Zbiór Orzeczeń

WYROK SĄDU (dziesiąta izba w składzie powiększonym)

z dnia 14 lipca 2021 r.*

Pomoc państwa – Austriacki rynek transportu lotniczego – Pomoc przyznana przez Austrię na rzecz przewoźnika lotniczego w ramach pandemii COVID-19 – Pożyczka podporządkowana na rzecz Austrian Airlines – Decyzja o niewnoszeniu zastrzeżeń – Pomoc przyznana wcześniej spółce dominującej beneficjenta – Pomoc mająca na celu naprawienie szkód spowodowanych zdarzeniem nadzwyczajnym – Swoboda przedsiębiorczości – Swoboda świadczenia usług – Równość traktowania – Obowiązek uzasadnienia

W sprawie T-677/20

Ryanair DAC, z siedzibą w Swords (Irlandia),

Laudamotion GmbH, z siedzibą w Schwechat (Austria),

które reprezentowali adwokaci E. Vahida, F.-C. Laprévote, V. Blanc, S. Rating i I.-G. Metaxas-Maranghidis,

strona skarżąca,

przeciwko

Komisji Europejskiej, którą reprezentowali L. Flynn, F. Tomat i S. Noë, w charakterze pełnomocników,

strona pozwana,

popieranej przez

Republikę Federalną Niemiec, którą reprezentowali R. Kanitz, J. Möller i P.-L. Krüger, w charakterze pełnomocników,

przez

Republikę Austrii, którą reprezentowali A. Posch, J. Schmoll, G. Eberhard i S. Weber, w charakterze pełnomocników,

oraz przez

Austrian Airlines AG, z siedzibą w Wiedniu (Austria), który reprezentował adwokat A. Zellhofer,

* Język postępowania: angielski.

interwenienci,

mającej za przedmiot oparte na art. 263 TFUE żądanie stwierdzenia nieważności decyzji Komisji C(2020) 4684 final z dnia 6 lipca 2020 r. w sprawie pomocy państwa SA.57539 (2020/N) – Austria – COVID-19 – Pomoc na rzecz Austrian Airlines,

SĄD (dziesiąta izba w składzie powiększonym),

w składzie: A. Kornezov (sprawozdawca), prezes, E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk, G. Hesse i D. Petrlík, sędziowie,

sekretarz: P. Cullen, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 23 kwietnia 2021 r.,

wydaje następujący

Wyrok

Okoliczności powstania sporu

1 Austrian Airlines AG (zwany dalej „AUA") jest przewoźnikiem lotniczym należącym do grupy Lufthansa. Na czele grupy Lufthansa znajduje się spółka dominująca Deutsche Lufthansa AG (zwana dalej „DLH"). W skład grupy Lufthansa wchodzą tacy przewoźnicy lotniczy, jak: Brussels Airlines SA/NV, AUA, Swiss International Air Lines Ltd i Edelweiss Air AG.

2 W dniu 23 czerwca 2020 r. Republika Austrii zgłosiła Komisji Europejskiej, zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE, środek pomocy indywidualnej (zwany dalej „rozpatrywanym środkiem") przyznany na rzecz AUA w formie pożyczki podporządkowanej zamiennej na dotację w wysokości 150 mln EUR. Środek ten ma na celu naprawienie poniesionych przez AUA szkód wynikających z odwołania lub reorganizacji lotów tego przewoźnika w następstwie wprowadzenia ograniczeń w zakresie przemieszczania się oraz innych środków izolacji w kontekście pandemii COVID-19.

3 W dniu 6 lipca 2020 r. Komisja wydała decyzję C(2020) 4684 final w sprawie pomocy państwa SA.57539 (2020/N) – Austria – COVID-19 – Pomoc na rzecz Austrian Airlines (zwaną dalej „zaskarżoną decyzją"), w której uznała, że rozpatrywany środek z jednej strony stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, a z drugiej strony jest zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE.

4 Rozpatrywany środek wpisuje się w ramy szeregu środków pomocy na rzecz AUA i grupy Lufthansa, które można streścić w następujący sposób:

5 Decyzją z dnia 22 marca 2020 r., SA.56714 (2020/N) – Niemcy – Środki związane z pandemią COVID-19 Komisja zatwierdziła, na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, system pomocy ustanowiony przez Republikę Federalną Niemiec w celu wsparcia przedsiębiorstw potrzebujących środków pieniężnych na prowadzenie działalności w Niemczech, bez ograniczeń sektorowych. W ramach tego systemu DLH mogła otrzymać gwarancję państwa w wysokości 80% w zakresie pożyczki w wysokości 3 mld EUR (zwanej dalej „pożyczką niemiecką").

6 Decyzją z dnia 17 kwietnia 2020 r., SA.56981 (2020/N) – Austria – Austriacki system gwarancji w zakresie kredytów pomostowych na podstawie ram tymczasowych dotyczących pomocy państwa przeznaczonej na wsparcie gospodarki podczas trwającej pandemii COVID-19, zmienioną decyzją z dnia 9 czerwca 2020 r., SA.57520 (2020/N) – Austria – Austriackie środki antykryzysowe – COVID-19: Gwarancje dla dużych przedsiębiorstw udzielane na podstawie ustawy o gwarancji z 1977 r. przez Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws) – Zmiana systemu pomocy SA.56981 (2020/N), Komisja zatwierdziła, na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, system pomocy ustanowiony przez Republikę Austrii na rzecz przedsiębiorstw dotkniętych skutkami pandemii COVID-19, bez ograniczeń sektorowych (zwany dalej „austriackim systemem pomocy"). W ramach tego systemu Republika Austrii przyznała AUA pomoc w formie gwarancji państwa w wysokości 90% w zakresie pożyczki w wysokości 300 mln EUR udzielonej przez konsorcjum banków komercyjnych.

7 Decyzją z dnia 25 czerwca 2020 r., SA.57153 (2020/N) – Niemcy – COVID-19 – Pomoc dla Lufthansy (zwaną dalej „decyzją w sprawie Lufthansy") Komisja zatwierdziła, na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, przyznaną na rzecz DLH pomoc indywidualną w wysokości 6 mld EUR obejmującą, po pierwsze, udział w kapitale wynoszący 306 044 326,40 EUR, po drugie, „cichy udział" wynoszący 4 693 955 673,60 EUR, który stanowi hybrydowy instrument finansowy i jest traktowany jako kapitał własny zgodnie z międzynarodowymi standardami rachunkowości, i po trzecie, „cichy udział" w wysokości 1 mld EUR o cechach zamiennego instrumentu dłużnego. DLH mogła wykorzystać tę pomoc na wsparcie innych spółek należących do grupy Lufthansa, które nie znajdowały się w trudnej sytuacji finansowej w dniu 31 grudnia 2019 r., w tym AUA.

8 W decyzji w sprawie Lufthansy wyjaśniono, że będący jej przedmiotem środek pomocy stanowi część szerszego pakietu środków wsparcia na rzecz grupy Lufthansa, który obejmuje następujące środki:

– pożyczkę niemiecką na rzecz DLH, o której mowa w pkt 5 powyżej;

– gwarancję państwa w wysokości 90%, której Republika Austrii zamierzała udzielić AUA w zakresie pożyczki w wysokości 300 mln EUR w ramach austriackiego systemu pomocy, o którym mowa w pkt 6 powyżej;

– rozpatrywany środek, o którym mowa w pkt 2 powyżej;

– pomoc na utrzymanie płynności finansowej w wysokości 250 mln EUR i pożyczkę w wysokości 40 mln EUR, przyznane przez Królestwo Belgii na rzecz Brussels Airlines;

– gwarancję państwa w wysokości 85% w zakresie pożyczki w wysokości 1,4 mld EUR udzieloną przez Konfederację Szwajcarską na rzecz Swiss International Air Lines i Edelweiss Air.

9 W decyzji w sprawie Lufthansy Komisja zauważyła zasadniczo, że środki pomocy przyznane przez inne państwa na rzecz przedsiębiorstw należących do grupy Lufthansa, mianowicie środki wymienione w pkt 8 tiret drugie, trzecie, czwarte i piąte powyżej i obejmujące w związku z tym rozpatrywany środek, zostaną odliczone od pomocy indywidualnej na rzecz DLH będącej przedmiotem tej decyzji lub od pożyczki niemieckiej.

Postępowanie i żądania stron

10 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 13 listopada 2020 r. skarżące, spółki Ryanair DAC i Laudamotion GmbH, wniosły niniejszą skargę.

11 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w tym samym dniu skarżące wniosły o rozpoznanie niniejszej skargi przez Sąd w trybie przyspieszonym na podstawie art. 151 i 152 regulaminu postępowania przed Sądem. Postanowieniem z dnia 11 grudnia 2020 r. Sąd (dziesiąta izba) przychylił się do wniosku o rozpoznanie sprawy w trybie przyspieszonym.

12 W dniu 23 grudnia 2020 r. Komisja złożyła w sekretariacie Sądu odpowiedź na skargę.

13 Na podstawie art. 106 § 2 regulaminu postępowania skarżące złożyły w dniu 28 grudnia 2020 r. uzasadniony wniosek o przeprowadzenie rozprawy.

14 Pismami złożonymi w sekretariacie Sądu odpowiednio w dniach 9, 18 i 19 lutego 2021 r. Republika Federalna Niemiec, AUA i Republika Austrii wniosły o dopuszczenie ich do niniejszego postępowania w charakterze interwenientów popierających żądania Komisji.

15 Postanowieniami odpowiednio z dnia 18 lutego i z dnia 2 marca 2021 r. prezes dziesiątej izby Sądu dopuścił interwencje Republiki Federalnej Niemiec i Republiki Austrii.

16 Postanowieniem z dnia 9 marca 2021 r. prezes dziesiątej izby Sądu dopuścił interwencję AUA.

17 W ramach środków organizacji postępowania, które doręczono odpowiednio w dniach 24 lutego i 10 marca 2021 r., Republice Federalnej Niemiec, AUA i Republice Austrii zezwolono na podstawie art. 154 § 3 regulaminu postępowania na przedstawienie uwag interwenienta. W dniach 10, 24 i 25 marca 2021 r. odpowiednio Republika Federalna Niemiec, AUA i Republika Austrii złożyły w sekretariacie Sądu uwagi interwenienta.

18 Na wniosek dziesiątej izby Sąd postanowił na podstawie art. 28 regulaminu postępowania przekazać sprawę składowi powiększonemu.

19 Na rozprawie w dniu 23 kwietnia 2021 r. wysłuchano wystąpień stron i ich odpowiedzi na pytania Sądu.

20 Skarżące wnoszą do Sądu o:

– stwierdzenie nieważności zaskarżonej decyzji;

– obciążenie Komisji kosztami postępowania.

21 Komisja wnosi do Sądu o:

– oddalenie skargi;

– obciążenie skarżących kosztami postępowania.

22 Republika Federalna Niemiec i Republika Austrii, podobnie jak Komisja, wnoszą o oddalenie skargi jako bezzasadnej oraz o obciążenie skarżących kosztami postępowania.

23 AUA wnosi do Sądu o odrzucenie skargi jako niedopuszczalnej, oddalenie jej co do istoty w pozostałym zakresie i obciążenie skarżących kosztami postępowania.

Co do prawa

24 Należy przypomnieć, że sąd Unii Europejskiej ma prawo ocenić, biorąc pod uwagę okoliczności konkretnej sprawy, czy prawidłowe administrowanie wymiarem sprawiedliwości uzasadnia oddalenie skargi co do istoty bez uprzedniego orzekania o jej dopuszczalności (zob. podobnie wyroki: z dnia 26 lutego 2002 r., Rada/Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, pkt 51, 52; z dnia 14 września 2016 r., Trajektna luka Split/Komisja, T-57/15, niepublikowany, EU:T:2016:470, pkt 84). W związku z tym, w szczególności w świetle rozważań, które doprowadziły do nadania niniejszemu postępowaniu trybu przyspieszonego, oraz dużego znaczenia, jakie uzyskanie szybkiego rozstrzygnięcia sprawy co do istoty ma zarówno dla skarżących, jak i dla Komisji oraz Republiki Austrii, należy od razu przystąpić do badania zasadności skargi, bez uprzedniego orzekania o jej dopuszczalności.

25 Na poparcie skargi skarżące podnoszą pięć zarzutów, z których pierwszy dotyczy tego, że Komisja nie zbadała ewentualnej pomocy na rzecz Lufthansy lub pochodzącej od „Lufthansy"; drugi – naruszenia zasad niedyskryminacji, swobody świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości; trzeci – błędnego zastosowania przez Komisję art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE oraz oczywistego błędu w ocenie; czwarty – tego, że Komisja powinna była wszcząć formalne postępowanie wyjaśniające; oraz piąty – naruszenia obowiązku uzasadnienia w rozumieniu art. 296 TFUE.

W przedmiocie zarzutu pierwszego, dotyczącego tego, że Komisja nie zbadała ewentualnej pomocy na rzecz „Lufthansy" lub pochodzącej od „Lufthansy"

26 Po pierwsze, skarżące podnoszą, że Komisja naruszyła prawo i popełniła oczywisty błąd w ocenie, nie weryfikując, czy rozpatrywany środek przysparza korzyści również „Lufthansie". Gdyby tak było, rozpatrywany środek byłby niezgodny z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE, ponieważ nie obejmowałby już „kosztów kwalifikowalnych" związanych ze szkodami poniesionymi przez AUA. Pomoc ta mogłaby zatem zostać wykorzystana do celów innych niż jej pierwotny cel.

27 Po drugie, i odwrotnie, Komisja nie uwzględniła całej pomocy przyznanej grupie Lufthansa. Komisja nie oceniła bowiem, czy dodatkowa pomoc – poza przyznanym przez DLH na rzecz AUA dokapitalizowaniem w wysokości 150 mln EUR, o którym mowa w zaskarżonej decyzji – mogłaby przysporzyć AUA korzyści, prowadząc tym samym do nadmiernej rekompensaty za szkody, które rozpatrywany środek ma naprawić.

28 Komisja, popierana przez Republikę Federalną Niemiec, Republikę Austrii i AUA, kwestionuje argumenty skarżących.

29 W pierwszej kolejności należy stwierdzić, że Komisja wyjaśniła w pkt 5, 48, 49 i 50 zaskarżonej decyzji, iż rozpatrywany środek stanowi część puli środków finansowych na rzecz AUA w łącznej kwocie 600 mln EUR, obejmującej oprócz rozpatrywanego środka pochodzący od spółki dominującej DLH wkład kapitałowy w wysokości 150 mln EUR (zwany dalej „zastrzykiem kapitałowym DLH") oraz pomoc przyznaną AUA w ramach austriackiego systemu pomocy w formie gwarancji państwa w wysokości 90% w zakresie pożyczki w wysokości 300 mln EUR udzielonej przez konsorcjum banków komercyjnych (zob. pkt 6 powyżej). Komisja podniosła

w tym względzie, że o ile rozpatrywany środek ma na celu naprawienie poniesionych przez AUA szkód wynikających z odwołania i reorganizacji lotów tego przewoźnika w następstwie wprowadzenia ograniczeń w podróżowaniu oraz innych środków izolacji w kontekście pandemii COVID-19, o tyle pozostałe elementy puli środków finansowych na rzecz AUA, o których mowa powyżej, mają na celu zagwarantowanie wypłacalności tego przewoźnika i odpowiedniej kapitalizacji, aby umożliwić mu sprostanie skutkom pandemii COVID-19, które nie są objęte rozpatrywanym środkiem, a także problemom technologicznym niezwiązanym z tą pandemią.

30 W drugiej kolejności Komisja przypomniała w pkt 25 zaskarżonej decyzji, że DLH mogła wykorzystać pomoc będącą przedmiotem decyzji w sprawie Lufthansy na wsparcie innych przewoźników należących do grupy Lufthansa, którzy nie mieli trudności finansowych w dniu 31 grudnia 2019 r., w tym AUA. Ponadto Komisja wyjaśniła w pkt 85 zaskarżonej decyzji, że badając proporcjonalność pomocy będącej przedmiotem decyzji w sprawie Lufthansy, uwzględniła zgodnie z pkt 54 komunikatu z dnia 19 marca 2020 r. zatytułowanego „Tymczasowe ramy środków pomocy państwa w celu wsparcia gospodarki w kontekście trwającej epidemii COVID-19” (Dz.U. 2020, C 91 I, s. 1), zmienionego w dniach 3 kwietnia 2020 r. (Dz.U. 2020, C 112 I, s. 1), 13 maja 2020 r. (Dz.U. 2020, C 164, s. 3) oraz 29 czerwca 2020 r. (Dz.U. 2020, C 218, s. 3) (zwanego dalej „ramami tymczasowymi”), dodatkowe środki pomocy przyznane lub planowane w kontekście pandemii COVID-19 na rzecz przewoźników należących do grupy Lufthansa. W tym względzie Komisja przypomniała w tym samym punkcie zaskarżonej decyzji, że w decyzji w sprawie Lufthansy uznała, iż wszystkie środki pomocy, o których mowa w pkt 8 powyżej, w tym rozpatrywany środek oraz środek przyznany na rzecz AUA w ramach austriackiego systemu pomocy, ograniczają się do minimum niezbędnego do przywrócenia struktury kapitałowej grupy Lufthansa i do zagwarantowania przetrwania tej grupy.

31 W trzeciej kolejności należy zaznaczyć też, że Komisja uwzględniła już wszystkie środki pomocy przyznane na rzecz przewoźników należących do grupy Lufthansa, w tym na rzecz AUA, a także związek między tymi środkami w decyzji w sprawie Lufthansy, którą Komisja wydała dwa tygodnie przed wydaniem zaskarżonej decyzji i do której Komisja wielokrotnie odsyła w zaskarżonej decyzji. W tych okolicznościach decyzja w sprawie Lufthansy stanowi element kontekstu, w jaki wpisuje się zaskarżona decyzja, który należy w związku z tym wziąć pod uwagę, bez uszczerbku dla zgodności tej pierwszej decyzji z prawem, która nie jest przedmiotem niniejszego sporu.

32 W pkt 77, a także w pkt 114–121 decyzji w sprawie Lufthansy Komisja wskazała zasadniczo, że wsparcie przyznane przez inne państwa przewoźnikom należącym do grupy Lufthansa zostanie odliczone, stosownie do okoliczności, albo od kwoty pomocy będącej przedmiotem tej decyzji, albo od pożyczki niemieckiej (zob. pkt 5 powyżej). W szczególności w pkt 115 decyzji w sprawie Lufthansy Komisja zauważyła z jednej strony, że pożyczka w wysokości do 300 mln EUR, jaką Republika Austrii zamierza przyznać AUA w ramach austriackiego systemu pomocy, zostanie odliczona od pożyczki niemieckiej, a z drugiej strony, że kwota 150 mln EUR, jaką Republika Austrii zamierza przyznać AUA w ramach rozpatrywanego środka, zostanie odliczona albo od pierwszego cichego udziału, o którym mowa w pkt 7 powyżej, albo od pożyczki niemieckiej.

33 W czwartej kolejności, jeśli chodzi o zastrzyk kapitałowy DLH, Komisja wskazała w pkt 26 zaskarżonej decyzji, że gdyby jego kwota miała pochodzić z pomocy będącej przedmiotem decyzji w sprawie Lufthansy, stanowiłaby ona w każdym razie pomoc dozwoloną już na podstawie tej decyzji.

34 Z całości powyższych elementów wynika zatem, że wbrew twierdzeniom skarżących Komisja wyraźnie zbadała wszystkie środki pomocy przyznane na rzecz przewoźników należących do grupy Lufthansa oraz związek między tymi środkami.

35 Tak więc skarżące niesłusznie utrzymują, że Komisja nie zbadała wszystkich wyżej wymienionych środków pomocy.

36 Co się tyczy argumentu skarżących, zgodnie z którym istnieje ryzyko, że rozpatrywany środek, który przyznano AUA, przysporzy korzyści również „Lufthansie", należy zaznaczyć, że argument ten nie uwzględnia dostatecznie związku między różnymi środkami pomocy, które opisano w pkt 8 powyżej.

37 Z tego związku wynika bowiem, że gdyby przewoźnicy należący do grupy Lufthansa, tacy jak AUA, mieli skorzystać z pomocy przyznanej przez państwo inne niż Republika Federalna Niemiec, kwota tej pomocy zostałaby odliczona od kwoty przyznanej grupie Lufthansa przez to ostatnie państwo członkowskie. Wyżej wymienione środki pomocy wprowadzają zatem mechanizm odliczeń, zgodnie z którym pomoc przyznana przez Republikę Federalną Niemiec na rzecz całej grupy Lufthansa zostaje obniżona o kwotę pomocy przyznanej przez inne państwa temu czy innemu przewoźnikowi należącemu do tej grupy, wobec czego całkowita kwota, z której korzysta rzeczona grupa, pozostaje taka sama.

38 W konsekwencji powoływane przez skarżące ryzyko, że rozpatrywany środek „przepłynie" do DLH lub innych przewoźników należących do grupy Lufthansa, pozostaje w sprzeczności ze wspomnianym mechanizmem odliczeń.

39 To samo odnosi się do argumentu skarżących, zgodnie z którym istnieje odwrotne ryzyko, mianowicie, że AUA skorzysta ze wsparcia ze strony DLH wykraczającego poza zastrzyk kapitałowy, co ich zdaniem mogłoby prowadzić do przyznania AUA nadmiernej rekompensaty.

40 W tym względzie na wstępie należy zaznaczyć, że Komisja uwzględniła w zaskarżonej decyzji zastrzyk kapitałowy DLH. Z jednej strony Komisja stwierdziła bowiem w pkt 26 zaskarżonej decyzji, że gdyby kwota ta miała zostać pobrana z pomocy będącej przedmiotem decyzji w sprawie Lufthansy, stanowiłaby ona w każdym razie pomoc dozwoloną już przez Komisję. Z drugiej strony wskazała w pkt 82–89 zaskarżonej decyzji, że wspomniany zastrzyk kapitałowy nie pokryje tych samych kosztów co koszty uwzględnione w szkodzie, którą rozpatrywany środek ma naprawić.

41 Chociaż skarżące podkreślają, że nie można wykluczyć, iż oprócz zastrzyku kapitałowego DLH przeniesie na rzecz AUA dodatkowe środki płynne, twierdzenie to pozostaje czysto hipotetyczne, ponieważ skarżące nie przedstawiły żadnego konkretnego dowodu w tym zakresie. W każdym razie nawet przy założeniu, że DLH ma taki zamiar, rozważania przedstawione w pkt 40 powyżej zachowują ważność, zważywszy, po pierwsze, że podstawą takiego hipotetycznego transferu dodatkowych środków płynnych byłaby pomoc dozwolona już w decyzji w sprawie Lufthansy, której zgodność z prawem nie jest przedmiotem niniejszej skargi, a po drugie, że z jednej strony pożyczka niemiecka i pomoc będąca przedmiotem decyzji w sprawie Lufthansy, oparte na art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, a z drugiej strony, rozpatrywany środek oparty na art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE nie mają na celu pokrycia tych samych kosztów kwalifikowalnych, jak Komisja podkreśliła w pkt 82 i 83 zaskarżonej decyzji. Otóż podczas gdy te pierwsze środki mają na celu zapewnienie wypłacalności i odpowiedniej kapitalizacji beneficjenta, rozpatrywany środek ma na

celu naprawienie szkody spowodowanej odwołaniem i reorganizacją lotów AUA w następstwie wprowadzenia ograniczeń w podróżowaniu oraz innych środków izolacji w kontekście pandemii COVID-19.

42 Ponadto wspomniany w pkt 37 powyżej mechanizm odliczeń, którego skarżące nie kwestionują, reguluje związki między tymi różnymi środkami pomocy, zmniejszając w ten sposób ryzyko nadmiernej rekompensaty na rzecz AUA. Jak wynika bowiem z pkt 85 zaskarżonej decyzji, Komisja stwierdziła już w decyzji w sprawie Lufthansy, iż wszystkie środki pomocy, o których mowa w pkt 8 powyżej, w tym rozpatrywany środek oraz środek przyznany na rzecz AUA w ramach austriackiego systemu pomocy, ograniczają się do minimum niezbędnego do przywrócenia struktury kapitałowej grupy Lufthansa i do zagwarantowania przetrwania tej grupy. Tak więc zważywszy, że dzięki wspomnianemu mechanizmowi odliczeń całkowita kwota, z której mogłaby skorzystać ta grupa, pozostaje taka sama, ryzyko „przepływu" pomocy w odwrotnym kierunku, na które powołują się skarżące, nie ma wpływu na dokonaną przez Komisję całościową ocenę wszystkich omawianych środków.

43 Wreszcie skarżące podnoszą, że rozpatrywany środek wpisuje się w kontekst porównywalny z kontekstem dotyczącym środka pomocy na rzecz KLM, zatwierdzonego decyzją C(2020) 4871 final w sprawie pomocy państwa SA.57116 (2020/N) – Niderlandy – COVID-19: Gwarancja państwa i pożyczka państwowa na rzecz KLM (zwaną dalej „decyzją w sprawie KLM"), ponieważ zarówno zaskarżona decyzja, jak i decyzja w sprawie KLM dotyczą beneficjentów należących do grupy przedsiębiorstw. Jednakże wbrew twierdzeniom skarżących decyzja w sprawie KLM odnosi się do sytuacji całkiem odmiennej od tej, która jest przedmiotem niniejszej sprawy, charakteryzującej się tym, że Komisja zbadała odrębnie dwa środki pomocy przyznane dwóm spółkom należącym do tej samej grupy, podczas gdy ich spółka dominująca odgrywała pewną rolę w przyznaniu tej pomocy i zarządzaniu nią. W tych właśnie okolicznościach Sąd stwierdził, że Komisja nie uzasadniła w sposób wymagany prawem swego wniosku, zgodnie z którym, po pierwsze, beneficjentami tej pomocy były wyłącznie spółki zależne, a nie spółka dominująca lub grupa jako taka, a po drugie, pomoc przyznana jednej z nich nie mogła w żadnym razie przynieść korzyści drugiej [wyrok z dnia 19 maja 2021 r., Ryanair/Komisja (KLM; Covid-19), T-643/20, EU:T:2021:286]. Tymczasem w odróżnieniu od okoliczności leżących u podstaw tego wyroku w niniejszym przypadku – jak wynika z pkt 31–42 powyżej – Komisja w pełni uwzględniła fakt, że pomoc będąca przedmiotem decyzji w sprawie Lufthansy mogła przysporzyć korzyści wszystkim spółkom należącym do grupy Lufthansa, wyraźnie zbadała związek między tą pomocą a innymi środkami pomocy, jakie mogły zostać przyznane tym spółkom, oraz dokonała oceny proporcjonalności tych środków pomocy, rozpatrywanych łącznie.

44 W konsekwencji należy oddalić zarzut pierwszy jako bezzasadny.

W przedmiocie zarzutu drugiego, dotyczącego naruszenia zasad niedyskryminacji, swobody świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości

45 Skarżące twierdzą, że Komisja naruszyła zasady niedyskryminacji, swobody świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości ze względu na to, iż rozpatrywany środek przysparza korzyści jedynie AUA.

46 Komisja, Republika Federalna Niemiec, Republika Austrii i AUA kwestionują argumentację skarżących.

47 Należy przypomnieć, że pomoc państwa, która narusza przepisy traktatu lub ogólne zasady prawa Unii, nie może być uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym (wyrok z dnia 22 września 2020 r., Austria/Komisja, C-594/18 P, EU:C:2020:742, pkt 44; zob. również podobnie wyrok z dnia 15 kwietnia 2008 r., Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, pkt 50, 51).

W przedmiocie naruszenia zasady niedyskryminacji

48 Zasada niedyskryminacji wymaga, by porównywalne sytuacje nie były traktowane w sposób odmienny, a sytuacje odmienne nie były traktowane w sposób jednakowy, chyba że takie traktowanie jest obiektywnie uzasadnione (wyrok z dnia 15 kwietnia 2008 r., Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, pkt 66; zob. również podobnie wyrok z dnia 5 czerwca 2018 r., Montero Mateos, C-677/16, EU:C:2018:393, pt 49).

49 Elementy charakteryzujące różne sytuacje oraz ich porównywalność winny być w szczególności określone i ocenione w świetle przedmiotu i celu aktu Unii ustanawiającego dane rozróżnienie. Należy poza tym uwzględnić zasady i cele dziedziny prawa, do której należy dany akt (wyrok z dnia 16 grudnia 2008 r., Arcelor Atlantique et Lorraine i in., C-127/07, EU:C:2008:728, pkt 26).

50 Ponadto należy przypomnieć, że zasada proporcjonalności, która należy do ogólnych zasad prawa Unii, wymaga, by akty instytucji Unii nie wykraczały poza granice tego, co odpowiednie i konieczne do realizacji uzasadnionych celów przyświecających danemu uregulowaniu (wyrok z dnia 17 maja 1984 r., Denkavit Nederland, 15/83, EU:C:1984:183, pkt 25), przy czym jeśli jest możliwy wybór spośród wielu odpowiednich środków, należy wybrać ten najmniej uciążliwy, zaś wynikające z tego niedogodności nie mogą być nadmierne w stosunku do zamierzonych celów [wyrok z dnia 30 kwietnia 2019 r., Włochy/Rada (kwota połowowa włócznika śródziemnomorskiego), C-611/17, EU:C:2019:332, pkt 55].

51 Skarżące twierdzą, że zaskarżona decyzja zezwala na dyskryminacyjne traktowanie, które nie jest konieczne do osiągnięcia celu rozpatrywanego środka, a mianowicie naprawienia szkód spowodowanych odwołaniem i reorganizacją lotów w następstwie wprowadzenia ograniczeń w podróżowaniu oraz środków izolacji w kontekście pandemii COVID-19. Podnoszą one, że grupa Ryanair posiada 8% rynku austriackiego, w związku z czym doznała około 8% szkód spowodowanych przez pandemię COVID-19. Gdyby rozpatrywany środek przyznano wszystkim przewoźnikom lotniczym działającym w Austrii, cel tego środka zostałby osiągnięty bez dyskryminacji. W tym względzie w zaskarżonej decyzji nie wyjaśniono powodu, dla którego rozpatrywany środek przyznano jedynie AUA, mimo że inni przewoźnicy lotniczy działający w Austrii również ponieśli szkody wynikające z wprowadzenia ograniczeń w podróżowaniu oraz środków izolacji w kontekście pandemii COVID-19. Zdaniem skarżących rozpatrywany środek jest środkiem stanowiącym przejaw „oczywistego nacjonalizmu gospodarczego”.

52 W tym względzie w pierwszej kolejności należy przypomnieć, że rozpatrywany środek ma na celu wyłącznie częściowe naprawienie poniesionych przez AUA szkód wynikających z odwołania lub reorganizacji lotów tego przewoźnika w następstwie wprowadzenia ograniczeń w zakresie przemieszczania się oraz innych środków izolacji w kontekście pandemii COVID-19.

53 Prawdą jest, jak słusznie podnoszą skarżące, że wszyscy przewoźnicy lotniczy, którzy prowadzą działalność w Austrii, odczuli wpływ wspomnianych ograniczeń i że w konsekwencji ponieśli oni wszyscy, podobnie jak AUA, szkodę wynikającą z odwołania lub reorganizacji ich lotów w następstwie wprowadzenia rzeczonych ograniczeń.

54 Jednakże, jak słusznie podnosi Komisja w odpowiedzi na skargę, nie istnieje obowiązek przyznania przez państwa członkowskie pomocy mającej na celu naprawienie szkód spowodowanych „zdarzeniem nadzwyczajnym” w rozumieniu art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE.

55 Mówiąc dokładniej, z jednej strony, o ile art. 108 ust. 3 TFUE zobowiązuje państwa członkowskie do zgłaszania Komisji ich planów w dziedzinie pomocy państwa przed ich wprowadzeniem w życie, o tyle nie zobowiązuje ich do przyznania pomocy (postanowienie z dnia 30 maja 2018 r., Yanchev, C-481/17, niepublikowane, EU:C:2018:352, pkt 22).

56 Z drugiej strony pomoc może mieć na celu naprawienie szkód spowodowanych zdarzeniem nadzwyczajnym, zgodnie z art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE, niezależnie od tego, że nie naprawi ona całości tych szkód.

57 W konsekwencji ani z art. 108 ust. 3 TFUE, ani z art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE nie wynika, że państwa członkowskie są zobowiązane do naprawienia całości szkód spowodowanych zdarzeniem nadzwyczajnym, wobec czego nie mogą one również być zobowiązane do przyznania pomocy wszystkim poszkodowanym.

58 W drugiej kolejności należy zaznaczyć, że pomoc indywidualna, taka jak pomoc rozpatrywana w niniejszej sprawie, z definicji przysługuje tylko jednemu przedsiębiorstwu, z wyłączeniem wszystkich innych przedsiębiorstw, w tym przedsiębiorstw znajdujących się w sytuacji porównywalnej z sytuacją beneficjenta tej pomocy. Tym samym z natury swej taka pomoc indywidualna wprowadza różnicę w traktowaniu, a nawet dyskryminację, która jest jednak nierozerwalnie związana z indywidualnym charakterem tego środka. Tymczasem utrzymywanie, jak czynią to skarżące, że rozpatrywana pomoc indywidualna jest sprzeczna z zasadą niedyskryminacji, sprowadza się zasadniczo do systematycznego podważania zgodności z rynkiem wewnętrznym każdej pomocy indywidualnej jedynie ze względu na jej wyłączny z natury i przez to dyskryminujący charakter, nawet jeżeli prawo Unii zezwala państwom członkowskim na przyznanie pomocy indywidualnej, pod warunkiem że są spełnione wszystkie przesłanki przewidziane w art. 107 TFUE.

59 W trzeciej kolejności, i w każdym razie, przy założeniu, że – jak twierdzą skarżące – odmienne traktowanie ustanowione przez rozpatrywany środek może być utożsamiane z dyskryminacją ze względu na to, iż przysparza korzyści jedynie AUA, należy zbadać, czy jest ono uzasadnione zgodnym z prawem celem oraz czy jest konieczne, odpowiednie i proporcjonalne do jego osiągnięcia. Podobnie w zakresie, w jakim skarżące odwołują się do art. 18 akapit pierwszy TFUE, należy podkreślić, że zgodnie z tym postanowieniem zakazana jest wszelka dyskryminacja ze względu na przynależność państwową w zakresie stosowania traktatów „bez uszczerbku dla postanowień szczególnych, które one przewidują”. Należy zatem zbadać, czy to odmienne traktowanie jest dopuszczalne w świetle art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE, który stanowi podstawę prawną zaskarżonej decyzji. Badanie to wymaga ustalenia z jednej strony, czy cel rozpatrywanego środka spełnia wymogi przewidziane w tym ostatnim postanowieniu, a z drugiej strony, czy zasady przyznania rozpatrywanego środka, a mianowicie w niniejszej sprawie fakt, że przysparza on korzyści tylko AUA, mogą umożliwić osiągnięcie tego celu i nie wykraczają poza to, co jest konieczne do jego osiągnięcia.

60 Jeśli chodzi o cel rozpatrywanego środka, skarżące nie kwestionują tego, że odszkodowanie za szkodę wynikłą z odwołania lub reorganizacji lotów przewoźnika lotniczego w następstwie wprowadzenia ograniczeń w zakresie przemieszczania się w kontekście pandemii COVID-19

pozwala na naprawienie szkód spowodowanych przez tę pandemię. Skarżące nie kwestionują również tego, że pandemia COVID-19 stanowi zdarzenie nadzwyczajne w rozumieniu art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE.

61 Co się tyczy zasad przyznania rozpatrywanego środka, Komisja wskazała w pkt 40 zaskarżonej decyzji, że zdaniem władz austriackich AUA odgrywa kluczową rolę w obsłudze lotniczej Austrii oraz wnosi istotny wkład w austriacką gospodarkę, ponieważ jest jedynym przewoźnikiem sieciowym operującym z Austrii, który oferuje połączenia długodystansowe z i do hubu w Wiedniu. Ponadto, biorąc pod uwagę stosunkowo mały obszar ciążenia lotniska w Wiedniu, żaden inny przewoźnik lotniczy nie jest w stanie zaoferować znacznej liczby bezpośrednich lotów długodystansowych z i do Wiednia, zważywszy, że loty dowozowe mogłyby być również kierowane do innych portów lotniczych, z których można by oferować loty długodystansowe. Poza tym AUA zatrudnia około 7000 osób i około 17500 miejsc pracy zależy bezpośrednio lub pośrednio od AUA. Zdaniem władz austriackich znaczenie gospodarcze przewoźnika sieciowego takiego jak AUA oznacza około 2,7 mld EUR rocznie wartości dodanej dla gospodarki austriackiej i około 1 mld EUR rocznie w postaci podatków.

62 Ponadto należy zaznaczyć, że zgodnie z informacjami przekazanymi przez skarżące w załączniku A.2.2 do skargi AUA jest największym przewoźnikiem lotniczym w Austrii, który w 2019 r. posiadał tam udział w rynku wynoszący 43%, przy czym ów udział był znacznie wyższy od udziałów w rynku drugiego przewoźnika lotniczego i skarżących, którzy w 2019 r. posiadali udziały wynoszące jedynie odpowiednio 14% i 8%.

63 Skarżące podnoszą jednak, że okoliczności te nie pozwalają uzasadnić odmiennego traktowania wynikającego z rozpatrywanego środka. Uważają one bowiem, że to odmienne traktowanie nie jest proporcjonalne, ponieważ ów środek przyznaje AUA całą pomoc mającą na celu naprawienie przedmiotowej szkody, podczas gdy rzeczony przewoźnik poniósł jedynie 43% tej szkody.

64 W tym względzie z zaskarżonej decyzji wynika, że z uwagi na kluczową rolę AUA w obsłudze lotniczej Austrii odwołanie oraz reorganizacja lotów w Austrii w następstwie wprowadzenia ograniczeń w podróżowaniu w kontekście pandemii COVID-19 dotknęły bardziej AUA niż innych przewoźników lotniczych obecnych w tym kraju. Potwierdzają to wszystkie dane streszczone w pkt 61 i 62 powyżej.

65 Ponadto ze wspomnianych danych wynika, że proporcjonalnie i biorąc pod uwagę zakres działalności AUA w Austrii, ograniczenia te znacznie bardziej dotknęły AUA niż Ryanaira, który – jak wynika z załącznika A.2.2 do skargi – wykonywał jedynie niewielką część swojej działalności na połączeniach z Austrii i do tego państwa, w odróżnieniu od AUA, dla której ta część jest znacznie większa. Jeśli chodzi o Laudamotion, skarżące nie przedstawiły wystarczająco jasnych informacji pozwalających zrozumieć, jaką część swojej działalności ten przewoźnik lotniczy wykonuje z lub do Austrii w stosunku do całej swojej działalności. W każdym razie żaden element akt sprawy, którymi dysponuje Sąd, nie pozwala na wyciągnięcie wniosku, że wspomniany przewoźnik lotniczy odgrywa kluczową rolę w obsłudze lotniczej Austrii.

66 Wreszcie, co się tyczy kwestii, czy rozpatrywany środek wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia zamierzonego celu, należy stwierdzić, że kwota tego środka jest niższa od kwoty szkody poniesionej przez AUA wskutek odwołania i reorganizacji lotów tego przewoźnika w następstwie wprowadzenia ograniczeń w podróżowaniu w kontekście pandemii COVID-19, jak

wynika w szczególności z pkt 79 zaskarżonej decyzji. W związku z tym rozpatrywany środek nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia zgodnego z prawem celu, któremu ów środek służy.

67 W konsekwencji należy stwierdzić, że odmienne traktowanie na korzyść AUA jest odpowiednie do naprawienia szkód wynikających z tych ograniczeń i nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

68 Ponadto skarżące nie wykazały, że podział kwoty rozpatrywanej pomocy między wszystkich przewoźników lotniczych obecnych w Austrii nie pozbawiłby tego środka skuteczności.

69 Wynika z tego – w każdym razie i w zakresie, w jakim odmienne traktowanie ustanowione przez rozpatrywany środek można utożsamiać z dyskryminacją – że uzasadnione jest przyznanie możliwości skorzystania z rozpatrywanego środka wyłącznie AUA oraz że rozpatrywany środek nie narusza zasady niedyskryminacji.

W przedmiocie naruszenia swobody przedsiębiorczości i swobody świadczenia usług

70 Należy przypomnieć z jednej strony, że postanowienia traktatu FUE odnoszące się do swobody przedsiębiorczości mają na celu zapewnienie możliwości korzystania z traktowania krajowego w przyjmującym państwie członkowskim (zob. wyrok z dnia 6 października 2015 r., Finanzamt Linz, C-66/14, EU:C:2015:661, pkt 26 i przytoczone tam orzecznictwo).

71 Z drugiej strony swoboda świadczenia usług sprzeciwia się stosowaniu wszelkich przepisów krajowych, które czynią świadczenie usług między państwami członkowskimi trudniejszym niż świadczenie usług wyłącznie wewnątrz jednego państwa członkowskiego, niezależnie od istnienia dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub miejsce zamieszkania (zob. podobnie wyrok z dnia 6 lutego 2003 r., Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, pkt 25). Niemniej należy stwierdzić, że zgodnie z art. 58 ust. 1 TFUE swoboda świadczenia usług w dziedzinie transportu została uregulowana postanowieniami tytułu dotyczącego transportu, a mianowicie tytułu VI traktatu FUE. Swoboda świadczenia usług w dziedzinie transportu w ramach prawa pierwotnego podlega zatem odrębnemu systemowi prawnemu (wyrok z dnia 18 marca 2014 r., International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, pkt 36). W konsekwencji art. 56 TFUE, który ustanawia swobodę świadczenia usług, nie znajduje wprost zastosowania do dziedziny żeglugi powietrznej (wyrok z dnia 25 stycznia 2011 r., Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, pkt 22).

72 Dlatego też środki liberalizujące w odniesieniu do usług transportu lotniczego mogą być przyjmowane jedynie na podstawie art. 100 ust. 2 TFUE (wyrok z dnia 18 marca 2014 r., International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, pkt 38). Jak słusznie podnoszą skarżące, prawodawca Unii przyjął rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. 2008, L 293, s. 3) na podstawie tego przepisu, którego celem jest właśnie określenie warunków stosowania w sektorze transportu lotniczego zasady swobody świadczenia usług (zob. analogicznie wyrok z dnia 6 lutego 2003 r., Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, pkt 23, 24).

73 W niniejszej sprawie należy zauważyć, że skarżące twierdzą zasadniczo, iż rozpatrywany środek stanowi przeszkodę dla swobody przedsiębiorczości i swobody świadczenia usług z uwagi na jego dyskryminujący charakter.

74 O ile prawdą jest, że rozpatrywany środek dotyczy pomocy indywidualnej, z której korzysta jedynie AUA, o tyle skarżące nie wykazują, w jaki sposób ten wyłączny charakter może zniechęcać je do zakładania działalności w Austrii lub świadczenia usług z i do tego kraju. Skarżące nie wskazały w szczególności okoliczności faktycznych ani prawnych, które sprawiałyby, że wspomniany środek wywierałby skutki ograniczające, wykraczające poza te, które aktywują zakaz ustanowiony w art. 107 ust. 1 TFUE, ale które – jak stwierdzono w pkt 60–66 powyżej – są jednak konieczne i proporcjonalne do naprawienia szkód wyrządzonych AUA zdarzeniem nadzwyczajnym, jakim jest pandemia COVID-19, zgodnie z wymogami przewidzianymi w art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE.

75 W konsekwencji rozpatrywany środek nie może stanowić przeszkody dla swobody przedsiębiorczości lub swobody świadczenia usług. Z powyższego wynika, że skarżące bezzasadnie zarzucają Komisji, iż ta nie zbadała zgodności tego środka ze swobodą przedsiębiorczości i swobodą świadczenia usług.

76 W tych okolicznościach należy oddalić zarzut drugi.

W przedmiocie zarzutu trzeciego, dotyczącego błędnego zastosowania art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE i oczywistego błędu w ocenie w odniesieniu do proporcjonalności pomocy

77 Zarzut trzeci skarżących dzieli się zasadniczo na dwie części, z których pierwsza dotyczy tego, że Komisja popełniła błędy przy ocenie kwoty szkody wyrządzonej AUA, a druga – tego, że Komisja popełniła błędy przy ocenie kwoty rozpatrywanej pomocy.

W przedmiocie części pierwszej zarzutu trzeciego, dotyczącej oceny szkody wyrządzonej AUA

78 Po pierwsze, skarżące podnoszą, że zgodnie z zaskarżoną decyzją rozpatrywany środek ma na celu pokrycie szkód wyrządzonych AUA w okresie od dnia 9 marca do dnia 14 czerwca 2020 r. z powodu odwołania i reorganizacji lotów AUA w następstwie wprowadzenia ograniczeń w podróżowaniu oraz innych środków izolacji w związku z pandemią COVID-19. Tymczasem część szkód wyrządzonych AUA nie jest konsekwencją wprowadzenia ograniczeń w podróżowaniu oraz innych środków izolacji, zważywszy, że ograniczenia te obowiązywały jedynie częściowo w okresie od dnia 9 marca do dnia 18 marca 2020 r., podczas gdy rozpatrywany środek ma na celu naprawienie szkody poniesionej w okresie od dnia 9 marca do dnia 14 czerwca 2020 r. W związku z tym szkody wyrządzone AUA w tym pierwszym okresie wynikały z niechęci pasażerów do podróżowania ze względu na niepewność dotyczącą pandemii. Tak więc metoda służąca obliczeniu szkody zatwierdzonej przez Komisję odzwierciedla raczej wpływ kryzysu COVID-19 jako całości, a nie szczególny wpływ ograniczeń w podróżowaniu nałożonych przez władze austriackie lub inne państwa. Tym samym Komisja w sposób oczywisty przeszacowała wysokość szkód spowodowanych bezpośrednio ograniczeniami w podróżowaniu i innymi środkami izolacji związanymi z pandemią COVID-19. Zaskarżona decyzja zawiera zatem wewnętrzną sprzeczność.

79 Po drugie, skarżące podnoszą, że nic w zaskarżonej decyzji nie dowodzi tego, iż koszty, których uniknięto w okresie od dnia 9 marca do dnia 14 czerwca 2020 r., które nie powinny być brane pod uwagę przy ustalaniu szkody poniesionej przez AUA, odzwierciedlały „możliwe do uniknięcia" koszty tego przewoźnika. W konsekwencji koszty, których uniknięto, wykorzystane przy ocenie szkód mogą zawierać składniki kosztów, które były „możliwe do uniknięcia".

80 Po trzecie, Komisja nie oceniła w zaskarżonej decyzji szkód wyrządzonych innym przewoźnikom lotniczym. Zdaniem skarżących „zdarzenie nadzwyczajne" w rozumieniu art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE z definicji dotyczy szeregu, a nawet wszystkich przedsiębiorstw z danego sektora. Tak więc wielu innych przewoźników lotniczych poniosło szkody w Austrii w wyniku ograniczeń w podróżowaniu nałożonych w ramach pandemii COVID-19. Przepis ten ma zatem na celu naprawienie szkód poniesionych również przez konkurentów AUA, a nie tylko przez tego przewoźnika.

81 Komisja, Republika Federalna Niemiec, Republika Austrii i AUA kwestionują argumentację skarżących.

82 Na wstępie należy przypomnieć, że jeśli chodzi o odstępstwo od ustanowionej w art. 107 ust. 1 TFUE ogólnej zasady niezgodności pomocy państwa z rynkiem wewnętrznym, art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE należy interpretować ściśle. Zgodnie zatem z tym postanowieniem naprawione mogą zostać jedynie szkody gospodarcze spowodowane bezpośrednio klęskami żywiołowymi lub innymi zdarzeniami nadzwyczajnymi (wyrok z dnia 23 lutego 2006 r., Atzeni i in., C-346/03 i C-529/03, EU:C:2006:130, pkt 79).

83 Z powyższego wynika, że pomoc, która może być wyższa od strat poniesionych przez jej beneficjentów, nie jest objęta zakresem art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE (zob. podobnie wyrok z dnia 11 listopada 2004 r., Hiszpania/Komisja, C-73/03, niepublikowany, EU:C:2004:711, pkt 40, 41).

84 W niniejszej sprawie w pierwszej kolejności należy zauważyć, że – jak wynika z pkt 41 i 69 zaskarżonej decyzji – w celu oceny szkód władze austriackie uwzględniły okres unieruchomienia floty AUA trwający od dnia 19 marca do dnia 14 czerwca 2020 r., a także okres bezpośrednio poprzedzający ten okres, trwający od dnia 9 marca do dnia 18 marca 2020 r.

85 W tym względzie Komisja wyjaśniła w zaskarżonej decyzji powody, dla których uznała za właściwe zatwierdzenie pomocy obejmującej nie tylko szkody wyrządzone AUA w okresie unieruchomienia floty tego przewoźnika od dnia 19 marca do dnia 14 czerwca 2020 r., ale również szkody poniesione w dniach bezpośrednio poprzedzających ów okres, to jest w dniach 9–18 marca 2020 r.

86 Jak wyjaśniono bowiem w pkt 6–14 zaskarżonej decyzji, rząd austriacki wprowadził ograniczenia w podróżowaniu już w okresie od dnia 9 marca do dnia 18 marca 2020 r. W szczególności w dniu 9 marca 2020 r. Republika Austrii zakazała lądowania na swoim terytorium samolotów pochodzących z Chin, Korei Południowej, Iranu i Włoch. Zakaz ten był stopniowo rozszerzany na inne kraje, a w szczególności na Szwajcarię, Francję i Hiszpanię w dniu 13 marca 2020 r., a także na Zjednoczone Królestwo, Niderlandy, Rosję i Ukrainę w dniu 15 marca 2020 r. Ponadto w dniu 10 marca 2020 r. w odpowiedzi na pandemię COVID-19 Republika Austrii wprowadziła ze skutkiem natychmiastowym ogólne przepisy obejmujące ograniczenia w podróżowaniu. Wprowadziła również kontrole medyczne na granicach, najpierw z Włochami w dniu 11 marca 2020 r., następnie ze Szwajcarią w dniu 14 marca 2020 r. i wreszcie z Niemcami w dniu 19 marca 2020 r. W międzyczasie, w dniu 12 marca 2020 r., Stany Zjednoczone Ameryki ogłosiły, że nie będą już zezwalać obywatelom europejskim ani wszystkim podróżnym, którzy przebywali w państwach należących do strefy Schengen, na wjazd na ich terytorium. W dniu 13 marca 2020 r. rząd austriacki ogłosił szereg wprowadzających restrykcje przepisów prawnych, które weszły w życie w dniu 16 marca 2020 r. Przepisy te ustanowiły istotne ograniczenia swobody przemieszczania się na całym terytorium austriackim.

87 W związku z tym, biorąc pod uwagę stopniowe pogarszanie się warunków podróży spowodowane ograniczeniami nałożonymi w tym względzie z uwagi na pandemię COVID-19, które doprowadziło do odwołania i reorganizacji lotów AUA w okresie od dnia 9 marca do dnia 14 czerwca 2020 r., Komisja mogła uwzględnić, nie popełniając przy tym błędu, szkodę wyrządzoną AUA w tym okresie przez wspomniane odwołania i reorganizację lotów.

88 W konsekwencji należy oddalić argument skarżących, zgodnie z którym uwzględniając szkodę powstałą w okresie od dnia 9 marca do dnia 18 marca 2020 r., Komisja zawyżyła wysokość tej szkody. Z tego samego powodu zaskarżona decyzja nie zawiera żadnej wewnętrznej sprzeczności.

89 W drugiej kolejności, co się tyczy argumentu skarżących, zgodnie z którym Komisja nie upewniła się, czy AUA podjęło niezbędne działania w celu obniżenia swych kosztów w okresie od dnia 9 marca do dnia 14 czerwca 2020 r., tak by naprawieniu szkód nie podlegały nie tylko koszty, których uniknięto, ale i koszty „możliwe do uniknięcia", to znaczy koszty, których AUA mogła uniknąć, lecz które ów przewoźnik mimo wszystko poniósł, należy zauważyć, że w pkt 74 zaskarżonej decyzji Komisja wyjaśniła, iż szkody podlegające naprawieniu odpowiadają stracie netto obliczonej jako różnica pomiędzy z jednej strony utraconym przez AUA zyskiem – którym jest różnica pomiędzy obrotem, którego uzyskania AUA mogła się spodziewać w okresie od dnia 9 marca do dnia 14 czerwca 2020 r. w braku ograniczeń w podróżowaniu i innych środków izolacji związanych z pandemią COVID-19, a obrotem faktycznie osiągniętym w tym okresie – skorygowanym o marżę zysku AUA, a z drugiej strony kosztami, których uniknięto.

90 Komisja zdefiniowała koszty, których uniknięto, jako koszty, które AUA poniosłaby w okresie od dnia 9 marca do dnia 14 czerwca 2020 r., gdyby na działalność tego przewoźnika nie wywarły wpływu ograniczenia w podróżowaniu i środki izolacji związane z pandemią COVID-19, a których AUA nie musiała ponieść z powodu anulowania jej lotów. Komisja wyjaśniła również, że koszty, których uniknięto, powinno się oszacować dla każdego rodzaju istotnych kosztów, na podstawie ich korelacji ze spadkiem ruchu, poprzez porównanie z kosztami poniesionymi przez AUA w okresie od dnia 9 marca do dnia 14 czerwca 2020 r. kosztów poniesionych przez AUA w tym samym okresie poprzedniego roku.

91 Komisja sprecyzowała także w przypisie 19 zaskarżonej decyzji, że koszty, których uniknięto z powodu środków izolacji związanych z pandemią COVID-19, dotyczyły na przykład obniżenia kosztów paliwa, opłat i należności, a także obniżenia kosztów personelu, w szczególności z powodu korzystania z krótkoterminowych umów o pracę.

92 Tak więc ocena szkód uwzględnia – jak wynika z pkt 42 lit. b) zaskarżonej decyzji – koszty dodatkowe oraz koszty, których uniknięto z powodu rzeczonych ograniczeń. W tym względzie, na podstawie badania kosztów AUA oraz zarówno pozytywnego, jak i negatywnego wpływu na koszty zmienne środków izolacji przyjętych przez rządy w następstwie pandemii COVID-19, Komisja uwzględniła przy tej ocenie różnicę stwierdzoną we wszystkich kosztach zmiennych [w szczególności w kosztach paliwa, opłatach i należnościach, kosztach obsługi technicznej, prowizjach związanych z Międzynarodowym Zrzeszeniem Przewoźników Powietrznych (IATA) i kosztach cateringu], a także różnicę stwierdzoną w kosztach stałych, które uległy zmianie z powodu środków izolacji przyjętych przez rządy w następstwie pandemii COVID-19, w szczególności redukcję kosztów personelu i marketingu oraz obniżenie kosztów wskutek uziemienia samolotów. Ponadto Republika Austrii przedstawiła w uwagach interwenienta wykaz środków przyjętych przez AUA w celu obniżenia jej kosztów w kontekście pandemii COVID-19, polegających w szczególności na zmniejszeniu o 54% wydatków całkowitych w porównaniu z rokiem 2019. Wśród tych środków Republika Austrii wymieniła zamknięcie szeregu baz obsługi

technicznej i obiektów obsługi pasażerów w niektórych krajach związkowych. Poza tym AUA zmniejszyła swoją flotę, pozbywając się większości samolotów typu Dash i dokonując sprzedaży kilku samolotów. Skarżące nie zakwestionowały prawdziwości lub istotnego charakteru tych dowodów.

93 W tych okolicznościach Sąd może jedynie stwierdzić, że zarzut skarżących dotyczący domniemanego nieuwzględnienia przez Komisję kosztów „możliwych do uniknięcia" jest zbyt abstrakcyjny i nie został poparty żadnymi konkretnymi danymi. W szczególności skarżące nie sprecyzowały konkretnie, jakich kosztów AUA mogła uniknąć, a zatem jakie koszty należało wykluczyć z oceny szkód wyrządzonych temu przewoźnikowi.

94 W konsekwencji ów argument należy oddalić.

95 W trzeciej kolejności, jeśli chodzi o argument, zgodnie z którym Komisja nie uwzględniła szkód poniesionych przez innych przewoźników lotniczych, wystarczy odesłać do pkt 53–57 powyżej, aby dojść do wniosku, że skarżące bezzasadnie utrzymują, iż Komisja była zobowiązana do dokonania w zaskarżonej decyzji oceny szkody wyrządzonej przewoźnikom lotniczym innym niż AUA.

96 W związku z tym należy oddalić część pierwszą zarzutu trzeciego.

W przedmiocie części drugiej zarzutu trzeciego, dotyczącej oceny kwoty pomocy

97 Po pierwsze, skarżące podnoszą, odsyłając do swych argumentów przedstawionych w ramach zarzutu pierwszego, że Komisja nie uwzględniła ewentualnej pomocy dodatkowej dla AUA pochodzącej od „Lufthansy". Z jednej strony zawarte w zaskarżonej decyzji stwierdzenie, że zastrzyk kapitałowy DLH powinien zostać zainwestowany w efektywne technologie w zakresie klimatu i emisji hałasu, w związku z czym nie obejmuje on poniesionych przez AUA szkód, które rozpatrywany środek ma naprawić, nie jest przekonujące, ponieważ pozytywne skutki tego zastrzyku są natychmiastowe, podczas gdy planowane inwestycje, które nie podlegają żadnym wiążącym zobowiązaniom, zostaną zrealizowane dopiero w 2030 r. Z drugiej strony Komisja ograniczyła się do wskazania niewielkiej, wynoszącej 150 mln EUR, części pomocy przyznanej grupie Lufthansa, pomijając okoliczność, że środek niemiecki mógłby przysporzyć AUA korzyści wykraczających poza tę kwotę.

98 Po drugie, Komisja nie doceniła wpływu pomocy państwa przyznanej na rzecz AUA na podstawie austriackiego systemu pomocy w ramach dokonanej przez siebie oceny proporcjonalności rozpatrywanego środka. Komisja wskazała bowiem, że wspomniana pomoc pokryje inne koszty AUA, które ów przewoźnik miał ponieść w drugiej połowie 2020 r., lecz nie wyjaśniła zasadności tej oceny. Ponadto, jeśli chodzi o oszacowanie strat w drugiej połowie 2020 r., Komisja przejęła po prostu szacunki AUA, nie przeprowadzając niezależnej analizy tych strat. Komisja nie doszacowała poza tym kwoty pomocy przyznanej AUA w ramach austriackiego systemu pomocy, gdy oceniła ją na [70–80] mln EUR, nie wyjaśniając jednak, w jaki sposób obliczyła tę sumę. Otóż zdaniem skarżących kwota tej pomocy wynosi 270 mln EUR. Kwota rzeczonej pomocy, rozpatrywana łącznie z kwotą zastrzyku kapitałowego DLH, wynosi zatem co najmniej 420 mln EUR, co przekracza wysokość strat, które AUA miało ponieść w drugiej połowie 2020 r.

99 Po trzecie, Komisja wbrew swojej praktyce decyzyjnej nie uwzględniła wynikającej z dyskryminującego charakteru rozpatrywanego środka przewagi konkurencyjnej, która przekłada się na udziały AUA w rynku większe niż udziały, które przysługiwałyby temu przewoźnikowi w przeciwnym razie.

100 Komisja, popierana przez Republikę Federalną Niemiec, Republikę Austrii i AUA, kwestionuje te argumenty.

101 W pierwszej kolejności, jeśli chodzi o argument skarżących, zgodnie z którym Komisja nie uwzględniła ewentualnej pomocy dodatkowej dla AUA pochodzącej od „Lufthansy", po pierwsze, należy zaznaczyć, że ów argument pokrywa się częściowo z argumentami przedstawionymi w ramach zarzutu pierwszego. Należy zatem odesłać do analizy zarzutu pierwszego.

102 Po drugie, należy zauważyć, że traktat FUE nie stoi na przeszkodzie jednoczesnemu stosowaniu art. 107 ust. 2 lit. b) i art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, o ile są spełnione przesłanki z każdego z tych dwóch postanowień. Jest tak w szczególności wtedy, gdy fakty i okoliczności skutkujące poważnym zaburzeniem w gospodarce wynikają ze zdarzenia nadzwyczajnego.

103 W niniejszej sprawie, jak wskazano w pkt 5–7 powyżej, pożyczka niemiecka i pomoc będąca przedmiotem decyzji w sprawie Lufthansy, a także środek pomocy przyznany AUA w ramach austriackiego systemu pomocy przyznano na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, podczas gdy rozpatrywany środek przyznano na podstawie art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE.

104 W tym względzie Komisja wskazała w pkt 29 zaskarżonej decyzji, że wspomniane środki, które przyznano na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, mają na celu przywrócenie wypłacalności AUA i jego zdolności przetrwania, w związku z czym pokrywają koszty wykraczające poza zwykłe naprawienie szkody spowodowanej bezpośrednio przez ograniczenia w podróżowaniu nałożone w ramach pandemii COVID-19. W pkt 47 i 49 zaskarżonej decyzji Komisja zauważyła też, że władze austriackie potwierdziły, że rozpatrywanego środka nie można połączyć z inną pomocą pokrywającą te same koszty i że inne środki składające się na wsparcie przyznane AUA nie mogą prowadzić do nadmiernej rekompensaty, ponieważ nie mają one na celu naprawienia szkody poniesionej przez AUA z powodu ograniczeń w podróżowaniu nałożonych w związku z pandemią COVID-19, oraz że tego środka nie można wykorzystać w celu takiego naprawienia szkody.

105 W szczególności Komisja wyjaśniła w pkt 50 zaskarżonej decyzji, że owe środki nie mają związku z jakimkolwiek naprawieniem szkody wyrządzonej AUA, ponieważ z jednej strony pożyczka udzielona AUA w ramach austriackiego systemu pomocy jest gwarantowana przez zabezpieczenia polegające na sekurytyzacji akcji i aktywów AUA, a z drugiej strony zastrzyk kapitałowy DLH – zgodnie z uzgodnieniami poczynionymi między AUA, jego udziałowcami i rządem austriackim – powinien zostać zainwestowany do 2030 r. w efektywne technologie w zakresie klimatu i emisji hałasu.

106 Ponadto w pkt 82–86 zaskarżonej decyzji Komisja zbadała, czy środki pomocy przyznane na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, z których AUA może skorzystać, nie obejmują tej samej szkody, którą rozpatrywany środek ma naprawić, i doszła do wniosku, że tak nie jest.

107 Wynika z tego, że wbrew twierdzeniom skarżących Komisja uwzględniła przy ocenie kwoty rozpatrywanej pomocy i jego proporcjonalności wszystkie środki pomocy, z których grupa Lufthansa może skorzystać.

108 Skarżące nie przedstawiły natomiast żadnego konkretnego i popartego argumentami dowodu pozwalającego wykazać, że wszystkie omawiane środki pomocy lub niektóre z nich mają na celu pokrycie tych samych kosztów kwalifikowalnych co koszty zawarte w szkodzie, którą rozpatrywany środek ma naprawić.

109 Po trzecie, skarżące krytycznie oceniają w szczególności pkt 50 lit. b) zaskarżonej decyzji, zgodnie z którym – jak wskazano w pkt 105 powyżej – AUA powinna zainwestować do 2030 r. zastrzyk kapitałowy DLH w efektywne technologie ograniczające emisje hałasu oraz bardziej przyjazne dla środowiska w zakresie, w jakim udostępniono już AUA odpowiednią kwotę. Jednakże z jednej strony argument ten pomija fakt, że taka inwestycja może być rozłożona w czasie. Z drugiej strony zobowiązanie do wykorzystania kwoty równej kapitałowi przekazanemu na sfinansowanie tej inwestycji jasno wskazuje, że ów zastrzyk kapitałowy miał zupełnie inny cel niż cel realizowany przez rozpatrywany środek.

110 Co się tyczy argumentu skarżących kwestionującego wiążący charakter tego zobowiązania inwestycyjnego, wystarczy wskazać, że z pkt 50 lit. b) zaskarżonej decyzji wynika, iż w ramach puli środków finansowych uzgodnionej między AUA, jego akcjonariuszami i rządem austriackim AUA jest „zobowiązana” do zainwestowania kwoty odpowiadającej zastrzykowi kapitałowemu DLH w efektywne technologie ograniczające emisje hałasu oraz bardziej przyjazne dla środowiska.

111 W drugiej kolejności, jeśli chodzi o argumenty skarżących dotyczące pomocy przyznanej AUA w ramach austriackiego systemu pomocy, należy zaznaczyć, że Komisja zauważyła w pkt 87 zaskarżonej decyzji, iż na prognozowane przez AUA wyniki finansowe za rok 2020 ogólnie większy wpływ będą miały poważne zaburzenia w gospodarce austriackiej spowodowane pandemią COVID-19. Te spodziewane straty, w przypadku których nie można ustalić bezpośredniego związku przyczynowego z ograniczeniami w podróżowaniu i środkami izolacji, mogą zdaniem Komisji wynieść [między 300 a 400] mln EUR w okresie od dnia 1 marca do dnia 9 marca 2020 r. i od dnia 15 czerwca do dnia 31 grudnia 2020 r., czyli poza okresem, którego dotyczy rozpatrywany środek. Jak wynika z pkt 88 zaskarżonej decyzji, właśnie w celu zaradzenia skutkom poważnych zaburzeń w swej gospodarce Republika Austrii postanowiła udzielić AUA w ramach austriackiego systemu pomocy gwarancji państwa w wysokości 90% w zakresie pożyczki w wysokości 300 mln EUR.

112 Po pierwsze, skarżące podnoszą, że Komisja przyjęła domniemanie, iż pomoc przyznana AUA w ramach austriackiego systemu pomocy ma na celu pokrycie strat poniesionych przez tego przewoźnika w drugiej połowie 2020 r., lecz nie wykazała, że tak faktycznie było. Za pomocą tego argumentu skarżące próbują w rzeczywistości wzbudzić wątpliwości co do tego, czy rzeczona pomoc może pokrywać te same koszty co koszty zawarte w szkodzie wyrządzonej AUA w okresie od dnia 9 marca do dnia 14 czerwca 2020 r. ze względu na ograniczenia w podróżowaniu nałożone w kontekście pandemii COVID-19, którą to szkodę rozpatrywany środek ma naprawić.

113 Należy jednak przypomnieć, że austriacki system pomocy został ustanowiony na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE i ma zatem na celu zaradzenie poważnym zaburzeniom w gospodarce austriackiej spowodowanym pandemią poprzez udzielenie wsparcia dużej liczbie przedsiębiorstw potrzebujących środków płynnych, przy czym ów system nie jest ograniczony do danego sektora gospodarki. Wspomniany system realizuje więc cel odrębny od celu zamierzonego przez rozpatrywany środek.

114 W tym względzie zawarte w pkt 87 zaskarżonej decyzji wyjaśnienie Komisji, zgodnie z którym pomoc przyznana AUA w ramach austriackiego systemu pomocy ma na celu pokrycie strat poniesionych przez tego przewoźnika, które nie są bezpośrednio spowodowane anulowaniem i reorganizacją lotów AUA w okresie od dnia 9 marca do dnia 14 czerwca 2020 r. ze względu na ograniczenia w podróżowaniu, jest w pełni spójne z różnymi celami realizowanymi przez omawiane środki pomocy. Zatem sam fakt, że Komisja nie wskazała w zaskarżonej decyzji podstawy, na jakiej uznała, iż pomoc przyznana AUA w ramach austriackiego systemu pomocy ma na celu pokrycie strat spodziewanych przez tego przewoźnika w drugiej połowie 2020 r., nie może podważyć zgodności z prawem zaskarżonej decyzji.

115 Po drugie, skarżące zarzucają Komisji, że w odniesieniu do kwoty tych strat szacowanej na [300–400] mln EUR zaufała ona szacunkom przedstawionym przez AUA, zamiast samodzielnie przeprowadzić niezależną analizę. Wprawdzie źródło tej kwoty nie wynika z zaskarżonej decyzji, jednak ów szacunek dotyczy strat, których rozpatrywany środek nie ma na celu pokryć. To bowiem pomoc przyznana AUA w ramach austriackiego systemu pomocy, której zgodność z prawem i z rynkiem wewnętrznym nie stanowi przedmiotu niniejszego sporu, ma na celu pokrycie części tych strat. W związku z tym kwestia dokładnego oszacowania tych strat nie ma wpływu na zgodność z prawem zaskarżonej decyzji.

116 Po trzecie, z tego samego powodu skarżące nie mogą skutecznie zarzucać Komisji, że nie wyjaśniła w zaskarżonej decyzji, w jaki sposób obliczyła kwotę pomocy przyznanej AUA w ramach austriackiego systemu pomocy, szacowaną na [70–80] mln EUR. O ile bowiem skarżące mogą skutecznie podnosić argumenty kwestionujące oszacowanie w niniejszej sprawie kwoty rozpatrywanej pomocy, o tyle nie mogą one skutecznie krytykować oszacowania kwoty innej pomocy, której zgodność z prawem i z rynkiem wewnętrznym nie podlega kontroli Sądu w ramach niniejszego sporu.

117 W każdym razie z pkt 80 zaskarżonej decyzji wynika, że władze austriackie zobowiązały się do przedłożenia Komisji, najpóźniej do dnia 30 czerwca 2021 r., wyników oceny ex post szkód wyrządzonych AUA w okresie od dnia 9 marca do dnia 14 czerwca 2020 r., które rozpatrywany środek ma naprawić, opartej na sprawozdaniach operacyjnych AUA za rok 2020, skontrolowanych i należycie zatwierdzonych przez niezależny organ. Gdyby ocena ex post wykazała, że AUA skorzystała z nadmiernej rekompensaty, władze austriackie zobowiązały się do zapewnienia, że AUA ją zwróci.

118 Po czwarte, i w konsekwencji, należy oddalić argument skarżących, zgodnie z którym łączna kwota pomocy przyznanej AUA w ramach austriackiego systemu pomocy i zastrzyku kapitałowego DLH przekracza wysokość strat AUA spodziewanych w drugiej połowie 2020 r.

119 W trzeciej kolejności, jeśli chodzi o argument skarżących, zgodnie z którym Komisja nie uwzględniła przewagi konkurencyjnej AUA wynikającej z dyskryminującego charakteru rozpatrywanego środka, należy zaznaczyć, że w ramach oceny zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym korzyść przysporzona beneficjentowi tej pomocy nie obejmuje ewentualnych korzyści gospodarczych, jakie osiągnął on poprzez gospodarcze wykorzystanie tej korzyści. Takie korzyści gospodarcze mogą nie być identyczne z korzyścią stanowiącą wspomnianą pomoc, a wręcz mogą nie istnieć, przy czym okoliczność ta nie może uzasadniać odmiennej oceny zgodności tej pomocy z rynkiem wewnętrznym (zob. podobnie wyrok z dnia 21 grudnia 2016 r., Komisja/Aer Lingus i Ryanair Designated Activity, C-164/15 P i C-165/15 P, EU:C:2016:990, pkt 92).

120 W konsekwencji należy stwierdzić, że Komisja słusznie uwzględniła korzyść przysporzoną AUA, która ma źródło w rozpatrywanym środku. Nie można natomiast zarzucać Komisji, że nie ustaliła istnienia ewentualnych korzyści gospodarczych wynikających z tej korzyści.

121 W tych okolicznościach skarżące bezzasadnie zarzucają Komisji, że nie uwzględniła ewentualnej przewagi konkurencyjnej wynikającej z podnoszonego przez skarżące dyskryminującego charakteru rozpatrywanego środka.

122 W konsekwencji należy oddalić część drugą zarzutu trzeciego, a w konsekwencji zarzut trzeci w całości.

W przedmiocie zarzutu czwartego, dotyczącego naruszenia praw proceduralnych skarżących

123 Skarżące twierdzą, że przeprowadzone przez Komisję badanie było niewystarczające, w szczególności w odniesieniu do proporcjonalności rozpatrywanego środka, jak również zgodności tego środka z zasadą niedyskryminacji oraz z zasadami swobody świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości. Niewystarczający charakter tego badania świadczy natomiast o istnieniu poważnych trudności, które powinny były skłonić Komisję do wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego i umożliwienia skarżącym przedstawienia uwag, a tym samym wywarcia wpływu na to badanie.

124 Komisja, Republika Federalna Niemiec, Republika Austrii i AUA kwestionują argumentację skarżących.

125 Należy zaznaczyć, jak podnosi zasadniczo Komisja, że zarzut czwarty skarżących ma w rzeczywistości charakter posiłkowy, gdyż został on podniesiony na wypadek, gdyby Sąd nie zbadał zasadności oceny rozpatrywanego środka jako takiego. Z utrwalonego orzecznictwa wynika bowiem, że zarzut taki ma umożliwić uznanie, że zainteresowana strona ma legitymację czynną do wniesienia skargi na podstawie art. 263 TFUE, której w przeciwnym razie byłaby pozbawiona (zob. podobnie wyroki: z dnia 24 maja 2011 r., Komisja/Kronoply i Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, pkt 48; z dnia 27 października 2011 r., Austria/Scheucher-Fleisch i in., C-47/10 P, EU:C:2011:698, pkt 44). Sąd zbadał jednak trzy pierwsze zarzuty skargi, odnoszące się do zasadności oceny rzeczonego środka jako takiego, wobec czego zarzut tego rodzaju jest pozbawiony deklarowanego celu.

126 Należy zresztą stwierdzić, że zarzut ten jest pozbawiony autonomicznej treści. W ramach takiego zarzutu strona skarżąca może bowiem powołać się, w celu ochrony praw proceduralnych przysługujących jej w ramach formalnego postępowania wyjaśniającego, jedynie na zastrzeżenia pozwalające wykazać, że ocena informacji i dowodów, którymi dysponowała lub mogła dysponować Komisja na etapie badania wstępnego zgłoszonego środka, powinna była wzbudzić wątpliwości co do zgodności tego środka z rynkiem wewnętrznym (zob. podobnie wyroki: z dnia 22 grudnia 2008 r., Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, pkt 81; z dnia 9 lipca 2009 r., 3F/Komisja, C-319/07 P, EU:C:2009:435, pkt 35; z dnia 24 maja 2011 r., Komisja/Kronoply i Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, pkt 59), takie jak niewystarczający lub niekompletny charakter badania przeprowadzonego przez Komisję w toku wstępnego postępowania wyjaśniającego lub istnienie skarg wniesionych do Komisji przez podmioty trzecie. Tymczasem należy zauważyć, że w zarzucie czwartym powtórzono w sposób bardziej zwięzły argumenty podniesione w ramach zarzutów od pierwszego do trzeciego, bez wskazania konkretnych elementów, które świadczyłyby o ewentualnych poważnych trudnościach.

127 Z tych względów należy stwierdzić, że ponieważ Sąd zbadał wspomniane zarzuty co do istoty, badanie zasadności niniejszego zarzutu jest zbędne.

W przedmiocie zarzutu piątego, dotyczącego naruszenia przez Komisję art. 296 akapit drugi TFUE

128 Skarżące twierdzą, że Komisja naruszyła art. 296 akapit drugi TFUE, ponieważ, po pierwsze, nie wskazała w zaskarżonej decyzji powodu, dla którego nie zbadała, czy rozpatrywany środek przyznany AUA przysparza korzyści grupie Lufthansa lub czy AUA mogłaby skorzystać z pomocy przyznanej „Lufthansie", po drugie, nie zbadała, czy środek ten jest zgodny z zasadą niedyskryminacji, a także z zasadami swobody świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości, po trzecie, nie dokonała oceny przewagi konkurencyjnej przyznanej AUA, a po czwarte, nie oceniła szkód spowodowanych ograniczeniami w podróżowaniu ani nie uzasadniła swojej oceny dotyczącej proporcjonalności rzeczonego środka i jego kumulacji z pożyczką niemiecką, pomocą objętą decyzją w sprawie Lufthansy i austriackim systemem pomocy.

129 Komisja, Republika Federalna Niemiec, Republika Austrii i AUA kwestionują argumentację skarżących.

130 W tym względzie należy przypomnieć, że uzasadnienie, jakiego wymaga art. 296 TFUE, stanowi istotny wymóg formalny (wyrok z dnia 18 czerwca 2015 r., Ipatau/Rada, C-535/14 P, EU:C:2015:407, pkt 37) i powinno być dostosowane do charakteru danego aktu oraz przedstawiać w sposób jasny i jednoznaczny rozumowanie instytucji, która wydała akt, pozwalając zainteresowanym poznać podstawy podjętej decyzji, a właściwemu sądowi dokonać jej kontroli. Tym samym wymóg uzasadnienia należy oceniać w odniesieniu do konkretnej sytuacji, w szczególności do treści aktu, charakteru powołanych argumentów, a także interesu, jaki w uzyskaniu informacji mogą mieć adresaci aktu lub inne osoby, których dotyczy on bezpośrednio i indywidualnie. Nie wymaga się, by uzasadnienie wyszczególniało wszystkie istotne okoliczności faktyczne i prawne, ponieważ ocena, czy uzasadnienie spełnia wymogi przewidziane w art. 296 TFUE, winna uwzględniać nie tylko jego brzmienie, ale także jego kontekst, jak również całość przepisów prawa regulujących daną dziedzinę (wyroki: z dnia 2 kwietnia 1998 r., Komisja/Sytraval i Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, pkt 63; z dnia 22 czerwca 2004 r., Portugalia/Komisja, C-42/01, EU:C:2004:379, pkt 66; z dnia 15 kwietnia 2008 r., Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, pkt 79).

131 W niniejszej sprawie, jeśli chodzi o charakter omawianego tu aktu, zaskarżona decyzja została wydana po zakończeniu wstępnego etapu badania pomocy przewidzianego w art. 108 ust. 3 TFUE, którego jedynym celem jest umożliwienie Komisji wyrobienia sobie pierwszej opinii na temat częściowej lub całkowitej zgodności danej pomocy z rynkiem wewnętrznym, bez konieczności wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego przewidzianego w ust. 2 tego artykułu, które z kolei ma na celu umożliwienie Komisji zebrania wszelkich informacji o całości danych dotyczących danej pomocy.

132 Decyzja taka, która jest wydawana w krótkim terminie, powinna zawierać jedynie powody, dla których Komisja uważa, iż nie stoi w obliczu poważnych trudności w zakresie oceny zgodności danej pomocy z rynkiem wewnętrznym (wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r., Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, pkt 65).

133 W tym względzie, po pierwsze, jeśli chodzi o uzasadnienie zaskarżonej decyzji w odniesieniu do związku między rozpatrywanym środkiem a innymi środkami pomocy, o których mowa w pkt 8 powyżej, wystarczy wskazać, że zarzut sformułowany przez skarżące opiera się na częściowej analizie zaskarżonej decyzji i elementów kontekstu, w jaki się ona wpisuje. Otóż z całości rozważań przedstawionych w pkt 31–43 powyżej wynika, że Komisja uzasadniła w sposób wymagany prawem swą ocenę dotyczącą związku między omawianymi środkami.

134 Po drugie, co się tyczy zasady niedyskryminacji oraz zasad swobody świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości, należy oczywiście przypomnieć, że w sytuacji gdy beneficjenci aktu z jednej strony i inne wykluczone podmioty z drugiej strony znajdują się w porównywalnej sytuacji, instytucja Unii, która wydała akt, jest zobowiązana wyjaśnić w ramach specjalnego uzasadnienia, dlaczego wprowadzone w ten sposób odmienne traktowanie jest obiektywnie uzasadnione (wyrok z dnia 15 kwietnia 2008 r., Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, pkt 82). Tymczasem w niniejszej sprawie należy stwierdzić, że zaskarżona decyzja zawiera elementy, przypomniane w pkt 61 powyżej, które pozwalają zrozumieć szczególne znaczenie AUA dla obsługi lotniczej Austrii i dla austriackiej gospodarki, a także powody, dla których Republika Austrii wybrała AUA jako jedynego beneficjenta rozpatrywanego środka.

135 Poza tym w zakresie, w jakim skarżące nawiązują do przewagi konkurencyjnej wynikającej z dyskryminującego charakteru rozpatrywanego środka, wystarczy stwierdzić, jak wynika z pkt 119–121 powyżej, że Komisja nie była zobowiązana do uwzględnienia takiej przewagi w celu dokonania oceny zgodności tego środka z rynkiem wewnętrznym, wobec czego nie musiała też wspominać o tym w zaskarżonej decyzji.

136 Po trzecie, co się tyczy oszacowania szkody wyrządzonej AUA i kwoty pomocy, należy zauważyć, że Komisja wyjaśniła w zaskarżonej decyzji powody, dla których uznała, iż w celu obliczenia szkód, które można naprawić na podstawie art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE, szkody poniesione w okresie od dnia 9 marca do dnia 14 czerwca 2020 r. uważa się za spowodowane bezpośrednio odwołaniem i reorganizacją lotów w następstwie wprowadzenia ograniczeń w podróżowaniu w kontekście pandemii COVID-19 (zob. pkt 84–88 powyżej). Ponadto wyjaśniła ona w sposób wymagany prawem metodę obliczenia wysokości szkody, w tym koszty, które należy uwzględnić (zob. pkt 89–91 powyżej).

137 Podobnie Komisja wyjaśniła wystarczająco jasno i precyzyjnie sposób, w jaki obliczyła kwotę rozpatrywanej pomocy, oraz powody, dla których uznała, że rozpatrywany środek nie może być łączony z innymi środkami pomocy obejmującymi te same koszty kwalifikowalne.

138 Wynika stąd, że zaskarżona decyzja jest wystarczająco uzasadniona i że w konsekwencji należy oddalić zarzut piąty skarżących.

139 Ze wszystkich powyższych rozważań wynika, że skargę należy oddalić w całości bez orzekania w przedmiocie jej dopuszczalności.

W przedmiocie kosztów

140 Zgodnie z art. 134 § 1 regulaminu postępowania kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę. Ponieważ skarżące przegrały sprawę, zgodnie z żądaniem Komisji należy obciążyć je własnymi kosztami oraz kosztami poniesionymi przez Komisję.

141 Republika Federalna Niemiec i Republika Austrii pokrywają własne koszty zgodnie z art. 138 § 1 regulaminu postępowania.

142 Na podstawie art. 138 § 3 regulaminu postępowania AUA pokrywa własne koszty.

Z powyższych względów

SĄD (dziesiąta izba w składzie powiększonym)

orzeka, co następuje:

1) Skarga zostaje oddalona.

2) Ryanair DAC i Laudamotion GmbH zostają obciążone własnymi kosztami oraz kosztami poniesionymi przez Komisję Europejską.

3) Republika Federalna Niemiec, Republika Austrii i Austrian Airlines AG pokrywają własne koszty.

Kornezov Buttigieg Kowalik-Bańczyk

Hesse Petrlík

Wyrok ogłoszono na posiedzeniu jawnym w Luksemburgu w dniu 14 lipca 2021 r.

Podpisy