Oikeustapauskokoelma

UNIONIN YLEISEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (laajennettu kymmenes jaosto)

14 päivänä heinäkuuta 2021 *

Valtiontuki – Lentoliikenteen Itävallan markkinat – Itävallan eräälle lentoyhtiölle covid-19-pandemian yhteydessä myöntämä tuki – Pääomalaina Austrian Airlines AG:lle – Vastustamatta jättämistä koskeva päätös – Tuensaajan emoyhtiölle aiemmin myöntämä tuki – Poikkeuksellisesta tapahtumasta aiheutuneen vahingon korvaamiseen tarkoitettu tuki – Sijoittautumisvapaus – Palvelujen tarjoamisen vapaus – Yhdenvertainen kohtelu – Perusteluvelvollisuus

Asiassa T-677/20,

Ryanair DAC, kotipaikka Swords (Irlanti), ja

Laudamotion GmbH, kotipaikka Schwechat (Itävalta),

edustajanaan asianajajat E. Vahida, F.-C. Laprévote, V. Blanc, S. Rating ja I.-G. Metaxas-Maranghidis,

kantajina,

vastaan

Euroopan komissio, asiamiehinään L. Flynn, F. Tomat ja S. Noë,

vastaajana,

jota tukevat

Saksan liittotasavalta, asiamiehinään R. Kanitz, J. Möller ja P.-L. Krüger,

Itävallan tasavalta, asiamiehinään A. Posch, J. Schmoll, G. Eberhard ja S. Weber,

ja

Austrian Airlines AG, kotipaikka Wien (Itävalta), edustajanaan asianajaja A. Zellhofer,

väliintulijoina,

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

jossa on kyse SEUT 263 artiklaan perustuvasta vaatimuksesta valtiontuesta SA.57369 (2020/N) – Itävalta – Covid-19 – Tuki Austrian Airlinesin hyväksi – 6.7.2020 annetun komission päätöksen C(2020) 4684 final kumoamiseksi,

UNIONIN YLEINEN TUOMIOISTUIN (laajennettu kymmenes jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. Kornezov (esittelevä tuomari) sekä tuomarit E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk, G. Hesse ja D. Petrlík,

kirjaaja: hallintovirkamies P. Cullen,

ottaen huomioon asian käsittelyn kirjallisessa vaiheessa ja 23.4.2021 pidetyssä istunnossa esitetyn,

on antanut seuraavan

tuomion

Asian tausta

1 Austrian Airlines AG (jäljempänä AUA) on lentoyhtiö, joka kuuluu Lufthansa-konserniin. Lufthansa-konsernin johdossa on emoyhtiö Deutsche Lufthansa AG (jäljempänä DLH). Lufthansa-konserniin kuuluvat muun muassa Brussels Airlines SA/NV.-, AUA-, Swiss International Air Lines Ltd- ja Edelweiss Air AG -nimiset lentoyhtiöt.

2 Itävallan tasavalta ilmoitti 23.6.2020 Euroopan komissiolle SEUT 108 artiklan 3 kohdan mukaisesti yksittäisestä tukitoimenpiteestä, joka toteutetaan AUA:n hyväksi 150 miljoonan euron suuruisena avustukseksi vaihdettavana pääomalainana (jäljempänä kyseessä oleva toimenpide). Kyseisellä toimenpiteellä pyritään korvaamaan AUA:lle vahingot, jotka ovat aiheutuneet sen lentojen peruuttamisesta tai lentoaikataulujen muutoksista covid-19-pandemian yhteydessä käyttöön otettujen matkustamisrajoitusten ja muiden sulkutoimien seurauksena.

3 Komissio antoi 6.7.2020 päätöksen C(2020) 4684 final valtiontuesta SA.57539 (2020/N) – Itävalta – Covid-19 – Tuki Austrian Airlinesin hyväksi (jäljempänä riidanalainen päätös), jossa se katsoi, että kyseessä oleva toimenpide yhtäältä on SEUT 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea ja toisaalta soveltuu sisämarkkinoille SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla.

4 Kyseessä oleva toimenpide oli osa AUA:n ja Deutsche Lufthansa -konsernin hyväksi toteutettuja tukitoimenpiteitä, jotka voidaan tiivistää seuraavasti.

5 Komissio hyväksyi SEUT 107 artiklan 3 kohdan b alakohdan nojalla 22.3.2020 annetulla päätöksellä SA.56714 (2020/N) – Saksa – Covid-19-toimenpiteet – Saksan liittotasavallan ilman asianomaista talouden alaa koskevaa rajoitusta käyttöön ottaman tukiohjelman sellaisten yritysten tukemiseksi, jotka tarvitsevat likviditeettiä toiminnassaan Saksassa. DLH oli kyseisen ohjelman perusteella kelpoinen saamaan 80 prosentin suuruisen valtiontakauksen 3 miljardin euron suuruiselle lainalle (jäljempänä Saksan laina).

6 Komissio hyväksyi SEUT 107 artiklan 3 kohdan b alakohdan nojalla Itävallan tasavallan ilman asianomaista alaa koskevaa rajoitusta käyttöön ottaman tukiohjelman sellaisten yritysten hyväksi, joihin covid-19-pandemia on vaikuttanut, 17.4.2020 annetulla päätöksellä SA.56981 (2020/N) – Itävalta – Valtiontukitoimenpiteille talouden tukemiseksi tämänhetkisessä covid-19-epidemiassa annettuihin tilapäisiin puitteisiin perustuva siltalainoja koskeva Itävallan vakuusjärjestelmä –, sellaisena kuin se on muutettuna 9.6.2020 annetulla päätöksellä SA.57520 (2020/N) – Itävalta – Itävallan kriisintorjuntatoimenpiteet – Covid-19: Austria Wirtschaftsservice GmbH:n (aws) antamat vakuudet suuryrityksille vuoden 1977 vakuuslain perusteella – Tukiohjelman SA.56981 (2020/N) muutos – (jäljempänä Itävallan tukiohjelma). Kyseisen ohjelman perusteella Itävallan tasavalta myönsi AUA:lle tukea 90 prosentin suuruisena valtiontakauksena 300 miljoonan euron suuruiselle liikepankkien konsortion myöntämälle lainalle.

7 Komissio hyväksyi SEUT 107 artiklan 3 kohdan b alakohdan nojalla 25.6.2020 annetulla päätöksellä SA.57153 (2020/N) – Saksa – Covid-19 – Tuki Lufthansalle (jäljempänä Lufthansa-päätös) sellaisen yksittäisen 6 miljardin euron suuruisen tuen myöntämisen DLH:lle, joka koostui ensinnäkin 306 044 326,40 euron suuruisesta omistusosuudesta, toiseksi 4 693 955 673,60 euron suuruisesta ”äänettömästä osuudesta”, joka on hybridipääomainstrumentti ja jota käsitellään omana pääomana kansainvälisten tilinpäätösstandardien mukaan, ja kolmanneksi 1 miljardin euron suuruisesta ”äänettömästä osuudesta”, johon liittyvät vaihdettavan velkainstrumentin ominaisuudet. DLH saattoi käyttää kyseisen tuen muiden sellaisten Lufthansa-konsernin yhtiöiden tukemiseksi, joilla ei ollut rahoitusvaikeuksia 31.12.2019 ja joihin myös AUA kuului.

8 Lufthansa-päätöksessä täsmennetään, että sen kohteena oleva tukitoimenpide kuului laajempaan Lufthansa-konsernin hyväksi toteutettuun tukitoimenpiteiden kokonaisuuteen, joka koostuu seuraavista toimenpiteistä.

– edellä 5 kohdassa mainittu Saksan laina DLH:lle

– 90 prosentin suuruinen valtiontakaus 300 miljoonan suuruiselle lainalle, jonka Itävallan tasavallan suunnittelee myöntävänsä AUA:lle edellä 6 kohdassa mainitusta Itävallan tukiohjelmasta

– edellä 2 kohdassa mainittu kyseessä oleva toimenpide

– 250 miljoonan euron suuruinen maksuvalmiustuki ja Belgian kuningaskunnan Brussels Airlinesille myöntämä 40 miljoonan euron suuruinen laina ja

– 85 prosentin suuruinen valtiontakaus 1,4 miljardin euron suuruiselle lainalle, jonka Sveitsin valaliitto on myöntänyt Swiss International Air Linesille ja Edelweiss Airille.

9 Komissio huomautti Lufthansa-päätöksessä pääosin, että muiden valtioiden Lufthansa-konsernin yritysten hyväksi toteuttamat tukitoimenpiteet eli edellä 8 kohdan toisessa, kolmannessa, neljännessä ja viidennessä luetelmakohdassa luetellut toimenpiteet, joihin siis kyseessä oleva toimenpide sisältyy, vähennettäisiin DLH:lle myönnetystä yksittäisestä tuesta, joka on kyseisen päätöksen kohteena, tai Saksan lainasta.

Menettely ja asianosaisten vaatimukset

10 Kantajat eli Ryanair DAC ja Laudamotion GmbH nostivat nyt käsiteltävänä olevan kanteen unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 13.11.2020 toimittamallaan kannekirjelmällä.

11 Kantajat pyysivät unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon samana päivänä toimittamallaan asiakirjalla, että tämä kanne ratkaistaisiin unionin yleisen tuomioistuimen työjärjestyksen 151 ja 152 artiklan mukaisessa nopeutetussa menettelyssä. Unionin yleinen tuomioistuin (kymmenes jaosto) hyväksyi 11.12.2020 tekemällään päätöksellä pyynnön asian käsittelemisestä nopeutetussa menettelyssä.

12 Komissio toimitti 23.12.2020 vastinekirjelmän unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon.

13 Kantajat esittivät 28.12.2020 työjärjestyksen 106 artiklan 2 kohdan nojalla perustellun pyynnön asianosaisten kuulemiseksi pidettävän istunnon järjestämisestä.

14 Saksan liittotasavalta, AUA ja Itävallan tasavalta pyysivät unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 9.2., 18.2. ja 19.2.2021 toimittamillaan asiakirjoilla saada osallistua tähän oikeudenkäyntiin väliintulijoina tukeakseen komission vaatimuksia.

15 Unionin yleisen tuomioistuimen kymmenennen jaoston puheenjohtaja hyväksyi 18.2. ja 2.3.2021 tekemillään päätöksillä Saksan liittotasavallan ja Itävallan tasavallan väliintulot.

16 Unionin yleisen tuomioistuimen kymmenennen jaoston puheenjohtaja hyväksyi 9.3.2021 antamallaan määräyksellä AUA:n väliintulon.

17 Saksan liittotasavallalle, AUA:lle ja Itävallan tasavallalle annettiin 24.2. ja 10.3.2021 tiedoksi annetuilla prosessinjohtotoimilla työjärjestyksen 154 artiklan 3 kohdan nojalla lupa jättää väliintulokirjelmä. Saksan liittotasavalta, AUA ja Itävallan tasavalta toimittivat 10.3., 24.3. ja 25.3.2021 unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon väliintulokirjelmänsä.

18 Unionin yleinen tuomioistuin päätti kymmenennen jaoston ehdotuksesta työjärjestyksen 28 artiklan nojalla siirtää asian laajennetun ratkaisukokoonpanon käsiteltäväksi.

19 Asianosaisten lausumat ja vastaukset unionin yleisen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin kuultiin 23.4.2021 pidetyssä istunnossa.

20 Kantajat vaativat, että unionin yleinen tuomioistuin

– kumoaa riidanalaisen päätöksen ja

– velvoittaa komission korvaamaan niiden oikeudenkäyntikulut.

21 Komissio vaatii, että unionin yleinen tuomioistuin

– hylkää kanteen ja

– velvoittaa kantajat korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

22 Saksan liittotasavalta ja Itävallan tasavalta vaativat komission tavoin, että kanne hylätään perusteettomana ja kantajat velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

23 AUA vaatii, että unionin yleinen tuomioistuin jättää kanteen tutkimatta, hylkää sen muilta osin ja velvoittaa kantajat korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Oikeudellinen arviointi

24 On palautettava mieleen, että Euroopan unionin tuomioistuimilla on oikeus arvioida kunkin asian olosuhteiden perusteella, voidaanko kanteen hylkäämistä lausumatta sitä ennen sen tutkittavaksi ottamisesta pitää hyvän oikeudenkäytön perusteella oikeutettuna (ks. vastaavasti tuomio 26.2.2002, neuvosto v. Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, 51 ja 52 kohta sekä tuomio 14.9.2016, Trajektna luka Split v. komissio, T-57/15, ei julkaistu, EU:T:2016:470, 84 kohta). Kun otetaan huomioon erityisesti seikat, jotka ovat johtaneet nyt esillä olevan asian käsittelemiseen nopeutetussa menettelyssä, ja se, mikä merkitys asiakysymykseen annettavalla nopealla vastauksella on sekä kantajille että komissiolle ja Itävallan tasavallalle, on siis heti aluksi tutkittava, onko kanne perusteltu, lausumatta sitä ennen sen tutkittavaksi ottamisesta.

25 Kantajat esittävät kanteensa tueksi viisi kanneperustetta, joista ensimmäinen koskee sitä, ettei komissio ole tutkinut ”Lufthansan” mahdollisesti saamaa tai siltä mahdollisesti saatua tukea, toinen syrjintäkiellon, palvelujen tarjoamisen vapauden ja sijoittautumisvapauden periaatteiden loukkaamista, kolmas sitä, että komissio on soveltanut virheellisesti SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohtaa, ja ilmeistä arviointivirhettä, neljäs sitä, että komission olisi pitänyt aloittaa muodollinen tutkintamenettely, ja viides SEUT 296 artiklassa tarkoitetun perusteluvelvollisuuden noudattamatta jättämistä.

Ensimmäinen kanneperuste, joka perustuu siihen, ettei komissio ole tutkinut ”Lufthansan” mahdollisesti saamaa tai siltä mahdollisesti saatua tukea

26 Kantajat väittävät ensinnäkin, että komissio on tehnyt oikeudellisen virheen ja ilmeisen arviointivirheen jättäessään tarkastamatta, hyödyttikö kyseessä oleva toimenpide myös ”Lufthansaa”. Jos näin on, kyseessä oleva toimenpide ei ole enää SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitetulla tavalla sisämarkkinoille soveltuva, koska sillä ei kateta enää ”tukikelpoisia kustannuksia”, jotka liittyvät AUA:lle aiheutuneisiin vahinkoihin. Tätä tukea voitaisiin siis käyttää sen alkuperäisestä tavoitteesta poikkeaviin tarkoituksiin.

27 Kantajat väittävät toiseksi ja kääntäen, että komissio ei ole ottanut huomioon kaikkea Lufthansa-konsernille myönnettyä tukea. Komissio on näet jättänyt niiden mukaan arvioimatta, voiko AUA saada riidanalaisessa päätöksessä mainitun DLH:n AUA:lle myöntämän 150 miljoonan euron suuruisen pääomituksen lisäksi muuta tukea, mikä johtaa siis liiallisen korvauksen maksamiseen niistä vahingoista, jotka kyseessä olevalla toimenpiteellä pyritään korvaamaan.

28 Komissio, jota Saksan liittotasavalta, Itävallan tasavalta ja AUA tukevat, riitauttaa kantajien väitteet.

29 Ensinnäkin on todettava, että komissio on riidanalaisen päätöksen 5, 48, 49 ja 50 perustelukappaleessa selittänyt, että kyseessä oleva toimenpide on osa AUA:n hyväksi toteutettuja yhteensä 600 miljoonan euron suuruisia rahoituspuitteita, jotka muodostuvat

kyseessä olevan toimenpiteen lisäksi DLH:lta saadusta 150 miljoonan euron suuruisesta panoksesta omaan pääomaan (jäljempänä DLH:n pääomalisäys) ja Itävallan tukiohjelmasta AUA:lle myönnetystä tuesta 90 prosentin suuruisena valtiontakauksena 300 miljoonan euron suuruiselle liikepankkien konsortion myöntämälle lainalle (ks. edellä 6 kohta). Komissio on huomauttanut tältä osin, että vaikka kyseessä olevalla toimenpiteellä pyritään korvaamaan AUA:lle aiheutuneet vahingot sen lentojen peruuttamisesta tai lentoaikataulujen muutoksista covid-19-pandemiaan liittyen käyttöön otettujen matkustamisrajoitusten ja muiden sulkutoimien johdosta, edellä mainituilla AUA:n hyväksi toteutettujen rahoituspuitteiden muilla osilla pyritään puolestaan takaamaan sen vakavaraisuus ja riittävä pääomitus, jotta se voi selviytyä sellaisista covid-19-pandemian vaikutuksista, joita kyseessä oleva toimenpide ei kattanut, sekä teknologisista ongelmista, jotka eivät liity kyseiseen pandemiaan.

30 Toiseksi on todettava, että komissio on huomauttanut riidanalaisen päätöksen 25 perustelukappaleessa, että DLH saattoi käyttää Lufthansa-päätöksen kohteena olevaa tukea muiden sellaisten Lufthansa-konsernin yhtiöiden tukemiseen, joilla ei ollut rahoitusvaikeuksia 31.12.2019 ja joihin myös AUA kuului. Komissio on lisäksi selittänyt riidanalaisen päätöksen 85 perustelukappaleessa, että se on tutkiessaan Lufthansa-päätöksen kohteena olevan tuen oikeasuhteisuutta ottanut huomioon 19.3.2020 annetun tiedonannon, jonka otsikko on ”Tilapäiset puitteet valtiontukitoimenpiteille talouden tukemiseksi tämänhetkisessä covid-19-epidemiassa” (EUVL 2020, C 91 I, s. 1), sellaisena kuin ne ovat muutettuina 3.4.2020 (EUVL 2020, C 112 I, s. 1), 13.5.2020 (EUVL 2020, C 164, s. 3) ja 29.6.2020 (EUVL 2020, C 218, s. 3) (jäljempänä tilapäiset puitteet), mukaisesti muut covid-19-pandemian yhteydessä toteutetut tai suunnitellut tukitoimenpiteet Lufthansa-konsernin yhtiöiden hyväksi. Komissio on huomauttanut tältä osin riidanalaisen päätöksen samassa perustelukappaleessa päätelleensä Lufthansa-päätöksessä, että kaikki edellä 8 kohdassa mainitut tukitoimenpiteet ja myös kyseessä oleva toimenpide ja AUA:n hyväksi Itävallan tukiohjelmasta toteutettu toimenpide oli rajattu vähimmäismäärään, joka tarvitaan Lufthansa-konsernin pääomarakenteen palauttamiseksi ja kyseisen konsernin elinkelpoisuuden varmistamiseksi.

31 Kolmanneksi on myös korostettava, että komissio oli jo ottanut huomioon kaikki Lufthansa-konserniin kuuluvien yhtiöiden, ja myös AUA:n, hyväksi toteutetut tukitoimenpiteet ja niiden välisen yhteen nivoutumisen kaksi viikkoa riidanalaista päätöstä aikaisemmin annetussa Lufthansa-päätöksessä, johon komissio viittaa useaan otteeseen riidanalaisessa päätöksessä. Tämän perusteella Lufthansa-päätös on siihen asiayhteyteen, johon riidanalainen päätös kuuluu, liittyvä seikka, joka on siis otettava huomioon, jollei sen laillisuudesta, josta nyt käsiteltävässä oikeusriidassa ei ole kyse, muuta johdu.

32 Komissio on Lufthansa-päätöksen 77 ja 114–121 perustelukappaleessa huomauttanut lähinnä, että muiden valtioiden myöntämä tuki Lufthansa-konsernin yhtiöille vähennettäisiin tapauksesta riippuen joko kyseisen päätöksen kohteena olevan tuen määrästä tai Saksan lainasta (ks. edellä 5 kohta). Komissio on kyseisen päätöksen 115 perustelukappaleessa erityisesti huomauttanut yhtäältä, että laina, jonka Itävallan tasavalta suunnitteli myöntävänsä AUA:lle Itävallan tukiohjelmasta ja jonka suuruus oli enintään 300 miljoonaa euroa, vähennettäisiin Saksan lainasta, ja toisaalta, että 150 miljoonan euron summa, jonka Itävallan tasavalta suunnitteli myöntävänsä AUA:lle kyseessä olevan toimenpiteen perusteella, vähennettäisiin joko edellä 7 kohdassa mainitusta ensimmäisestä äänettömästä osuudesta tai Saksan lainasta.

33 Neljänneksi on todettava DLH:n pääomanlisäyksestä, että komissio on korostanut riidanalaisen päätöksen 26 perustelukappaleessa, että jos kyseisen pääomanlisäyksen määrä olisi tarkoitus ottaa Lufthansa-päätöksen kohteena olevasta tuesta, se on joka tapauksessa tukea, joka on jo hyväksytty kyseisessä päätöksessä.

34 Kaikista edellä mainituista seikoista siis ilmenee, että toisin kuin kantajat väittävät, komissio on nimenomaisesti tutkinut kaikki Lufthansa-konsernin yhtiöiden hyväksi toteutetut tukitoimenpiteet ja niiden välisen yhteen nivoutumisen.

35 Kantajat väittävät siis virheellisesti, ettei komissio ole tutkinut edellä mainittuja tukitoimenpiteitä kokonaisuudessaan.

36 Siitä kantajien väitteestä, jonka mukaan on olemassa vaara siitä, että AUA:n hyväksi toteutettu kyseessä oleva toimenpide hyödyttää myös ”Lufthansaa”, on huomautettava, että kyseisessä väitteessä ei oteta riittävästi huomioon edellä 8 kohdassa kuvattujen tukitoimenpiteiden yhteen nivoutumista.

37 Tästä nivoutumisesta näet ilmenee, että jos AUA:n kaltaiset Lufthansa-konsernin yhtiöt saisivat muun valtion kuin Saksan liittotasavallan myöntämiä tukia, näiden tukien määrä vähennettäisiin tämän viimeksi mainitun jäsenvaltion Lufthansa-konsernille myöntämästä määrästä. Edellä mainituilla tukitoimenpiteillä otetaan siten käyttöön vähennysmekanismi, jonka mukaan Saksan liittotasavallan koko Lufthansa-konsernille myöntämästä tuesta vähennetään muiden valtioiden mainitun konsernin jollekin tietylle yhtiölle myöntämien tukien määrä, joten kokonaismäärä, jonka kyseinen konserni saa, pysyy samana.

38 Näin ollen kantajien esiin tuoma vaara siitä, että kyseessä oleva toimenpide on ”ylenpalttinen” DLH:ta tai muita Lufthansa-konsernin yhtiöitä kohtaan, ei käy yksiin edellä mainitun vähennysmenetelmän kanssa.

39 Sama koskee sitä kantajien väitettä, jonka mukaan on olemassa käänteinen vaara eli vaara siitä, että AUA saa DLH:lta tukea, joka ylittää pääomanlisäyksen, mikä voisi kantajien mukaan johtaa liialliseen korvaukseen AUA:n hyväksi.

40 Tältä osin on alustavasti huomautettava, että komissio on riidanalaisessa päätöksessä ottanut huomioon DLH:n pääomanlisäyksen. Se on näet yhtäältä todennut riidanalaisen päätöksen 26 perustelukappaleessa, että jos kyseisen määrä olisi tarkoitus ottaa Lufthansa-päätöksen kohteena olleesta tuesta, kyse olisi joka tapauksessa komission jo hyväksymästä tuesta. Toisaalta se on korostanut riidanalaisen päätöksen 82–89 perustelukappaleessa, että mainittu pääomanlisäys ei kattaisi samoja kustannuksia kuin kustannukset, jotka sisältyvät vahinkoon, joka kyseessä olevalla toimenpiteellä on tarkoitus korvata.

41 Vaikka kantajat korostavat sitä, että on mahdollista, että DLH siirtää AUA:lle ylimääräistä likviditeettiä pääomanlisäyksen lisäksi, tämä väite on hypoteettinen, koska kantajat eivät esitä mitään tämän suuntaista konkreettista seikkaa. Olipa asia miten tahansa ja vaikka oletetaan, että DLH:lla oli tällainen aikomus, edellä 40 kohdassa esitetyt näkökohdat ovat edelleen päteviä, koska ensinnäkin tällainen ylimääräisen likviditeetin hypoteettinen siirto olisi perustunut Lufthansa-päätöksellä jo hyväksyttyyn tukeen, jonka laillisuus ei ole nyt käsiteltävän kanteen kohteena, ja koska toiseksi yhtäältä Saksan lainalla ja Lufthansa-päätöksen kohteen olevalla tuella, jotka perustuvat SEUT 107 artiklan 3 kohdan b alakohtaan, ja toisaalta kyseessä olevalla toimenpiteellä, joka perustuu SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohtaan, ei ole tarkoitus kattaa

samoja tukikelpoisia kustannuksia, kuten komissio on riidanalaisen päätöksen 82 ja 83 perustelukappaleessa huomauttanut. Kun ensin mainituilla toimenpiteillä pyritään puolestaan varmistamaan tuensaajan vakavaraisuus ja riittävä pääomitus, kyseessä olevalla toimenpiteellä pyritään korvaamaan vahinko, joka on aiheutunut AUA:n lentojen peruuttamisesta tai lentoaikataulujen muutoksista covid-19-pandemiaan liittyvien matkustamisrajoitusten ja muiden sulkutoimien käyttöön ottamisen vuoksi.

42 Edellä 37 kohdassa mainitulla vähennysmekanismilla, jota kantajat eivät ole riitauttaneet, säännellään lisäksi näiden eri tukitoimenpiteiden välistä yhteen nivoutumista pienentämällä näin vaaraa siitä, että AUA saa liiallisen korvauksen. Kuten riidanalaisen päätöksen 85 perustelukappaleesta ilmenee, komissio oli näet päätellyt Lufthansa-päätöksessä, että kaikki edellä 8 kohdassa mainitut tukitoimenpiteet, ja myös kyseessä oleva toimenpide ja AUA:n hyväksi Itävallan tukiohjelmasta toteutettu tukitoimenpide, oli rajattu vähimmäismäärään, joka tarvitaan Lufthansa-konsernin pääomarakenteen palauttamiseksi ja kyseisen konsernin elinkelpoisuuden varmistamiseksi. Koska mainitun vähennysmekanismin ansiosta kokonaissumma, jonka mainittu konserni voisi saada, pysyy siis samana, käänteisellä ”ylenpalttisuuden” vaaralla, johon kantajat ovat vedonneet, ei näytä olevan vaikutusta komission suorittamaan kokonaisarviointiin kaikista kysymyksessä olevista toimenpiteistä.

43 Kantajat väittävät lopuksi, että kyseessä oleva toimenpide kuuluu vastaavaan asiayhteyteen, jossa on toteutettu valtiontuesta SA.57116 (2020/N) – Alankomaat – Covid-19: KLM:n hyväksi annettu valtiontakaus ja valtion laina – annetulla päätöksellä C(2020) 4871 final (jäljempänä KLM-päätös) hyväksytty tukitoimenpide KLM:n hyväksi, koska sekä riidanalainen päätös että KLM-päätös koskivat yrityskonserniin kuuluvia tuensaajia. Toisin kuin kantajat väittävät, KLM-päätös koski kuitenkin erityistapausta, joka erottuu selvästi nyt käsiteltävässä asiassa kyseessä olevasta tapauksesta ja jolle on ominaista se, että komissio oli tutkinut erikseen kahta kahden samaan konserniin kuuluvan yhtiön hyväksi toteutettua tukitoimenpidettä, vaikka niiden emoyhtiöllä oli tietty rooli näiden tukien myöntämisessä ja hallinnoimisessa. Unionin yleinen tuomioistuin on tässä tilanteessa huomauttanut, että komissio ei ollut perustellut oikeudellisesti riittävällä tavalla päätelmäänsä, jonka mukaan yhtäältä mainittujen tukien edunsaajia olivat yksinomaan tytäryhtiöt eikä emoyhtiö tai konserni sellaisenaan ja toisaalta jollekin niistä myönnetty tuki ei missään tapauksessa voinut hyödyttää toista (tuomio 19.5.2021, Ryanair v. komissio (KLM; covid-19), T-643/20, EU:T:2021:286). Kyseisen tuomion taustalla olevista olosuhteista poiketen nyt käsiteltävässä tapauksessa komissio on kuitenkin – kuten edellä 31–42 kohdasta ilmenee – ottanut täysimääräisesti huomioon sen, että Lufthansa-päätöksen kohteena oleva tuki saattoi hyödyttää kaikkia Lufthansa-konsernin yhtiöitä, tutkinut nimenomaisesti kyseisen tuen ja näille samoille yhtiöille mahdollisesti myönnettävien muiden tukien välisen yhteen nivoutumisen ja arvioinut niiden oikeasuhteisuutta kokonaisuutena tarkasteltuna.

44 Ensimmäinen kanneperuste on siis hylättävä perusteettomana.

Toinen kanneperuste, joka perustuu syrjintäkiellon, palvelujen tarjoamisen vapauden ja sijoittautumisvapauden periaatteiden loukkaamiseen

45 Kantajat väittävät, että komissio on loukannut syrjintäkiellon periaatetta sekä palvelujen tarjoamisen vapauden ja sijoittautumisvapauden periaatetta, koska kyseessä oleva toimenpide hyödyttää ainoastaan AUA:ta.

46 Komissio, Saksan liittotasavalta, Itävallan tasavalta ja AUA riitauttavat kantajien argumentaation.

47 On huomautettava, ettei valtiontukea, joka on perussopimusten määräysten tai unionin oikeuden yleisten periaatteiden vastainen, voida todeta sisämarkkinoille soveltuvaksi (tuomio 22.9.2020, Itävalta v. komissio, C-594/18 P, EU:C:2020:742, 44 kohta; ks. myös vastaavasti tuomio 15.4.2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, 50 ja 51 kohta).

Syrjintäkiellon periaatteen loukkaaminen

48 Syrjintäkiellon periaate edellyttää, että toisiinsa rinnastettavia tilanteita ei kohdella eri tavalla ja että erilaisia tilanteita ei kohdella samalla tavalla, ellei tällaista kohtelua voida objektiivisesti perustella (tuomio 15.4.2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, 66 kohta; ks. vastaavasti myös tuomio 5.6.2018, Montero Mateos, C-677/16, EU:C:2018:393, 49 kohta).

49 Eri tilanteille ominaiset seikat ja siis tilanteiden rinnastettavuus on muun muassa määritettävä ja niitä on arvioitava unionin sen toimen kohteen ja päämäärän valossa, jolla kyseinen erottelu otetaan käyttöön. On myös otettava huomioon sen alan periaatteet ja tavoitteet, johon kyseessä oleva toimi kuuluu (tuomio 16.12.2008, Arcelor Atlantique et Lorraine ym., C-127/07, EU:C:2008:728, 26 kohta).

50 Lisäksi on palautettava mieleen, että unionin oikeuden yleisiin periaatteisiin kuuluvan suhteellisuusperiaatteen mukaan unionin toimielinten toimilla ei saa ylittää niitä rajoja, jotka johtuvat siitä, mikä on tarpeellista niillä tavoiteltujen hyväksyttävien päämäärien toteuttamiseksi ja tähän soveltuvaa (tuomio 17.5.1984, Denkavit Nederland, 15/83, EU:C:1984:183, 25 kohta), eli silloin, kun on mahdollista valita usean tavoiteltuun päämäärään soveltuvan toimenpiteen välillä, on valittava vähiten rajoittava, eivätkä toimenpiteistä aiheutuvat haitat saa olla liian suuria tavoiteltuihin päämääriin nähden (tuomio 30.4.2019, Italia v. neuvosto (Välimeren miekkakalan kalastuskiintiö), C-611/17, EU:C:2019:332, 55 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

51 Kantajat väittävät, että riidanalaisella päätöksellä sallitaan syrjivä kohtelu, joka ei ole tarpeellista kyseessä olevan toimenpiteen päämäärän saavuttamiseksi eli niiden vahinkojen korvaamiseksi, jotka ovat aiheutuneet lentojen peruuttamisesta tai lentoaikataulujen muutoksista covid-19-pandemian yhteydessä käyttöön otettujen matkustamisrajoitusten ja muiden sulkutoimien vuoksi. Ne toteavat, että Ryanair-konsernilla on 8 prosentin suuruinen osuus Itävallan markkinoista ja se on siis kärsinyt noin 8 prosenttia covid-19-pandemian aiheuttamista vahingoista. Jos kyseessä oleva toimenpide olisi toteutettu kaikkien Itävallassa toimivien lentoyhtiöiden hyväksi, toimenpiteen päämäärä olisi saavutettu ilman syrjintää. Riidanalaisessa päätöksessä ei selitetä tältä osin syytä sille, minkä vuoksi kyseessä oleva toimenpide on toteutettu vain AUA:n hyväksi, vaikka myös muille Itävallassa toimiville lentoyhtiöille on aiheutunut vahinkoa covid-19-pandemian yhteydessä käyttöön otettujen matkustamisrajoitusten ja muiden sulkutoimien seurauksena. Kantajien mukaan kyseessä oleva toimenpide on ”selvää talouden suunnittelua kansalliselta pohjalta”.

52 Tältä osin on ensinnäkin huomautettava, että kyseessä olevalla toimenpiteellä pyritään yksinomaan korvaamaan AUA:lle osittain se vahinko, joka on aiheutunut sen lentojen peruuttamisesta tai lentoaikataulujen muutoksista covid-19-pandemian yhteydessä käyttöön otettujen matkustamisrajoitusten ja muiden sulkutoimien seurauksena.

53 Pitää tosin paikkansa – kuten kantajat väittävät perustellusti –, että mainitut rajoitukset ovat vaikuttaneet kaikkiin Itävallassa toimiviin lentoyhtiöihin ja että niille kaikille on tämän vuoksi aiheutunut AUA:n tavoin vahinkoa siitä, että niiden lentoja on peruutettu tai lentoaikatauluja on muutettu mainittujen rajoitusten käyttöön ottamisen seurauksena.

54 Kuten komissio toteaa perustellusti vastinekirjelmässään, jäsenvaltioilla ei kuitenkaan ole mitään velvollisuutta myöntää tukia SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitetusta ”poikkeuksellisesta tapahtumasta” aiheutuneen vahingon korvaamiseksi.

55 Erityisesti on todettava yhtäältä, että vaikka SEUT 108 artiklan 3 kohdassa jäsenvaltiot velvoitetaan ilmoittamaan komissiolle valtiontukisuunnitelmistaan ennen niiden toteuttamista, siinä ei sitä vastoin velvoiteta niitä myöntämään tukea (määräys 30.5.2018, Yanchev, C-481/17, ei julkaistu, EU:C:2018:352, 22 kohta).

56 Toisaalta tuen tarkoituksena voi olla SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaisesti poikkeuksellisesta tapahtumasta aiheutuneiden vahinkojen korvaaminen riippumatta siitä, ettei tuella korjata kaikkia näitä vahinkoja.

57 Näin ollen SEUT 108 artiklan 3 kohdasta tai SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdasta ei ilmene, että jäsenvaltioilla olisi velvollisuus korvata kaikki poikkeuksellisesta tapahtumasta aiheutuneet vahingot, joten jäsenvaltioiden ei myöskään tarvitse myöntää tukea kaikille niille, jotka ovat kärsineet näitä vahinkoja.

58 Toiseksi on todettava, että kyseessä olevan kaltainen yksittäinen tuki voi määritelmänsä mukaisesti hyödyttää vain yhtä yritystä eikä mitään muita yrityksiä, mukaan lukien ne, jotka ovat tämän tuen saajan tilanteeseen rinnastettavassa tilanteessa. Tällainen yksittäinen tuki johtaa siten sen luonteen vuoksi erilaiseen kohteluun tai jopa syrjintään, joka liittyy kuitenkin siihen, että mainittu toimenpide on yksittäinen. Se, että väitetään – kuten kantajat tekevät –, että kyseessä oleva yksittäinen tuki on syrjintäkiellon periaatteen vastainen, merkitsee kuitenkin pääosin kaikkien yksittäisten tukien sisämarkkinoille soveltuvuuden kyseenalaistamista järjestelmällisesti pelkästään sen vuoksi, että tuki on luontaisesti yksinomaista ja siten syrjivää, vaikka unionin oikeudessa sallitaan se, että jäsenvaltiot myöntävät yksittäisiä tukia, kunhan kaikki SEUT 107 artiklassa määrätyt edellytykset täyttyvät.

59 Kolmanneksi on joka tapauksessa niin, että jos oletetaan, että – kuten kantajat väittävät – kyseessä olevalla toimenpiteellä käyttöön otettu erilainen kohtelu voidaan rinnastaa syrjintään, koska se hyödyttää ainoastaan AUA:ta, on tarkastettava, onko se perusteltavissa hyväksyttävällä tavoitteella ja onko se tarpeellinen, asianmukainen ja oikeasuhteinen kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi. Siltä osin kuin kantajat vetoavat SEUT 18 artiklan ensimmäiseen kohtaan, on myös korostettava, että kyseisen määräyksen mukaan kaikki kansalaisuuteen perustuva syrjintä on kiellettyä perussopimusten soveltamisalalla, ”sanotun kuitenkaan rajoittamatta perussopimusten erityismääräysten soveltamista”. Näin ollen on tarkastettava, onko tämä erilainen kohtelu sallittua SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan, joka on riidanalaisen päätöksen oikeusperusta, nojalla. Tämä tutkinta edellyttää yhtäältä, että kyseessä olevan toimenpiteen tavoite on viimeksi mainitussa määräyksessä asetettujen vaatimusten mukainen ja toisaalta, että kyseessä olevan toimenpiteen myöntämistä koskevat yksityiskohdat eli käsiteltävässä asiassa se, että toimenpide hyödyttää vain AUA:ta, ovat omiaan mahdollistamaan tämän tavoitteen saavuttamisen eikä niillä ylitetä sitä, mikä on tarpeen sen saavuttamiseksi.

60 Kyseessä olevan toimenpiteen päämäärän osalta kantajat eivät kiistä sitä, että sellaisen vahingon korvaamisella, joka aiheutuu lentoyhtiön lentojen peruuttamisesta tai lentoaikataulujen muutoksista covid-19-pandemian yhteydessä käyttöön otettujen matkustamisrajoitusten seurauksena, voidaan korvata kyseisestä pandemiasta aiheutuneet vahingot. Kantajat eivät myöskään kiistä sitä, etteikö covid-19-pandemia olisi SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen tapahtuma.

61 Komissio on todennut riidanalaisen päätöksen 40 perustelukappaleessa kyseessä olevan toimenpiteen myöntämistä koskevista yksityiskohdista, että Itävallan viranomaisten mukaan AUA on keskeisessä roolissa Itävallan lentoliikenteessä ja sen Itävallan talouteen antama panos on merkittävä, koska se on ainoa verkostolentoyhtiö, joka toimii Itävallasta käsin ja tarjoaa Wienin keskuslentoasemalle suuntautuvia ja sieltä lähteviä kaukolentoyhteyksiä. Koska Wienin vaikutusalue on suhteellisen pieni, mikään muu lentoyhtiö ei myöskään kykene tarjoamaan merkittävää määrää Wienistä lähteviä ja Wieniin suuntautuvia suoria kaukolentoja, sillä syöttölennot voitaisiin ohjata myös muille lentoasemille, joista käsin kaukolentoja voitaisiin tarjota. AUA:n palveluksessa on lisäksi noin 7 000 henkilöä, ja noin 17 500 työpaikkaa riippuu suoraan tai välillisesti AUA:sta. Itävallan viranomaisten mukana AUA:n kaltaisen verkostolentoyhtiön taloudellinen merkitys vastaa noin 2,7 miljardia euron suuruista lisäarvoa Itävallan taloudelle vuodessa ja vuosittain noin 1 miljardia euron suuruista summaa veroja.

62 Lisäksi on korostettava, että kantajien kannekirjelmän liitteessä A.2.2 esittämien tietojen mukaan AUA on suurin lentoyhtiö Itävallassa, jossa sillä oli vuonna 2019 43 prosentin markkinaosuus, joka on merkittävästi suurempi kuin toiseksi suurimman lentoyhtiön ja kantajien markkinaosuudet, joiden suuruus oli vuonna 2019 vain 14 prosenttia ja 8 prosenttia.

63 Kantajat väittävät kuitenkin, ettei näillä seikoilla voida oikeuttaa kyseessä olevasta toimenpiteestä seuraavaa erilaista kohtelua. Ne näet katsovat, että tämä erilainen kohtelu ei ole oikeasuhteista, koska AUA:lle myönnetään tällä toimenpiteellä koko tuki, jolla on tarkoitus korvata kyseessä oleva vahinko, vaikka AUA:lle aiheutuu vain 43 prosenttia tästä vahingosta.

64 Riidanalaisesta päätöksestä seuraa tältä osin, että lentojen peruuttaminen ja lentoaikataulujen muuttaminen Itävallassa covid-19-pandemian yhteydessä käyttöön otettujen matkustamisrajoitusten seurauksena on AUA:lla Itävallan lentoliikenteessä olevan keskeisen roolin vuoksi vaikuttanut AUA:han enemmän kuin muihin kyseisessä maassa toimiviin lentoyhtiöihin. Tämä saa vahvistuksen kaikista edellä 61 ja 62 kohdassa tiivistetysti esitetyistä tiedoista.

65 Mainituista tiedoista ilmenee lisäksi, että nämä rajoitukset koskevat suhteellisesti ja AUA:n Itävallassa harjoittaman toiminnan laajuuden vuoksi huomattavasti enemmän AUA:ta kuin Ryanairiä, joka harjoitti – kuten kannekirjelmän liitteestä A.2.2 ilmenee – vain hyvin vähäistä osaa toiminnastaan Itävallasta käsin ja Itävallan suuntaan, toisin kuin AUA, jonka osalta tämä osa on paljon merkittävämpi. Laudamotionista on todettava, etteivät kantajat esitä riittävän selkeitä tietoja, joiden perusteella voitaisiin ymmärtää niiden toimintojen osuus, joita kyseinen lentoyhtiö harjoittaa Itävallasta käsin tai Itävallan suuntaan, sen koko toiminnasta. Minkään unionin yleisen tuomioistuimen käytettävissä olevan asiakirja-aineistoon sisältyvän seikan perusteella ei missään tapauksessa voida päätellä, että mainitulla lentoyhtiöllä on keskeinen rooli Itävallan lentoliikenteessä.

66 Kysymyksestä siitä, ylitetäänkö kyseessä olevalla toimenpiteellä se, mikä on tarpeellista sillä tavoitellun päämäärän saavuttamiseksi, on lopuksi todettava, että kyseisen toimenpiteen määrä on pienempi kuin AUA:lle sen lentojen peruuttamisesta ja lentoaikataulujen muutoksista covid-19-pandemian yhteydessä käyttöön otettujen matkustamisrajoitusten seurauksena aiheutuneen vahingon määrä, kuten etenkin riidanalaisen päätöksen 79 perustelukappaleesta ilmenee. Kyseessä olevalla toimenpiteellä ei siis ylitetä sitä, mikä on tarpeellista sillä tavoitellun hyväksyttävän päämäärän saavuttamiseksi.

67 Näin ollen on todettava, että erilainen kohtelu AUA:n hyväksi soveltuu näistä rajoituksista aiheutuvien vahinkojen korvaamiseen eikä sillä ylitetä sitä, mikä on tarpeellista tämän päämäärän saavuttamiseksi.

68 Kantajat eivät myöskään osoita, ettei se, että kyseessä olevan tuen määrä jaetaan kaikkien Itävallassa toimivien lentoyhtiöiden välillä, olisi johtanut siihen, ettei mainitulla toimenpiteellä ole enää tehokasta vaikutusta.

69 Tästä seuraa joka tapauksessa – ja siltä osin kuin kyseessä olevalla toimenpiteellä käyttöön otettu erilainen kohtelu voidaan rinnastaa syrjintään –, että kyseessä oleva toimenpide oli perustelua toteuttaa vain AUA:n hyväksi ja että kyseessä olevalla toimenpiteellä ei loukata syrjintäkiellon periaatetta.

Sijoittautumisvapauden ja palvelujen tarjoamisen vapauden loukkaaminen

70 Yhtäältä on huomautettava, että sijoittautumisvapautta koskevien EUT-sopimuksen määräysten tarkoituksena on varmistaa se, että muista jäsenvaltioista tulevia kohdellaan vastaanottavassa jäsenvaltiossa samalla tavalla kuin sen omia kansalaisia (ks. tuomio 6.10.2015, Finanzamt Linz, C-66/14, EU:C:2015:661, 26 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

71 Toisaalta palvelujen tarjoamisen vapaus on esteenä minkä tahansa sellaisen kansallisen säännöstön soveltamiselle, jonka vaikutuksesta jäsenvaltioiden välinen palvelujen tarjoaminen muodostuu vaikeammaksi kuin puhtaasti jäsenvaltion sisäinen palvelujen tarjoaminen, riippumatta siitä, esiintyykö tapauksessa kansalaisuuteen tai asuinpaikkaan perustuvaa syrjintää (ks. vastaavasti tuomio 6.2.2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, 25 kohta). On kuitenkin todettava, että SEUT 58 artiklan 1 kohdan nojalla palvelujen tarjoamisen vapauteen liikenteen alalla sovelletaan liikennettä koskevan osaston eli EUT-sopimuksen VI osaston määräyksiä. Palvelujen tarjoamisen vapauteen liikenteen alalla sovelletaan siis primaarioikeudessa erityistä oikeudellista järjestelmää (tuomio 18.3.2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, 36 kohta). SEUT 56 artiklaa, jossa vahvistetaan palvelujen tarjoamisen vapaus, ei siten sovelleta sellaisenaan lentoliikenteen alalla (tuomio 25.1.2011, Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, 22 kohta).

72 Lentoliikennepalvelujen vapauttamiseen tähtääviä toimenpiteitä voidaan näin ollen toteuttaa ainoastaan SEUT 100 artiklan 2 kohdan perusteella (tuomio 18.3.2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, 38 kohta). Kuten kantajat perustellusti huomauttavat, unionin lainsäätäjä on kuitenkin 24.8.2008 antanut kyseisen määräyksen nojalla lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 (EUVL 2008, L 293, s. 3), jolla pyritään juuri määrittelemään palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisedellytykset lentoliikenteen alalla (ks. analogisesti tuomio 6.2.2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, 23 ja 24 kohta).

73 Nyt käsiteltävässä asiassa on huomautettava, että kantajat väittävät lähinnä, että kyseessä olevalla toimenpiteellä rajoitetaan sijoittautumisvapautta ja palvelujen tarjoamisen vapautta sen vuoksi, että se on syrjivä.

74 Vaikka on totta, että kyseessä oleva toimenpide koskee yksittäistä tukea, joka hyödyttää vain AUA:ta, kantajat eivät kuitenkaan ole osoittaneet, miten se, että tuki annetaan yksinomaan AUA:lle, voi saada ne luopumaan sijoittautumasta Itävaltaan tai tarjoamasta palveluja Itävallasta käsin tai Itävallan suuntaan. Kantajat eivät varsinkaan ole yksilöineet niitä tosiseikkoja tai

oikeudellisia seikkoja, joiden vuoksi kyseisellä toimenpiteellä on rajoittavia vaikutuksia, jotka ylittävät ne vaikutukset, jotka johtavat SEUT 107 artiklan 1 kohdan mukaiseen kieltoon mutta jotka – kuten edellä 60–66 kohdassa on todettu – ovat kuitenkin SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdassa asetettujen vaatimusten mukaisesti tarpeellisia ja oikeasuhteisia poikkeuksellisesta tapahtumasta, jota covid-19-pandemia merkitsee, AUA:lle aiheutuneiden vahinkojen korvaamiseksi.

75 Kyseessä oleva toimenpide ei näin ollen voi rajoittaa sijoittautumisvapautta tai palvelujen tarjoamisen vapautta. Tästä seuraa, että kantajilla ei ole perusteita moittia komissiota siitä, ettei tämä ole tutkinut kyseisen toimenpiteen yhteensoveltuvuutta sijoittautumisvapauden ja palvelujen tarjoamisen vapauden kanssa.

76 Toinen kanneperuste on siis hylättävä.

Kolmas kanneperuste, joka perustuu SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan virheelliseen soveltamiseen ja tuen oikeasuhteisuutta koskevaan ilmeiseen arviointivirheeseen

77 Kantajien kolmas kanneperuste jakautuu lähinnä kahteen osaan, joista ensimmäinen koskee sitä, että komissio on tehnyt virheitä arvioitaessa AUA:lle aiheutuneen vahingon määrää, ja jälkimmäinen sitä, että komissio on tehnyt virheitä arvioitaessa kyseessä olevan tuen määrää.

Kolmannen kanneperusteen ensimmäinen osa, joka koskee AUA:lle aiheutuneen vahingon arviointia

78 Kantajat väittävät ensinnäkin, että kyseessä olevalla toimenpiteellä pyritään kattamaan riidanalaisen päätöksen mukaan AUA:lle 9.3. ja 14.6.2020 välisen ajanjakson aikana aiheutuneet vahingot AUA:n lentojen peruuttamisesta tai lentoaikataulujen muutoksista covid-19-pandemiaan liittyvien matkustamisrajoitusten ja muiden sulkutoimien käyttöön ottamisen johdosta. Osa AUA:lle aiheutuneista vahingoista ei ole kuitenkaan seurausta matkustamisrajoitusten ja muiden sulkutoimien käyttöön ottamisesta, koska mainitut rajoitukset ovat olleet voimassa vain osittain 9.3. ja 18.3.2020 välisen ajanjakson aikana, kun taas kyseessä olevalla toimenpiteellä pyritään korvaamaan 9.3. ja 14.6.2020 välisen ajanjakson aikana aiheutunut vahinko. AUA:lle tämän ensin mainitun ajanjakson aikana aiheutuneet vahingot perustuvat siis matkustajien haluttomuuteen matkustaa pandemiaan liittyvän epävarmuuden vuoksi. Komission hyväksymä vahinkojen laskentamenetelmä ilmentää siis covid-19-kriisin vaikutusta kokonaisuudessaan eikä Itävallan tai muiden maiden viranomaisten käyttöön ottamien matkustamisrajoitusten erityistä vaikutusta. Komissio on siten selvästikin arvioinut liian suureksi niiden vahinkojen määrän, jotka ovat aiheutuneet suoraan covid-19-pandemiaan liittyvien matkustamisrajoitusten ja muiden sulkutoimien vuoksi. Riidanalaisessa päätöksessä on siis ristiriita.

79 Kantajat väittävät toiseksi, ettei mikään riidanalaisessa päätöksessä osoita, että 9.3. ja 14.6.2020 välisen ajanjakson aikana vältetyt kustannukset, joita ei pitänyt ottaa huomioon AUA:lle aiheutuneen vahingon määrittämiseksi, ilmaisevat AUA:n ”vältettävissä olevia” kustannuksia. Tämän johdosta vahinkojen arvioinnissa käytetyt vältetyt kustannukset voivat hyvinkin sisältää sellaisia kustannuksia, jotka ”olivat vältettävissä”.

80 Komissio on kolmanneksi jättänyt riidanalaisessa päätöksessä arvioimatta muille lentoyhtiöille aiheutuneita vahinkoja. Kantajien mukaan SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen tapahtuma vaikuttaa määritelmänsä mukaan useisiin tai jopa kaikkiin asianomaisen alan yrityksiin. Lukuisille muille lentoyhtiöille on siten aiheutunut vahinkoa Itävallassa covid-19-pandemian yhteydessä käyttöön otettujen matkustamisrajoitusten seurauksena. Kyseisellä määräyksellä on siis tarkoitus korvata myös AUA:n kilpailijoille eikä yksinomaan AUA:lle aiheutuneet vahingot.

81 Komissio, Saksan liittotasavalta, Itävallan tasavalta ja AUA riitauttavat kantajien argumentaation.

82 Alustavasti on huomautettava, että koska kyse on poikkeuksesta SEUT 107 artiklan 1 kohdassa vahvistettuun yleiseen periaatteeseen, jonka mukaan valtiontuki on sisämarkkinoille soveltumatonta, SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohtaa on tulkittava suppeasti. Ainoastaan luonnonmullistuksista tai muista poikkeuksellista tapahtumista välittömästi aiheutuvat taloudelliset haitat voidaan siis korvata kyseisessä määräyksessä tarkoitetulla tavalla (tuomio 23.2.2006, Atzeni ym., C-346/03 ja C-529/03, EU:C:2006:130, 79 kohta).

83 Tästä seuraa, että tuet, jotka saattavat olla suurempia kuin näiden tukien saajille aiheutuneet tappiot, eivät kuulu SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan soveltamisalaan (ks. vastaavasti tuomio 11.11.2004, Espanja v. komissio, C-73/03, ei julkaistu, EU:C:2004:711, 40 ja 41 kohta).

84 Nyt käsiteltävässä asiassa on ensimmäiseksi korostettava, että – kuten riidanalaisen päätöksen 41 ja 69 perustelukappaleesta ilmenee – Itävallan viranomaiset ovat vahinkojen arvioimiseksi ottaneet huomioon 19.3. ja 14.6.2020 välisen ajanjakson, jonka ajan AUA:n alukset eivät ole olleet liikenteessä, sekä välittömästi kyseistä ajanjaksoa edeltävät päivät 9.–18.3.2020.

85 Komissio on täsmentänyt tältä osin riidanalaisessa päätöksessä syyt, joiden vuoksi se katsoi asianmukaiseksi hyväksyä tuen, joka kattaa paitsi AUA:lle sen ajanjakson aikana aiheutuneet vahingot, jonka ajan sen alukset eivät ole olleet liikenteessä, myös vahingot, jotka ovat aiheutuneet kyseistä ajanjaksoa välittömästi edeltäneinä päivinä 9.–18.3.2020.

86 Kuten riidanalaisen päätöksen 6–14 perustelukappaleessa selitetään, Itävallan hallitus oli näet jo ottanut käyttöön matkustamisrajoituksia 9.3. ja 18.3.2020 välisen ajanjakson aikana. Erityisesti on todettava, että 9.3.2020 Itävallan tasavalta oli kieltänyt Kiinasta, Etelä-Koreasta, Iranista ja Italiasta saapuvia koneita laskeutumasta alueelleen. Tämä kielto laajennettiin koskemaan asteittain muita maita ja 13.3.2020 etenkin Sveitsiä, Ranskaa ja Espanjaa sekä 15.3.2020 Yhdistynyttä kuningaskuntaa, Alankomaita, Venäjää ja Ukrainaa. Itävallan tasavalta otti lisäksi 10.3.2020 käyttöön covid-19-pandemian torjumiseksi välittömästi yleisiä toimenpiteitä, joihin kuului matkustamisrajoituksia. Se otti myös käyttöön rajaterveystarkastuksia ensin 11.3.2020 Italian osalta, tämän jälkeen 14.3.2020 Sveitsin osalta ja lopuksi 19.3.2020 Saksan osalta. Tällä välin Amerikan Yhdysvallat oli 12.3.2020 ilmoittanut, ettei se sallisi enää Euroopan kansalaisten ja kaikkien sellaisten matkustajien, jotka ovat oleskelleet Schengen-alueen maissa, saapua alueelleen. Itävallan hallitus ilmoitti 13.3.2020 sellaisten rajoittavien lainsäädännöllisten toimenpiteiden kokonaisuudesta, jotka tulivat voimaan 16.3.2020. Näillä toimenpiteillä asetettiin laajoja rajoituksia liikkumisen vapaudelle koko Itävallan alueella.

87 Kun otetaan huomioon covid-19-pandemian vuoksi käyttöön otetuista rajoituksista johtuneiden matkustusolosuhteiden asteittainen huononeminen, mikä johti AUA:n lentojen peruuttamiseen ja lentoaikataulujen muutoksiin 9.3. ja 14.6.2020 välisen ajanjakson aikana, komissio saattoi siis ottaa oikeudellista virhettä tekemättä huomioon AUA:lle mainituista peruutuksista ja lentoaikataulujen muutoksista kyseisen ajanjakson aikana aiheutuneen vahingon.

88 On siis hylättävä kantajien väite, jonka mukaan komissio on arvioinut kyseisen vahingon määrän liian suureksi ottamalla huomioon 9.3. ja 18.3.2020 välisen ajanjakson aikana aiheutuneen vahingon. Samasta syystä riidanalaiseen päätökseen ei sisälly mitään ristiriitaa.

89 Toiseksi on todettava siitä kantajien väitteestä, jonka mukaan komissio ei ole varmistunut siitä, että AUA on tehnyt kaiken tarpeellisen vähentääkseen kustannuksiaan 9.3. ja 14.6.2020 välisen ajanjakson aikana siten, että vahinkojen korvaamisen ulkopuolelle jäävät paitsi vältetyt kustannukset myös ”vältettävissä olevat” kustannukset eli kustannukset, jotka AUA olisi voinut välttää mutta joista se on kuitenkin vastannut, että komissio on riidanalaisen päätöksen 74 perustelukappaleessa selittänyt, että korvattavat vahingot vastaavat lisäarvon menetystä, joka on laskettu siten, että se on yhtäältä AUA:n saamatta jääneen voiton eli sen liikevaihdon, jonka se olisi voinut odottaa saavansa 9.3. ja 14.6.2020 välisen ajanjakson aikana, jos covid-19-pandemiaan liittyviä matkustamisrajoituksia ja muita sulkutoimia ei olisi ollut, ja sen liikevaihdon välinen erotus, jonka se on todellisuudessa saanut kyseiseltä ajanjaksolta, korjattuna AUA:n voittomarginaalilla, ja toisaalta vältettyjen kustannusten välinen erotus.

90 Komission mukaan vältetyillä kustannuksilla tarkoitetaan kustannuksia, jotka AUA:lle olisi aiheutunut 9.3. ja 14.6.2020 välisen ajanjakson aikana, jos covid-19-pandemiaan liittyvät matkustamisrajoitukset ja sulkutoimet eivät olisi vaikuttaneet sen toimintaan, ja joista AUA:n ei ole tarvinnut vastata sen liiketoimien peruuntumisen vuoksi. Komissio on myös selittänyt, että vältettyjen kulujen suuruus oli määritettävä kunkin merkityksellisen kustannustyypin osalta sen mukaan, miten ne vastasivat liikenteen vähenemistä, vertaamalla AUA:lle saman ajanjakson aikana edellisenä vuonna aiheutuneita kustannuksia AUA:lle 9.3. ja 14.6.2020 välisen ajanjakson aikana aiheutuneisiin kustannuksiin.

91 Komissio on myös täsmentänyt riidanalaisen päätöksen alaviitteessä 19, että covid-19-pandemiaan liittyvien matkustamisrajoitusten vuoksi vältetyissä kustannuksissa oli kyse esimerkiksi polttoainekustannusten, maksujen ja verojen vähenemisestä sekä henkilöstökulujen pienenemisestä erityisesti lyhytaikaisiin työsuhteisiin turvautumisen vuoksi.

92 Vahinkojen arvioinnissa otetaan siten huomioon – kuten riidanalaisen päätöksen 42 perustelukappaleen b kohdasta ilmenee – lisäkustannukset ja mainittujen rajoitusten vuoksi vältetyt kustannukset. AUA:n kustannusten ja hallitusten covid-19-pandemian seurauksena toteuttamilla sulkutoimilla vaihtuviin kustannuksiin olevan niin myönteisen kuin kielteisenkin vaikutuksen tutkinnan perusteella komissio on ottanut mainitussa arvioinnissa tältä osin huomioon poikkeaman, joka on havaittu kaikissa vaihtelevissa kustannuksissa, joita ovat erityisesti polttoainekustannukset, verot ja maksut, kunnossapitokustannukset, Kansainväliseen ilmakuljetusliittoon (IATA) liittyvät maksut ja catering-kustannukset, ja poikkeaman, joka on havaittu kiinteissä kustannuksissa, jotka ovat vaihdelleet hallitusten covid-19-pandemian seurauksena toteuttamien sulkutoimien vuoksi, ja erityisesti henkilöstö- ja markkinointikustannusten vähenemisen sekä lentoalusten liikenteestä poistamisen. Itävallan tasavalta viittaa väliintulokirjelmässään lisäksi luetteloon toimenpiteistä, jotka AUA on toteuttanut vähentääkseen kustannuksiaan covid-19-pandemian yhteydessä ja joihin kuuluu muun muassa 54 prosentin suuruinen kokonaismenojen vähentyminen vuoteen 2019 verrattuna.

Itävallan tasavallan mukaan näihin toimenpiteisiin kuului muun muassa useiden teknisten huoltokeskusten ja matkustajien neuvontapisteiden sulkeminen tietyissä osavaltioissa. AUA on lisäksi pienentänyt ilma-alustensa määrää ottamalla pois käytöstä suurimman osa Dash-mallisista lentokoneista ja myymällä useita ilma-aluksia. Kantajat eivät ole kiistäneet näiden seikkojen paikkansapitävyyttä tai merkityksellisyyttä.

93 Tässä tilanteessa unionin yleinen tuomioistuin voi vain todeta, että kantajien kohdistama arvostelu siihen, että komission väitetään jättäneen ottamatta huomioon ”vältettävissä olevat” kustannukset, on liian abstrakti eikä sitä ole tuettu millään konkreettisella seikalla. Kantajat eivät etenkään ole täsmentäneet konkreettisesti, mitkä kustannukset AUA olisi voinut välttää ja mitkä kulut olisi siis pitänyt jättää AUA:lle aiheutuneita vahinkoja koskevan arvioinnin ulkopuolelle.

94 Kyseinen väite on siis hylättävä.

95 Kolmanneksi on todettava, että sen väitteen osalta, jonka mukaan komissio ei ole ottanut huomioon muille lentoyhtiöille aiheutuneita vahinkoja, on riittävää viitata edellä olevaan 53–57 kohtaan sen päättelemiseksi, että kantajat eivät voi perustellusti väittää, että komission oli riidanalaisessa päätöksessä arvioitava muille lentoyhtiöille kuin AUA:lle aiheutunutta vahinkoa.

96 Kolmannen kanneperusteen ensimmäinen osa on näin ollen hylättävä.

Kolmannen kanneperusteen toinen osa, joka koskee tuen määrän arviointia

97 Kantajat väittävät ensimmäiseksi viittaamalla ensimmäisen kanneperusteen yhteydessä esittämiinsä väitteisiin, että komissio ei ole ottanut huomioon ”Lufthansalta” saatua mahdollista lisätukea AUA:n hyväksi. Yhtäältä riidanalaisessa päätöksessä oleva maininta, jonka mukaan DLH:n pääomanlisäys oli tarkoitus investoida ilmastoon ja meluhaittoihin liittyviin tehokkaisiin teknologioihin eikä se siis kattaisi niitä AUA:lle aiheutuneita vahinkoja, jotka kyseessä olevalla toimenpiteellä on tarkoitus korvata, ei ole niiden mukaan vakuuttava, sillä kyseisen pääomanlisäyksen hyödylliset vaikutukset ovat välittömiä, kun taas suunnitellut investoinnit, joihin ei liity mitään sitovia sitoumuksia, konkretisoituvat vasta vuonna 2030. Toisaalta komissio on vain maininnut 150 miljoonan euron suuruisen vähäisen osan Lufthansa-konsernille myönnetystä tuesta, eikä se ole todennut mitään siitä mahdollisuudesta, että Saksan toimenpide voisi hyödyttää AUA:ta tätä summaa enemmän.

98 Komissio on toiseksi aliarvioinut AUA:lle Itävallan tukiohjelmasta myönnetyn valtiontuen vaikutuksen arvioidessaan kyseessä olevan toimenpiteen oikeasuhteisuutta. Komissio näet toteaa, että mainitulla tuella katetaan AUA:n muita kustannuksia, joista otaksutaan vastatun vuoden 2020 toisella vuosipuoliskolla, kyseisen arvioinnin oikeellisuutta kuitenkaan selittämättä. Komissio on lisäksi vuoden 2020 toisen vuosipuoliskon tappioiden määrän määrittämisen osalta pelkästään toistanut AUA:n arviot arvioimatta näitä tappioita itsenäisesti. Komissio on myös aliarvioinut AUA:lle Itävallan tukiohjelmasta myönnetyn tuen määrän arvioimalla sen määräksi [70–80] miljoonaa euroa, mutta se ei ole selittänyt sitä, mihin kyseinen luku perustuu laskennallisesti. Kantajien mukaan kyseisen tuen määrä on kuitenkin 270 miljoonaa euroa. Kyseisen tuen määrä, kun sitä tarkastellaan yhdessä DLH:n pääomanlisäyksen määrän kanssa, on siten ainakin 420 miljoonaa euroa, mikä ylittää kantajien mukaan niiden AUA:n tappioiden määrän, joista otaksutaan vastatun vuoden 2020 toisen vuosipuoliskon aikana.

99 Komissio on kolmanneksi päätöskäytännöstään poiketen jättänyt ottamatta huomioon kyseessä olevan toimenpiteen syrjivyydestä seuraavan kilpailuedun, joka ilmenee siinä, että AUA:n markkinaosuudet ovat paljon suuremmat kuin markkinaosuudet, jotka sillä olisi muutoin voinut olla.

100 Komissio, jota Saksan liittotasavalta, Itävallan tasavalta ja AUA tukevat, kiistää nämä väitteet.

101 Ensimmäiseksi siitä kantajien väitteestä, jonka mukaan komissio ei ole ottanut huomioon ”Lufthansalta” saatua mahdollista lisätukea AUA:n hyväksi, on ensiksi huomautettava, että se on osittain päällekkäinen ensimmäisen kanneperusteen yhteydessä esitettyjen väitteiden kanssa. On siis viitattava tämän viimeksi mainitun kanneperusteen arviointiin.

102 On korostettava toiseksi, että EUT-sopimus ei ole esteenä SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan ja SEUT 107 artiklan 3 kohdan b alakohdan samanaikaiselle soveltamiselle, kunhan näiden kummankin määräyksen edellytykset täyttyvät. Näin on etenkin silloin, kun ne tosiseikat ja olosuhteet, jotka aiheuttavat taloudessa olevan vakavan häiriön, perustuvat poikkeukselliseen tapahtumaan.

103 Nyt käsiteltävässä asiassa – kuten edellä 5–7 kohdassa on todettu – Saksan laina ja Lufthansa-päätöksen kohteena oleva tuki sekä AUA:n hyväksi Itävallan tukiohjelmasta toteutettu tukitoimenpide perustuvat SEUT 107 artiklan 3 kohdan b alakohtaan, kun taas kyseessä oleva toimenpide on toteutettu SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla.

104 Komissio on huomauttanut tältä osin riidanalaisen päätöksen 29 perustelukappaleessa, että edellä mainituilla toimenpiteillä, jotka on toteutettu SEUT 107 artiklan 3 kohdan b alakohdan perusteella, pyrittiin palauttamaan AUA:n vakavaraisuus ja elinkelpoisuus ja ne kattoivat siis muitakin kustannuksia kuin pelkän korvauksen covid-19-pandemian yhteydessä käyttöön otetuista matkustamisrajoituksista suoraan aiheutuneesta vahingosta. Komissio on todennut myös riidanalaisen päätöksen 47 ja 49 kohdassa, että Itävallan viranomaiset ovat vahvistaneet, että kyseessä oleva toimenpide ei voinut olla päällekkäinen muiden samat kustannukset kattavien tukien kanssa ja että muut AUA:lle myönnetyn tuen muodostavat toimenpiteet eivät voineet johtaa liialliseen korvaukseen, sillä niillä ei ollut tarkoitus korvata AUA:lle vahinkoa, joka tälle on aiheutunut covid-19-pandemian vuoksi käyttöön otetuista matkustamisrajoituksista, ja että kyseistä toimenpidettä ei voitu käyttää tällaiseen korvaamiseen.

105 Komissio on erityisesti selittänyt riidanalaisen päätöksen 50 kohdassa, että nämä toimenpiteet eivät liittyneet mihinkään AUA:lle aiheutuneen vahingon korvaamiseen, koska yhtäältä AUA:lle Itävallan tukiohjelmasta myönnetty laina oli taattu asettamalla vakuuksia, jotka muodostuivat AUA:n osakkeiden ja varojen arvopaperisoinnista, ja toisaalta DLH:n pääomanlisäys oli, kuten AUA:n, sen osakkeenomistajien ja Itävallan hallituksen kanssa oli sovittu, tarkoitus investoida ilmastoon ja meluhaittoihin liittyviin tehokkaisiin teknologioihin vuoteen 2030 mennessä.

106 Komissio on lisäksi tarkastanut riidanalaisen päätöksen 82–86 perustelukappaleessa, etteivät SEUT 107 artiklan 3 kohdan b alakohdan nojalla toteutetut tukitoimenpiteet, jotka saattoivat hyödyttää AUA:ta, kattaneet samaa vahinkoa, joka kyseessä olevalla toimenpiteellä on tarkoitus korvata, ja päätellyt, ettei näin ollut.

107 Tästä seuraa, että – toisin kuin kantajat väittävät – komissio ei ole jättänyt huomioimatta niiden tukitoimenpiteiden kokonaisuutta, jotka saattoivat hyödyttää Lufthansa-konsernia, arvioidessaan kyseessä olevan tuen määrää ja sen oikeasuhteisuutta.

108 Kantajat eivät esitä kuitenkaan mitään konkreettista ja tuettua seikkaa, jolla voitaisiin osoittaa, että kaikilla tai eräillä kysymyksessä olevilla tukitoimenpiteillä pyritään kattamaan samat tukikelpoiset kustannukset kuin sen vahingon piiriin kuuluvat kustannukset, joka kyseessä olevalla toimenpiteellä on tarkoitus korvata.

109 Kolmanneksi on todettava, että kantajat arvostelevat erityisesti riidanalaisen päätöksen 50 perustelukappaleen b kohtaa, jonka mukaan – kuten edellä 105 kohdassa on todettu – AUA:n on tarkoitus investoida vuoteen 2030 mennessä DLH:n pääomanlisäys meluhaittoja tehokkaasti torjuviin ympäristöystävällisempiin teknologioihin, koska vastaava summa on jo nyt annettu AUA:n käyttöön. On kuitenkin niin, että yhtäältä tässä väitteessä ei oteta huomioon sitä, että tällainen investointi voitaisiin porrastaa ajallisesti. Toisaalta sitoumus käyttää pääomanlisäystä vastaava summa kyseisen investoinnin rahoittamiseen osoittaa selkeästi, että tämän pääomanlisäyksen tavoite erosi täysin kyseessä olevan toimenpiteen tavoitteesta.

110 Kantajien väitteestä, jolla riitautetaan kyseisen investointisitoumuksen sitovuus, on riittävää todeta, että riidanalaisen päätöksen 50 perustelukappaleen b kohdasta ilmenee, että AUA:n, sen osakkeenomistajien ja Itävallan hallituksen välillä sovittujen rahoituspuitteiden yhteydessä AUA:n ”piti” investoida DLH:n pääomanlisäystä vastaava summa meluhaittoja tehokkaasti torjuviin ja ympäristöystävällisempiin teknologioihin.

111 Toiseksi on huomautettava niistä kantajien väitteistä, jotka koskevat AUA:lle Itävallan tukiohjelmasta myönnettyä tukea, että komissio on riidanalaisen päätöksen 87 perustelukappaleessa todennut, että covid-19-pandemian vuoksi Itävallan taloudessa olevan vakavan häiriö odotettiin vaikuttavan laajemmin AUA:n vuotta 2020 koskeviin taloudellisiin tuloksiin. Nämä odotettavissa olevat tappiot, joiden osalta ei ole voitu osoittaa mitään suoraa syy-yhteyttä matkustamisrajoitusten ja sulkutoimien kanssa, saattaisivat olla komission mukaan [noin 300–400] miljoonaa euroa 1.3. ja 9.3.2020 välisen ajanjakson ja 15.6. ja 31.12.2020 välisen ajanjakson osalta eli sen ajanjakson ulkopuolella, jota kyseessä oleva toimenpide koskee. Itävallan tasavalta on siis taloudessaan olevan vakavan häiriön vaikutusten tasoittamiseksi suunnitellut myöntävänsä AUA:lle Itävallan tukiohjelmasta 90 prosentin suuruisen valtiontakauksen 300 miljoonan euron suuruiselle lainalle, kuten riidanalaisen päätöksen 88 perustelukappaleesta ilmenee.

112 Kantajat väittävät ensinnäkin, että komissio on olettanut, että AUA:lle Itävallan tukiohjelmasta myönnetyllä tuella pyrittiin kattamaan sille aiheutuneet tappiot vuoden 2020 toisen vuosipuoliskon aikana, osoittamatta kuitenkaan, että tilanne oli tosiasiassa näin. Kantajat yrittävät todellisuudessa herättää tällä väitteellään epäilystä siitä, että mainitulla tuella saatetaan kattaa samat kustannukset, jotka kuuluivat sellaisen AUA:lle 9.3. ja 14.6.2020 välisen ajanjakson aikana covid-19-pandemian yhteydessä asetettujen matkustamisrajoitusten vuoksi aiheutuneen vahingon piiriin, joka kyseessä olevalla toimenpiteellä pyritään korvaamaan.

113 On kuitenkin huomautettava, että Itävallan tukiohjelma on otettu käyttöön SEUT 107 artiklan 3 kohdan b alakohdan perusteella ja sillä pyrittiin siten poistamaan Itävallan taloudessa pandemian johdosta oleva vakava häiriö antamalla tukea suurelle määrälle yrityksiä, joilla oli likviditeettitarpeita, eikä sitä ollut rajoitettu tiettyyn talouden alaan. Mainitulla ohjelmalla pyrittiin tämän johdosta eri tavoitteeseen kuin kyseessä olevalla toimenpiteellä.

114 Tältä osin komission selitys, joka on riidanalainen päätöksen 87 perustelukappaleessa ja jonka mukaan AUA:lle mainitusta Itävallan tukiohjelmasta myönnetyllä tuella pyrittiin kattamaan AUA:lle aiheutuneet tappiot, jotka eivät olleet aiheutuneet suoraan AUA:n lentojen

peruuttamisesta ja lentoaikataulujen muutoksista matkustamisrajoitusten vuoksi 9.3. ja 14.6.2020 välisen ajanjakson aikana, on täysin johdonmukainen kysymyksessä olevien tukien erilaisten tavoitteiden kanssa. Riidanalaisen päätöksen laillisuutta ei voida kyseenalaistaa pelkästään sillä, ettei komissio ole täsmentänyt riidanalaisessa päätöksessä sitä perustaa, jonka nojalla se katsoi, että AUA:lle Itävallan tukiohjelmasta myönnetyllä tuella pyrittiin korvaamaan tappiot, joita AUA odotti sille syntyvän vuoden 2020 toisen vuosipuoliskon aikana.

115 Kantajat moittivat toiseksi komissiota siitä, että tämä on luottanut näiden tappioiden määrän, jonka suuruudeksi on arvioitu [300–400 miljoonaa euroa], osalta AUA:n esittämiin arvioihin sen sijaan, että se olisi itse tehnyt riippumattoman arvioinnin. Vaikka pitää tosin paikkansa, ettei riidanalaisesta päätöksestä ilmene, mistä tämä luku on peräisin, kyseinen arvio koskee kuitenkin tappioita, joita kyseessä olevassa toimenpiteellä ei ole tarkoitus kattaa. Juuri AUA:lle Itävallan tukiohjelmasta myönnetyn tuen, jonka laillisuus ja sisämarkkinoille soveltuvuus eivät ole nyt käsiteltävän oikeusriidan kohteena, tarkoituksena on näet kattaa osa näistä tappioista. Kysymyksellä näiden tappioiden oikeasta arvioinnista ei siis ole vaikutusta riidanalaisen päätöksen laillisuuteen.

116 Kantajat eivät samasta syystä voi kolmanneksi moittia komissiota hyödyllisesti siitä, ettei se ole selittänyt riidanalaisessa päätöksessä, miten se on laskenut AUA:lle Itävallan tukiohjelmasta myönnetyn tuen määrän, jonka suuruudeksi on arvioitu [70–80] miljoonaa euroa. Vaikka kantajat voivat pätevästi esittää väitteitä, joilla riitautetaan nyt käsiteltävässä asiassa kyseessä olevan tuen määrää koskeva arvio, ne eivät näet voi sitä vastoin arvostella hyödyllisesti minkään sellaisen toisen tuen määrää koskevaa arviota, jonka laillisuutta ja sisämarkkinoille soveltuvuutta ei ole saatettu unionin yleisen tuomioistuimen valvottavaksi nyt vireillä olevassa asiassa.

117 Riidanalaisen päätöksen 80 perustelukappaleesta ilmenee joka tapauksessa, että Itävallan viranomaiset ovat sitoutuneet esittämään komissiolle viimeistään 30.6.2021 sitä AUA:lle 9.3. ja 14.6.2020 välisen ajanjakson aikana aiheutunutta vahinkoa koskevan jälkiarvioinnin tulokset, joka kyseessä olevalla toimenpiteellä on tarkoitus korvata; kyseinen jälkiarviointi perustuu vuotta 2020 koskeviin AUA:n operatiivisiin tileihin, jotka riippumaton elin on tarkastanut ja vahvistanut asianmukaisesti. Jos jälkiarvioinnista ilmenee, että AUA on saanut liiallisen korvauksen, Itävallan viranomaiset ovat sitoutuneet huolehtimaan siitä, että AUA maksaa sen takaisin.

118 Tämän johdosta neljänneksi se kantajien väite, jonka mukaan AUA:lle Itävallan tukiohjelmasta myönnetyn tuen yhteismäärä ja DLH:n pääomanlisäyksen määrä ylittävät AUA:n odotettavissa olevien tappioiden määrän vuoden 2020 toisen vuosipuoliskon osalta, voidaan vain hylätä.

119 Kolmanneksi on todettava kantajien väitteestä, jonka mukaan komissio ole ottanut huomioon AUA:n kyseessä olevan toimenpiteen syrjivyydestä saamaa kilpailuetua, että tuen sisämarkkinoille soveltuvuutta koskevan arvioinnin yhteydessä siihen etuun, jonka tuensaaja saa tästä tuesta, ei sisälly tuensaajan kyseistä etua hyödyntämällä mahdollisesti hankkima taloudellinen hyöty. Tällainen hyöty ei välttämättä ole sama kuin mainitun tuen muodostava etu tai voi jopa olla, ettei hyötyä ole syntynyt lainkaan, mikä ei voi olla perusteluna sille, että tämän tuen sisämarkkinoille soveltuvuutta arvioidaan eri tavalla (ks. vastaavasti tuomio 21.12.2016, komissio v. Aer Lingus ja Ryanair Designated Activity, C-164/15 P ja C-165/15 P, EU:C:2016:990, 92 kohta).

120 Näin ollen on todettava, että komissio on ottanut perustellusti huomioon AUA:n saaman edun, sellaisena kuin se seuraa kyseessä olevasta toimenpiteestä. Komissiota ei sitä vastoin voida moittia siitä, ettei se ole määrittänyt sitä, onko tästä edusta syntynyt mahdollisesti taloudellista hyötyä.

121 Kantajat eivät siis voi perustellusti moittia komissiota siitä, ettei tämä ole ottanut huomioon mahdollista kilpailuetua, joka johtuu siitä, että kyseessä olevan toimenpiteen väitetään olevan syrjivä.

122 Kolmannen kanneperusteen toinen osa ja näin ollen mainittu kanneperuste kokonaisuudessaan on siis hylättävä.

Neljäs kanneperuste, joka perustuu kantajien menettelyllisten oikeuksien loukkaamiseen

123 Kantajat väittävät, että komission tekemä tutkinta oli riittämätön etenkin siltä osin kuin on kyse kyseessä olevan toimenpiteen oikeasuhteisuudesta ja sen yhteensoveltuvuudesta syrjintäkiellon periaatteen sekä palvelujen tarjoamisen vapautta ja sijoittautumisvapautta koskevien periaatteiden kanssa. Tämän tutkinnan riittämättömyys on kuitenkin osoitus vakavista vaikeuksista, joiden vuoksi komission olisi pitänyt aloittaa muodollinen tutkintamenettely ja antaa kantajille mahdollisuus esittää huomautuksensa ja siten vaikuttaa kyseiseen tutkintaan.

124 Komissio, Saksan liittotasavalta, Itävallan tasavalta ja AUA riitauttavat kantajien argumentaation.

125 On todettava – kuten komissio pääosin väittää –, että kantajien neljäs kanneperuste on todellisuudessa toissijainen siltä varalta, että unionin yleinen tuomioistuin ei tutkisi sitä, oliko kyseessä olevan toimenpiteen arviointi sellaisenaan oikea. Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä näet ilmenee, että tällaisella kanneperusteella pyritään siihen, että asianomaisen osapuolen tässä ominaisuudessaan SEUT 263 artiklan nojalla nostama kanne voidaan ottaa tutkittavaksi, mitä oikeutta hänellä ei muutoin olisi (ks. vastaavasti tuomio 24.5.2011, komissio v. Kronoply ja Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, 48 kohta ja tuomio 27.10.2011, Itävalta v. Scheucher-Fleisch ym., C-47/10 P, EU:C:2011:698, 44 kohta). Unionin yleinen tuomioistuin on kuitenkin tutkinut kolme ensimmäistä kanneperustetta, jotka koskevat sitä, oliko mainitun toimenpiteen arviointi sellaisenaan oikea, joten tällainen kanneperuste on vailla sille ilmoitettua tarkoitusta.

126 Lisäksi on todettava, ettei tällä kanneperusteella ole itsenäistä sisältöä. Kantaja voi näet tällaisen kanneperusteen yhteydessä vedota sille muodollisessa tutkintamenettelyssä kuuluvien menettelyoikeuksien turvaamiseksi yksinomaan perusteisiin, joiden tarkoituksena on osoittaa, että niiden tietojen ja todisteiden, joita komissiolla oli tai olisi voinut olla ilmoitetun toimenpiteen alustavassa tutkintavaiheessa, arvioinnin olisi pitänyt herättää epäilyjä toimenpiteen soveltuvuudesta sisämarkkinoille (ks. vastaavasti tuomio 22.12.2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, 81 kohta; tuomio 9.7.2009, 3F v. komissio, C-319/07 P, EU:C:2009:435, 35 kohta ja tuomio 24.5.2011, komissio v. Kronoply ja Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, 59 kohta), kuten siihen, että komission alustavassa tutkintamenettelyssä tekemä tutkinta on ollut riittämätön tai puutteellinen, tai siihen, että kolmannet osapuolet olivat tehneet kanteluja. On kuitenkin todettava, että neljännessä kanneperusteessa toistetaan suppeasti ensimmäisen, toisen ja kolmannen kanneperusteen yhteydessä esitetyt väitteet yksilöimättä mahdollisiin vakaviin vaikeuksiin liittyviä erityisiä seikkoja.

127 Näistä syistä on todettava, että koska unionin yleinen tuomioistuin on tutkinut mainitut kanneperusteet aineellisesti, tämän kanneperusteen perusteltavuutta ei ole tarpeen tutkia.

Viides kanneperuste, joka perustuu siihen, että komissio on rikkonut SEUT 296 artiklan toista kohtaa

128 Kantajat väittävät, että komissio on rikkonut SEUT 296 artiklan toista kohtaa, koska ensinnäkin se ei ole esittänyt riidanalaisessa päätöksessä syytä, jonka vuoksi se on jättänyt tarkastamatta, hyödyttäisikö AUA:n hyväksi toteutettu kyseessä oleva toimenpide Lufthansa-konsernia tai voisiko ”Lufthansalle” myönnetty tuki hyödyttää AUA:ta, toiseksi se ei ole tarkastanut, oliko kyseinen toimenpide syrjintäkiellon periaatteen sekä palvelujen tarjoamisen vapauden ja sijoittautumisvapauden periaatteiden mukainen, kolmanneksi se ei ole arvioinut AUA:lle annettua kilpailuetua ja neljänneksi se ei ole arvioinut matkustamisrajoituksista aiheutuneita vahinkoja eikä myöskään perustellut arviointiaan mainitun toimenpiteen oikeasuhteisuudesta ja sen päällekkäisyydestä Saksan lainan, Lufthansa-päätöksen kohteena olevan tuen ja Itävallan tukiohjelman kanssa.

129 Komissio, Saksan liittotasavalta, Itävallan tasavalta ja AUA riitauttavat kantajien argumentaation.

130 Tältä osin on muistutettava, että SEUT 296 artiklan mukainen perusteluvelvollisuus on olennainen muotomääräys (tuomio 18.6.2015, Ipatau v. neuvosto, C-535/14 P, EU:C:2015:407, 37 kohta) ja se määräytyy kyseisen toimen luonteen mukaan; perusteluista on selkeästi ja yksiselitteisesti ilmettävä toimen antaneen toimielimen päättely siten, että niille, joita toimi koskee, selviävät sen syyt ja että toimivaltainen tuomioistuin voi tutkia toimen laillisuuden. Perusteluvelvollisuuden täyttymistä on siten arvioitava asiaan liittyvien olosuhteiden perusteella, joita ovat muun muassa toimen sisältö, esitettyjen perustelujen luonne ja se tarve, joka niillä, joille toimi on osoitettu tai joita se koskee suoraan ja erikseen, voi olla saada selvennystä tilanteeseen. Perusteluissa ei tarvitse esittää kaikkia asiaan liittyviä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, koska tutkittaessa sitä, täyttävätkö toimen perustelut SEUT 296 artiklassa asetetut vaatimukset, on otettava huomioon sen sanamuodon lisäksi myös asiayhteys ja kaikki asiaa koskevat oikeussäännöt (tuomio 2.4.1998, komissio v. Sytraval ja Brink’s France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, 63 kohta; tuomio 22.6.2004, Portugali v. komissio, C-42/01, EU:C:2004:379, 66 kohta ja tuomio 15.4.2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, 79 kohta).

131 Kyseessä olevan toimen luonteesta on käsiteltävässä asiassa todettava, että riidanalainen päätös annettiin sellaisen tukien alustavan tutkinnan vaiheen päätteeksi, josta määrätään SEUT 108 artiklan 3 kohdassa ja jonka tavoitteena on ainoastaan tehdä komissiolle mahdolliseksi muodostaa alustava näkemyksensä kyseessä olevan tuen osittaisesta tai täydellisestä soveltuvuudesta sisämarkkinoille, ilman, että asiassa aloitettaisiin saman artiklan 2 kohdassa määrättyä muodollista tutkintamenettelyä, jonka tavoitteena on puolestaan tehdä komissiolle mahdolliseksi saada käyttöönsä kattavat tiedot kaikista kyseiseen tukeen liittyvistä seikoista.

132 Tällaisen lyhyessä ajassa tehdyn päätöksen on sisällettävä ainoastaan ne syyt, joiden vuoksi komissio katsoo, ettei asianomaisen tuen sisämarkkinoille soveltuvuuden arviointiin liity vakavia vaikeuksia (tuomio 22.12.2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, 65 kohta).

133 Tältä osin on ensinnäkin riittävää huomauttaa kyseessä olevan toimenpiteen ja edellä 8 kohdassa mainittujen muiden tukitoimenpiteiden yhteen nivoutumisesta, että kantajien esittämä arvostelu perustuu riidanalaisen päätöksen ja sitä asiayhteyttä, johon se kuuluu, koskevien seikkojen osittaiseen tulkintaan. Kaikista edellä 31–43 kohdassa esitetyistä näkökohdista kuitenkin ilmenee, että komissio on perustellut oikeudellisesti riittävällä tavalla arviointinsa kysymyksessä olevien toimenpiteiden yhteen nivoutumista.

134 Syrjintäkiellon periaatteen sekä palvelujen tarjoamisen vapautta ja sijoittautumisvapautta koskevien periaatteiden osalta on toiseksi tosin muistutettava, että kun yhtäältä ne, joihin toimea sovelletaan, ja toisaalta toimen soveltamisalan piiristä poissuljetut muut toimijat ovat toisiinsa rinnastettavissa tilanteissa, toimen toteuttaneen unionin toimielimen on esitettävä yksityiskohtaisesti perustellen, miltä osin näin käyttöön otettu erilainen kohtelu on objektiivisesti perusteltu (tuomio 15.4.2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, 82 kohta). Nyt käsiteltävässä tapauksessa on kuitenkin todettava, että riidanalainen päätös sisältää kaikki edellä 61 kohdassa mieleen palautetut seikat, joiden avulla voidaan ymmärtää AUA:n erityinen merkitys Itävallan lentoliikenteelle ja Itävallan taloudelle sekä syyt, joiden vuoksi Itävallan tasavalta on päättänyt, että vain AUA hyötyy kyseessä olevasta toimenpiteestä.

135 Siltä osin kuin kantajat viittaavat kyseessä olevan toimenpiteen syrjivyydestä johtuvaan kilpailuetuun, on lisäksi riittävää todeta, että – kuten edellä 119–121 kohdasta ilmenee – komission ei tarvinnut ottaa huomioon tällaista etua arvioidessaan kyseisen toimenpiteen soveltuvuutta sisämarkkinoille, joten sen ei myöskään tarvinnut mainita sitä riidanalaisessa päätöksessä.

136 Kolmanneksi on huomautettava AUA:lle aiheutunutta vahinkoa ja tuen määrää koskevasta arviosta, että komissio on selittänyt riidanalaisessa päätöksessä ne syyt, joiden vuoksi se oli sitä mieltä, että niiden vahinkojen laskemiseksi, jotka voidaan korvata SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla, 9.3. ja 14.6.2020 välisen ajanjakson aikana aiheutuneiden vahinkojen oli katsottava aiheutuneen suoraan lentojen peruuttamisesta ja lentoaikataulujen muutoksista covid-19-pandemian yhteydessä asetettujen matkustamisrajoitusten vuoksi (ks. edellä 89–91 kohta). Se on selittänyt lisäksi oikeudellisesti riittävällä tavalla menetelmää, jolla lasketaan vahingon määrä ja myös huomioon otettavat kustannukset (ks. edellä 89–91 kohta).

137 Komissio on samoin selittänyt riittävän selkeästi ja täsmällisesti tavan, jolla se on laskenut kyseessä olevan tuen määrän, ja niitä syitä, joiden vuoksi se katsoi, ettei kyseessä oleva toimenpide voinut olla päällekkäinen muiden, samat tukikelpoiset kustannukset kattavien tukitoimenpiteiden kanssa.

138 Tästä seuraa, että riidanalainen päätös on riittävästi perusteltu ja että kantajien viides kanneperuste on näin ollen hylättävä.

139 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että kanne on hylättävä kokonaisuudessaan, eikä sen tutkittavaksi ottamisesta ole tarpeen lausua.

Oikeudenkäyntikulut

140 Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 134 artiklan 1 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska kantajat ovat hävinneet asian ja komissio on vaatinut oikeudenkäyntikulujensa korvaamista, kantajat on velvoitettava vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan ja korvaamaan komission oikeudenkäyntikulut.

141 Saksan liittotasavalta ja Itävallan tasavalta vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan työjärjestyksen 138 artiklan 1 kohdan nojalla.

142 AUA vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan työjärjestyksen 138 artiklan 3 kohdan nojalla.

Näillä perusteilla

UNIONIN YLEINEN TUOMIOISTUIN (laajennettu kymmenes jaosto)

on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **Kanne hylätään.**

2) **Ryanair DAC ja Laudamotion GmbH velvoitetaan vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan ja korvaamaan Euroopan komission oikeudenkäyntikulut.**

3) **Saksan liittotasavalta, Itävallan tasavalta ja Austrian Airlines AG vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan.**

Kornezov Buttigieg Kowalik-Bańczyk

Hesse Petrlík

Julistettiin Luxemburgissa 14 päivänä heinäkuuta 2021.

Allekirjoitukset