дори от предприятията, които се намират в сходно положение с това на получателя на помощта. Такава индивидуална помощ по самото си естество въвежда следователно разлика в третирането, дори дискриминация, която обаче е присъща на индивидуалния характер на мярката. Да се поддържа обаче, както правят жалбоподателите, че разглежданата индивидуална помощ противоречи на принципа на недопускане на дискриминация, по същество означава системно да се поставя под въпрос съвместимостта с вътрешния пазар на всяка индивидуална помощ единствено поради присъщия ѝ изключителен и поради това дискриминационен характер, макар правото на Съюза да позволява на държавите членки да предоставят индивидуални помощи, когато са изпълнени всички условия по член 107 ДФЕС.

59 На трето място и във всички случаи, дори да се предположи, както твърдят жалбоподателите, че разликата в третирането, до която води разглежданата мярка, може да се счита за дискриминация, тъй като от тази мярка се ползва само AUA, следва все пак да се провери дали същата е обоснована от легитимна цел и дали е необходима, подходяща

и пропорционална за постигането на тази цел. Освен това, като се има предвид, че жалбоподателите се позовават на член 18, първа алинея ДФЕС, следва да се подчертае, че тази разпоредба забранява всякаква дискриминация на основание гражданство в обхвата на приложение на Договорите и „без да се засягат специалните разпоредби, съдържащи се в [тях]“. Ето защо е важно да се провери дали член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС, който представлява правното основание на обжалваното решение, допуска разлика в третирането. При тази проверка се изисква, от една страна, целта на разглежданата мярка да отговаря на изискванията на последната разпоредба и от друга страна, условията за предоставяне на разглежданата мярка — а именно, в случая, обстоятелството, че от нея се ползва само AUA — да могат да позволят постигането на тази цел и да не надхвърлят необходимото за постигането ѝ.

60 Що се отнася до целта на разглежданата мярка, жалбоподателите не оспорват, че обезщетяването на вредите, причинени от отмяната или промяната на разписанието на полетите на авиокомпания вследствие на налагането на ограничения за пътуване, свързани с пандемията от COVID-19, позволява да се отстранят вредите, причинени от тази пандемия. Жалбоподателите не оспорват също и че пандемията от COVID-19 представлява извънредно събитие по смисъла на член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС.

61 Що се отнася до условията за предоставяне на разглежданата мярка, в параграф 40 от обжалваното решение Комисията посочва, че според австрийските власти AUA има съществена роля за въздушното обслужване на Австрия и допринася значително за австрийската икономика, тъй като е единственият мрежов превозвач, опериращ от Австрия, който предлага свързаност на дълги разстояния до и от хъба във Виена. Освен това обслужваната от Виена зона била сравнително малка и поради това никоя друга авиокомпания не можела да предложи голям брой директни полети на дълги разстояния до и от Виена, като се имало предвид, че свързващите полети можели да бъдат насочвани и към други предлагащи полети на дълги разстояния летища. Освен това в AUA работели приблизително 7000 души, а пряко или косвено зависими от AUA били приблизително 17 500 работни места. Според австрийските власти икономическото значение на мрежов превозвач като AUA възлизало на около 2,7 милиарда евро добавена стойност за австрийската икономика годишно и около 1 милиарда евро данъци годишно.

62 Освен това следва да се отбележи, че съгласно информацията, предоставена от жалбоподателите в приложение A.2.2 към жалбата, AUA е най-голямата авиокомпания в Австрия и пазарният ѝ дял през 2019 г. е 43 % — значително по-голям от този на втората авиокомпания и на жалбоподателите, чиито съответни пазарни дялове през 2019 г. са едва 14 % и 8 %.

63 Жалбоподателите обаче твърдят, че посочените обстоятелства не могат да обосноват разликата в третирането, до която води разглежданата мярка. Те всъщност считат, че тази разлика в третирането е непропорционална, тъй като мярката предоставя цялата помощ за поправяне на вредите, причинени от пандемията от COVID-19, на AUA, а то понесло само 43 % от тези вреди.

64 В това отношение от обжалваното решение следва, че поради основната си роля за въздушното обслужване на Австрия AUA е засегнато от отмяната и промяната на разписанието на полетите в Австрия вследствие на налагането на ограничения за пътуване

в контекста на пандемията от COVID-19 в по-голяма степен, отколкото другите установени в тази страна авиокомпании. Това се потвърждава от всички данни, обобщени в точки 61 и 62 по-горе.

65 От тези данни освен това се установява, че с оглед на дела и мащаба на дейността си в Австрия AUA е засегнато от посочените ограничения в много по-голяма степен, отколкото Ryanair, което, видно от приложение A.2.2 към жалбата, осъществява само минимална част от дейността си от и за тази страна, за разлика от AUA, за което тази част е много по-голяма. Що се отнася до Laudamotion, жалбоподателите не предоставят достатъчно ясна информация, позволяваща да се установи каква част от всички дейности на тази авиокомпания се извършват от и към Австрия. При всички положения в преписката по делото, с която разполага Общият съд, не се съдържат доказателства, от които да може да се установи, че посочената авиокомпания играе съществена роля за въздушното обслужване на Австрия.

66 Накрая, що се отнася до въпроса дали разглежданата мярка не надхвърля необходимото за постигането на преследваната с нея цел, следва да се констатира, че видно по-специално от параграф 79 от обжалваното решение, размерът на тази мярка е по-нисък от размера на вредите, причинени на AUA от отмяната и промяната на разписанието на полетите му вследствие на налагането на ограничения за пътуване в контекста на пандемията на COVID-19. Следователно разглежданата мярка не надхвърля необходимото за постигането на преследваната с нея легитимна цел.

67 Ето защо следва да се констатира, че разликата в третирането в полза на AUA е подходяща за поправяне на вредите от тези ограничения и не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.

68 Освен това жалбоподателите не доказват, че разпределянето на размера на разглежданата помощ между всички опериращи в Австрия авиокомпании не би лишило мярката от нейното полезно действие.

69 От това — във всички случаи и ако разликата в третирането, до която води разглежданата мярка, може да се счита за дискриминация — следва, че предоставянето на разглежданата мярка само на AUA е обосновано и че тази мярка не нарушава принципа на недопускане на дискриминация.

По нарушението на свободата на установяване и на свободното предоставяне на услуги

70 От една страна, следва да се припомни, че разпоредбите на Договора за функционирането на ЕС, които се отнасят до свободата на установяване, имат за цел да осигурят правото на национално третиране в приемащата държава членка (вж. решение от 6 октомври 2015 г., Finanzamt Linz, C-66/14, EU:C:2015:661, т. 26 и цитираната съдебна практика).

71 От друга страна, свободното предоставяне на услуги не допуска прилагането на каквато и да било национална правна уредба, която прави предоставянето на услуги между държавите членки по-трудно, отколкото предоставянето на услуги в рамките само на една държава членка, независимо от наличието на дискриминация, основана на гражданството или на пребиваването (вж. в този смисъл решение от 6 февруари 2003 г., Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, т. 25). Следва да се констатира обаче, че по силата на член 58, параграф 1

ДФЕС свободното предоставяне на услуги в областта на транспорта се регулира от разпоредбите на дяла, отнасящ се до транспорта, а именно дял VI ДФЕС. Следователно в рамките на първичното право свободното предоставяне на услуги в областта на транспорта е подчинено на специален правен режим (решение от 18 март 2014 г., International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, т. 36). Поради това член 56 ДФЕС, който се отнася до свободното предоставяне на услуги, не се прилага към въздушния транспорт (решение от 25 януари 2011 г., Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, т. 22).

72 Следователно мерки за либерализиране на въздушните транспортни услуги могат да бъдат приети единствено на основание член 100, параграф 2 ДФЕС (решение от 18 март 2014 г., International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, т. 38). Както обаче правилно отбелязват жалбоподателите, законодателят на Съюза е приел Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 година относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ L 293, 2008 г., стр. 3) въз основа на посочената разпоредба, чиято цел е именно да определи условията за прилагане на принципа на свободно предоставяне на услуги в сектора на въздушния транспорт (вж. по аналогия решение от 6 февруари 2003 г., Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, т. 23 и 24).

73 В случая следва да се отбележи, че според жалбоподателите разглежданата мярка по същество е дискриминационна и поради това представлява пречка за свободата на установяване и за свободното предоставяне на услуги.

74 Вярно е наистина, че разглежданата мярка се отнася до индивидуална помощ и че получател на тази помощ е само AUA, но жалбоподателите не доказват как този изключителен характер на мярката може да ги възпре да се установят в Австрия или да предоставят услуги от и за тази страна. По-специално жалбоподателите не посочват поради какви фактически и правни обстоятелства считат, че тази мярка поражда ограничителни последици, надхвърлящи тези, при които се задейства забраната по член 107, параграф 1 ДФЕС, но които, както бе прието в точки 60—66 по-горе, все пак са — както изисква член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС — необходими и пропорционални за отстраняване на щетите, причинени на AUA от извънредно събитие като пандемията от COVID-19.

75 Следователно разглежданата мярка не може да представлява пречка за свободата на установяване или за свободното предоставяне на услуги. От това следва, че жалбоподателите нямат основание да упрекват Комисията, че не е разгледала съвместимостта на тази мярка със свободата на установяване и със свободното предоставяне на услуги.

76 При тези обстоятелства второто основание на жалбата трябва да се отхвърли.

По третото основание: неправилно прилагане на член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС и явна грешка в преценката на пропорционалността на помощта

77 Третото основание на жалбоподателите се разделя по същество на две части, като в първата част се твърди, че Комисията е допуснала грешки при оценката на размера на причинената на AUA вреда, а във втората част — че Комисията е допуснала грешки при оценката на размера на разглежданата помощ.

По първата част от третото основание, свързана с оценката на причинената на AUA вреда

78 Първо, жалбоподателите твърдят, че съгласно обжалваното решение разглежданата мярка има за цел да поправи вредите, причинени на AUA в периода от 9 март до 14 юни 2020 г. поради отмяната и промяната на разписанието на полетите му вследствие на наложените в контекста на пандемията от COVID-19 ограничения за пътуване и други противоепидемични мерки. Една част от причинените на AUA вреди обаче не била вследствие на наложените ограничения за пътуване и други противоепидемични мерки, тъй като в периода от 9 до 18 март 2020 г. действали само някои от споменатите ограничения, а разглежданата мярка имала за цел да поправи претърпените в периода от 9 март до 14 юни 2020 г. вреди. Причинените на AUA през този първи период вреди били следователно в резултат на нежеланието на пътниците да пътуват поради липсата на яснота относно пандемията. Поради това одобреният от Комисията метод за определяне на размера на вредите отразявал по-скоро цялостното въздействие на кризата с COVID-19, отколкото конкретните последици от наложените от австрийските власти или от други държави ограничения за пътуване. По този начин Комисията явно завишила размера на вредите, причинени пряко от наложените в контекста на пандемията от COVID-19 ограничения за пътуване и други противоепидемични мерки. Поради това обжалваното решение било противоречиво.

79 Второ, жалбоподателите твърдят, че обжалваното решение по никакъв начин не доказва, че избегнатите разходи за периода от 9 март до 14 юни 2020 г., които не следва да бъдат вземани предвид при определяне на претърпяната от AUA вреда, отразяват разходите, „които са могли да бъдат избегнати“. Ето защо било възможно избегнатите разходи, използвани за оценка на вредите, всъщност да съдържат елементи на разходи, „които са могли да бъдат избегнати“.

80 Трето, в обжалваното решение Комисията не оценила причинените на другите авиокомпании вреди. Според жалбоподателите „извънредно събитие“ по смисъла на член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС по дефиниция се отнася за повече, и дори за всички предприятия от съответния сектор. Редица други авиокомпании също претърпели вреди в Австрия вследствие на наложените в контекста на пандемията COVID-19 ограничения за пътуване. Следователно тази разпоредба имала за цел да поправи вредите, претърпени не само от AUA, но и от конкурентите му.

81 Комисията, Федерална република Германия, Република Австрия и AUA оспорват доводите на жалбоподателите.

82 В това отношение следва най-напред да се припомни, че тъй като става въпрос за изключение от прогласения в член 107, параграф 1 ДФЕС основен принцип за несъвместимост на държавните помощи с вътрешния пазар, член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС трябва да се тълкува стриктно. Следователно по смисъла на тази разпоредба могат да бъдат компенсирани единствено неизгодните икономически обстоятелства, причинени пряко от природни бедствия или други извънредни събития (решение от 23 февруари 2006 г., Atzeni и др., C-346/03 и C-529/03, EU:C:2006:130, т. 79).

83 От това следва, че помощите, които могат да надхвърлят загубите, претърпени от техните получатели, не попадат в приложното поле на член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС (вж. в този смисъл решение от 11 ноември 2004 г., Испания/Комисия, C-73/03, непубликувано, EU:C:2004:711, т. 40 и 41).

84 В случая, на първо място, следва да се отбележи, че видно от параграфи 41 и 69 от обжалваното решение, за целите на оценката на вредите австрийските власти взимат предвид периода на принудителен престой на флотата от самолети на AUA от 19 март до 14 юни 2020 г., както и непосредствено предшестващия го период от 9 до 18 март 2020 г.

85 В това отношение в обжалваното решение Комисията уточнява причините, поради които е счела за уместно да разреши помощ, която обхваща не само вредите, причинени на AUA през периода на принудителен престой на флота му от самолети от 19 март до 14 юни 2020 г., но и вредите, претърпени в непосредствено предшестващия го период от 9 до 18 март 2020 г.

86 Всъщност, както се посочва в параграфи 6—14 от обжалваното решение, през периода от 9 до 18 март 2020 г. вече има въведени от правителството на Австрия ограничения за пътуване. По-специално на 9 март 2020 г. Република Австрия забранява кацането на нейна територия на полети от Китай, Южна Корея, Иран и Италия. На 13 март 2020 г. тази забрана започва да се прилага и за полети от други страни, и по-специално от Швейцария, Франция и Испания, а от 15 март 2020 г. — и за такива от Обединеното кралство, Нидерландия, Русия и Украйна. Освен това на 10 март 2020 г. Република Австрия налага с незабавно действие общи мерки, включващи ограничения за пътуване, в отговор на пандемията от COVID-19. Тя налага и медицински контрол на границата, най-напред с Италия на 11 март 2020 г., след това с Швейцария на 14 март 2020 г. и накрая с Германия на 19 март 2020 г. Междувременно на 12 март 2020 г. Съединените американски щати заявяват, че вече не разрешават на европейски граждани, както и на всички пътници, пребивавали в Шенгенското пространство, да влизат на тяхна територия. На 13 март 2020 г. правителството на Австрия съобщава за пакет от ограничителни законодателни мерки, които влизат в сила на 16 март 2020 г. С тези мерки се налагат значителни ограничения на свободата на движение на цялата територия на Австрия.

87 Следователно, като се има предвид постепенното влошаване на условията за пътуване с оглед на наложените в това отношение ограничения поради пандемията от COVID-19, довели до отмяна и промяна на разписанието на полетите на AUA в периода от 9 март до 14 юни 2020 г., Комисията не е допуснала грешка, като е взела предвид причинените през този период от това вреди на AUA.

88 Следователно трябва да се отхвърли доводът на жалбоподателите, че като е взела предвид вредата, настъпила през периода от 9 до 18 март 2020 г., Комисията е завишила действителните вреди. По същата причина обжалваното решение не е опорочено от каквото и да било противоречие.

89 Що се отнася, на второ място, до довода на жалбоподателите, че Комисията не е проверила дали AUA е направило необходимото, за да намали разходите си в периода от 9 март до 14 юни 2020 г., така че от обезщетението да бъдат изключени не само избегнатите разходи, но и разходите, „които са могли да бъдат избегнати“, т.е. разходите, които то е можело да избегне, но все пак е направило, следва да се отбележи, че в параграф 74 от обжалваното решение Комисията е обяснила, че вредите, които подлежат на обезщетяване,

съответстват на загубената добавена стойност, изчислена като разлика между, от една страна, пропуснатите ползи за AUA, тоест разликата между оборота, който е можело да се очаква то да достигне през периода от 9 март до 14 юни 2020 г., ако нямаше ограничения за пътуване и други мерки, свързани с пандемията от COVID-19, и действително достигнатия през този период оборот, коригиран с маржа на печалбата на AUA, и от друга страна, избегнатите разходи.

90 Според Комисията избегнати са разходите, които AUA щеше да направи в периода от 9 март до 14 юни 2020 г., ако дейността му не беше засегната от свързаните с пандемията от COVID-19 ограничения за пътуване и други противоепидемични мерки, и които не се е наложило AUA да направи, тъй като съответните дейности са били отменени. Комисията обяснява също, че избегнатите разходи трябва да се определят количествено за всеки вид релевантни разходи в зависимост от връзката им с намаляването на трафика, сравнявайки направените от AUA разходи през същия период от предходната година с разходите, направени от AUA в периода от 9 март до 14 юни 2020 г.

91 В бележка под линия 19 от обжалваното решение Комисията уточнява също, че разходите, които са били избегнати поради свързаните с пандемията от COVID-19 противоепидемични мерки, се отнасят например до намаляването на разходите за гориво, таксите и плащанията, както и до намаляването на разходите за персонал, по-специално поради прибягването до работа на непълно работно време.

92 В този смисъл, както се установява от параграф 42, буква б) от обжалваното решение, при оценката на вредите са взети предвид допълнителните и избегнатите поради посочените ограничения разходи. В това отношение въз основа на анализ на разходите на AUA и на положителното и отрицателното въздействие, което приетите от правителствата вследствие на пандемията от COVID-19 мерки оказват върху променливите разходи, при посочената оценка Комисията взема предвид установената разлика във всички променливи разходи — в частност разходите за гориво, такси, плащания, поддръжка, комисиони, свързани с Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA), и храна — и установената разлика в постоянните разходи, дължаща се на приеманите от правителствата вследствие на пандемията от COVID-19 мерки, и по-специално намаляването на разходите за персонал, маркетинг и принудителен престой на самолетите. Впрочем в писменото си становище при встъпване Република Австрия представя списък с мерки, които AUA е предприело, за да намали разходите си в контекста на пандемията от COVID-19, и които включват по-специално намаляване с 54 % на общите разходи в сравнение с 2019 г. Сред тези мерки Република Австрия посочва закриването на няколко бази за техническа поддръжка и помощни съоръжения на пътниците в някои провинции. Освен това AUA намалило флота си от самолети, като премахнало по-голямата част от самолетите от модела „Dash“ и продало няколко самолета. Жалбоподателите не оспорват истинността или относимостта на тези доказателства.

93 При тези обстоятелства Общият съд може само да констатира, че твърдението на жалбоподателите за невземане предвид от Комисията на разходите, „които са могли да бъдат избегнати“, е твърде абстрактно и не е подкрепено с каквито и да било конкретни данни. Жалбоподателите не уточняват по-специално кои са разходите, които AUA е могло да избегне и които поради това трябва да бъдат изключени от оценката на причинените му вреди.

94 Следователно този довод трябва да се отхвърли.

95 На трето място, по отношение на довода, че Комисията не взела предвид претърпените от други авиокомпании вреди, достатъчно е да се препрати към точки 53—57 по-горе, за да се заключи, че жалбоподателите нямат основание да твърдят, че Комисията е била длъжна да оцени в обжалваното решение вредите, причинени на авиокомпании, различни от AUA.

96 Поради това първата част от третото основание трябва да се отхвърли.

По втората част от третото основание, свързана с оценката на размера на помощта

97 Първо, като препращат към доводите, които са изложили в първото основание, жалбоподателите твърдят, че Комисията не е взела предвид евентуална допълнителна помощ от „Lufthansa“ за AUA. От една страна, констатацията в обжалваното решение — че вливането на капитал от DLH би трябвало да се инвестира в ефикасни технологии в областта на климата и шума и следователно не покрива претърпените от AUA вреди, които разглежданата мярка цели да поправи — не била убедителна, тъй като полезният ефект от вливането на капитал бил незабавен, докато предвидените инвестиции, за които не били предвидени никакви задължения, следвало да се реализират едва през 2030 г. От друга страна, Комисията посочила само помощта от 150 милиона евро, която била минимална част от отпуснатата в полза на групата Lufthansa помощ, и премълчала възможността AUA да се възползва от германската мярка над този размер.

98 Второ, при преценката на пропорционалността на разглежданата мярка Комисията подценила въздействието на държавната помощ, която била предоставена на AUA по австрийската схема за помощи. Всъщност Комисията, без да се обоснове, приела, че тази помощ покрива други разходи, които AUA трябвало да понесе през втората половина на 2020 г. Освен това Комисията не определила размера на загубите през втората половина на 2020 г. въз основа на извършен от самата нея анализ, а просто използвала направената от AUA в това отношение оценка. Освен това Комисията занижила размера на помощта за AUA по австрийската схема за помощи, оценявайки я на [70—80] милиона евро, без да обясни как е стигнала до тази сума. Според жалбоподателите размерът на помощта е 270 милиона евро. Така помощта и вливането на капитали от DLH възлизали заедно на поне 420 милиона евро, а тази сума надхвърляла размера на загубите, които AUA би трябвало да е понесло през втората половина на 2020 г.

99 Трето, противно на практиката ѝ при вземане на решения, Комисията не взела предвид конкурентното предимство, което следвало от дискриминационния характер на разглежданата мярка и което се изразявало в по-големи пазарни дялове за AUA в сравнение с тези, за които иначе то би могло да претендира.

100 Комисията, подкрепяна от Федерална република Германия, Република Австрия и AUA, оспорва тези доводи.

101 На първо място, по отношение на довода на жалбоподателите, че Комисията не взела предвид евентуална допълнителна помощ от „Lufthansa“ за AUA, първо, следва да се отбележи, че този довод отчасти съвпада с доводите, представени в рамките на първото основание. С оглед на това следва да се препрати към неговия анализ.

102 Второ, следва да се отбележи, че Договорът за функционирането на ЕС допуска едновременното прилагане на член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС и член 107, параграф 3, буква б) ДФЕС, стига да са изпълнени условията на всяка от тези две разпоредби. Това е така по-специално когато фактите и обстоятелствата, които водят до сериозни затруднения в икономиката, са следствие от извънредно събитие.

103 В случая, както бе посочено в точки 5—7 по-горе, германският заем, а също и помощта, предмет на решението Lufthansa, и мярката за помощ за AUA по австрийската схема за помощи са предоставени на основание член 107, параграф 3, буква б) ДФЕС, докато разглежданата мярка е предоставена на основание член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС.

104 В това отношение в параграф 29 от обжалваното решение Комисията отбелязва, че тъй като са предоставени на основание член 107, параграф 3, буква б) ДФЕС, посочените мерки имат за цел да възстановят платежоспособността и жизнеспособността на AUA и следователно покриват повече разходи, отколкото покрива обикновено обезщетение за вреди, които са били пряко причинени от наложените в контекста на пандемията от COVID-19 ограничения за пътуване. В параграфи 47 и 49 от обжалваното решение Комисията отбелязва също и че според австрийските власти разглежданата мярка не може да се кумулира с други, покриващи същите разходи помощи, че останалите мерки от предоставената на AUA помощ не могат да доведат до свръхкомпенсиране, тъй като не са предназначени да обезщетят AUA за вредите, които то е претърпяло в резултат на наложени поради пандемията от COVID-19 ограничения за пътуване, и че тази мярка не може да се използва за такова обезщетяване.

105 По-специално в параграф 50 от обжалваното решение Комисията пояснява, че тези мерки нямат връзка с каквото и да било обезщетение за причинените на AUA вреди, тъй като, от една страна, отпуснатият на AUA заем по австрийската схема за помощи е гарантиран от обезпечения, изразяващи се в секюризация на акции и активи на AUA, и от друга страна, влетите от DLH капитали трябва, както е договорено в случая между AUA, неговите акционери и австрийското правителство, да се инвестират до 2030 г. в ефикасни технологии в областта на климата и шума.

106 Освен това в параграфи 82—86 от обжалваното решение Комисията е проверила дали мерките за помощ, които са предоставени на основание член 107, параграф 3, буква б) ДФЕС и от които може да се ползва AUA, покриват същите вреди, които разглежданата мярка цели да поправи, като стига до извода, че това не е така.

107 Следователно, противно на поддържаното от жалбоподателите, Комисията не е пропуснала да вземе предвид всички мерки за помощ, които могат да се ползват от групата Lufthansa, при оценката на размера на разглежданата помощ и нейната пропорционалност.

108 Жалбоподателите обаче не представят никакви конкретни и обосновани доказателства, че всички или някои от въпросните мерки за помощ имат за цел да покрият същите допустими разходи като включените във вредата, която разглежданата мярка цели да поправи.

109 Трето, жалбоподателите оспорват по-специално параграф 50, буква б) от обжалваното решение, съгласно който, както бе посочено в точка 105 по-горе, AUA трябва да инвестира до 2030 г. влетите от DLH капитали в ефективни противошумови и по-екологични технологии, тъй като съответната сума вече му била предоставена. Този довод обаче не

отчита факта, че подобна инвестиция би могла да се разсрочи във времето. От друга страна, задължението да се използва сума, равна на влетите капитали, за да се финансират тези инвестиции, ясно показва, че вливането на капитали има съвсем различна цел от тази, преследвана с разглежданата мярка.

110 По отношение на довода, с който жалбоподателите оспорват задължителния характер на този инвестиционен ангажимент, достатъчно е да се отбележи, че видно от параграф 50, буква б) от обжалваното решение, в договорения между AUA, неговите акционери и австрийското правителство финансов пакет е записано, че AUA е „длъжно“ да инвестира сума, равна на влетите от DLH капитали, в ефективни противошумови и по-екологични технологии.

111 На второ място, във връзка с доводите на жалбоподателите относно помощта за AUA по австрийската схема за помощи следва да се отбележи, че съгласно точка 87 от обжалваното решение на Комисията финансовите резултати, които AUA предвижда за 2020 г., се очаква да са по-общо засегнати от сериозните смущения в австрийската икономика вследствие на пандемията от COVID-19. Тези очаквани загуби, за които не може да бъде установена пряка причинно-следствена връзка с ограниченията за пътуване и противоепидемичните мерки, според Комисията биха могли да възлязат на [между 300 и 400] милиона евро за периода от 1 до 9 март 2020 г. и от 15 юни до 31 декември 2020 г., тоест извън периода, за който се отнася разглежданата мярка. Следователно, както се установява от параграф 88 от обжалваното решение, Република Австрия възнамерява да предостави на AUA държавна гаранция за 90 % от заем в размер на 300 милиона евро по австрийската схема за помощи, за да смекчи последиците от сериозните сътресения в икономиката си.

112 Първо, според жалбоподателите Комисията се е основала на презумпцията, че предоставената на AUA помощ по австрийската схема за помощи цели да покрие претърпените от него загуби през втората половина на 2020 г., но не е доказала, че това действително е така. С този довод жалбоподателите всъщност се опитват да поставят под съмнение факта, че посочената помощ би могла да покрие същите разходи като включените във вредите, които AUA е претърпяло в периода от 9 март до 14 юни 2020 г. поради наложените в контекста на пандемията от COVID-19 ограничения за пътуване и които разглежданата мярка има за цел да отстрани.

113 Следва обаче да се припомни, че австрийската схема за помощи е приета на основание член 107, параграф 3, буква б) ДФЕС и в този смисъл има за цел преодоляване на предизвиканите от пандемията сериозни затруднения в австрийската икономика чрез предоставяне на подкрепа на голям брой нуждаещи се от ликвидни средства предприятия, без да се ограничава до конкретен икономически сектор. Следователно преследваните с тази схема и с разглежданата мярка цели са различни.

114 В това отношение направеното от Комисията в параграф 87 от обжалваното решение пояснение — че помощта за AUA по споменатата австрийска схема за помощи цели да покрие загуби, които не са били причинени пряко на това дружество от отмяната и промяната на разписанието на полетите му в периода от 9 март до 14 юни 2020 г. вследствие на ограниченията за пътуване — напълно съответства на различните преследвани с въпросните помощи цели. В този смисъл фактът, че в обжалваното решение Комисията не уточнява на какво основание счита, че помощта за AUA по австрийската

схема за помощи цели да покрие предвидените в нея загуби за втората половина на 2020 г., сам по себе си не може да постави под въпрос законосъобразността на обжалваното решение.

115 Второ, жалбоподателите упрекват Комисията, че е определила размера на споменатите загуби, оценени на [между 300 и 400] милиона евро, въз основа на направената от AUA оценки, а не е извършила сама независим анализ. Макар несъмнено да е вярно, че посочената цифра не е установена в обжалваното решение, това не променя факта, че тази оценка се отнася до загуби, които разглежданата мярка не цели да покрие. Всъщност именно помощта за AUA по австрийската схема за помощи — чиято правомерност и съвместимост с вътрешния пазар не са предмет на настоящия спор — е предназначена да покрие част от тези загуби. Следователно въпросът за точната оценка на тези загуби е без значение за законосъобразността на обжалваното решение.

116 Трето, по същите съображения жалбоподателите нямат основание да упрекват Комисията, че в обжалваното решение не е обяснила как е изчислила размера на помощта, която AUA е получила по австрийската схема за помощи и която възлиза на [между 70 и 80] милиона евро. Всъщност жалбоподателите могат валидно да изтъкнат доводи, оспорващи оценката на размера на разглежданата в настоящото дело помощ, но не могат надлежно да оспорват оценката на размера на други помощи, чиято законосъобразност и съвместимост с вътрешния пазар не подлежат на контрол от Общия съд в рамките на настоящия спор.

117 Във всеки случай от параграф 80 от обжалваното решение следва, че австрийските власти са поели задължение най-късно до 30 юни 2021 г. да представят на Комисията резултатите от последващата оценка на вредите, които AUA е претърпяло през периода от 9 март до 14 юни 2020 г. и които разглежданата мярка има за цел да поправи, въз основа на оперативните сметки на AUA за 2020 г., одитирани и надлежно заверени от независим орган. Ако последващата оценка покаже, че AUA се е възползвало от свръхкомпенсиране, австрийските власти са поели задължението да следят AUA да го възстанови.

118 Четвърто, като се има предвид изложеното, доводът на жалбоподателите — че общият размер на помощта за AUA по австрийската схема за помощи и на влетите му от DLH капитали надвишава размера на очакваните за втората половина на 2020 г. загуби на AUA — следва да се отхвърли.

119 На трето място, по отношение на довода на жалбоподателите, че Комисията не е взела предвид конкурентното предимство в полза на AUA, произтичащо от дискриминационния характер на разглежданата мярка, следва да се отбележи, че за целите на преценката на съвместимостта на дадена помощ с вътрешния пазар предоставеното с тази помощ предимство на нейния получател не включва евентуалната икономическа полза, реализирана от последния чрез използването на това предимство. Такава полза може да не е идентична на предимството, което предоставя посочената помощ, и дори може да се окаже несъществуваща, без това обстоятелство да може да обоснове различна преценка за съвместимостта на тази помощ с вътрешния пазар (вж. в този смисъл решение от 21 декември 2016 г., Комисия/Aer Lingus и Ryanair Designated Activity, C-164/15 P и C-165/15 P, EU:C:2016:990, т. 92).

120 С оглед на това трябва да се констатира, че Комисията правилно е взела предвид предимството за AUA, до което води разглежданата мярка. Комисията обаче не може да бъде упрекната, че не е установила наличието на евентуална икономическа полза в резултат от това предимство.

121 При тези обстоятелства жалбоподателите неоснователно упрекват Комисията, че не е взела предвид евентуалното конкурентно предимство, до което води твърденият от него дискриминационен характер на разглежданата мярка.

122 Поради това втората част от третото основание, а следователно и цялото трето основание трябва да се отхвърлят.

По четвъртото основание: нарушение на процесуалните права на жалбоподателите

123 Жалбоподателите твърдят, че Комисията не е анализирала в достатъчна степен по-специално пропорционалността на разглежданата мярка и съвместимостта ѝ с принципа на недопускане на дискриминация, както и с принципите на свободно предоставяне на услуги и на свобода на установяване. Непълнотата на този анализ обаче свидетелствала за наличието на сериозни затруднения, които трябвало да накарат Комисията да започне официална процедура по разследване и да позволи на жалбоподателите да изразят становище и така да допринесат за анализа ѝ.

124 Комисията, Федерална република Германия, Република Австрия и AUA оспорват доводите на жалбоподателите.

125 Следва да се отбележи, че както по същество твърди и Комисията, четвъртото основание на жалбоподателите всъщност има субсидиарен характер, в случай че Общият съд не разгледа самата основателност на преценката на разглежданата мярка. Всъщност от постоянната съдебна практика следва, че такова основание цели да бъде потвърден статутът на заинтересованата страна като такава и в това си качество тя да подаде жалба на основание член 263 ДФЕС, която възможност в противен случай би ѝ била отказана (вж. в този смисъл решения от 24 май 2011 г., Комисия/Kronoply и Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, т. 48 и от 27 октомври 2011 г., Австрия/Scheucher-Fleisch и др., C-47/10 P, EU:C:2011:698, т. 44). Общият съд обаче разгледа първите три основания на жалбата относно основателността на самата преценка на помощта, вследствие на което това основание остава без обявената си цел.

126 Освен това трябва да се констатира, че посоченото основание няма самостоятелно съдържание. Всъщност в рамките на такова основание, за да запази процесуалните си права в рамките на официалната процедура по разследване, жалбоподателят може да сочи само основания, които могат да покажат, че преценката на информацията и данните, с които разполага или е могла да разполага Комисията във фазата на предварителното разглеждане на мярката, за която е отправено уведомление, е трябвало да породи съмнения относно нейната съвместимост с общия пазар (вж. в този смисъл решения от 22 декември 2008 г., Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, т. 81, от 9 юли 2009 г., 3F/Комисия, C-319/07 P, EU:C:2009:435, т. 35 и от 24 май 2011 г., Комисия/Kronoply и Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, т. 59), като например извършения от Комисията недостатъчен или непълен анализ в рамките на процедурата по предварително разглеждане или съществуването на жалби от трети страни. Следва обаче да се отбележи,

че четвъртото основание възпроизвежда накратко доводите, изтъкнати в рамките на първото, второто и третото основание, без да посочва конкретни данни за евентуални сериозни затруднения.

127 С оглед на тези съображения следва да се констатира, че след като Общият съд е разгледал посочените основания по същество, не е необходимо да разглежда обосноваността на това основание.

По петото основание: Комисията е нарушила член 296, втора алинея ДФЕС

128 Жалбоподателите поддържат, че Комисията е нарушила член 296, втора алинея ДФЕС, тъй като, първо, не е посочила в обжалваното решение причината, поради която не е проверила дали разглежданата мярка за AUA би могла да се ползва от групата Lufthansa или дали предоставената на „Lufthansa“ помощ би могла да се ползва от AUA, второ, не е проверила дали тази мярка е в съответствие с принципа на недопускане на дискриминация, свободата на предоставяне на услуги и свободата на установяване, трето, не е преценила предоставеното на AUA конкурентно предимство и четвърто, не е направила оценка на вредите, причинени от ограниченията за пътуване, нито е обосновала своята оценка на пропорционалността на мярката и кумулирането ѝ с германския заем, помощта, предмет на решението за Lufthansa, и австрийската схема за помощи.

129 Комисията, Федерална република Германия, Република Австрия и AUA оспорват доводите на жалбоподателите.

130 В това отношение следва да се припомни, че предвиденото в член 296 ДФЕС задължение за мотивиране представлява съществено процесуално изискване (решение от 18 юни 2015 г., Ipatau/Съвет, C-535/14 P, EU:C:2015:407, т. 37) и трябва да са съобразени с естеството на съответния акт и по ясен и недвусмислен начин да излагат съображенията на институцията, която издава акта, така че да дадат възможност на заинтересованите лица да се запознаят с основанията за взетата мярка, а на компетентната юрисдикция — да упражни своя контрол. Изискването за мотивиране следва да се преценява в зависимост от обстоятелствата по конкретния случай, по-специално в зависимост от съдържанието на акта, от естеството на изложените мотиви и от интереса, който адресатите или други лица, засегнати пряко и лично от акта, могат да имат от получаване на разяснения. Не се изисква мотивите да уточняват всички относими фактически и правни обстоятелства, доколкото въпросът дали мотивите на даден акт отговарят на изискванията на член 296 ДФЕС следва да се преценява с оглед не само на текста, но и на контекста, както и на съвкупността от правните норми, уреждащи съответната материя (решения от 2 април 1998 г., Комисия/Sytraval и Brink’s France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, т. 63, от 22 юни 2004 г., Португалия/Комисия, C-42/01, EU:C:2004:379, т. 66 и от 15 април 2008 г., Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, т. 79).

131 В случая, що се отнася до естеството на разглеждания акт, обжалваното решение е прието в края на фазата на предварителното разглеждане на помощите, установена с член 108, параграф 3 ДФЕС, чиято единствена цел е да позволи на Комисията да си създаде първоначално впечатление за частичната или пълна съвместимост на съответната помощ, без да започва официалната процедура по разследване, предвидена в параграф 2 от посочения член, която от своя страна е предназначена да позволи на Комисията да разполага с пълна информация за всички данни относно тази помощ.

132 Подобно решение обаче, което е прието в кратки срокове, трябва да съдържа единствено причините, поради които Комисията приема, че не са налице сериозни затруднения във връзка с преценката на съвместимостта на съответната помощ с общия пазар (решение от 22 декември 2008 г., Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, т. 65).

133 В това отношение, първо, във връзка с мотивите на обжалваното решение относно връзката между разглежданата мярка и другите мерки за помощ, посочени в точка 8 по-горе, достатъчно е да се отбележи, че упрекът на жалбоподателите се основава на частичен прочит на обжалваното решение и на елементите от контекста, в който то се вписва. От всички изложени в точки 31—43 по-горе съображения обаче следва, че Комисията е мотивирала надлежно преценката си относно връзката между въпросните мерки.

134 Второ, що се отнася до принципа на недопускане на дискриминация и до принципите на свободно предоставяне на услуги и на свобода на установяване, несъмнено следва да се припомни, че когато лицата, които се ползват от акта, от една страна, и други изключени икономически оператори, от друга страна, се намират в сравнимо положение, институцията на Съюза, която е автор на акта, трябва да изложи в рамките на нарочни мотиви кое обективно обосновава създадената по този начин разлика в третирането (решение от 15 април 2008 г., Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, т. 82). В настоящия случай обаче следва да се констатира, че обжалваното решение съдържа припомнените в точка 61 по-горе обстоятелства, позволяващи да се разбере особеното значение на AUA за въздушното обслужване на Австрия и австрийската икономика, както и причините, поради които Република Австрия избира AUA като единствен получател на разглежданата мярка.

135 От друга страна, доколкото жалбоподателите се позовават на конкурентното предимство, произтичащо от дискриминационния характер на разглежданата мярка, достатъчно е да се констатира, както следва от точки 119—121 по-горе, че Комисията не е била длъжна да вземе предвид това предимство, за да прецени съвместимостта на мярката с вътрешния пазар, а следователно не е била длъжна и да го споменава в обжалваното решение.

136 Трето, по отношение на оценката на причинените на AUA вреди и на размера на помощта следва да се отбележи, че в обжалваното решение Комисията е обяснила защо е приела, че за целите на изчисляването на вредите, които могат да бъдат обезщетени на основание член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС, тези, настъпили през периода от 9 март до 14 юни 2020 г., се считат за пряко причинени от отмяната и промяната на разписанието на полетите поради наложените в контекста на пандемията от COVID-19 ограничения за пътуване (вж. т. 84—88 по-горе). Освен това тя надлежно е обяснила методологията за изчисляване на размера на вредите, включително на разходите, които трябва да се вземат предвид (вж. т. 89—91 по-горе).

137 Освен това Комисията е обяснила достатъчно ясно и точно начина, по който е изчислила размера на разглежданата помощ, и причините, поради които е приела, че разглежданата мярка не може да бъде кумулирана с други мерки за помощ, покриващи същите допустими разходи.

138 От това следва, че обжалваното решение е достатъчно мотивирано и че следователно петото основание на жалбоподателите трябва да се отхвърли.

139 От всичко изложено по-горе следва, че жалбата трябва да се отхвърли изцяло, без да е необходимо произнасяне по допустимостта ѝ.

По съдебните разноски

140 Съгласно член 134, параграф 1 от Процедурния правилник загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноски, ако е направено такова искане. След като жалбоподателите са загубили делото, те следва да бъдат осъдени да понесат, наред с направените от тях съдебни разноски, и тези на Комисията, в съответствие с нейното искане.

141 Федерална република Германия и Република Австрия понасят направените от тях съдебни разноски съгласно член 138, параграф 1 от Процедурния правилник.

142 AUA понася направените от него съдебни разноски съгласно член 138, параграф 3 от Процедурния правилник.

По изложените съображения

ОБЩИЯТ СЪД (десети разширен състав)

реши:

1) Отхвърля жалбата.

2) Осъжда Ryanair DAC и Laudamotion GmbH да понесат, наред с направените от тях съдебни разноски, и тези на Европейската комисия.

3) Федерална република Германия, Република Австрия и Austrian Airlines AG понасят направените от тях съдебни разноски.

Корнезов Buttigieg Kowalik-Bańczyk

Hesse Petrlík

Обявено в открито съдебно заседание в Люксембург на 14 юли 2021 година.

Подписи