Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SPLOŠNEGA SODIŠČA (deseti razširjeni senat)

z dne 14. julija 2021 *

„Državne pomoči – Avstrijski trg zračnega prevoza – Pomoč, ki jo je Avstrija dodelila letalski družbi v okviru pandemije covida-19 – Podrejeno posojilo družbi Austrian Airlines – Sklep o nenasprotovanju – Pomoč, ki je bila predhodno dodeljena matični družbi prejemnika – Pomoč za povrnitev škode, ki jo je povzročil izjemen dogodek – Svoboda ustanavljanja – Svoboda opravljanja storitev – Enako obravnavanje – Obveznost obrazložitve“

V zadevi T-677/20,

Ryanair DAC s sedežem v Swordsu (Irska),

Laudamotion GmbH s sedežem v Schwechatu (Avstrija),

ki ju zastopajo E. Vahida, F.-C. Laprévote, V. Blanc, S. Rating in I.-G. Metaxas-Maranghidis, odvetniki,

tožeči stranki,

proti

Evropski komisiji, ki jo zastopajo L. Flynn, F. Tomat in S. Noë, agenti,

tožena stranka,

ob intervenciji

Zvezne republike Nemčije, ki jo zastopajo R. Kanitz, J. Möller in P.-L. Krüger, agenti,

Republike Avstrije, ki jo zastopajo A. Posch, J. Schmoll, G. Eberhard in S. Weber, agenti,

in

Austrian Airlines AG s sedežem na Dunaju (Avstrija), ki jo zastopa A. Zellhofer, odvetnik,

intervenientke,

zaradi tožbe na podlagi člena 263 PDEU za razglasitev ničnosti Sklepa Komisije C(2020) 4684 final z dne 6. julija 2020 v zvezi z državno pomočjo SA.57539 (2020/N) – Avstrija – Covid-19 – Pomoč družbi Austrian Airlines,

* Jezik postopka: angleščina.

SPLOŠNO SODIŠČE (deseti razširjeni senat)

v sestavi A. Kornezov (poročevalec), predsednik, E. Buttigieg, sodnik, K. Kowalik-Bańczyk, sodnica, G. Hesse in D. Petrlík, sodnika,

sodni tajnik: P. Cullen, administrator,

na podlagi pisnega dela postopka in obravnave z dne 23. aprila 2021

izreka naslednjo

Sodbo

Dejansko stanje

1 Austrian Airlines AG (v nadaljevanju: AUA) je letalska družba, ki je del skupine Lufthansa. Na čelu skupine Lufthansa je matična družba Deutsche Lufthansa AG (v nadaljevanju: DLH). Skupina Lufthansa med drugim vključuje letalske družbe Brussels Airlines SA/NV, AUA, Swiss International Air Lines Ltd in Edelweiss Air AG.

2 Republika Avstrija je 23. junija 2020 Evropski komisiji v skladu s členom 108(3) PDEU priglasila individualni ukrep pomoči (v nadaljevanju: zadevni ukrep) v obliki podrejenega posojila, zamenljivega za nepovratna sredstva, v višini 150 milijonov EUR za družbo AUA. Namen tega ukrepa je družbi AUA nadomestiti škodo, nastalo zaradi odpovedi ali sprememb datumov njenih letov zaradi uvedbe omejitev potovanj in drugih ukrepov zaustavitve javnega življenja v okviru pandemije covida-19.

3 Komisija je 6. julija 2020 sprejela Sklep C(2020) 4684 final v zvezi z državno pomočjo SA.57539 (2020/N) – Avstrija – Covid-19 – Pomoč družbi Austrian Airlines (v nadaljevanju: izpodbijani sklep), s katerim je na eni strani štela, da zadevni ukrep pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, na drugi pa, da je ta ukrep združljiv z notranjim trgom na podlagi člena 107(2)(b) PDEU.

4 Zadevni ukrep se umešča v niz ukrepov pomoči družbi AUA in skupini Lufthansa, ki ga je mogoče povzeti, kot sledi.

5 Komisija je s sklepom z dne 22. marca 2020 SA.56714 (2020/N) – Nemčija – Ukrepi glede covida-19 na podlagi člena 107(3)(b) PDEU odobrila shemo pomoči, ki jo je uvedla Zvezna republika Nemčija za podporo podjetjem, ki potrebujejo likvidna sredstva za svoje dejavnosti v Nemčiji, brez omejitev glede na zadevni gospodarski sektor. Na podlagi te sheme je bila družba DLH upravičena do državnega poroštva v višini 80 % posojila v vrednosti 3 milijard EUR (v nadaljevanju: nemško posojilo).

6 Komisija je s sklepom z dne 17. aprila 2020 SA.56981 (2020/N) – Avstrija –Avstrijska shema poroštev za premostitvena posojila na podlagi začasnega okvira za ukrepe državne pomoči v podporo gospodarstvu med trenutno pandemijo covida-19, kakor je bil spremenjen s sklepom z dne 9. junija 2020 SA.57520 (2020/N) – Avstrija – Avstrijski protikrizni ukrepi – Covid-19: Poroštva družbe Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws) za velika podjetja na podlagi zakona o poroštvu iz leta 1977 – Prilagoditev sheme pomoči SA.56981 (2020/N), na podlagi

člena 107(3)(b) PDEU odobrila shemo pomoči, ki jo je Republika Avstrija uvedla za podjetja, ki jih je prizadela pandemija covida-19, brez omejitev glede na zadevni sektor (v nadaljevanju: avstrijska shema pomoči). Republika Avstrija je na podlagi te sheme družbi AUA dodelila pomoč v obliki državnega poroštva v višini 90 % posojila v vrednosti 300 milijonov EUR, ki ga je odobril konzorcij poslovnih bank.

7 Komisija je s sklepom z dne 25. junija 2020 SA.57153 (2020/N) – Nemčija – Covid-19 – Pomoč družbi Lufthansa (v nadaljevanju: Sklep Lufthansa) na podlagi člena 107(3)(b) PDEU dovolila dodelitev individualne pomoči v višini 6 milijard EUR družbi DLH, sestavljene, prvič, iz 306.044.326,40 EUR za udeležbo v kapitalu, drugič, iz 4.693.955.73,60 EUR za „tiho udeležbo“, in sicer hibridni kapitalski instrument, ki se v skladu z mednarodnimi računovodskimi standardi obravnava kot lastniški kapital, in tretjič, 1 milijarde EUR za „tiho udeležbo“ z značilnostmi spremenljivega dolžniškega vrednostnega papirja. To pomoč je družba DLH lahko uporabila za podporo drugih družb iz skupine Lufthansa, ki 31. decembra 2019 niso bile v finančnih težavah, vključno z družbo AUA.

8 V Sklepu Lufthansa je pojasnjeno, da je ukrep pomoči, ki je predmet tega sklepa, del širšega sklopa ukrepov podpore skupini Lufthansa, ki ga sestavljajo ti ukrepi:

– nemško posojilo družbi DLH, navedeno v točki 5 zgoraj;

– državno poroštvo v višini 90 % za posojilo 300 milijonov EUR, ki ga je Republika Avstrija nameravala dodeliti družbi AUA na podlagi avstrijske sheme pomoči, navedene v točki 6 zgoraj;

– zadevni ukrep, naveden v točki 2 zgoraj;

– likvidnostna pomoč v višini 250 milijonov EUR in posojilo v višini 40 milijonov EUR, ki ju je Kraljevina Belgija dodelila družbi Brussels Airlines;

– državno poroštvo v višini 85 % za posojilo 1,4 milijarde EUR, ki ga je Švicarska konfederacija odobrila družbama Swiss International Air Lines in Edelweiss Air.

9 Komisija je v Sklepu Lufthansa v bistvu navedla, da naj bi bili ukrepi pomoči, ki so jih druge države dodelile podjetjem iz skupine Lufthansa, in sicer ukrepi, navedeni v drugi, tretji, četrti in peti alinei točke 8 zgoraj ter ki torej vključujejo zadevni ukrep, odšteti od individualne pomoči družbi DLH, ki je predmet tega sklepa ali nemškega posojila.

Postopek in predlogi strank

10 Družbi Ryanair DAC in Laudamotion GmbH sta 13. novembra 2020 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložili to tožbo.

11 Tožeči stranki sta z vlogo, ki je v sodno tajništvo Splošnega sodišča prispela istega dne, predlagali, naj se ta tožba obravnava po hitrem postopku v skladu s členoma 151 in 152 Poslovnika Splošnega sodišča. Splošno sodišče (deseti senat) je s sklepom z dne 11. decembra 2020 predlogu za obravnavanje po hitrem postopku ugodilo.

12 Komisija je 23. decembra 2020 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložila odgovor na tožbo.

13 Tožeči stranki sta na podlagi člena 106(2) Poslovnika 28. decembra 2020 vložili obrazloženi predlog za obravnavo.

14 Zvezna republika Nemčija, družba AUA in Republika Avstrija so 9., 18. oziroma 19. februarja 2021 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložile predlog za intervencijo v tej zadevi v podporo predlogom Komisije.

15 Predsednik desetega senata Splošnega sodišča je s sklepoma z dne 18. februarja oziroma 2. marca 2021 dovolil intervencijo Zvezne republike Nemčije in Republike Avstrije.

16 Predsednik desetega senata Splošnega sodišča je s sklepom z dne 9. marca 2021 dovolil intervencijo družbe AUA.

17 Zvezni republiki Nemčiji, družbi AUA in Republiki Avstriji je bila z ukrepi procesnega vodstva, vročenimi 24. februarja oziroma 10. marca 2021, na podlagi člena 154(3) Poslovnika dovoljena vložitev intervencijske vloge. Zvezna republika Nemčija, družba AUA in Republika Avstrija so 10., 24. oziroma 25. marca 2021 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložile intervencijsko vlogo.

18 Splošno sodišče je na predlog desetega senata na podlagi člena 28 Poslovnika odločilo, da zadevo predodeli razširjenemu senatu.

19 Stranke so na obravnavi 23. aprila 2021 ustno podale navedbe in odgovore na vprašanja Splošnega sodišča.

20 Tožeči stranki Splošnemu sodišču predlagata, naj:

– izpodbijani sklep razglasi za ničen;

– Komisiji naloži plačilo stroškov.

21 Komisija Splošnemu sodišču predlaga, naj:

– tožbo zavrne;

– tožečima strankama naloži plačilo stroškov.

22 Zvezna republika Nemčija in Republika Avstrija tako kot Komisija predlagata, naj se tožba zavrne kot neutemeljena in naj se tožečima strankama naloži plačilo stroškov.

23 Družba AUA Splošnemu sodišču predlaga, naj tožbo zavrže kot nedopustno, sicer pa naj jo zavrne in tožečima strankama naloži plačilo stroškov.

Pravo

24 Opozoriti je treba, da lahko sodišče Evropske unije glede na okoliščine posameznega primera presoja, ali učinkovito izvajanje sodne oblasti upravičuje meritorno zavrnitev tožbe, ne da bi bilo treba prej odločati o ugovoru nedopustnosti (glej v tem smislu sodbi z dne 26. februarja 2002, Svet/Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, točki 51 in 52, ter z dne 14. septembra 2016, Trajektna luka Split/Komisija, T-57/15, neobjavljena, EU:T:2016:470, točka 84). Zato je treba

zlasti ob upoštevanju preudarkov, ki so vodili do odobritve hitrega obravnavanja tega postopka, in pomena, ki ga ima hiter odgovor glede utemeljenosti tako za tožeči stranki kot za Komisijo in Republiko Avstrijo, kar takoj preučiti utemeljenost tožbe, ne da bi bilo predhodno odločeno o njeni dopustnosti.

25 Tožeči stranki v utemeljitev tožbe navajata pet tožbenih razlogov, od katerih se prvi nanaša na to, da Komisija ni preučila morebitne pomoči, ki je bila namenjena „Lufthansi“ ali je od nje izvirala, drugi na kršitev načel prepovedi diskriminacije, svobode opravljanja storitev in svobode ustanavljanja, tretji na to, da naj bi Komisija napačno uporabila člen 107(2)(b) PDEU, in na očitno napako pri presoji, četrti na to, da bi Komisija morala uvesti formalni postopek preiskave, peti pa na kršitev obveznosti obrazložitve v smislu člena 296 PDEU.

Prvi tožbeni razlog: Komisija ni preučila morebitne pomoči, ki je bila namenjena „Lufthansi“ ali je od nje izvirala

26 Prvič, tožeči stranki trdita, da je Komisija napačno uporabila pravo in storila očitno napako pri presoji, ker ni preverila, ali bo zadevni ukrep koristil tudi „Lufthansi“. Če bi bilo tako, naj bi zadevni ukrep postal nezdružljiv v smislu člena 107(2)(b) PDEU, ker naj ne bi več pokrival „upravičenih stroškov“, povezanih s škodo, ki je nastala družbi AUA. To pomoč naj bi bilo tako mogoče uporabiti za namene, ki se razlikujejo od njenega prvotnega cilja.

27 Drugič in obratno, Komisija naj ne bi upoštevala celotne pomoči, dodeljene skupini Lufthansa. Komisija naj namreč ne bi preučila, ali bi lahko dodatna pomoč, ki presega dokapitalizacijo v višini 150 milijonov EUR, ki jo je družba DLH odobrila družbi AUA, in ki je navedena v izpodbijanem sklepu, družbi AUA koristila, s čimer bi tako povzročila čezmerno nadomestilo škode, ki naj bi se povrnila z zadevnim ukrepom.

28 Komisija ob podpori Zvezne republike Nemčije, Republike Avstrije in družbe AUA trditve tožečih strank prereka.

29 Na prvem mestu je treba ugotoviti, da je Komisija v točkah 5, 48, 49 in 50 izpodbijanega sklepa pojasnila, da je zadevni ukrep del finančnih sredstev, namenjenih družbi AUA, v skupnem znesku 600 milijonov EUR, ki poleg zadevnega ukrepa obsegajo prispevek v obliki lastniškega kapitala v višini 150 milijonov EUR s strani družbe DLH (v nadaljevanju: kapitalski vložek družbe DLH) in pomoč v obliki državnega poroštva, ki je bila družbi AUA v višini 90 % za posojilo 300 milijonov EUR, ki ga je odobril konzorcij poslovnih bank, dodeljena na podlagi avstrijske sheme pomoči (glej točko 6 zgoraj). Komisija je v zvezi s tem poudarila, da čeprav je cilj zadevnega ukrepa povrnitev škode, ki je družbi AUA nastala zaradi odpovedi ali sprememb datumov njenih letov zaradi uvedbe omejitev potovanj in drugih ukrepov zaustavitve javnega življenja v zvezi s pandemijo covida-19, so drugi deli finančnih sredstev, namenjenih družbi AUA, namenjeni zagotovitvi njene solventnosti in ustrezne kapitalizacije, da bi se ji omogočilo, da se spopade z učinki pandemije covida-19, ki niso kriti z zadevnim ukrepom, in s tehnološkimi težavami, ki niso povezane s to pandemijo.

30 Na drugem mestu, Komisija je v točki 25 izpodbijanega sklepa opozorila, da lahko družba DLH pomoč, ki je predmet Sklepa Lufthansa, uporabi za podporo drugih družb iz skupine Lufthansa, ki 31. decembra 2019 niso imele finančnih težav, vključno z družbo AUA. Poleg tega je Komisija v točki 85 izpodbijanega sklepa pojasnila, da je pri preučitvi sorazmernosti pomoči, ki je predmet Sklepa Lufthansa, v skladu s točko 54 sporočila z dne 19. marca 2020, naslovljenega „Začasni okvir za ukrepe državne pomoči v podporo gospodarstvu ob izbruhu COVID-19“ (UL 2020, C 91 I,

str. 1), kakor je bilo spremenjeno 3. aprila 2020 (UL 2020, C 112, str. 1), 13. maja 2020 (UL 2020, C 218, str. 3) in 29. junija 2020 (UL 2020, C 218, str. 3) (v nadaljevanju: začasni okvir), upoštevala dodatne ukrepe, ki so bili v okviru pandemije covida-19 dodeljeni ali načrtovani v korist družb skupine Lufthansa. V zvezi s tem je Komisija v isti točki izpodbijanega sklepa opozorila, da je v Sklepu Lufthansa ugotovila, da so bili vsi ukrepi pomoči, navedeni v točki 8 zgoraj, vključno z zadevnim ukrepom in ukrepom, dodeljenim družbi AUA na podlagi avstrijske sheme pomoči, omejeni na najnižji znesek, potreben za ponovno vzpostavitev kapitalske strukture skupine Lufthansa in za zagotovitev sposobnosti preživetja te skupine.

31 Na tretjem mestu je treba tudi poudariti, da je Komisija v Sklepu Lufthansa, ki je bil sprejet dva tedna pred izpodbijanim sklepom in na katerega se Komisija v zadnjenavedenem sklepu večkrat sklicuje, že upoštevala vse ukrepe pomoči, dodeljene družbam, ki so del skupine Lufthansa, tudi družbi AUA, in razmerje med temi ukrepi. V teh okoliščinah je Sklep Lufthansa del okvira, v katerega je umeščen izpodbijani sklep, ki ga je zato treba upoštevati, ne da bi to vplivalo na njegovo zakonitost, ki ni predmet tega spora.

32 Komisija je v točkah 77 in od 114 do 121 Sklepa Lufthansa v bistvu navedla, da se podpora, ki so jo druge države dodelile družbam skupine Lufthansa, odvisno od primera, odšteje bodisi od zneska pomoči, ki je predmet tega sklepa, bodisi od nemškega posojila (glej točko 5 zgoraj). Natančneje, Komisija je v točki 115 tega sklepa na eni strani navedla, da se bo posojilo v znesku do 300 milijonov EUR, ki ga Republika Avstrija družbi AUA namerava odobriti na podlagi avstrijske sheme pomoči, odštelo od nemškega posojila, in na drugi, da se bo znesek 150 milijonov EUR, ki ga Republika Avstrija družbi AUA namerava dodeliti na podlagi zadevnega ukrepa, odštel bodisi od prve tihe udeležbe, navedene v točki 7 zgoraj, bodisi od nemškega posojila.

33 Na četrtem mestu, Komisija je v točki 26 izpodbijanega sklepa glede kapitalskega vložka družbe DLH navedla, da če bi znesek tega vložka izviral iz pomoči, ki je predmet sklepa Lufthansa, bi ta vložek vsekakor pomenil pomoč, ki je že bila odobrena na podlagi tega sklepa.

34 Zato iz vseh zgoraj navedenih elementov izhaja, da je Komisija v nasprotju s trditvami tožečih strank izrecno preučila vse ukrepe pomoči, dodeljene družbam skupine Lufthansa, in razmerje med njimi.

35 Tožeči stranki torej napačno trdita, da Komisija zgoraj navedenih ukrepov pomoči ni preučila v celoti.

36 Glede trditve tožečih strank, da obstaja tveganje, da bo zadevni ukrep, dodeljen družbi AUA, koristil tudi „Lufthansi“, je treba navesti, da ta trditev ne upošteva dovolj razmerja med različnimi ukrepi pomoči, opisanimi v točki 8 zgoraj.

37 Iz tega razmerja je namreč razvidno, da če bi bile družbe skupine Lufthansa, kakršna je družba AUA, upravičene do pomoči, ki jih dodeli država, ki ni Zvezna republika Nemčija, bi se znesek teh pomoči odštel od zneska, ki ga je skupini Lufthansa dodelila zadnjenavedena država članica. Z zgoraj navedenimi ukrepi pomoči je tako vzpostavljen mehanizem odbitkov, v skladu s katerim se pomoč, ki jo je Zvezna republika Nemčija dodelila celotni skupini Lufthansa, zniža za pomoči, ki so jih druge države dodelile kateri od družb navedene skupine, tako da skupni znesek, ki ga prejme skupina, ostaja enak.

38 Zato se tveganje „razlitja“ zadevnega ukrepa proti družbi DLH ali drugim družbam skupine Lufthansa, na katero se sklicujeta tožeči stranki, ne sklada z zgoraj navedenim mehanizmom odbitkov.

39 Enako velja tudi za trditev tožečih strank, da naj bi obstajalo obratno tveganje, in sicer da bo družba AUA od družbe DLH prejela podporo, ki bi presegala kapitalski vložek, kar bi po mnenju tožečih strank lahko povzročilo čezmerno nadomestilo za družbo AUA.

40 V zvezi s tem je treba najprej navesti, da je Komisija v izpodbijanem sklepu upoštevala kapitalski vložek družbe DLH. Na eni strani je namreč v točki 26 izpodbijanega sklepa ugotovila, da bi bil ta znesek, če bi se črpal iz pomoči, ki je predmet Sklepa Lufthansa, vsekakor pomoč, ki jo je Komisija že odobrila. Na drugi strani je v točkah od 82 do 89 izpodbijanega sklepa navedla, da se z navedenim kapitalskim vložkom ne pokrivajo enaki stroški, kot so stroški, vključeni v škodo, ki naj bi se povrnila z zadevnim ukrepom.

41 Čeprav tožeči stranki vztrajata pri tem, da ni izključeno, da družba DLH na družbo AUA prenese dodatna likvidna sredstva, ki presegajo kapitalski vložek, je ta trditev hipotetična, saj tožeči stranki nista predložili nobenega konkretnega dokaza v tem smislu. V vsakem primeru in tudi če bi družba DLH imela tak namen, bi preudarki, navedeni v točki 40 zgoraj, ostali veljavni, prvič, ker bi tak hipotetični prenos dodatnih likvidnih sredstev izviral iz pomoči, ki je že bila odobrena v Sklepu Lufthansa, katere zakonitost ni predmet te tožbe, in drugič, ker – kot je Komisija poudarila v točkah 82 in 83 izpodbijanega sklepa – na eni strani nemško posojilo in pomoč, ki je predmet Sklepa Lufthansa, ki temeljita na členu 107(3)(b) PDEU, ter na drugi strani zadevni sklep, ki temelji na členu 107(2)(b) PDEU, niso namenjeni kritju istih upravičenih stroškov. Medtem ko je namen prvonavedenih ukrepov zagotoviti solventnost in ustrezno kapitalizacijo upravičenca, je namreč namen zadevnega ukrepa povrnitev škode, ki je nastala zaradi odpovedi ali sprememb datumov letov družbe AUA zaradi uvedbe omejitev potovanj in drugih ukrepov zaustavitve javnega življenja v zvezi s pandemijo covida-19.

42 Poleg tega mehanizem odbitkov, naveden v točki 37 zgoraj, ki ga tožeči stranki ne izpodbijata, ureja razmerje med temi različnimi ukrepi pomoči, s čimer se zmanjša tveganje čezmernega nadomestila za družbo AUA. Kot je namreč razvidno iz točke 85 izpodbijanega sklepa, je Komisija v Sklepu Lufthansa že ugotovila, da so vsi ukrepi pomoči, navedeni v točki 8 zgoraj, vključno z zadevnim ukrepom in ukrepom, dodeljenim družbi AUA na podlagi avstrijske sheme pomoči, omejeni na najnižji znesek, potreben za ponovno vzpostavitev kapitalske strukture skupine Lufthansa in za zagotovitev sposobnosti preživetja te skupine. Ker torej zaradi navedenega mehanizma odbitkov skupni znesek, do katerega bi lahko bila upravičena navedena skupina, ostaja enak, se zdi, da tveganje „razlitja“, ki ga zatrjujeta tožeči stranki, ne vpliva na celovito preučitev vseh zadevnih ukrepov, ki jo je opravila Komisija.

43 Nazadnje, tožeči stranki trdita, da zadevni ukrep spada v primerljiv okvir kot ukrep pomoči družbi KLM, ki je bil odobren s Sklepom C(2020) 4871 final v zvezi z državno pomočjo SA.57116 (2020/N) – Nizozemska – Covid-19: Državno poroštvo in državno posojilo družbi KLM (v nadaljevanju: Sklep KLM), ker naj bi se tako izpodbijani sklep kot Sklep KLM nanašala na upravičence, ki so del skupine podjetij. Vendar se je v nasprotju s trditvami tožečih strank Sklep KLM nanašal na primer, ki je bil precej drugačen od primera v obravnavani zadevi in za katerega je bilo značilno, da je Komisija ločeno preučila dva ukrepa pomoči, dodeljena družbama iz iste skupine, čeprav je njuna matična družba imela določeno vlogo pri dodelitvi in upravljanju teh pomoči. V teh okoliščinah je Splošno sodišče navedlo, da Komisija ni pravno zadostno obrazložila svoje ugotovitve, da sta na eni strani upravičenki do navedenih pomoči izključno

hčerinski družbi, in ne matična družba ali skupina kot taka, in da na drugi strani pomoč, dodeljena eni od teh hčerinskih družb, nikakor ne more koristiti drugi (sodba z dne 19. maja 2021, Ryanair/Komisija (KLM; covid-19), T-643/20, EU:T:2021:286). Kot je razvidno iz točk od 31 do 42 zgoraj, pa je Komisija drugače kot v okoliščinah, v katerih je bila izdana ta sodba, v celoti upoštevala, da pomoč, ki je predmet Sklepa Lufthansa, lahko koristi vsem družbam skupine Lufthansa, izrecno preučila razmerje med to pomočjo in drugimi pomočmi, ki bi lahko bile dodeljene tem družbam, ter presodila sorazmernost teh pomoči, upoštevanih skupaj.

44 Zato je treba prvi tožbeni razlog zavrniti kot neutemeljen.

Drugi tožbeni razlog: kršitev načel prepovedi diskriminacije, svobode opravljanja storitev in svobode ustanavljanja

45 Tožeči stranki trdita, da je Komisija kršila načelo prepovedi diskriminacije ter načelo svobode opravljanja storitev in svobode ustanavljanja, ker zadevni ukrep koristi zgolj družbi AUA.

46 Komisija, Zvezna republika Nemčija, Republika Avstrija in družba AUA trditve tožečih strank prerekajo.

47 Opozoriti je treba, da državne pomoči, ki krši določbe ali splošna načela prava Unije, ni mogoče razglasiti za združljivo z notranjim trgom (sodba z dne 22. septembra 2020, Avstrija/Komisija, C-594/18 P, EU:C:2020:742, točka 44; glej v tem smislu tudi sodbo z dne 15. aprila 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, točki 50 in 51).

Kršitev načela prepovedi diskriminacije

48 Načelo prepovedi diskriminacije zahteva, da se primerljivi položaji ne obravnavajo različno in da se različni položaji ne obravnavajo enako, razen če je tako obravnavanje objektivno utemeljeno (sodba z dne 15. aprila 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, točka 66; glej v tem smislu tudi sodbo z dne 5. junija 2018, Montero Mateos, C-677/16, EU:C:2018:393, točka 49).

49 Značilnosti različnih položajev in tako njihovo primerljivost je treba zlasti določiti in presojati ob upoštevanju predmeta in namena akta Unije, s katerim je uvedeno zadevno razlikovanje. Poleg tega je treba upoštevati načela in cilje področja, iz katerega izhaja zadevni akt (sodba z dne 16. decembra 2008, Arcelor Atlantique et Lorraine in drugi, C-127/07, EU:C:2008:728, točka 26).

50 Poleg tega je treba opozoriti, da načelo sorazmernosti, ki je eno od temeljnih načel prava Unije, zahteva, da akti institucij Unije ne presežejo meja tistega, kar je primerno in nujno za uresničitev legitimnih ciljev, ki jim sledi zadevna ureditev (sodba z dne 17. maja 1984, Denkavit Nederland, 15/83, EU:C:1984:183, točka 25), pri tem pa je treba takrat, ko je mogoče izbirati med več primernimi ukrepi, uporabiti tistega, ki je najmanj omejujoč, povzročene neugodnosti pa ne smejo biti nesorazmerne glede na zastavljene cilje (sodba z dne 30. aprila 2019, Italija/Svet (Ribolovna kvota za sredozemsko mečarico), C-611/17, EU:C:2019:332, točka 55).

51 Tožeči stranki trdita, da izpodbijani sklep dovoljuje diskriminatorno obravnavanje, ki naj ne bi bilo potrebno za dosego cilja zadevnega ukrepa, in sicer za povrnitev škode, povzročene zaradi odpovedi in sprememb datumov letov zaradi omejitev potovanj in ukrepov zaustavitve javnega življenja, uvedenih v okviru pandemije covida-19. Ugotavljata, da ima skupina Ryanair 8-odstotni delež avstrijskega trga in je torej utrpela približno 8 % škode, povzročene s pandemijo covida-19.

Če bi bil zadevni ukrep odobren vsem letalskim družbam, ki delujejo v Avstriji, bi bil cilj ukrepa dosežen brez diskriminacije. V zvezi s tem naj v izpodbijanem sklepu ne bi bilo pojasnjeno, zakaj je bil zadevni ukrep odobren samo družbi AUA, čeprav naj bi tudi druge letalske družbe, ki delujejo v Avstriji, utrpele škodo, ki je nastala zaradi omejitev potovanj in ukrepov zaustavitve javnega življenja, uvedenih v okviru pandemije covida-19. Po mnenju tožečih strank naj bi bil zadevni ukrep ukrep „očitnega gospodarskega nacionalizma“.

52 V zvezi s tem je treba na prvem mestu spomniti, da je namen zadevnega ukrepa izključno to, da se družbi AUA delno nadomesti škoda, nastala zaradi odpovedi ali sprememb datumov njenih letov zaradi uvedbe omejitev potovanj ali drugih ukrepov zaustavitve javnega življenja v okviru pandemije covida-19.

53 Res je, kot pravilno trdita tožeči stranki, da so navedene omejitve vplivale na vse letalske družbe, ki delujejo v Avstriji, in da so zato vse, tako kot družba AUA, utrpele škodo, nastalo zaradi odpovedi ali sprememb datumov njihovih letov zaradi uvedbe navedenih omejitev.

54 Vendar kot Komisija pravilno navaja v odgovoru na tožbo, države članice nimajo nobene obveznosti, da dodelijo pomoč za povrnitev škode, ki jo je povzročil „izjemni dogodek“ v smislu člena 107(2)(b) PDEU.

55 Natančneje, na eni strani, čeprav člen 108(3) PDEU državam članicam nalaga, da morajo Komisijo obvestiti o svojih načrtih na področju državnih pomoči, preden jih začnejo izvajati, pa jih, nasprotno, ne zavezuje k dodelitvi pomoči (sklep z dne 30. maja 2018, Yanchev, C-481/17, neobjavljen, EU:C:2018:352, točka 22).

56 Na drugi strani je lahko pomoč v skladu s členom 107(2)(b) PDEU povrnitvi škode, ki jo je povzročil izjemni dogodek, namenjena ne glede na to, ali se z njo povrne celotna škoda.

57 Zato niti iz člena 108(3) PDEU niti iz člena 107(2)(b) PDEU ne izhaja, da bi morale države članice povrniti celotno škodo, ki jo je povzročil izjemni dogodek, zato tudi niso dolžne dodeliti pomoči vsem oškodovancem.

58 Na drugem mestu je treba poudariti, da individualna pomoč, kakršna je obravnavana, po definiciji koristi le enemu podjetju, ne pa tudi vsem drugim podjetjem, vključno s podjetji, ki so v primerljivem položaju kot upravičenec te pomoči. S tako individualno pomočjo se tako po njeni naravi uvaja različno obravnavanje ali celo diskriminacija, ki pa je neločljivo povezana z individualno naravo navedenega ukrepa. Trditev, kot je trditev tožečih strank, da je zadevna individualna pomoč v nasprotju z načelom prepovedi diskriminacije, pa v bistvu pomeni sistematično izpodbijanje združljivosti vsake individualne pomoči z notranjim trgom zgolj zato, ker je nujno izključna in s tem diskriminatorna, čeprav pravo Unije državam članicam omogoča, da če so izpolnjeni vsi pogoji iz člena 107 PDEU, dodelijo individualne pomoči.

59 Na tretjem mestu in vsekakor je treba ob predpostavki, da je, kot trdita tožeči stranki, različno obravnavanje, uvedeno z zadevnim ukrepom, ker je do njega upravičena le družba AUA, mogoče izenačiti z diskriminacijo, preveriti, ali je to različno obravnavanje upravičeno z legitimnim ciljem ter ali je potrebno, primerno in sorazmerno za dosego tega cilja. Prav tako je treba v delu, v katerem se tožeči stranki sklicujeta na člen 18, prvi odstavek, PDEU, poudariti, da je v skladu s to določbo prepovedana vsakršna diskriminacija glede na državljanstvo, se uporabljata Pogodbi in „ne da bi to vplivalo na njune posebne določbe“. Zato je treba preveriti, ali je to različno obravnavanje dovoljeno glede na člen 107(2)(b) PDEU, ki je pravna podlaga izpodbijanega sklepa.

Ta preizkus na eni strani zahteva, da cilj zadevnega ukrepa pomoči izpolnjuje zahteve iz zadnjenavedene določbe, in na drugi, da podrobna pravila za dodelitev zadevnega ukrepa, in sicer v obravnavanem primeru to, da je do njega upravičena le družba AUA, omogočajo dosego tega cilja in ne presegajo tega, kar je nujno za njegovo dosego.

60 V zvezi s ciljem zadevnega ukrepa tožeči stranki ne izpodbijata, da nadomestitev škode, nastale zaradi odpovedi ali sprememb datumov letov letalske družbe zaradi uvedbe omejitev potovanj v okviru pandemije covida-19, omogoča povrnitev škode, povzročene zaradi te pandemije. Tožeči stranki tudi ne prerekata, da je pandemija covida-19 izjemen dogodek v smislu člena 107(2)(b) PDEU.

61 Komisija je v zvezi s podrobnimi pravili za dodelitev zadevnega ukrepa v točki 40 izpodbijanega sklepa poudarila, da ima po navedbah avstrijskih organov družba AUA bistveno vlogo pri letalskem pokrivanju Avstrije in da pomembno prispeva k avstrijskemu gospodarstvu, saj je edini mrežni prevoznik, ki deluje iz Avstrije ter ki ponuja povezave na dolge razdalje z odhodom in prihodom na dunajsko letališče. Poleg tega naj ob upoštevanju razmeroma majhnega gravitacijskega območja Dunaja nobena druga letalska družba ne bi mogla ponuditi velikega števila neposrednih letov na dolge razdalje z Dunaja in na Dunaj, ker bi bilo mogoče dovozne lete preusmeriti tudi na druga letališča, s katerih bi se lahko ponujali leti na dolge razdalje. Poleg tega naj bi družba AUA zaposlovala približno 7000 oseb in od te družbe naj bi bilo neposredno ali posredno odvisnih približno 17.500 delovnih mest. Po mnenju avstrijskih organov naj bi gospodarski pomen mrežnega prevoznika, kot je družba AUA, pomenil približno 2,7 milijarde EUR dodane vrednosti za avstrijsko gospodarstvo in približno 1 milijardo EUR davkov na leto.

62 Poleg tega je treba poudariti, da je v skladu z informacijami, ki sta jih tožeči stranki predložili v prilogi A.2.2 k tožbi, družba AUA največja letalska družba v Avstriji, kjer je imela leta 2019 43-odstotni tržni delež, in da je bil ta tržni delež bistveno večji od tržnega deleža drugouvrščene letalske družbe in tožečih strank, ki so leta 2019 imele samo 14-odstotni oziroma 8-odstotni tržni delež.

63 Tožeči stranki kljub temu trdita, da te okoliščine ne morejo upravičiti različnega obravnavanja, ki izhaja iz zadevnega ukrepa. Menita namreč, da to različno obravnavanje ni sorazmerno, saj ta ukrep družbi AUA zagotavlja celotno pomoč za povrnitev zadevne škode, čeprav naj bi družba AUA utrpela le 43 % te škode.

64 V zvezi s tem iz izpodbijanega sklepa izhaja, da je družba AUA, ker ima bistveno vlogo pri letalskem pokrivanju Avstrije, zaradi odpovedi in sprememb datumov letov v Avstriji zaradi uvedbe omejitev potovanj v okviru pandemije covida-19 utrpela večjo škodo kot druge letalske družbe v tej državi. To je potrjeno z vsemi podatki, ki so povzeti v točkah 61 in 62 zgoraj.

65 Poleg tega je iz navedenih podatkov razvidno, da so te omejitve družbo AUA sorazmerno in zaradi obsega njenih dejavnosti v Avstriji bistveno bolj prizadele kot družbo Ryanair, ki je, kot je razvidno iz priloge A.2.2 k tožbi, le majhen del svoje dejavnosti opravljala iz Avstrije ali v Avstrijo, drugače od družbe AUA, za katero je ta del veliko večji. Glede družbe Laudamotion pa tožeči stranki nista predložili dovolj jasnih informacij, na podlagi katerih bi bilo mogoče razumeti delež dejavnosti, ki jih ta letalska družba opravlja iz Avstrije ali v Avstrijo, glede na vse njene dejavnosti. Vsekakor na podlagi nobenega elementa iz spisa, ki je na voljo Splošnemu sodišču, ni mogoče sklepati, da ima navedena letalska družba bistveno vlogo pri letalskem pokrivanju Avstrije.

66 Nazadnje, glede vprašanja, ali zadevni ukrep presega to, kar je nujno za dosego zastavljenega cilja, je treba ugotoviti, da je znesek tega ukrepa nižji od zneska škode, ki je družbi AUA nastala zaradi odpovedi ali sprememb datumov njenih letov zaradi uvedbe omejitev potovanj v okviru pandemije covida-19, kot je razvidno zlasti iz točke 79 izpodbijanega sklepa. Zadevni ukrep zato ne presega tega, kar je nujno za dosego legitimnega cilja, ki se želi doseči z njim.

67 Zato je treba ugotoviti, da je različno obravnavanje v korist družbe AUA primerno za povrnitev škode, ki je posledica teh omejitev, in ne presega tega, kar je nujno za dosego tega cilja.

68 Poleg tega tožeči stranki nista dokazali, da razdelitev zneska zadevne pomoči med vse letalske družbe v Avstriji navedenemu ukrepu ne bi odvzela polnega učinka.

69 Iz tega izhaja, da je bilo vsekakor in tudi če se različno obravnavanje, uvedeno z zadevnim ukrepom, lahko šteje za diskriminacijo, upravičeno, da se ugodnost zadevnega ukrepa odobri samo družbi AUA, in da zadevni ukrep ne krši načela prepovedi diskriminacije.

Kršitev svobode ustanavljanja in svobode opravljanja storitev

70 Na eni strani je treba opozoriti, da je namen določb Pogodbe DEU v zvezi s svobodo ustanavljanja zagotoviti, da so tuji državljani in družbe v državi članici gostiteljici obravnavani enako kot državljani in družbe iz te države (glej sodbo z dne 6. oktobra 2015, Finanzamt Linz, C-66/14, EU:C:2015:661, točka 26 in navedena sodna praksa).

71 Na drugi strani svoboda opravljanja storitev nasprotuje uporabi vsakršnega nacionalnega predpisa, katerega posledica je, da opravljanje storitev med državami članicami postane težavnejše od opravljanja storitev zgolj znotraj države članice, ne glede na obstoj diskriminacije na podlagi državljanstva ali prebivališča oziroma sedeža (glej v tem smislu sodbo z dne 6. februarja 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, točka 25). Vendar je treba ugotoviti, da je na podlagi člena 58(1) PDEU svobodno opravljanje prevoznih storitev urejeno v določbah iz naslova o prevozu, in sicer naslova VI Pogodbe DEU. V primarni zakonodaji torej za svobodno opravljanje prevoznih storitev velja poseben pravni sistem (sodba z dne 18. marca 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, točka 36). Zato se člen 56 PDEU, s katerim je zagotovljeno svobodno opravljanje storitev, ne uporablja na področju zračnega prometa (sodba z dne 25. januarja 2011, Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, točka 22).

72 Ukrepi liberalizacije letalskega prevoza so torej lahko sprejeti le na podlagi člena 100(2) PDEU (sodba z dne 18. marca 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, točka 38). Kot pa pravilno navajata tožeči stranki, je zakonodajalec Unije na podlagi te določbe sprejel Uredbo (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL 2008, L 293, str. 3), katere namen je prav opredelitev pogojev za uporabo načela svobode opravljanja storitev v sektorju zračnega prometa (glej po analogiji sodbo z dne 6. februarja 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, točki 23 in 24).

73 V obravnavani zadevi je treba poudariti, da tožeči stranki v bistvu trdita, da zadevni ukrep zaradi svoje diskriminatornosti pomeni oviro za svobodo ustanavljanja in svobodo opravljanja storitev.

74 Čeprav se zadevni ukrep nanaša na individualno pomoč, katere edini upravičenec je družba AUA, pa tožeči stranki nista dokazali, kako bi ju ta izključnost lahko odvrnila od ustanavljanja v Avstriji ali od opravljanja storitev iz te države ali v to državo. Tožeči stranki zlasti nista opredelili dejanskih

ali pravnih okoliščin, zaradi katerih naj bi ta ukrep imel omejevalne učinke, ki naj bi presegali tiste, zaradi katerih nastopi prepoved iz člena 107(1) PDEU, vendar so, kot je bilo presojeno v točkah od 60 do 66 zgoraj, v skladu z zahtevami iz člena 107(2)(b) PDEU kljub vsemu potrebni in sorazmerni za povrnitev škode, ki jo je družbi AUA povzročil izjemni dogodek, in sicer pandemija covida-19.

75 Zato zadevni ukrep ne more pomeniti ovire za svobodo ustanavljanja ali svobodo opravljanja storitev. Iz tega izhaja, da tožeči stranki Komisiji ne moreta utemeljeno očitati, da ni preučila združljivosti tega ukrepa s svobodo ustanavljanja in svobodo opravljanja storitev.

76 V teh okoliščinah je treba drugi tožbeni razlog zavrniti.

Tretji tožbeni razlog: napačna uporaba člena 107(2)(b) PDEU in očitna napaka pri presoji glede sorazmernosti pomoči

77 Tretji tožbeni razlog se v bistvu deli na dva dela, od katerih se prvi nanaša na to, da naj bi Komisija storila napake pri oceni zneska škode, nastale družbi AUA, drugi pa na to, da naj bi Komisija storila napake pri oceni zneska zadevne pomoči.

Prvi del tretjega tožbenega razloga: ocena škode, nastale družbi AUA

78 Prvič, tožeči stranki trdita, da je zadevni ukrep v skladu z izpodbijanim sklepom namenjen kritju škode, ki je družbi AUA v obdobju od 9. marca do 14. junija 2020 nastala zaradi odpovedi ali sprememb datumov letov družbe AUA zaradi uvedbe omejitev potovanj in drugih ukrepov zaustavitve javnega življenja v zvezi s pandemijo covida-19. Del škode, ki je nastala družbi AUA, pa naj ne bi bil posledica uvedbe omejitev potovanj in drugih ukrepov zaustavitve javnega življenja, saj naj bi navedene omejitve v obdobju od 9. do 18. marca 2020 veljale le delno, medtem ko je zadevni ukrep namenjen povrnitvi škode, nastale v obdobju od 9. marca do 14. junija 2020. Zato naj bi bila škoda, ki je nastala družbi AUA v prvonavedenem obdobju, posledica zadržanosti potnikov do potovanj zaradi negotovosti v zvezi s pandemijo. Metoda za izračun škode, ki jo je odobrila Komisija, naj bi torej vpliv krize covida-19 odražala v celoti, namesto posebnega vpliva omejitev potovanj, ki so jih uvedli avstrijski organi ali druge države. Tako naj bi Komisija očitno precenila znesek škode, ki je nastala neposredno zaradi omejitev potovanj in drugih ukrepov zaustavitve javnega življenja v zvezi s pandemijo covida-19. Izpodbijani sklep naj bi bil zato protisloven.

79 Drugič, tožeči stranki trdita, da nič v izpodbijanem sklepu ne dokazuje, da so stroški, ki v obdobju od 9. marca do 14. junija 2020 niso nastali in ki naj se ne bi upoštevali pri določitvi škode, ki je nastala družbi AUA, odražali stroške te družbe, „ki se jim je bilo mogoče izogniti“. Zato bi lahko stroški, ki niso nastali in so bili uporabljeni pri oceni škode, vsebovali elemente stroškov, „ki se jim je bilo mogoče izogniti“.

80 Tretjič, Komisija naj v izpodbijanem sklepu ne bi ocenila škode, ki je nastala drugim letalskim družbam. Po mnenju tožečih strank „izjemni dogodek“ v smislu člena 107(2)(b) PDEU po definiciji vpliva na več ali celo na vsa podjetja v zadevnem sektorju. Tako naj bi tudi številni drugi letalski prevozniki v Avstriji utrpeli škodo zaradi omejitev potovanj, uvedenih v okviru pandemije covida-19. Ta določba naj bi bila zato namenjena povrnitvi škode, ki je nastala tudi konkurentom družbe AUA, in ne samo tej družbi.

81 Komisija, Zvezna republika Nemčija, Republika Avstrija in družba AUA trditve tožečih strank prerekajo.

82 Uvodoma je treba poudariti, da je treba člen 107(2)(b) PDEU, ker gre za izjemo od splošnega načela nezdružljivosti državnih pomoči z notranjim trgom iz člena 107(1) PDEU, razlagati ozko. V smislu te določbe se zato lahko povrne le gospodarska škoda, ki so jo neposredno povzročile naravne nesreče ali drugi izjemni dogodki (sodba z dne 23. februarja 2006, Atzeni in drugi, C-346/03 in C-529/03, EU:C:2006:130, točka 79).

83 Iz tega izhaja, da pomoči, ki so lahko večje od izgub, ki so jih utrpeli upravičenci teh pomoči, ne spadajo na področje uporabe člena 107(2)(b) PDEU (glej v tem smislu sodbo z dne 11. novembra 2004, Španija/Komisija, C-73/03, neobjavljena, EU:C:2004:711, točki 40 in 41).

84 V obravnavanem primeru je treba na prvem mestu poudariti, da so, kot je razvidno iz točk 41 in 69 izpodbijanega sklepa, avstrijski organi pri oceni škode upoštevali obdobje mirovanja flote družbe AUA od 19. marca do 14. junija 2020 in dneve neposredno pred tem obdobjem, od 9. do 18. marca 2020.

85 V zvezi s tem je Komisija v izpodbijanem sklepu pojasnila razloge, iz katerih je menila, da je primerno odobriti pomoč, ki ne bi krila le škode, nastale družbi AUA v obdobju mirovanja njene flote od 19. marca do 14. junija 2020, ampak tudi škodo, ki je tej družbi nastala neposredno pred tem obdobjem, med 9. in 18. marcem 2020.

86 Kot je namreč pojasnjeno v točkah od 6 do 14 izpodbijanega sklepa, je avstrijska vlada v obdobju od 9. do 18. marca 2020 že uvedla omejitve potovanj. Republika Avstrija je zlasti 9. marca 2020 na svojem ozemlju prepovedala pristajanje letal iz Kitajske, Južne Koreje, Irana in Italije. Ta prepoved je bila postopoma razširjena na druge države, med drugim 13. marca 2020 na Švico, Francijo in Španijo ter 15. marca 2020 na Združeno kraljestvo, Nizozemsko, Rusijo in Ukrajino. Poleg tega je Republika Avstrija 10. marca 2020 s takojšnjim učinkom uvedla splošne ukrepe, ki so vključevali omejitve potovanj v odziv na pandemijo covida-19. Prav tako je uvedla zdravstvene preglede na mejah, najprej z Italijo 11. marca 2020, nato s Švico 14. marca 2020 in nazadnje z Nemčijo 19. marca 2020. Medtem so Združene države Amerike 12. marca 2020 oznanile, da evropskim državljanom in vsem potnikom, ki so bili v državah schengenskega območja, ne bodo več dovolile vstopa na svoje ozemlje. Avstrijska vlada je 13. marca 2020 napovedala vrsto omejevalnih zakonodajnih ukrepov, ki so začeli veljati 16. marca 2020. S temi ukrepi so bile določene obsežne omejitve prostega gibanja na celotnem avstrijskem ozemlju.

87 Zato je Komisija ob upoštevanju postopnega poslabšanja pogojev za potovanja zaradi omejitev, ki so bile uvedene zaradi pandemije covida-19, zaradi katerega so bili leti družbe AUA v obdobju od 9. marca do 14. junija 2020 odpovedani ali pa so bili spremenjeni njihovi datumi, lahko, ne da bi storila napako, upoštevala škodo, ki je družbi AUA nastala zaradi navedenih odpovedi in sprememb datumov v tem obdobju.

88 Zato je treba zavrniti trditev tožečih strank, da je Komisija s tem, da je upoštevala škodo, nastalo v obdobju od 9. do 18. marca 2020, navedeno škodo precenila. Iz istega razloga izpodbijani sklep ni protisloven.

89 Na drugem mestu, glede trditve tožečih strank, da se Komisija ni prepričala, ali je družba AUA v obdobju od 9. marca do 14. junija 2020 storila vse potrebno, da bi znižala svoje stroške, tako da iz povračila škode ne bi bili izključeni le stroški, ki niso nastali, ampak tudi stroški, „ki se jim je bilo

mogoče izogniti“, to je stroški, ki bi se jim lahko izognila, vendar so ji vseeno nastali, je treba navesti, da je Komisija v točki 74 izpodbijanega sklepa pojasnila, da škoda, ki jo je treba povrniti, ustreza izgubi dodatne vrednosti, izračunani kot razliki med, na eni strani, izgubljenim dobičkom družbe AUA, in sicer razliki med prometom, ki bi ga ta družba pričakovano lahko imela v obdobju od 9. marca do 14. junija 2020, če ne bi bilo omejitev potovanj in drugih ukrepov zaustavitve javnega življenja v zvezi s pandemijo covida-19, in dejanskim prometom v tem obdobju, popravljenim za stopnjo dobička družbe AUA, in na drugi strani, stroški, ki niso nastali.

90 Komisija je stroške, ki niso nastali, opredelila kot stroške, ki bi jih družba AUA v obdobju od 9. marca do 14. junija 2020 imela, če na njeno dejavnost ne bi vplivale omejitve potovanj in ukrepi zaustavitve javnega življenja v zvezi s pandemijo covida-19, in ki jih družbi AUA ni bilo treba nositi zaradi odpovedi njenih letov. Komisija je tudi pojasnila, da je treba stroške, ki niso nastali, opredeliti za vsako upoštevno vrsto stroškov glede na njihovo povezavo z zmanjšanjem prometa, tako da se stroški, ki jih je družba AUA imela v istem obdobju v predhodnem letu, primerjajo s stroški, ki jih je družba AUA imela v obdobju od 9. marca do 14. junija 2020.

91 Komisija je v opombi 19 izpodbijanega sklepa tudi pojasnila, da so se stroški, ki zaradi ukrepov zaustavitve javnega življenja v zvezi s pandemijo covida-19 niso nastali, nanašali na primer na znižanje stroškov goriva, pristojbin in stroškov ter na znižanje stroškov osebja, zlasti zaradi uporabe kratkoročne zaposlitve.

92 Pri oceni škode so bili zato, kot je razvidno iz točke 42(b) izpodbijanega sklepa, upoštevani dodatni stroški in stroški, ki zaradi navedenih omejitev niso nastali. V zvezi s tem je Komisija na podlagi preučitve stroškov družbe AUA in tako pozitivnih kot negativnih vplivov ukrepov zaustavitve javnega življenja, ki so jih vlade sprejele zaradi pandemije covida-19, na variabilne stroške, pri navedeni oceni upoštevala razliko, ugotovljeno pri vseh variabilnih stroških, zlasti stroških goriva, prispevkih, stroških in pristojbinah, stroških vzdrževanja, provizijah, povezanih z Mednarodnim združenjem letalskih prevoznikov (IATA), in stroških gostinskih storitev, ter razliko, ugotovljeno pri fiksnih stroških, ki so se spremenili zaradi ukrepov zaustavitve javnega življenja, ki so jih vlade sprejele zaradi pandemije covida-19, zlasti znižanje stroškov osebja in trženja ter znižanje stroškov zaradi prizemljitve zrakoplovov. Poleg tega je Republika Avstrija v intervencijski vlogi navedla seznam ukrepov, ki jih je družba AUA sprejela za znižanje svojih stroškov v okviru pandemije covida-19, ki so med drugim v primerjavi z letom 2019 pomenili znižanje skupnih izdatkov za 54 %. Republika Avstrija je med temi ukrepi navedla zaprtje več baz za tehnično vzdrževanje in centrov za pomoč potnikom v nekaterih deželah. Poleg tega naj bi družba AUA z ukinitvijo večine letal modela Dash in prodajo več letal zmanjšala svojo floto. Tožeči stranki resničnosti in upoštevnosti teh dokazov nista izpodbijali.

93 V teh okoliščinah mora Splošno sodišče ugotoviti, da je očitek tožečih strank v zvezi z domnevno opustitvijo Komisije glede upoštevanja stroškov, „ki se jim je bilo mogoče izogniti“, preveč abstrakten in ni podprt z nobenim konkretnim podatkom. Natančneje, tožeči stranki nista konkretno pojasnili, katerim stroškom bi se družba AUA lahko izognila in bi jih bilo zato treba izključiti iz ocene škode, ki je nastala tej družbi.

94 Zato je treba to trditev zavrniti.

95 Na tretjem mestu, glede trditve, da Komisija ni upoštevala škode, ki je nastala drugim letalskim družbam, je dovolj napotiti na točke od 53 do 57 zgoraj za ugotovitev, da tožeči stranki ne moreta utemeljeno trditi, da bi Komisija v izpodbijanem sklepu morala oceniti škodo, nastalo letalskim družbam, ki niso družba AUA.

96 Zato je treba prvi del tretjega tožbenega razloga zavrniti.

Drugi del tretjega tožbenega razloga: ocena zneska pomoči

97 Prvič, tožeči stranki s sklicevanjem na svoje trditve, navedene v okviru prvega tožbenega razloga, trdita, da Komisija ni upoštevala morebitne dodatne pomoči „Lufthanse“ družbi AUA. Na eni strani naj navedba v izpodbijanem sklepu, da naj bi se kapitalski vložek družbe DLH vložil v učinkovite tehnologije na področju podnebja in obremenitve s hrupom in da naj se torej z njim ne bi krila škoda, nastala družbi AUA, ki naj bi se povrnila z zadevnim ukrepom, ne bi bila prepričljiva, saj naj bi bili pozitivni učinki tega vložka takojšnji, medtem ko naj bi se predvidene naložbe, za katere ne veljajo nobene zavezujoče zaveze, uresničile šele leta 2030. Na drugi strani naj bi se Komisija omejila na navedbo minimalnega deleža pomoči, dodeljene skupini Lufthansa, v višini 150 milijonov EUR, pri čemer naj ne bi omenila možnosti, da bi nemški ukrep družbi AUA lahko koristil nad tem zneskom.

98 Drugič, Komisija naj bi pri presoji sorazmernosti zadevnega ukrepa podcenila vpliv državne pomoči, ki je bila družbi AUA dodeljena na podlagi avstrijske sheme pomoči. Komisija naj bi namreč navedla, da se z navedeno pomočjo krijejo drugi stroški družbe AUA, ki naj bi nastali v drugem polletju leta 2020, ne da bi pojasnila utemeljenost te presoje. Poleg tega naj bi Komisija v zvezi s količinsko opredelitvijo izgub v drugem polletju leta 2020 zgolj povzela ocene družbe AUA, ne da bi opravila neodvisno analizo glede navedenih izgub. Komisija naj bi tudi podcenila znesek pomoči, ki je bila družbi AUA dodeljena na podlagi avstrijske sheme pomoči, ker naj bi ga ocenila na [od 70 do 80] milijonov EUR, ne da bi pojasnila, kako je to številko izračunala. Po mnenju tožečih strank pa naj bi ta pomoč znašala 270 milijonov EUR. Tako naj bi znesek te pomoči, skupaj z zneskom kapitalskega vložka družbe DLH, znašal najmanj 420 milijonov EUR, kar naj bi presegalo znesek izgub družbe AUA, ki naj bi nastale v drugem polletju leta 2020.

99 Tretjič, Komisija naj v nasprotju s svojo prakso odločanja ne bi upoštevala konkurenčne prednosti, ki naj bi izhajala iz diskriminatornosti zadevnega ukrepa, ki naj bi se kazala v večjem tržnem deležu družbe AUA od tistega, ki bi ga lahko imela sicer.

100 Komisija ob podpori Zvezne republike Nemčije, Republike Avstrije in družbe AUA te trditve prereka.

101 Na prvem mestu je treba v zvezi s trditvijo tožečih strank, da naj Komisija ne bi upoštevala morebitne dodatne pomoči „Lufthanse“ družbi AUA, prvič, navesti, da se ta trditev delno prekriva s trditvami, navedenimi v okviru prvega tožbenega razloga. Zato je treba napotiti na analizo navedenega tožbenega razloga.

102 Drugič, treba je navesti, da Pogodba DEU ne nasprotuje hkratni uporabi člena 107(2)(b) in člena 107(3)(b) PDEU, če so izpolnjeni pogoji iz obeh določb. To zlasti velja, kadar so dejstva in okoliščine, ki povzročijo resno motnjo v gospodarstvu, posledica izjemnega dogodka.

103 Kot je bilo navedeno v točkah od 5 do 7 zgoraj, so bili v obravnavani zadevi nemško posojilo in pomoč, ki je predmet Sklepa Lufthansa, ter ukrep pomoči, ki je bil družbi AUA odobren na podlagi avstrijske sheme pomoči, odobreni na podlagi člena 107(3)(b) PDEU, medtem ko je bil zadevni ukrep odobren na podlagi člena 107(2)(b) PDEU.

104 Komisija je v zvezi s tem v točki 29 izpodbijanega sklepa navedla, da je bil namen zgoraj navedenih ukrepov, odobrenih na podlagi člena 107(3)(b) PDEU, ponovna vzpostavitev solventnosti in sposobnosti preživetja družbe AUA, zaradi česar so ti ukrepi zajemali stroške, ki presegajo zgolj nadomestilo škode, povzročene neposredno z omejitvami potovanj, uvedenimi v okviru pandemije covida-19. Komisija je v točkah 47 in 49 izpodbijanega sklepa navedla tudi, da so avstrijski organi potrdili, da zadevnega ukrepa ni mogoče kumulirati z drugimi pomočmi, s katerimi se krijejo enaki stroški, in da drugi ukrepi, ki so del podpore, dodeljene družbi AUA, ne morejo povzročiti čezmernega nadomestila, ker niso namenjeni nadomestilu škode, ki je družbi AUA nastala zaradi omejitev potovanj, uvedenih zaradi pandemije covida-19, ter da tega ukrepa ni mogoče uporabiti za tako nadomestilo.

105 Natančneje, Komisija je v točki 50 izpodbijanega sklepa pojasnila, da ti ukrepi niso povezani z nikakršno odškodnino za škodo, nastalo družbi AUA, prvič, ker je bilo posojilo, odobreno družbi AUA na podlagi avstrijske sheme pomoči, zavarovano s stvarnimi jamstvi, in sicer listinjenjem delnic in sredstev družbe AUA, in ker je bilo treba, kot je bilo dogovorjeno med družbo AUA, njenimi delničarji in avstrijsko vlado, kapitalski vložek družbe DLH do leta 2030 vložiti v učinkovite tehnologije na področju podnebja in obremenitve s hrupom.

106 Poleg tega je Komisija v točkah od 82 do 86 izpodbijanega sklepa preverila, ali z ukrepi pomoči, odobrenimi na podlagi člena 107(3)(b) PDEU, do katerih je lahko upravičena družba AUA, ni zajeta ista škoda, kot je škoda, ki naj bi se povrnila z zadevnim ukrepom, in ugotovila, da ni tako.

107 Iz tega sledi, da Komisija v nasprotju s trditvami tožečih strank pri oceni zneska zadevne pomoči in njegove sorazmernosti ni opustila upoštevanja vseh ukrepov pomoči, do katerih je lahko upravičena skupina Lufthansa.

108 Tožeči stranki pa nista predložili nobenega konkretnega in podprtega elementa, da so vsi ali nekateri od zadevnih ukrepov pomoči namenjeni kritju enakih upravičenih stroškov, kot so tisti, ki so vključeni v škodo, ki naj bi se povrnila z zadevnim ukrepom.

109 Tretjič, tožeči stranki grajata zlasti točko 50(b) izpodbijanega sklepa, v skladu s katerim bi morala družba AUA, kot je navedeno v točki 105 zgoraj, kapital iz vložka družbe DLH do leta 2030 vložiti v učinkovite protihrupne tehnologije in okolju prijaznejše tehnologije, ker naj bi bil ustrezen znesek družbi AUA že dan na razpolago. Vendar se pri tej trditvi na eni strani ne upošteva dejstvo, da je lahko taka naložba časovno razporejena. Na drugi strani zaveza, da se za financiranje te naložbe uporabi znesek, ki je enak vloženemu kapitalu, jasno kaže, da je bil namen tega kapitalskega vložka povsem drugačen od namena zadevnega ukrepa.

110 V zvezi s trditvijo tožečih strank, s katero ti izpodbijata, da je ta naložbena zaveza zavezujoča, je dovolj navesti, da je iz točke 50(b) izpodbijanega sklepa razvidno, da je družba AUA v okviru finančnih sredstev, o katerih so se dogovorili družba AUA, njeni delničarji in avstrijska vlada, v učinkovite protihrupne tehnologije in okolju prijaznejše tehnologije „dolžna“ vložiti znesek, ki je enak kapitalskemu vložku družbe DLH.

111 Na drugem mestu, glede trditev tožečih strank v zvezi s pomočjo, ki je bila družbi AUA dodeljena na podlagi avstrijske sheme pomoči, je treba poudariti, da je Komisija v točki 87 izpodbijanega sklepa navedla, da bi morala resna motnja v avstrijskem gospodarstvu zaradi pandemije covida-19 na splošno vplivati na finančne rezultate, ki jih je družba AUA predvidela za leto 2020. Ta predvidena izguba, za katero ni bilo mogoče ugotoviti nobene neposredne vzročne zveze z omejitvami potovanj in ukrepi zaustavitve javnega življenja, bi lahko po mnenju Komisije za

obdobje od 1. do 9. marca 2020 in od 15. junija do 31. decembra 2020, torej izven obdobja, na katero se nanaša zadevni ukrep, znašala [med 300 in 400] milijoni EUR. Republika Avstrija je torej družbi AUA državno poroštvo v višini 90 % za posojilo 300 milijonov EUR iz avstrijske sheme pomoči nameravala dodeliti zato, da bi odpravila posledice resne motnje v svojem gospodarstvu, kot je razvidno iz točke 88 izpodbijanega sklepa.

112 Prvič, tožeči stranki trdita, da je Komisija domnevala, da je bil namen pomoči, ki je bila družbi AUA dodeljena na podlagi avstrijske sheme pomoči, kritje izgub, ki jih je ta družba imela v drugem polletju leta 2020, ne da bi dokazala, da je bilo dejansko tako. S to trditvijo poskušata tožeči stranki v resnici povzročiti dvom o tem, da bi se z navedeno pomočjo lahko krili enaki stroški kot stroški, ki so vključeni v škodo, ki je družbi AUA nastala v obdobju od 9. marca do 14. junija 2020 zaradi omejitev potovanj v okviru pandemije covida-19 in ki naj bi se povrnila z zadevnim ukrepom.

113 Vendar je treba spomniti, da je bila avstrijska shema pomoči uvedena na podlagi člena 107(3)(b) PDEU in je bila tako z zagotovitvijo podpore velikemu številu podjetij, ki so potrebovala likvidnost, namenjena odpravljanju resne motnje v avstrijskem gospodarstvu, povzročene s pandemijo, ne da bi bila omejena na določen gospodarski sektor. Namen navedene sheme je bil zato drugačen od namena zadevnega ukrepa.

114 V zvezi s tem je pojasnilo Komisije iz točke 87 izpodbijanega sklepa, v skladu s katerim je bil namen pomoči, ki je bila družbi AUA dodeljena na podlagi navedene avstrijske sheme pomoči, kritje izgub družbe AUA, ki niso bile neposredno povzročene z odpovedjo in spremembo datumov letov družbe AUA v obdobju od 9. marca do 14. junija 2020 zaradi omejitev potovanj, popolnoma v skladu z različnimi cilji zadevnih pomoči. Zato zgolj to, da Komisija v izpodbijanem sklepu ni pojasnila, na kateri podlagi je menila, da je pomoč, ki je bila družbi AUA dodeljena v okviru avstrijske sheme pomoči, namenjena kritju izgub, ki jih je ta družba predvidela za drugo polovico leta 2020, ne more omajati zakonitosti izpodbijanega sklepa.

115 Drugič, tožeči stranki Komisiji očitata, da se je glede zneska teh izgub, ki je bil ocenjen na [med 300 in 400] milijoni EUR, zanašala na ocene, ki jih je predložila družba AUA, namesto da bi sama opravila neodvisno analizo. Čeprav je res, da vir te številke iz izpodbijanega sklepa ni razviden, pa se ta ocena nanaša na izgube, ki naj ne bi bile krite z zadevnim ukrepom. Kritju dela teh izgub je namreč namenjena pomoč, ki je bila družbi AUA dodeljena na podlagi avstrijske sheme pomoči ter katere zakonitost in združljivost z notranjim trgom nista predmet tega spora. Natančna ocena teh izgub zato ne vpliva na zakonitost izpodbijanega sklepa.

116 Tretjič, tožeči stranki iz istega razloga Komisiji ne moreta utemeljeno očitati, da v izpodbijanem sklepu ni pojasnila, kako je izračunala znesek pomoči, ki je bila družbi AUA dodeljena na podlagi avstrijske sheme pomoči, ocenjen na [od 70 do 80] milijonov EUR. Čeprav lahko namreč tožeči stranki veljavno navajata trditve, s katerimi izpodbijata oceno zneska zadevne pomoči v tej zadevi, pa ne moreta učinkovito izpodbijati ocene zneska druge pomoči, katere zakonitost in združljivost z notranjim trgom nista predmet nadzora Splošnega sodišča v okviru tega spora.

117 Vsekakor je iz točke 80 izpodbijanega sklepa razvidno, da so se avstrijski organi zavezali, da bodo Komisiji najpozneje do 30. junija 2021 predložili rezultate naknadne ocene škode, ki je družbi AUA nastala v obdobju od 9. marca do 14. junija 2020 in ki naj bi se povrnila z zadevnim ukrepom, pri čemer bo ta naknadna ocena temeljila na revidiranih in s strani neodvisnega organa

ustrezno potrjenih računovodskih izkazih glede poslovanja družbe AUA za leto 2020. Avstrijski organi so se zavezali, da bodo, če bi bilo iz naknadne ocene razvidno, da je družba AUA prejela čezmerno nadomestilo, zagotovili, da ga družba AUA vrne.

118 Četrtič in posledično je treba zavrniti trditve tožečih strank, da skupni znesek pomoči, ki je bila družbi AUA dodeljena na podlagi avstrijske sheme pomoči, in kapitalskega vložka družbe DLH presega znesek predvidenih izgub družbe AUA za drugo polletje leta 2020.

119 Na tretjem mestu, v zvezi s trditvijo tožečih strank, da Komisija ni upoštevala konkurenčne prednosti, zagotovljene družbi AUA, ki naj bi izhajala iz diskriminatornosti zadevnega ukrepa, je treba poudariti, da za presojo združljivosti pomoči z notranjim trgom prednost, ki jo je z njo dobil upravičenec, ne vključuje morebitne gospodarske koristi, ki jo je ta pridobil z izkoriščanjem te prednosti. Taka korist morda ni enaka prednosti, ki pomeni navedeno pomoč, ali celo ne obstaja, ta okoliščina pa ne more upravičiti drugačne presoje združljivosti te pomoči z notranjim trgom (glej v tem smislu sodbo z dne 21. decembra 2016, Komisija/Aer Lingus in Ryanair Designated Activity, C-164/15 P in C-165/15 P, EU:C:2016:990, točka 92).

120 Zato je treba ugotoviti, da je Komisija pravilno upoštevala prednost, zagotovljeno družbi AUA, kakor izhaja iz zadevnega ukrepa. Komisiji pa ni mogoče očitati, da ni ugotovila obstoja morebitne gospodarske koristi, ki bi izhajala iz te prednosti.

121 V teh okoliščinah tožeči stranki Komisiji ne moreta utemeljeno očitati, da ni upoštevala morebitne konkurenčne prednosti, ki naj bi izhajala iz zatrjevane diskriminatornosti zadevnega ukrepa.

122 Zato je treba drugi del tretjega tožbenega razloga in posledično ta tožbeni razlog v celoti zavrniti.

Četrti tožbeni razlog: kršitev postopkovnih pravic tožečih strank

123 Tožeči stranki trdita, da preučitev, ki jo je opravila Komisija, ni bila zadostna, zlasti glede sorazmernosti zadevnega ukrepa ter njegove združljivosti z načelom prepovedi diskriminacije in načeloma svobode opravljanja storitev in svobode ustanavljanja. Nezadostnost te preiskave pa naj bi dokazovala obstoj resnih težav, zaradi katerih bi morala Komisija uvesti formalni postopek preiskave in tožečima strankama omogočiti, da predložita pripombe in tako vplivata na navedeno preiskavo.

124 Komisija, Zvezna republika Nemčija, Republika Avstrija in družba AUA trditve tožečih strank prerekajo.

125 Poudariti je treba, da je, kot v bistvu trdi Komisija, četrti tožbeni razlog v resnici podreden, če Splošno sodišče ne bi preučilo utemeljenosti presoje zadevnega ukrepa. Iz ustaljene sodne prakse namreč izhaja, da je namen takega tožbenega razloga zadevni stranki omogočiti, da se kot taka šteje za upravičeno vložiti tožbo na podlagi člena 263 PDEU, kar bi ji bilo sicer zavrnjeno (glej v tem smislu sodbi z dne 24. maja 2011, Komisija/Kronoply in Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, točka 48, ter z dne 27. oktobra 2011, Avstrija/Scheucher-Fleisch in drugi, C-47/10 P, EU:C:2011:698, točka 44). Splošno sodišče pa je preučilo prve tri tožbene razloge, ki se nanašajo na utemeljenost presoje zadevnega ukrepa kot tako, zato tak tožbeni razlog nima navedenega namena.

126 Poleg tega je treba ugotoviti, da ta tožbeni razlog nima samostojne vsebine. Tožeča stranka lahko namreč v okviru takega tožbenega razloga za varstvo postopkovnih pravic, ki jih ima v okviru formalnega postopka preiskave, navaja izključno tožbene razloge, ki kažejo na to, da bi presoja informacij in elementov, s katerimi Komisija je ali bi lahko razpolagala med predhodno fazo preučitve priglašenega ukrepa, morala povzročiti dvome o združljivosti tega ukrepa z notranjim trgom (glej v tem smislu sodbe z dne 22. decembra 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, točka 81; z dne 9. julija 2009, 3F/Komisija, C-319/07 P, EU:C:2009:435, točka 35, in z dne 24. maja 2011, Komisija/Kronoply in Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, točka 59), kot so nezadostnost ali nepopolnost preučitve, ki jo je Komisija opravila med postopkom predhodne preučitve, ali obstoj pritožb tretjih oseb. Poudariti pa je treba, da so v četrtem tožbenem razlogu strnjeno povzete trditve, navedene v okviru prvega, drugega in tretjega tožbenega razloga, ne da bi bili navedeni posebni elementi v zvezi z morebitnimi resnimi težavami.

127 Iz teh razlogov je treba ugotoviti, da ker je Splošno sodišče vsebinsko preučilo navedene tožbene razloge, utemeljenosti tega tožbenega razloga ni treba preučiti.

Peti tožbeni razlog: Komisija je kršila člen 296, drugi odstavek, PDEU

128 Tožeči stranka trdita, da je Komisija kršila člen 296, drugi odstavek, PDEU, ker, prvič, v izpodbijanem sklepu ni navedla, iz katerega razloga ni preučila, ali bi zadevni ukrep, ki je bil odobren družbi AUA, koristil skupini Lufthansa oziroma ali bi lahko pomoč, dodeljena „Lufthansi“, koristila družbi AUA, drugič, ni preverila, ali je ta ukrep skladen z načelom prepovedi diskriminacije ter z načeloma svobode opravljanja storitev in svobode ustanavljanja, tretjič, ni ocenila konkurenčne prednosti, dodeljene družbi AUA, in četrtič, ni ocenila škode, ki je nastala zaradi omejitev potovanj, niti ni utemeljila svoje presoje glede sorazmernosti navedenega ukrepa in njegovega kumuliranja z nemškim posojilom, čeprav je pomoč bila predmet tako Sklepa Lufthansa kot avstrijske sheme pomoči.

129 Komisija, Zvezna republika Nemčija, Republika Avstrija in družba AUA trditve tožečih strank prerekajo.

130 V zvezi s tem je treba opozoriti, da je obrazložitev, ki se zahteva v členu 296 PDEU, bistvena postopkovna zahteva (sodba z dne 18. junija 2015, Ipatau/Svet, C-535/14 P, EU:C:2015:407, točka 37) in da mora biti prilagojena naravi zadevnega akta ter mora jasno in nedvoumno izražati razlogovanje institucije, ki je ta akt izdala, tako da se lahko zadevne osebe seznanijo z utemeljitvijo sprejetega ukrepa in da lahko pristojno sodišče izvede nadzor. Zahtevo po obrazložitvi je zato treba presojati glede na okoliščine posameznega primera, zlasti glede na vsebino akta, naravo navedenih razlogov ter interes, ki ga imajo lahko naslovniki akta ali druge osebe, na katere se ta akt neposredno in posamično nanaša, da prejmejo pojasnila. Ne zahteva se, da so v obrazložitvi akta natančno navedeni vsi upoštevni dejanski in pravni elementi, saj vprašanja, ali obrazložitev izpolnjuje zahteve iz člena 296 PDEU, ni treba presojati le glede na njegovo besedilo, ampak tudi glede na kontekst in celoto pravnih pravil, ki urejajo zadevno področje (sodbe z dne 2. aprila 1998, Komisija/Sytraval in Brink’s France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, točka 63; z dne 22. junija 2004, Portugalska/Komisija, C-42/01, EU:C:2004:379, točka 66, in z dne 15. aprila 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, točka 79).

131 V obravnavanem primeru je treba glede vrste zadevnega akta navesti, da je bil izpodbijani sklep sprejet na koncu predhodne faze preizkusa pomoči na podlagi člena 108(3) PDEU, katere edini cilj je omogočiti Komisiji, da oblikuje prvo mnenje o delni ali popolni združljivosti obravnavane pomoči, ne da bi se začel formalni postopek preiskave iz odstavka 2 navedenega člena, katerega namen je Komisiji omogočiti, da se v celoti seznani z vsemi podatki o tej pomoči.

132 Tak sklep, ki je sprejet v kratkem roku, mora zajemati le razloge, iz katerih je Komisija menila, da ne gre za resne težave pri presoji združljivosti zadevne pomoči z notranjim trgom (sodba z dne 22. decembra 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, točka 65).

133 V zvezi s tem, prvič, glede obrazložitve izpodbijanega sklepa glede razmerja med zadevnim ukrepom in drugimi ukrepi pomoči, navedenimi v točki 8 zgoraj, zadostuje navesti, da očitek tožečih strank izhaja iz delnega razumevanja izpodbijanega sklepa in elementov okvira, v katerega je ta sklep umeščen. Iz celote preudarkov, navedenih v točkah od 31 do 43 zgoraj, pa izhaja, da je Komisija pravno zadostno obrazložila svojo presojo glede razmerja med zadevnimi ukrepi.

134 Drugič, v zvezi z načelom prepovedi diskriminacije ter načeloma svobode opravljanja storitev in svobode ustanavljanja je treba sicer opozoriti, da kadar so upravičenci akta in drugi izključeni subjekti v primerljivem položaju, mora institucija Unije, ki je akt izdala, v okviru posebne obrazložitve navesti, s čim je tako določeno različno obravnavanje objektivno utemeljeno (sodba z dne 15. aprila 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, točka 82). Vendar je treba v obravnavanem primeru ugotoviti, da izpodbijani sklep vsebuje elemente, na katere je bilo opozorjeno v točki 61 zgoraj, na podlagi katerih je mogoče razumeti poseben pomen družbe AUA za letalsko pokrivanje Avstrije in za avstrijsko gospodarstvo ter razloge, iz katerih je Republika Avstrija družbo AUA izbrala za edino upravičenko zadevnega ukrepa.

135 Dalje, v delu, v katerem se tožeči stranki sklicujeta na konkurenčno prednost, ki izhaja iz diskriminatornosti zadevnega ukrepa, zadostuje, kot izhaja iz točk od 119 do 121 zgoraj, ugotovitev, da Komisiji za presojo združljivosti tega ukrepa z notranjim trgom ni bilo treba upoštevati take prednosti, tako da ji je tudi ni bilo treba navesti v izpodbijanem sklepu.

136 Tretjič, glede ocene škode, nastale družbi AUA, in zneska pomoči je treba poudariti, da je Komisija v izpodbijanem sklepu pojasnila razloge, iz katerih je menila, da je treba – za izračun škode, ki jo je mogoče povrniti na podlagi člena 107(2)(b) PDEU – za škodo, nastalo v obdobju od 9. marca do 14. junija 2020, šteti, da sta jo neposredno povzročila odpoved in sprememba datumov letov zaradi omejitev potovanj, uvedenih v okviru pandemije covida-19 (glej točke od 84 do 88 zgoraj). Poleg tega je pravno zadostno pojasnila metodologijo za izračun zneska škode, vključno s stroški, ki jih je treba upoštevati (glej točke od 89 do 91 zgoraj).

137 Prav tako je Komisija dovolj jasno in natančno pojasnila, kako je izračunala znesek zadevne pomoči, in razloge, iz katerih je štela, da zadevnega ukrepa ni mogoče kumulirati z drugimi ukrepi pomoči, s katerimi se krijejo enaki upravičeni stroški.

138 Iz tega izhaja, da je izpodbijani sklep zadostno obrazložen in da je zato treba peti tožbeni razlog, ki sta ga navedli tožeči stranki, zavrniti.

139 Iz vsega navedenega izhaja, da je treba tožbo v celoti zavrniti, ne da bi se bilo treba izreči o njeni dopustnosti.

Stroški

140 V skladu s členom 134(1) Poslovnika se plačilo stroškov na predlog naloži neuspeli stranki. Ker tožeči stranki nista uspeli, se jima naloži, da poleg svojih stroškov nosita tudi stroške Komisije, v skladu s predlogi zadnjenavedene.

141 Zvezna republika Nemčija in Republika Avstrija na podlagi člena 138(1) Poslovnika nosita svoje stroške.

142 Družba AUA na podlagi člena 138(3) Poslovnika nosi svoje stroške.

Iz teh razlogov je

SPLOŠNO SODIŠČE (deseti razširjeni senat)

razsodilo:

1. **Tožba se zavrne.**

2. **Družbama Ryanair DAC in Laudamotion GmbH se naloži, da poleg svojih stroškov nosita tudi stroške Evropske komisije.**

3. **Zvezna republika Nemčija, Republika Avstrija in družba Austrian Airlines AG nosijo svoje stroške.**

Kornezov Buttigieg Kowalik-Bańczyk

Hesse Petrlík

Razglašeno na javni obravnavi v Luxembourgu, 14. julija 2021.

Podpisi