Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΌΦΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΎ ΔΙΚΑΣΤΗΡΊΟΥ (δέκατο πενταμελές τμήμα)

της 14ης Ιουλίου 2021 *

«Κρατικές ενισχύσεις – Αυστριακή αγορά αεροπορικών μεταφορών – Ενίσχυση χορηγηθείσα από την Αυστρία υπέρ αεροπορικής εταιρίας στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19 – Δάνειο μειωμένης εξασφάλισης υπέρ της Austrian Airlines AG – Απόφαση περί μη προβολής αντιρρήσεων – Ενίσχυση που είχε προηγουμένως χορηγηθεί στη μητρική εταιρία του δικαιούχου – Ενίσχυση με σκοπό την αποκατάσταση των ζημιών που προκάλεσε έκτακτο γεγονός – Ελευθερία εγκαταστάσεως – Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών – Ίση μεταχείριση – Υποχρέωση αιτιολογήσεως»

Στην υπόθεση T-677/20,

Ryanair DAC, με έδρα το Swords (Ιρλανδία),

Laudamotion GmbH, με έδρα το Schwechat (Αυστρία),

εκπροσωπούμενες από τους E. Vahida, F.-C. Laprévote, V. Blanc, S. Rating και Ι.-Γ. Μεταξά-Μαραγκίδη, δικηγόρους,

προσφεύγουσες,

κατά

Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από τον L. Flynn, την F. Tomat και τον S. Noë,

καθής,

υποστηριζόμενης από την

Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, εκπροσωπούμενη από τους R. Kanitz, J. Möller και P.-L. Krüger,

από τη

Δημοκρατία της Αυστρίας, εκπροσωπούμενη από τον A. Posch, τη J. Schmoll, τον G. Eberhard και τον S. Weber,

και από την

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

Austrian Airlines AG, με έδρα τη Βιέννη (Αυστρία), εκπροσωπούμενη από τον A. Zellhofer, δικηγόρο,

παρεμβαίνουσες,

με αντικείμενο προσφυγή δυνάμει του άρθρου 263 ΣΛΕΕ με αίτημα την ακύρωση της απόφασης C(2020) 4684 τελικό της Επιτροπής, της 6ης Ιουλίου 2020, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.57539 (2020/N) – Αυστρία – COVID-19 – Ενίσχυση υπέρ της Austrian Airlines,

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δέκατο πενταμελές τμήμα),

συγκείμενο από τους A. Kornezov (εισηγητή), πρόεδρο, E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk, G. Hesse και D. Petrlík, δικαστές,

γραμματέας: P. Cullen, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 23ης Απριλίου 2021,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

Ιστορικό της διαφοράς

1 Η Austrian Airlines AG (στο εξής: AUA) είναι αεροπορική εταιρία που ανήκει στον όμιλο Lufthansa. Επικεφαλής του ομίλου Lufthansa είναι η μητρική εταιρία Deutsche Lufthansa AG (στο εξής: DLH). Ο όμιλος Lufthansa περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τις αεροπορικές εταιρίες Brussels Airlines S.A./N.V., AUA, Swiss International Air Lines Ltd και Edelweiss Air AG.

2 Στις 23 Ιουνίου 2020 η Δημοκρατία της Αυστρίας κοινοποίησε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 108, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ, μέτρο ατομικής ενισχύσεως (στο εξής: επίμαχο μέτρο), που χορηγήθηκε στην AUA με τη μορφή δανείου μειωμένης εξασφάλισης μετατρέψιμου σε επιχορήγηση 150 εκατομμυρίων ευρώ. Σκοπός του ως άνω μέτρου ήταν να αποζημιωθεί η AUA για τις ζημίες που προέκυψαν από την ακύρωση ή τον εκ νέου προγραμματισμό των πτήσεών της κατόπιν της επιβολής περιορισμών στον τομέα των μετακινήσεων και άλλων περιοριστικών μέτρων στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19.

3 Στις 6 Ιουλίου 2020 η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση C(2020) 4684 τελικό σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.57539 (2020/N) – Αυστρία – COVID 19 – Ενίσχυση υπέρ της Austrian Airlines (στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση), με την οποία έκρινε ότι το επίμαχο μέτρο, αφενός, συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ και, αφετέρου, είναι σύμφωνο προς την εσωτερική αγορά κατά το άρθρο 107, παράγραφος 2, στοιχείο β', ΣΛΕΕ.

4 Το επίμαχο μέτρο εντάσσεται στο πλαίσιο σειράς μέτρων ενισχύσεως υπέρ της AUA και του ομίλου Deutsche Lufthansa, τα οποία μπορούν να συνοψισθούν ως ακολούθως.

5 Με απόφαση της 22ας Μαρτίου 2020, SA.56714 (2020/N) – Γερμανία – Μέτρα COVID-19, η Επιτροπή ενέκρινε, βάσει του άρθρου 107, παράγραφος 3, στοιχείο β′, ΣΛΕΕ, καθεστώς ενισχύσεως το οποίο θέσπισε η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας προκειμένου να στηρίξει τις επιχειρήσεις που είχαν ανάγκη ρευστότητας για τις δραστηριότητές τους στη Γερμανία, ανεξαρτήτως οικονομικού τομέα. Στο πλαίσιο του καθεστώτος αυτού, η DLH εδικαιούτο να λάβει κρατική εγγύηση ύψους 80 % για δάνειο 3 δισεκατομμυρίων ευρώ (στο εξής: γερμανικό δάνειο).

6 Με απόφαση της 17ης Απριλίου 2020, SA.56981 (2020/N) – Αυστρία – Αυστριακό καθεστώς εγγυήσεως των βραχυπρόθεσμων δανείων βάσει του προσωρινού πλαισίου για τις κρατικές ενισχύσεις προς υποστήριξη της οικονομίας κατά τη διάρκεια της παρούσας πανδημίας COVID-19, όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση της 9ης Ιουνίου 2020, SA.57520 (2020/N) Αυστρία – Μέτρα αντιμετώπισης της κρίσεως στην Αυστρία – COVID-19: Εγγυήσεις για τις μεγάλες επιχειρήσεις βάσει του νόμου περί εγγυήσεως του 1977 από την Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws) – Τροποποίηση του καθεστώτος ενισχύσεως SA.56981 (2020/N), η Επιτροπή ενέκρινε, δυνάμει του άρθρου 107, παράγραφος 3, στοιχείο β′, ΣΛΕΕ, καθεστώς ενισχύσεως θεσπισθέν από τη Δημοκρατία της Αυστρίας υπέρ των επιχειρήσεων που επλήγησαν από την πανδημία COVID-19, ανεξαρτήτως τομέα δραστηριότητας (στο εξής: αυστριακό καθεστώς ενισχύσεως). Στο πλαίσιο του καθεστώτος αυτού, η Δημοκρατία της Αυστρίας χορήγησε στην AUA ενίσχυση με τη μορφή κρατικής εγγυήσεως κατά 90 % για δάνειο 300 εκατομμυρίων ευρώ χορηγούμενο από κοινοπραξία εμπορικών τραπεζών.

7 Με απόφαση της 25ης Ιουνίου 2020, SA.57153 (2020/N) – Γερμανία – COVID-19 – Ενίσχυση στη Lufthansa (στο εξής: απόφαση Lufthansa), η Επιτροπή ενέκρινε, βάσει του άρθρου 107, παράγραφος 3, στοιχείο β′, ΣΛΕΕ, τη χορήγηση ατομικής ενισχύσεως 6 δισεκατομμυρίων ευρώ υπέρ της DLH, αποτελούμενης, πρώτον, από 306 044 326,40 ευρώ ως συμμετοχή στο κεφάλαιο, δεύτερον, από 4 693 955 673,60 ευρώ ως «σιωπηρή συμμετοχή», υβριδικό κεφαλαιακό μέσο θεωρούμενο ως ίδια κεφάλαια σύμφωνα με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα, και, τρίτον, 1 δισεκατομμύριο ευρώ ως «σιωπηρή συμμετοχή» με τα χαρακτηριστικά μετατρέψιμης απαιτήσεως. Η ως άνω ενίσχυση μπορούσε να χρησιμοποιηθεί από την DLH προς υποστήριξη των άλλων εταιριών του ομίλου Lufthansa που δεν αντιμετώπιζαν οικονομικές δυσχέρειες στις 31 Δεκεμβρίου 2019, περιλαμβανομένης της AUA.

8 Η απόφαση Lufthansa διευκρινίζει ότι το μέτρο ενισχύσεως το οποίο αφορά εν μέρει η απόφαση αυτή αποτελεί μέρος ενός ευρύτερου συνόλου μέτρων στήριξης του ομίλου Lufthansa, αποτελούμενου από τα ακόλουθα μέτρα:

– το γερμανικό δάνειο υπέρ της DLH, που μνημονεύεται στη σκέψη 5 ανωτέρω·

– την κρατική εγγύηση 90 % για δάνειο 300 εκατομμυρίων ευρώ το οποίο η Δημοκρατία της Αυστρίας σκόπευε να χορηγήσει στην AUA στο πλαίσιο του αυστριακού καθεστώτος ενισχύσεως που μνημονεύεται στη σκέψη 6 ανωτέρω·

– το επίμαχο μέτρο, που μνημονεύονται στη σκέψη 2 ανωτέρω·

– ταμειακή ενίσχυση ύψους 250 εκατομμυρίων ευρώ και δάνειο ύψους 40 εκατομμυρίων ευρώ που χορήγησε το Βασίλειο του Βελγίου στην Brussels Airlines·

– κρατική εγγύηση 85 % για δάνειο 1,4 δισεκατομμυρίων ευρώ που χορήγησε η Ελβετική Συνομοσπονδία στη Swiss International Air Lines και στην Edelweiss Air.

9 Στην απόφαση Lufthansa, η Επιτροπή σημείωσε, κατ' ουσίαν, ότι τα μέτρα ενισχύσεως που χορηγήθηκαν από άλλα κράτη σε επιχειρήσεις του ομίλου Lufthansa, ήτοι εκείνα τα οποία απαριθμούνται στη δεύτερη, την τρίτη, την τέταρτη και την πέμπτη περίπτωση της σκέψεως 8 ανωτέρω, και τα οποία περιλαμβάνουν, επομένως, το επίμαχο μέτρο, θα αφαιρούνταν από την ατομική ενίσχυση υπέρ της DLH που αποτελεί το αντικείμενο της αποφάσεως αυτής ή από το γερμανικό δάνειο.

Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων

10 Με δικόγραφο που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 13 Νοεμβρίου 2020, οι προσφεύγουσες, οι Ryanair DAC και Laudamotion GmbH, άσκησαν την υπό κρίση προσφυγή.

11 Με δικόγραφο που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου την ίδια ημέρα, οι προσφεύγουσες ζήτησαν να εκδικασθεί η υπό κρίση προσφυγή με την ταχεία διαδικασία, σύμφωνα με τα άρθρα 151 και 152 του Κανονισμού Διαδικασίας του Γενικού Δικαστηρίου. Με απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 2020, το Γενικό Δικαστήριο (δέκατο τμήμα) δέχθηκε την αίτηση εκδικάσεως με την ταχεία διαδικασία.

12 Η Επιτροπή κατέθεσε το υπόμνημα αντικρούσεως στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 23 Δεκεμβρίου 2020.

13 Κατ' εφαρμογήν του άρθρου 106, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, οι προσφεύγουσες ζήτησαν με αιτιολογημένη αίτηση, στις 28 Δεκεμβρίου 2020, τη διεξαγωγή επ' ακροατηρίου συζητήσεως.

14 Με δικόγραφα που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου αντιστοίχως στις 9, στις 18 και στις 19 Φεβρουαρίου 2021, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, η AUA και η Δημοκρατία της Αυστρίας ζήτησαν να παρέμβουν στην παρούσα διαδικασία υπέρ της Επιτροπής.

15 Με αποφάσεις, αντιστοίχως, της 18ης Φεβρουαρίου και της 2ας Μαρτίου 2021, ο πρόεδρος του δεκάτου τμήματος του Γενικού Δικαστηρίου δέχθηκε τις αιτήσεις παρεμβάσεως της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και της Δημοκρατίας της Αυστρίας.

16 Με διάταξη της 9ης Μαρτίου 2021, ο πρόεδρος του δεκάτου τμήματος του Γενικού Δικαστηρίου δέχθηκε την αίτηση παρεμβάσεως της AUA.

17 Με μέτρα οργανώσεως της διαδικασίας που κοινοποιήθηκαν, αντιστοίχως, στις 24 Φεβρουαρίου και στις 10 Μαρτίου 2021, επετράπη στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, την AUA και τη Δημοκρατία της Αυστρίας να καταθέσουν υπόμνημα παρεμβάσεως, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 154, παράγραφος 3 του Κανονισμού Διαδικασίας. Στις 10, στις 24 και στις 25 Μαρτίου 2021 η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, η AUA και η Δημοκρατία της Αυστρίας διαβίβασαν στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου υπομνήματα παρεμβάσεως.

18 Κατόπιν προτάσεως του δεκάτου τμήματος, το Γενικό Δικαστήριο αποφάσισε, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 28 του Κανονισμού Διαδικασίας, να παραπέμψει την υπόθεση ενώπιον πενταμελούς τμήματος.

19 Οι διάδικοι αγόρευσαν και απάντησαν στις ερωτήσεις του Γενικού Δικαστηρίου κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 23ης Απριλίου 2021.

20 Οι προσφεύγουσες ζητούν από το Γενικό Δικαστήριο:

– να ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση·

– να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

21 Η Επιτροπή ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο:

– να απορρίψει την προσφυγή και

– να καταδικάσει τις προσφεύγουσες στα δικαστικά έξοδα.

22 Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και η Δημοκρατία της Αυστρίας, όπως και η Επιτροπή, ζητούν την απόρριψη της προσφυγής ως αβάσιμης και την καταδίκη των προσφευγουσών στα δικαστικά έξοδα.

23 Η AUA ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο να απορρίψει την προσφυγή ως απαράδεκτη, να την απορρίψει επί της ουσίας κατά τα λοιπά και να καταδικάσει τις προσφεύγουσες στα δικαστικά έξοδα.

Σκεπτικό

24 Υπενθυμίζεται ότι ο δικαστής της Ευρωπαϊκής Ένωσης δύναται να εκτιμήσει αν υπό τις περιστάσεις της εκάστοτε υπόθεσης λόγοι ορθής απονομής της δικαιοσύνης δικαιολογούν την επί της ουσίας απόρριψη της προσφυγής χωρίς προηγούμενη απόφαση επί του παραδεκτού (πρβλ. αποφάσεις της 26ης Φεβρουαρίου 2002, Συμβούλιο κατά Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, σκέψεις 51 και 52, και της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, Trajektna luka Split κατά Επιτροπής, T-57/15, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2016:470, σκέψη 84). Επομένως, υπό το πρίσμα, ειδικότερα, των εκτιμήσεων που οδήγησαν στην ταχεία εκδίκαση της υπό κρίση προσφυγής και της σημασίας που έχει, τόσο για τις προσφεύγουσες όσο και για την Επιτροπή και τη Δημοκρατία της Αυστρίας, μια ταχεία απάντηση επί της ουσίας, πρέπει να εξεταστεί ευθύς εξαρχής το βάσιμο της προσφυγής, χωρίς προηγούμενη απόφαση επί του παραδεκτού της.

25 Προς στήριξη της προσφυγής, οι προσφεύγουσες προβάλλουν πέντε λόγους ακυρώσεως, υποστηρίζοντας, στο πλαίσιο του πρώτου λόγου, ότι η Επιτροπή δεν εξέτασε αν ενδεχομένως υπήρξε ενίσχυση προς ή από τη «Lufthansa», στο πλαίσιο του δεύτερου λόγου, ότι υπήρξε παραβίαση των αρχών της απαγορεύσεως των διακρίσεων, της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και της ελευθερίας εγκαταστάσεως, στο πλαίσιο του τρίτου λόγου, ότι η Επιτροπή εφάρμοσε εσφαλμένα το άρθρο 107, παράγραφος 2, στοιχείο β′, ΣΛΕΕ, και ότι υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως, στο πλαίσιο του τέταρτου λόγου, ότι η Επιτροπή όφειλε να κινήσει επίσημη διαδικασία έρευνας και, στο πλαίσιο του πέμπτου λόγου, ότι υπήρξε παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως κατά την έννοια του άρθρου 296 ΣΛΕΕ.

Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως, με τον οποίο προβάλλεται ότι η Επιτροπή δεν εξέτασε αν υπήρξε ενίσχυση προς ή από τη «Lufthansa»

26 Πρώτον, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο και σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως παραλείποντας να εξακριβώσει αν το επίμαχο μέτρο ωφελούσε επίσης τη «Lufthansa». Αν όντως συνέβη αυτό, το επίμαχο μέτρο θα είναι ασυμβίβαστο με την

εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 2, στοιχείο β', ΣΛΕΕ, καθόσον δεν καλύπτει πλέον τις «αποδεκτές δαπάνες» που συνδέονται με τις ζημίες που υπέστη η AUA. Η εν λόγω ενίσχυση θα μπορούσε ως εκ τούτου να χρησιμοποιηθεί για σκοπούς διαφορετικούς από τον αρχικό σκοπό της.

27 Δεύτερον, και αντιστρόφως, η Επιτροπή παρέλειψε να λάβει υπόψη το σύνολο της ενισχύσεως που χορηγήθηκε στον όμιλο Lufthansa. Ειδικότερα, η Επιτροπή παρέλειψε να εξετάσει αν μια συμπληρωματική ενίσχυση, πέραν της ανακεφαλαιοποιήσεως των 150 εκατομμυρίων ευρώ που χορηγήθηκε από την DLH υπέρ της AUA, η οποία μνημονεύεται στην προσβαλλόμενη απόφαση, μπορούσε να ωφελήσει την AUA, δημιουργώντας με τον τρόπο αυτόν μια «υπεραντιστάθμιση» των ζημιών στην αποκατάσταση των οποίων αποσκοπεί το επίμαχο μέτρο.

28 Η Επιτροπή, υποστηριζόμενη από την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, τη Δημοκρατία της Αυστρίας και την AUA, αντικρούει τα επιχειρήματα των προσφευγουσών.

29 Πρώτον, διαπιστώνεται ότι, στις παραγράφους 5, 48, 49 και 50 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή εξήγησε ότι το επίμαχο μέτρο αποτελούσε μέρος της χρηματοδότησης υπέρ της AUA συνολικού ύψους 600 εκατομμυρίων ευρώ, αποτελούμενου, επιπλέον του επίμαχου μέτρου, από εισφορά 150 εκατομμυρίων ευρώ μετοχικών μέσων που προέρχονταν από τη μητρική εταιρία DLH (στο εξής: εισφορά κεφαλαίου εκ μέρους της DLH), και από ενίσχυση με τη μορφή κρατικής εγγυήσεως κατά 90 % για δάνειο 300 εκατομμυρίων ευρώ χορηγηθέν από κοινοπραξία εμπορικών τραπεζών, που είχε χορηγηθεί στην AUA στο πλαίσιο του αυστριακού καθεστώτος ενισχύσεως (βλ. σκέψη 6 ανωτέρω). Η Επιτροπή επισήμανε, συναφώς, ότι, ενώ το επίμαχο μέτρο αποσκοπούσε στην αποκατάσταση των ζημιών που είχε υποστεί η AUA λόγω της ακυρώσεως και του εκ νέου προγραμματισμού των πτήσεών της εξαιτίας της επιβολής περιορισμών στα ταξίδια και άλλων περιοριστικών μέτρων συνδεόμενων με την πανδημία COVID-19, τα λοιπά μέρη της χρηματοδότησης υπέρ της AUA που μνημονεύονται ανωτέρω είχαν ως σκοπό να εξασφαλίσουν τη φερεγγυότητά της και επαρκή κεφαλαιοποίηση προκειμένου να μπορέσει να αντιμετωπίσει τα αποτελέσματα της πανδημίας COVID-19 που δεν καλύπτονταν από το επίμαχο μέτρο, αλλά και τεχνολογικής φύσεως ζητήματα μη σχετιζόμενα με την πανδημία αυτή.

30 Δεύτερον, στην παράγραφο 25 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή υπενθύμισε ότι η ενίσχυση που αποτελεί το αντικείμενο της αποφάσεως Lufthansa μπορούσε να χρησιμοποιηθεί από την DLH προκειμένου να υποστηρίξει τις άλλες εταιρίες του ομίλου Lufthansa που δεν αντιμετώπιζαν οικονομικές δυσχέρειες στις 31 Δεκεμβρίου 2019, περιλαμβανομένης της AUA. Επιπλέον, στην παράγραφο 85 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή εξήγησε ότι, όταν εξέτασε την αναλογικότητα της ενισχύσεως που αποτελεί το αντικείμενο της αποφάσεως Lufthansa, έλαβε υπόψη, σύμφωνα με το σημείο 54 της ανακοινώσεως της 19ης Μαρτίου 2020, με τίτλο «Προσωρινό πλαίσιο για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό να στηριχθεί η οικονομία κατά τη διάρκεια της τρέχουσας έξαρσης της νόσου COVID-19» (ΕΕ 2020, C 91 I, σ. 1), που τροποποιήθηκε στις 3 Απριλίου 2020 (ΕΕ 2020, C 112 I, σ. 1), στις 13 Μαΐου 2020 (ΕΕ 2020, C 164, σ. 3) και στις 29 Ιουνίου 2020 (ΕΕ 2020, C 218, σ. 3) (στο εξής: προσωρινό πλαίσιο), συμπληρωματικά μέτρα που είχαν ληφθεί ή σχεδιάζονταν στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19 υπέρ των εταιριών του ομίλου Lufthansa. Συναφώς, στην ίδια παράγραφο της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή υπενθύμισε ότι στην απόφαση Lufthansa είχε συναγάγει ότι το σύνολο των μέτρων ενισχύσεως που μνημονεύονται στη σκέψη 8 ανωτέρω, περιλαμβανομένου του επίμαχου μέτρου καθώς και εκείνου που είχε χορηγηθεί υπέρ της AUA στο πλαίσιο του αυστριακού καθεστώτος ενισχύσεως, περιοριζόταν στο ελάχιστο αναγκαίο όριο προς αποκατάσταση της κεφαλαιακής διάρθρωσης του ομίλου Lufthansa και προς εξασφάλιση της βιωσιμότητάς του.

31 Τρίτον, επισημαίνεται ακόμη ότι το σύνολο των μέτρων ενισχύσεως που είχαν χορηγηθεί υπέρ των εταιριών του ομίλου Lufthansa, περιλαμβανομένης της ενισχύσεως υπέρ της AUA, καθώς και η διάρθρωση μεταξύ αυτών είχαν ήδη ληφθεί υπόψη από την Επιτροπή στην απόφαση Lufthansa, η οποία είχε εκδοθεί δύο εβδομάδες πριν από την προσβαλλόμενη απόφαση και στην οποία η Επιτροπή παραπέμπει επανειλημμένα στο πλαίσιο της τελευταίας αυτής αποφάσεως. Υπό τις συνθήκες αυτές, η απόφαση Lufthansa αποτελεί ένα στοιχείο της όλης αλληλουχίας στην οποία εντάσσεται η προσβαλλόμενη απόφαση, που πρέπει κατά συνέπεια να ληφθεί υπόψη, υπό την επιφύλαξη της νομιμότητάς της, η οποία δεν αποτελεί αντικείμενο της παρούσας διαφοράς.

32 Στις παραγράφους 77, καθώς και στις παραγράφους 114 έως 121 της αποφάσεως Lufthansa, η Επιτροπή επισήμανε, κατ' ουσίαν, ότι η υποστήριξη εκ μέρους άλλων κρατών στις εταιρίες του ομίλου Lufthansa θα αφαιρείτο, αναλόγως της περιπτώσεως, είτε από το ποσό της ενισχύσεως που αποτελεί αντικείμενο της αποφάσεως αυτής είτε από το γερμανικό δάνειο (βλ. σκέψη 5 ανωτέρω). Ειδικότερα, στην παράγραφο 115 αυτής, η Επιτροπή σημείωσε, αφενός, ότι το δάνειο το οποίο η Δημοκρατία της Αυστρίας σκόπευε να χορηγήσει στην AUA, στο πλαίσιο του αυστριακού καθεστώτος ενισχύσεως, ύψους έως 300 εκατομμύρια ευρώ, θα αφαιρείτο από το γερμανικό δάνειο και, αφετέρου, ότι το ποσό των 150 εκατομμυρίων ευρώ το οποίο η Δημοκρατία της Αυστρίας σκόπευε να χορηγήσει στην AUA στο πλαίσιο του επίμαχου μέτρου θα αφαιρείτο είτε από την πρώτη σιωπηρή συμμετοχή που μνημονεύεται στη σκέψη 7 ανωτέρω είτε από το γερμανικό δάνειο.

33 Τέταρτον, όσον αφορά την εισφορά κεφαλαίου εκ μέρους της DLH, η Επιτροπή επισήμανε, στην παράγραφο 26 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι, καίτοι το σχετικό ποσό θα προερχόταν από την ενίσχυση που αποτελεί το αντικείμενο της αποφάσεως Lufthansa, τούτο συνιστά, εν πάση περιπτώσει, ήδη εγκριθείσα ενίσχυση βάσει της αποφάσεως αυτής.

34 Επομένως, από το σύνολο των προαναφερθέντων στοιχείων προκύπτει ότι, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, η Επιτροπή εξέτασε ρητώς το σύνολο των μέτρων ενισχύσεως υπέρ των εταιριών του ομίλου Lufthansa και τη διάρθρωση μεταξύ τους.

35 Επομένως, κακώς οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή παρέλειψε να εξετάσει τα προαναφερθέντα μέτρα ενισχύσεως στο σύνολό τους.

36 Όσον αφορά το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι υπάρχει κίνδυνος το επίμαχο μέτρο υπέρ της AUA να ωφελήσει και τη «Lufthansa», επισημαίνεται ότι το επιχείρημα αυτό δεν λαμβάνει επαρκώς υπόψη τη διάρθρωση μεταξύ των διαφόρων μέτρων ενισχύσεως, που περιγράφονται στη σκέψη 8 ανωτέρω.

37 Πράγματι, από την εν λόγω διάρθρωση προκύπτει ότι, αν οι εταιρίες του ομίλου Lufthansa, όπως η AUA, επρόκειτο να λάβουν ενισχύσεις από άλλο κράτος πέραν της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, το ποσό των ενισχύσεων αυτών θα αφαιρείτο από το ποσό που χορηγήθηκε στον όμιλο Lufthansa από το ως άνω κράτος μέλος. Ως εκ τούτου, τα αναφερόμενα ανωτέρω μέτρα ενισχύσεως θεσπίζουν έναν μηχανισμό εκπτώσεων στο πλαίσιο του οποίου η χορηγούμενη από την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ενίσχυση υπέρ του συνόλου του ομίλου Lufthansa μειώνεται κατά το ποσό των χορηγούμενων από άλλα κράτη ενισχύσεων σε κάποια εταιρία του εν λόγω ομίλου, κατά τρόπον ώστε το συνολικό ποσό που θα χορηγείται στον όμιλο αυτό να παραμένει το ίδιο.

38 Επομένως, δεν ανακύπτει στο πλαίσιο του προαναφερθέντος μηχανισμού εκπτώσεων ο προβαλλόμενος από τις προσφεύγουσες κίνδυνος «υπερβάσεως του ευλόγου ορίου» του επίμαχου μέτρου υπέρ της DLH ή υπέρ άλλων εταιριών του ομίλου Lufthansa.

39 Το ίδιο ισχύει όσον αφορά το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι υφίσταται ένας αντίστροφος κίνδυνος, ήτοι ο κίνδυνος να λάβει η AUA υποστήριξη εκ μέρους της DLH υπερβαίνουσα την εισφορά κεφαλαίου, πράγμα το οποίο κατ' αυτές θα μπορούσε να υπάρξει υπεραντιστάθμιση υπέρ της AUA.

40 Συναφώς, σημειώνεται, εισαγωγικώς, ότι η Επιτροπή έλαβε υπόψη στην προσβαλλόμενη απόφαση την εισφορά κεφαλαίου εκ μέρους της DLH. Πράγματι, αφενός, στην παράγραφο 26 της προσβαλλομένης αποφάσεως, διαπίστωσε ότι, έστω και αν το ποσό αυτό έπρεπε να προέρχεται από την ενίσχυση που αποτελεί το αντικείμενο της αποφάσεως Lufthansa, επρόκειτο, εν πάση περιπτώσει, για ενίσχυση την οποία είχε ήδη εγκρίνει η Επιτροπή. Αφετέρου, στις παραγράφους 82 έως 89 της προσβαλλομένης αποφάσεως, επισήμανε ότι η εν λόγω εισφορά κεφαλαίου δεν καλύπτει τα ίδια έξοδα με εκείνα που περιλαμβάνονταν στη ζημία την οποία το επίμαχο μέτρο είχε ως σκοπό να αποκαταστήσει.

41 Καίτοι οι προσφεύγουσες τονίζουν ότι δεν αποκλείεται να μεταφέρει η DLH στην AUA συμπληρωματική ρευστότητα πέραν της εισφοράς κεφαλαίου, το ως άνω επιχείρημα εξακολουθεί να είναι υποθετικό, καθόσον οι προσφεύγουσες δεν προσκομίζουν κανένα συγκεκριμένο στοιχείο επ' αυτού. Όπως και αν έχουν τα πράγματα, και ακόμη και αν υποτεθεί ότι η DLH έχει μια τέτοια πρόθεση, οι παρατηρήσεις που εκτίθενται στη σκέψη 40 ανωτέρω εξακολουθούν να ισχύουν, δεδομένου ότι, πρώτον, μια τέτοια υποθετική μεταφορά συμπληρωματικής ρευστότητας θα προερχόταν από την ενίσχυση την οποία η Επιτροπή είχε ήδη εγκρίνει με την απόφαση Lufthansa, η νομιμότητα της οποίας δεν αποτελεί αντικείμενο της υπό κρίση προσφυγής, και ότι, δεύτερον, το γερμανικό δάνειο και η ενίσχυση που αποτελεί το αντικείμενο της αποφάσεως Lufthansa, που στηρίζονταν στο άρθρο 107, παράγραφος 3, στοιχείο β', ΣΛΕΕ, αφενός, και το επίμαχο μέτρο, που στηριζόταν στο άρθρο 107, παράγραφος 2, στοιχείο β', ΣΛΕΕ, αφετέρου, δεν προορίζονται να καλύψουν τις ίδιες επιλέξιμες δαπάνες, όπως υπογράμμισε η Επιτροπή στις παραγράφους 82 και 83 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Πράγματι, ενώ τα πρώτα μέτρα αποσκοπούν να εξασφαλίσουν τη φερεγγυότητα και επαρκή κεφαλαιοποίηση του δικαιούχου, το επίμαχο μέτρο αποσκοπεί να αποκαταστήσει τη ζημία που προκλήθηκε από την ακύρωση και τον εκ νέου προγραμματισμό των πτήσεων της AUA λόγω της επιβολής περιορισμών ταξιδίων και άλλων περιοριστικών μέτρων συνδεόμενων με την πανδημία COVID-19.

42 Εξάλλου, ο μηχανισμός εκπτώσεων που μνημονεύεται στη σκέψη 37 ανωτέρω, ο οποίος δεν αμφισβητείται από τις προσφεύγουσες, διέπει τη διάρθρωση μεταξύ των διάφορων αυτών μέτρων ενισχύσεως, μειώνοντας με τον τρόπο αυτόν το ενδεχόμενο υπεραντιστάθμισης υπέρ της AUA. Πράγματι, όπως προκύπτει από την παράγραφο 85 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή είχε ήδη συναγάγει, στην απόφαση Lufthansa, ότι το σύνολο των μέτρων ενισχύσεως που μνημονεύονται στη σκέψη 8 ανωτέρω, περιλαμβανομένου του επίμαχου μέτρου καθώς και του χορηγηθέντος υπέρ της AUA στο πλαίσιο του αυστριακού καθεστώτος ενισχύσεως, περιοριζόταν στο ελάχιστο αναγκαίο όριο προς αποκατάσταση της κεφαλαιακής διάρθρωσης του ομίλου Lufthansa και προς εξασφάλιση της βιωσιμότητας του ομίλου αυτού. Ως εκ τούτου, δεδομένου ότι, χάρη στον εν λόγω μηχανισμό εκπτώσεων, το συνολικό ποσό που μπορούσε να λάβει ο ως άνω όμιλος παραμένει το ίδιο, το ενδεχόμενο αντίστροφης «υπερβάσεως του ευλόγου ορίου» που προβάλλουν οι προσφεύγουσες φαίνεται ότι δεν ασκεί επιρροή στη σφαιρική εκτίμηση του συνόλου των μέτρων αυτών εκ μέρους της Επιτροπής.

43 Τέλος, οι προσφεύγουσες διατείνονται ότι το επίμαχο μέτρο εντάσσεται σε πλαίσιο παρόμοιο με εκείνο που αφορά το μέτρο ενισχύσεως υπέρ της KLM, το οποίο είχε εγκριθεί με την απόφαση C(2020) 4871 τελικό σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.57116 (2020/N) – Κάτω Χώρες – COVID-19: Εγγύηση του Δημοσίου και κρατικό δάνειο υπέρ της KLM (στο εξής: απόφαση KLM), καθόσον τόσο η προσβαλλόμενη απόφαση όσο και η απόφαση KLM αφορούν δικαιούχους που είναι μέλη ομίλου επιχειρήσεων. Ωστόσο, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, η απόφαση KLM αφορούσε περίπτωση σαφώς διαφορετική από αυτήν της υπό κρίση υποθέσεως, που χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι η Επιτροπή είχε εξετάσει χωριστά δύο μέτρα ενισχύσεως υπέρ δύο εταιριών που ανήκουν στον ίδιο όμιλο, ενώ παράλληλα η μητρική εταιρία τους είχε κάποιο ρόλο στη χορήγηση και τη διαχείριση των ενισχύσεων αυτών. Υπό αυτές τις συνθήκες το Γενικό Δικαστήριο επισήμανε ότι η Επιτροπή είχε παραλείψει να αιτιολογήσει επαρκώς κατά νόμον το συμπέρασμά της ότι, αφενός, οι δικαιούχοι των εν λόγω ενισχύσεων ήταν αποκλειστικά θυγατρικές εταιρίες και όχι η μητρική εταιρία ή ο καθαυτό όμιλος και, αφετέρου, η χορηγηθείσα σε μία από αυτές ενίσχυση δεν μπορούσε σε καμία περίπτωση να ωφελήσει την άλλη [απόφαση της 19ης Μαΐου 2021, Ryanair κατά Επιτροπής (KLM· Covid-19), T-643/20, EU:T:2021:286]. Σε αντίθεση όμως με τις περιστάσεις που αφορούσε η απόφαση αυτή, εν προκειμένω, και όπως προκύπτει από τις σκέψεις 31 έως 42 ανωτέρω, η Επιτροπή έλαβε πλήρως υπόψη το γεγονός ότι η αποτελούσα το αντικείμενο της αποφάσεως Lufthansa ενίσχυση μπορούσε να ωφελήσει το σύνολο των εταιριών του ομίλου Lufthansa, εξέτασε ρητώς τη διάρθρωση μεταξύ της εν λόγω ενισχύσεως και των άλλων ενισχύσεων που θα μπορούσαν να χορηγηθούν στις ίδιες εταιρίες και εκτίμησε την αναλογικότητά τους συνολικά.

44 Κατά συνέπεια, ο πρώτος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος.

Επί του δευτέρου λόγου ακυρώσεως με τον οποίο προβάλλεται παραβίαση των αρχών της απαγορεύσεως των δυσμενών διακρίσεων, της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και της ελευθερίας εγκαταστάσεως

45 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή παραβίασε την αρχή της απαγορεύσεως των δυσμενών διακρίσεων, καθώς και την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και της ελευθερίας εγκατάστασης, για τον λόγο ότι το επίμαχο μέτρο ωφελεί μόνον την AUA.

46 Η Επιτροπή, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, η Δημοκρατία της Αυστρίας και η AUA αντικρούουν την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

47 Υπενθυμίζεται ότι κρατική ενίσχυση αντιβαίνουσα σε διατάξεις της Συνθήκης ή σε γενικές αρχές του δικαίου της Ένωσης δεν μπορεί να κηρυχθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά (απόφαση της 22ας Σεπτεμβρίου 2020, Αυστρία κατά Επιτροπής, C-594/18 P, EU:C:2020:742, σκέψη 44· πρβλ., επίσης, απόφαση της 15ης Απριλίου 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, σκέψεις 50 και 51).

Επί της παραβιάσεως της αρχής της απαγορεύσεως των δυσμενών διακρίσεων

48 Η αρχή της απαγορεύσεως των δυσμενών διακρίσεων επιτάσσει να μην αντιμετωπίζονται διαφορετικά παρόμοιες καταστάσεις ούτε να αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο διαφορετικές μεταξύ τους καταστάσεις, εκτός αν η διαφορετική αντιμετώπιση δικαιολογείται αντικειμενικώς (απόφαση της 15ης Απριλίου 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, σκέψη 66· πρβλ., επίσης, απόφαση της 5ης Ιουνίου 2018, Montero Mateos, C-677/16, EU:C:2018:393, σκέψη 49).

49 Τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν διαφορετικές καταστάσεις και τη συγκρισιμότητά τους πρέπει, ειδικότερα, να προσδιορίζονται και να εκτιμώνται υπό το φως του αντικειμένου και του σκοπού της πράξης της Ένωσης που εισάγει την εν λόγω διάκριση. Επιπλέον, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι αρχές και οι σκοποί του τομέα στον οποίο εμπίπτει η επίμαχη πράξη (απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 2008, Arcelor Atlantique et Lorraine κ.λπ., C-127/07, EU:C:2008:728, σκέψη 26).

50 Εξάλλου, υπενθυμίζεται ότι η αρχή της αναλογικότητας, η οποία συγκαταλέγεται στις γενικές αρχές του δικαίου της Ένωσης, απαιτεί οι πράξεις των θεσμικών οργάνων της Ένωσης να μην υπερβαίνουν τα όρια του κατάλληλου και αναγκαίου μέτρου για την επίτευξη των θεμιτών σκοπών που επιδιώκει η οικεία ρύθμιση (απόφαση της 17ης Μαΐου 1984, Denkavit Nederland, 15/83, EU:C:1984:183, σκέψη 25), με δεδομένο ότι, όταν υφίσταται δυνατότητα επιλογής μεταξύ περισσότερων του ενός κατάλληλων μέτρων, πρέπει να επιλέγεται το λιγότερο επαχθές και ότι τα δυσμενή αποτελέσματα που προκαλούνται δεν πρέπει να είναι δυσανάλογα σε σχέση με τους επιδιωκόμενους σκοπούς [απόφαση της 30ής Απριλίου 2019, Ιταλία κατά Συμβουλίου (Αλιευτική ποσόστωση για τον ξιφία της Μεσογείου), C-611/17, EU:C:2019:332, σκέψη 55].

51 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η προσβαλλόμενη απόφαση καθιστά δυνατή μια μεταχείριση εισάγουσα δυσμενείς διακρίσεις, η οποία δεν είναι αναγκαία για την επίτευξη του σκοπού του επίμαχου μέτρου, δηλαδή για την αποκατάσταση των ζημιών που προκάλεσε η ακύρωση και ο εκ νέου προγραμματισμός των πτήσεων λόγω των περιορισμών των ταξιδίων και των περιοριστικών μέτρων που επιβλήθηκαν στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19. Διαπιστώνουν ότι ο όμιλος κατέχει το 8 % της αυστριακής αγοράς και, επομένως, υπέστη περίπου το 8 % των ζημιών που προκάλεσε η πανδημία COVID-19. Αν το επίμαχο μέτρο είχε χορηγηθεί σε όλες τις αεροπορικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην Αυστρία, ο σκοπός του μέτρου θα επιτυγχανόταν χωρίς δυσμενείς διακρίσεις. Συναφώς, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν εξηγεί τον λόγο για τον οποίο το επίμαχο μέτρο χορηγήθηκε μόνο στην AUA, ενώ οι άλλες αεροπορικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην Αυστρία υπέστησαν επίσης ζημίες εξαιτίας των περιορισμών των ταξιδίων και των περιοριστικών μέτρων που επιβλήθηκαν στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19. Κατά τις προσφεύγουσες, το επίμαχο μέτρο είναι ένα μέτρο «πρόδηλου οικονομικού εθνικισμού».

52 Συναφώς, πρώτον, υπενθυμίζεται ότι σκοπός του επίμαχου μέτρου είναι μόνον η μερική αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη η AUA από την ακύρωση ή τον εκ νέου προγραμματισμό των πτήσεών της κατόπιν της επιβολής περιορισμών στις μετακινήσεις ή άλλων περιοριστικών μέτρων στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19.

53 Ασφαλώς, όπως ορθώς υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, όλες οι αεροπορικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην Αυστρία επηρεάστηκε από τους εν λόγω περιορισμούς και, συνεπώς, υπέστησαν, όπως και η AUA, ζημία εξαιτίας της ακυρώσεως ή του εκ νέου προγραμματισμού των πτήσεών τους κατόπιν της επιβολής των εν λόγω περιορισμών.

54 Εντούτοις, όπως ορθώς υποστηρίζει η Επιτροπή με το υπόμνημα αντικρούσεως, τα κράτη μέλη δεν έχουν καμία υποχρέωση να χορηγούν ενισχύσεις για την αποκατάσταση ζημιών που προκαλούνται από «έκτακτο γεγονός» κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 2, στοιχείο β′, ΣΛΕΕ.

55 Ειδικότερα, αφενός, μολονότι το άρθρο 108, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ υποχρεώνει τα κράτη μέλη να κοινοποιούν στην Επιτροπή τα σχέδιά τους στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων πριν από την εφαρμογή τους, δεν τα υποχρεώνει, αντιθέτως, να χορηγούν ενίσχυση (διάταξη της 30ής Μαΐου 2018, Yanchev, C-481/17, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2018:352, σκέψη 22).

56 Αφετέρου, μια ενίσχυση μπορεί να αποσκοπεί στην αποκατάσταση ζημιών που προκλήθηκαν από έκτακτο γεγονός, σύμφωνα με το άρθρο 107, παράγραφος 2, στοιχείο β′, ΣΛΕΕ, ανεξαρτήτως του αν δεν αποκαθιστά το σύνολο των ζημιών αυτών.

57 Κατά συνέπεια, δεν προκύπτει από το άρθρο 108, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ αλλά ούτε και από το άρθρο 107, παράγραφος 2, στοιχείο β′, ΣΛΕΕ ότι τα κράτη μέλη υπέχουν υποχρέωση επανόρθωσης όλων των ζημιών που προκλήθηκαν από έκτακτο γεγονός, οπότε τα κράτη μέλη δεν υπέχουν ούτε υποχρέωση χορήγησης ενισχύσεως στο σύνολο των ζημιωθέντων.

58 Δεύτερον, επισημαίνεται ότι μια ατομική ενίσχυση όπως η επίμαχη ωφελεί εξ ορισμού μία μόνον επιχείρηση, αποκλειομένων όλων των άλλων επιχειρήσεων, περιλαμβανομένων εκείνων που βρίσκονται σε κατάσταση παρόμοια με εκείνη του δικαιούχου της ενίσχυσης. Συναφώς, εκ της φύσεώς της, μια τέτοια ατομική ενίσχυση προβλέπει διαφορετική μεταχείριση, ή ακόμη και εισάγει δυσμενή διάκριση, η οποία είναι ωστόσο συμφυής με τον ατομικό χαρακτήρα του εν λόγω μέτρου. Τυχόν δε επιχείρημα, όπως αυτό που προβάλλουν οι προσφεύγουσες, ότι η επίμαχη ατομική ενίσχυση είναι αντίθετη προς την αρχή της απαγορεύσεως των δυσμενών διακρίσεων ισοδυναμεί, κατ' ουσίαν, με συστηματική αμφισβήτηση της συμβατότητας με την εσωτερική αγορά κάθε ατομικής ενίσχυσης εξαιτίας και μόνον του ότι είναι εγγενώς αποκλειστική και εισάγει ως εκ τούτου δυσμενείς διακρίσεις, ενώ το δίκαιο της Ένωσης επιτρέπει στα κράτη μέλη να χορηγούν ατομικές ενισχύσεις, εφόσον πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 107 ΣΛΕΕ.

59 Τρίτον, αν υποτεθεί ότι, όπως ισχυρίζονται οι προσφεύγουσες, η διαφορετική μεταχείριση που εισάγει το επίμαχο μέτρο, καθόσον ωφελεί μόνον την AUA, μπορεί να εξομοιωθεί με δυσμενή διάκριση, πρέπει να εξακριβωθεί αν αυτή δικαιολογείται από θεμιτό σκοπό και αν είναι αναγκαία, πρόσφορη και αναλογική για την επίτευξή του. Ομοίως, στον βαθμό που οι προσφεύγουσες παραπέμπουν στο άρθρο 18, πρώτο εδάφιο, ΣΛΕΕ, υπογραμμίζεται ότι, η διάταξη αυτή απαγορεύει κάθε δυσμενής διάκριση λόγω ιθαγενείας εντός του πεδίου εφαρμογής των Συνθηκών «με την επιφύλαξη των ειδικών διατάξεών τους». Ως εκ τούτου, πρέπει να εξακριβωθεί αν η διαφορετική αυτή μεταχείριση επιτρέπεται υπό το πρίσμα του άρθρου 107, παράγραφος 2, στοιχείο β′, ΣΛΕΕ, το οποίο αποτελεί τη νομική βάση της προσβαλλόμενης αποφάσεως. Συναφώς, πρέπει να εξεταστεί, αφενός, εάν ο σκοπός του επίμαχου μέτρου ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της τελευταίας αυτής διατάξεως και, αφετέρου, εάν οι όροι χορηγήσεως που συνδέονται με το επίμαχο μέτρο, δηλαδή εν προκειμένω το γεγονός ότι το μέτρο αυτό ωφελεί μόνον την AUA, καθιστούν δυνατή την επίτευξη του εν λόγω σκοπού και δεν υπερβαίνουν το αναγκαίο για την επίτευξή του όριο.

60 Όσον αφορά τον σκοπό του επίμαχου μέτρου, οι προσφεύγουσες δεν αμφισβητούν ότι η αποκατάσταση ζημίας που προκλήθηκε από την ακύρωση ή τον εκ νέου προγραμματισμό των πτήσεων μιας αεροπορικής εταιρίας κατόπιν της επιβολής περιορισμών στις μετακινήσεις εν μέσω της πανδημίας COVID-19 καθιστά δυνατή την αποκατάσταση των ζημιών που προκάλεσε η πανδημία αυτή. Οι προσφεύγουσες επίσης δεν αμφισβητούν ότι η πανδημία COVID-19 συνιστά έκτακτο γεγονός κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 2, στοιχείο β′, ΣΛΕΕ.

61 Όσον αφορά τον τρόπο εφαρμογής του επίμαχου μέτρου, η Επιτροπή επισήμανε, στην παράγραφο 40 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι, κατά τις αυστριακές αρχές, η AUA είχε ουσιώδη σημασία για τις αεροπορικές συγκοινωνίες της Αυστρίας και ότι συνεισέφερε σημαντικά στην αυστριακή οικονομία, δεδομένου ότι ήταν ο μόνος μεταφορέας που είχε δίκτυο πτήσεων με βάση την Αυστρία, ο οποίος παρείχε τη δυνατότητα ανταποκρίσεων για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων με τόπο αναχωρήσεως ή αφίξεως τον αεροπορικό κόμβο της Βιέννης. Επιπλέον,

λαμβανομένης υπόψη της σχετικά περιορισμένης πελατείας στην περιοχή της Βιέννης, καμία άλλη αεροπορική εταιρία δεν θα ήταν σε θέση να προτείνει σημαντικό αριθμό απευθείας πτήσεων μεγάλων αποστάσεων από και προς τη Βιέννη, δεδομένου ότι οι πτήσεις με ανταπόκριση θα μπορούσαν επίσης να κατευθυνθούν σε άλλα αεροδρόμια, από τα οποία θα υπήρχαν δυνατότητες για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων. Περαιτέρω, η AUA απασχολεί περίπου 7 000 άτομα, ενώ περίπου 17 500 θέσεις εργασίας εξαρτώνται άμεσα ή έμμεσα από την AUA. Κατά τις αυστριακές αρχές, η οικονομική σημασία ενός μεταφορέα με δίκτυο πτήσεων όπως η AUA αντιπροσωπεύει περίπου 2,7 δισεκατομμύρια ευρώ προστιθέμενης αξίας ετησίως για την αυστριακή οικονομία και περίπου 1 δισεκατομμύριο ευρώ ετησίως σε φόρους.

62 Σημειώνεται, εξάλλου, ότι, κατά τις πληροφορίες που παρέσχον οι προσφεύγουσες στο παράρτημα Α.2.2 του δικογράφου της προσφυγής, η AUA είναι η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρία στην Αυστρία, όπου κατείχε το 2019 μερίδιο αγοράς ύψους 43 %, αυτό δε το μερίδιο αγοράς είναι σημαντικά υψηλότερο από εκείνα της δεύτερης αεροπορικής εταιρίας και των προσφευγουσών, τα μερίδια αγοράς των οποίων ήταν το 2019 μόλις 14 % και 8 % αντιστοίχως.

63 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, εντούτοις, ότι οι περιστάσεις αυτές δεν δικαιολογούν τη διαφορετική μεταχείριση που απορρέει από το επίμαχο μέτρο. Συγκεκριμένα, θεωρούν ότι η διαφορετική μεταχείριση δεν είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας, καθόσον το μέτρο αυτό χορηγεί στην AUA το σύνολο της ενίσχυσης για την αποκατάσταση της σχετικής ζημίας, ενώ η AUA υπέστη μόνον το 43 % της ζημίας αυτής.

64 Συναφώς, από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι η AUA, λόγω της ουσιώδους σημασίας της για τις αεροπορικές συγκοινωνίες της Αυστρίας, εθίγη περισσότερο από την ακύρωση και τον εκ νέου προγραμματισμό των πτήσεων στην Αυστρία κατόπιν της επιβολής περιορισμών των ταξιδίων στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19 σε σχέση με τις άλλες αεροπορικές εταιρίες που εξυπηρετούσαν τη χώρα αυτή. Τούτο επιβεβαιώνεται από το σύνολο των στοιχείων που συνοψίζονται στις σκέψεις 61 και 62 ανωτέρω.

65 Επιπλέον, από τα ως άνω στοιχεία προκύπτει ότι οι εν λόγω περιορισμοί έπληξαν την AUA, λόγω της εκτάσεως των δραστηριοτήτων της στην Αυστρία, αναλογικά πολύ περισσότερο από ό,τι τη Ryanair, η οποία, όπως προκύπτει από το παράρτημα Α.2.2 του δικογράφου της προσφυγής, πραγματοποιούσε ελάχιστο μόνο μέρος της δραστηριότητάς της από και προς τη χώρα αυτή, σε αντίθεση με την AUA, της οποίας το αντίστοιχο μέρος της δραστηριότητάς της είναι πολύ μεγαλύτερο. Όσον αφορά τη Laudamotion, οι προσφεύγουσες δεν προσκομίζουν αρκούντως σαφείς πληροφορίες από τις οποίες να μπορεί να γίνει αντιληπτή η αναλογία των δραστηριοτήτων τις οποίες ασκεί η εν λόγω αεροπορική εταιρία από και προς την Αυστρία σε σχέση με το σύνολο των δραστηριοτήτων της. Εν πάση περιπτώσει, από κανένα στοιχείο της ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου δικογραφίας δεν μπορεί να συναχθεί ότι η εν λόγω αεροπορική εταιρία έχει ουσιώδη σημασία για τις αεροπορικές συγκοινωνίες της Αυστρίας.

66 Τέλος, όσον αφορά το ζήτημα αν το επίμαχο μέτρο βαίνει πέραν των ορίων του αναγκαίου προς επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού, διαπιστώνεται ότι το ποσό που αφορά το μέτρο αυτό είναι μικρότερο από εκείνο της ζημίας που υπέστη η AUA εξαιτίας της ακυρώσεως και του εκ νέου προγραμματισμού των πτήσεών της λόγω της επιβολής περιορισμών των ταξιδίων στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19, όπως προκύπτει ιδίως από την παράγραφο 79 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Επομένως, το επίμαχο μέτρο δεν βαίνει πέραν του αναγκαίου ορίου προς επίτευξη του θεμιτού σκοπού τον οποίο επιδιώκει.

67 Κατά συνέπεια, διαπιστώνεται ότι η διαφορετική μεταχείριση υπέρ της AUA είναι πρόσφορη για την αποκατάσταση των ζημιών από τους εν λόγω περιορισμούς και δεν υπερβαίνει το αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού αυτού όριο.

68 Επιπλέον, οι προσφεύγουσες δεν αποδεικνύουν ότι η κατανομή του ποσού το οποίο αφορούσε η επίμαχη ενίσχυση μεταξύ του συνόλου των αεροπορικών εταιριών που δραστηριοποιούνται στην Αυστρία δεν θα στερούσε το εν λόγω μέτρο από την πρακτική αποτελεσματικότητά του.

69 Επομένως, εν πάση περιπτώσει και εφόσον η διαφορετική μεταχείριση που προβλέπει το επίμαχο μέτρο μπορεί να εξομοιωθεί με δυσμενή διάκριση, η λήψη του επίμαχου μέτρου προς όφελος μόνον της AUA ήταν δικαιολογημένη, το δε μέτρο αυτό δεν προσβάλλει την αρχή της απαγορεύσεως των δυσμενών διακρίσεων.

Επί της προσβολής της ελευθερίας εγκαταστάσεως και της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών

70 Αφενός, υπενθυμίζεται ότι οι σχετικές με την ελευθερία εγκαταστάσεως διατάξεις της Συνθήκης ΛΕΕ έχουν ως σκοπό να εξασφαλίζουν εντός του κράτους μέλους υποδοχής την ίση μεταχείριση των αλλοδαπών με τους ημεδαπούς (βλ. απόφαση της 6ης Οκτωβρίου 2015, Finanzamt Linz, C-66/14, EU:C:2015:661, σκέψη 26 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

71 Αφετέρου, η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών αντιτίθεται στην εφαρμογή οποιασδήποτε εθνικής κανονιστικής ρύθμισης που έχει ως αποτέλεσμα να καθίσταται η παροχή υπηρεσιών μεταξύ κρατών μελών δυσκολότερη από ό,τι η παροχή υπηρεσιών που πραγματοποιείται αποκλειστικώς στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους, ανεξάρτητα από την ύπαρξη δυσμενούς διακρίσεως λόγω ιθαγενείας ή τόπου διαμονής (πρβλ. απόφαση της 6ης Φεβρουαρίου 2003, Στυλιανάκης, C-92/01, EU:C:2003:72, σκέψη 25). Ωστόσο, διαπιστώνεται ότι, δυνάμει του άρθρου 58, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές, ήτοι του τίτλου VI της Συνθήκης ΛΕΕ. Συνεπώς, η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται, στο πλαίσιο του πρωτογενούς δικαίου, από ειδικό νομικό καθεστώς (απόφαση της 18ης Μαρτίου 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, σκέψη 36). Κατά συνέπεια, το άρθρο 56 ΣΛΕΕ, στο οποίο κατοχυρώνεται η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, δεν έχει αυτό καθεαυτό εφαρμογή στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (απόφαση της 25ης Ιανουαρίου 2011, Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, σκέψη 22).

72 Ως εκ τούτου, μέτρα απελευθέρωσης των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών μπορούν να θεσπίζονται μόνον βάσει του άρθρου 100, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ (απόφαση της 18ης Μαρτίου 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, σκέψη 38). Όπως ορθώς επισημαίνουν οι προσφεύγουσες, βάσει της ως άνω διάταξης ο νομοθέτης της Ένωσης εξέδωσε τον κανονισμό 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (ΕΕ 2008, L 293, σ. 3), σκοπός του οποίου είναι ακριβώς να καθορίσει, στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, τις προϋποθέσεις εφαρμογής της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 6ης Φεβρουαρίου 2003, Στυλιανάκης, C-92/01, EU:C:2003:72, σκέψεις 23 και 24).

73 Εν προκειμένω, επισημαίνεται ότι οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν κατ' ουσίαν ότι το επίμαχο μέτρο συνιστά εμπόδιο στην ελευθερία εγκαταστάσεως και στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών λόγω του ότι εισάγει δυσμενείς διακρίσεις.

74 Ωστόσο, καίτοι ασφαλώς το επίμαχο μέτρο αφορά ατομική ενίσχυση που ωφελεί μόνον την AUA, οι προσφεύγουσες δεν αποδεικνύουν με ποιον τρόπο ο εν λόγω αποκλειστικός χαρακτήρας είναι ικανός να αποθαρρύνει την εγκατάσταση στην Αυστρία ή την παροχή υπηρεσιών από την ως άνω χώρα και προς τη χώρα αυτή. Οι προσφεύγουσες δεν προσδιορίζουν, ιδίως, τα πραγματικά ή νομικά στοιχεία λόγω των οποίων το μέτρο αυτό παράγει περιοριστικά αποτελέσματα πέραν του ορίου ενεργοποίησης της απαγορεύσεως του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, αποτελέσματα τα οποία, όπως κρίθηκε στις σκέψεις 60 έως 66 ανωτέρω, είναι εντούτοις αναγκαία και αναλογικά για την αποκατάσταση των ζημιών που προκάλεσε στην AUA το έκτακτο γεγονός της πανδημίας COVID-19, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 107, παράγραφος 2, στοιχείο β′, ΣΛΕΕ.

75 Κατά συνέπεια, το επίμαχο μέτρο δεν μπορεί να συνιστά εμπόδιο στην ελευθερία εγκαταστάσεως ή στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών. Επομένως, αβάσιμα οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι δεν εξέτασε τη συμβατότητα του μέτρου αυτού με την ελευθερία εγκαταστάσεως και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών.

76 Υπό τις συνθήκες αυτές, ο δεύτερος λόγος της προσφυγής πρέπει να απορριφθεί.

Επί του τρίτου λόγου, με τον οποίο προβάλλεται εσφαλμένη εφαρμογή του άρθρου 107, παράγραφος 2, στοιχείο β′, ΣΛΕΕ και πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως σχετικά με την αναλογικότητα της ενισχύσεως

77 Ο τρίτος λόγος που προβάλλουν οι προσφεύγουσες υποδιαιρείται, κατ' ουσίαν, σε δύο σκέλη, με τα οποία υποστηρίζεται, όσον αφορά το πρώτο, ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε σφάλματα κατά την εκτίμηση του ποσού της ζημίας που προκλήθηκε στην AUA και, όσον αφορά το δεύτερο, ότι υπέπεσε σε σφάλματα κατά την εκτίμηση του ποσού της επίμαχης ενισχύσεως.

Επί του πρώτου σκέλους του τρίτου λόγου, σχετικά με την εκτίμηση της ζημίας της AUA

78 Πρώτον, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι, κατά την προσβαλλόμενη απόφαση, το επίμαχο μέτρο αποσκοπεί να καλύψει τις ζημίες που υπέστη η AUA κατά την περίοδο από τις 9 Μαρτίου μέχρι τις 14 Ιουνίου 2020 λόγω της ακυρώσεως και του εκ νέου προγραμματισμού των πτήσεων της AUA κατόπιν της επιβολής περιορισμών των ταξιδίων και άλλων περιοριστικών μέτρων συνδεόμενων με την πανδημία COVID-19. Ένα μέρος όμως των ζημιών της AUA δεν αποτελεί συνέπεια της επιβολής περιορισμών των ταξιδίων και άλλων περιοριστικών μέτρων, δεδομένου ότι οι εν λόγω περιορισμοί ίσχυαν μόνον μερικώς κατά την περίοδο από τις 9 έως τις 18 Μαρτίου 2020, ενώ το επίμαχο μέτρο αποσκοπεί στην αποκατάσταση της ζημίας που προκλήθηκε κατά την περίοδο από τις 9 Μαρτίου μέχρι τις 14 Ιουνίου 2020. Επομένως, οι ζημίες που υπέστη η AUA κατά την πρώτη αυτή περίοδο οφείλονται στον δισταγμό των επιβατών να ταξιδέψουν λόγω της αβεβαιότητας που δημιούργησε η πανδημία. Η μέθοδος υπολογισμού της ζημίας που ενέκρινε η Επιτροπή απηχεί, επομένως, τις συνέπειες της κρίσης της πανδημίας COVID-19 στο σύνολό της, και όχι τις συγκεκριμένες συνέπειες των περιορισμών των ταξιδίων τους οποίους επέβαλαν οι αυστριακές αρχές ή άλλες χώρες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προδήλως υπερεκτίμησε το ύψος των ζημιών που προκλήθηκαν άμεσα από τους περιορισμούς των ταξιδίων και τα άλλα περιοριστικά μέτρα που συνδέονταν με την πανδημία COVID-19. Κατά συνέπεια, η προσβαλλόμενη απόφαση ενέχει αντίφαση.

79 Δεύτερον, οι προσφεύγουσες διατείνονται ότι από κανένα στοιχείο συναγόμενο από την προσβαλλόμενη απόφαση δεν αποδεικνύεται ότι οι εξοικονομηθείσες δαπάνες κατά την περίοδο από τις 9 Μαρτίου μέχρι τις 14 Ιουνίου 2020, που δεν έπρεπε να ληφθούν υπόψη προς

προσδιορισμό της ζημίας που υπέστη η AUA, απηχούσαν τις «δυνάμενες να αποφευχθούν» δαπάνες της εταιρίας αυτής. Κατά συνέπεια, οι εξοικονομηθείσες δαπάνες που ελήφθησαν υπόψη κατά την εκτίμηση της ζημίας μπορούσαν κάλλιστα να περιλαμβάνουν στοιχεία κόστους «δυνάμενου να αποφευχθεί».

80 Τρίτον, όπως προβάλλεται, στην προσβαλλόμενη απόφαση η Επιτροπή παρέλειψε να εκτιμήσει τη ζημία που προκλήθηκε στις άλλες αεροπορικές εταιρίες. Κατά τις προσφεύγουσες, ένα «έκτακτο γεγονός» κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 2, στοιχείο β′, ΣΛΕΕ επηρεάζει εξ ορισμού περισσότερες από μία ή ακόμη και όλες τις επιχειρήσεις του οικείου τομέα. Ως εκ τούτου, διάφορες άλλες αεροπορικές εταιρίες υπέστησαν ζημίες στην Αυστρία συνεπεία των περιορισμών των ταξιδίων οι οποίοι είχαν επιβληθεί στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19. Η διάταξη αυτή επομένως προορίζεται να αποκαταστήσει τις ζημίες που υπέστησαν επίσης οι ανταγωνιστές της AUA, και όχι μόνον η εταιρία αυτή.

81 Η Επιτροπή, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, η Δημοκρατία της Αυστρίας και η AUA αντικρούουν την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

82 Υπενθυμίζεται, εισαγωγικώς, ότι η παρέκκλιση την οποία εισάγει το άρθρο 107, παράγραφος 2, στοιχείο β′, ΣΛΕΕ από τη γενική αρχή του ασύμβατου των κρατικών ενισχύσεων με την εσωτερική αγορά, η οποία διακηρύσσεται στο άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, πρέπει να ερμηνεύεται στενά. Ως εκ τούτου, μπορούν να αντισταθμίζονται κατά την έννοια της διάταξης αυτής μόνον τα οικονομικά μειονεκτήματα που προκαλούνται άμεσα από θεομηνίες ή από άλλα έκτακτα γεγονότα (απόφαση της 23ης Φεβρουαρίου 2006, Atzeni κ.λπ., C-346/03 και C-529/03, EU:C:2006:130, σκέψη 79).

83 Επομένως, οι ενισχύσεις που μπορεί να είναι μεγαλύτερες από τις ζημίες τις οποίες υπέστησαν οι δικαιούχοι των εν λόγω ενισχύσεων δεν εμπίπτουν στο άρθρο 107, παράγραφος 2, στοιχείο β′, ΣΛΕΕ (πρβλ. απόφαση της 11ης Νοεμβρίου 2004, Ισπανία κατά Επιτροπής, C-73/03, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2004:711, σκέψεις 40 και 41).

84 Εν προκειμένω, πρώτον, επισημαίνεται ότι, όπως προκύπτει από τις παραγράφους 41 και 69 της προσβαλλομένης αποφάσεως, οι αυστριακές αρχές έλαβαν υπόψη προς εκτίμηση της ζημίας την περίοδο ακινητοποιήσεως του στόλου της AUA, από τις 19 Μαρτίου μέχρι τις 14 Ιουνίου 2020, καθώς και ορισμένες αμέσως προηγούμενες της περιόδου αυτής ημέρες, από τις 9 μέχρι τις 18 Μαρτίου 2020.

85 Συναφώς, στην προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή διευκρίνισε τους λόγους για τους οποίους θεώρησε πρόσφορο να επιτρέψει μια ενίσχυση καλύπτουσα όχι μόνον τις ζημίες που προκλήθηκαν στην AUA κατά την περίοδο ακινητοποιήσεως του στόλου της, από τις 19 Μαρτίου μέχρι τις 14 Ιουνίου 2020, αλλά και εκείνες τις οποίες υπέστη τις αμέσως προηγούμενες ημέρες, από τις 9 μέχρι τις 18 Μαρτίου 2020.

86 Πράγματι, όπως τούτο εξηγείται στις παραγράφους 6 έως 14 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Αυστριακή Κυβέρνηση είχε ήδη προβλέψει περιορισμούς των ταξιδίων κατά την περίοδο από τις 9 μέχρι τις 18 Μαρτίου 2020. Ειδικότερα, στις 9 Μαρτίου 2020 η Δημοκρατία της Αυστρίας απαγόρευσε την προσγείωση στο έδαφός της αεροσκαφών προερχομένων από την Κίνα, τη Νότια Κορέα, το Ιράν και την Ιταλία. Η εν λόγω απαγόρευση προοδευτικά επεκτάθηκε σε άλλες χώρες, ιδίως στην Ελβετία, στη Γαλλία και την Ισπανία, στις 13 Μαρτίου 2020, καθώς και στο Ηνωμένο Βασίλειο, στις Κάτω Χώρες, στη Ρωσία και την Ουκρανία στις 15 Μαρτίου 2020. Επιπλέον, στις 10 Μαρτίου 2020 η Δημοκρατία της Αυστρίας επέβαλε με άμεση ισχύ γενικά μέτρα που

περιλάμβαναν περιορισμούς ταξιδίων προς αντιμετώπιση της πανδημίας COVID-19. Επέβαλε επίσης ιατρικούς ελέγχους στα σύνορα, καταρχάς με την Ιταλία, στις 11 Μαρτίου 2020, στη συνέχεια με την Ελβετία, στις 14 Μαρτίου 2020, και, τέλος, με τη Γερμανία, στις 19 Μαρτίου 2020. Στο μεταξύ, στις 12 Μαρτίου 2020 οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής ανακοίνωσαν ότι δεν θα επέτρεπαν πλέον την είσοδο στο έδαφός τους σε Ευρωπαίους, καθώς και στο σύνολο των ταξιδιωτών που είχαν διαμείνει σε κράτη του χώρου Σένγκεν. Στις 13 Μαρτίου 2020 η Αυστριακή Κυβέρνηση ανακοίνωσε ένα σύνολο περιοριστικών νομοθετικών μέτρων, τα οποία τέθηκαν σε ισχύ στις 16 Μαρτίου 2020. Με τα μέτρα αυτά επιβλήθηκαν περιορισμοί στο δικαίωμα ελεύθερης κυκλοφορίας στο σύνολο της αυστριακής επικράτειας.

87 Επομένως, λαμβανομένης υπόψη της προοδευτικής επιδεινώσεως των συνθηκών ταξιδίου εξαιτίας των περιορισμών που επιβάλλονταν συναφώς λόγω της πανδημίας COVID-19, οι οποίοι οδήγησαν στην ακύρωση και στον εκ νέου προγραμματισμό των πτήσεων της AUA κατά την περίοδο από τις 9 Μαρτίου μέχρι τις 14 Ιουνίου 2020, η Επιτροπή μπορούσε να λάβει υπόψη, χωρίς να υποπέσει σε σφάλμα, τη ζημία που προκλήθηκε στην AUA εξαιτίας των εν λόγω ακυρώσεων και του εκ νέου προγραμματισμού κατά τη διάρκεια της ως άνω περιόδου.

88 Κατά συνέπεια, πρέπει να απορριφθεί το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι, λαμβάνοντας υπόψη τη ζημία που προκλήθηκε την περίοδο από τις 9 έως τις 18 Μαρτίου 2020, η Επιτροπή υπερεκτίμησε τη ζημία αυτή. Για τον ίδιο λόγο, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν ενέχει καμία αντίφαση.

89 Όσον αφορά, δεύτερον, το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι η Επιτροπή παρέλειψε να βεβαιωθεί ότι η AUA έπραξε ό,τι απαιτείτο για να μειώσει τις δαπάνες κατά την περίοδο από τις 9 Μαρτίου μέχρι τις 14 Ιουνίου 2020, έτσι ώστε να αφαιρεθούν από τις προς αποκατάσταση ζημίες όχι μόνον οι εξοικονομηθείσες δαπάνες, αλλά και οι «δυνάμενες να αποφευχθούν», δηλαδή οι δαπάνες τις οποίες θα μπορούσε να αποφύγει, αλλά με τις οποίες ωστόσο επιβαρύνθηκε, σημειώνεται ότι η Επιτροπή εξήγησε στην παράγραφο 74 της προσβαλλομένης αποφάσεως ότι οι προς αποκατάσταση ζημίες αντιστοιχούσαν στην απώλεια προστιθέμενης αξίας, η οποία υπολογίζεται ως η διαφορά μεταξύ, αφενός, του διαφυγόντος κέρδους της AUA, ήτοι της διαφοράς μεταξύ του κύκλου εργασιών που θα αναμενόταν να πραγματοποιήσει, κατά την περίοδο από τις 9 Μαρτίου μέχρι τις 14 Ιουνίου 2020, αν δεν υφίσταντο οι περιορισμοί των ταξιδίων και τα άλλα περιοριστικά μέτρα που συνδέονταν με την πανδημία COVID-19, και του κύκλου εργασιών τον οποίο όντως πραγματοποίησε κατά τη διάρκεια της ως άνω περιόδου, διορθωμένου κατά το περιθώριο κέρδους της AUA, και, αφετέρου, των δαπανών που εξοικονομήθηκαν.

90 Η Επιτροπή προσδιόρισε τις εξοικονομηθείσες δαπάνες ως εκείνες στις οποίες θα είχε προβεί η AUA κατά την περίοδο από τις 9 Μαρτίου μέχρι τις 14 Ιουνίου 2020 αν η δραστηριότητά της δεν είχε επηρεαστεί από τους περιορισμούς των ταξιδίων και τα περιοριστικά μέτρα που συνδέονταν με την πανδημία COVID-19 και με τις οποίες η AUA δεν χρειάστηκε να επιβαρυνθεί λόγω της ακύρωσης των πτήσεών της. Η Επιτροπή εξήγησε επίσης ότι οι εξοικονομηθείσες δαπάνες έπρεπε να ποσοτικοποιηθούν για κάθε είδους κόστος που θα λαμβανόταν υπόψη, αναλόγως της σχέσεώς τους με τη μείωση της κυκλοφορίας, συγκρίνοντας τις δαπάνες με τις οποίες επιβαρύνθηκε η AUA κατά τη διάρκεια της ίδιας περιόδου του προηγουμένου έτους με τις δαπάνες στις οποίες προέβη η AUA την περίοδο από τις 9 Μαρτίου μέχρι τις 14 Ιουνίου 2020.

91 Η Επιτροπή διευκρίνισε επίσης, στην υποσημείωση 19 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι οι εξοικονομηθείσες δαπάνες λόγω των περιοριστικών μέτρων που συνδέονταν με την πανδημία COVID-19 αφορούσαν, για παράδειγμα, τη μείωση του κόστους καυσίμου, τα τέλη και τις επιβαρύνσεις, καθώς και τη μείωση του κόστους προσωπικού, ειδικότερα, λόγω της προσφυγής στην πρακτική της εκ περιτροπής εργασίας.

92 Ως εκ τούτου, για την εκτίμηση της ζημίας ελήφθη υπόψη, όπως προκύπτει από την παράγραφο 42, στοιχείο β′, της προσβαλλομένης αποφάσεως, το πρόσθετο κόστος και οι εξοικονομηθείσες δαπάνες εξαιτίας των περιορισμών. Συναφώς, βάσει εξετάσεως του κόστους της AUA και των συνεπειών, τόσο θετικών όσο και αρνητικών, των περιοριστικών μέτρων που έλαβαν οι κυβερνήσεις κατόπιν της πανδημίας COVID-19 επί των μεταβλητών δαπανών, η Επιτροπή έλαβε υπόψη, κατά την εν λόγω εκτίμηση, τη διαπιστωθείσα διαφορά σε όλες τις μεταβλητές δαπάνες [ειδικότερα, το κόστος καυσίμου, τα τέλη και τις διάφορες επιβαρύνσεις, τις δαπάνες συντήρησης, τις προμήθειες που αφορούσαν τη Διεθνή Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών (IATA) και τα έξοδα εστιάσεως], και τη διαφορά που διαπιστώθηκε στις πάγιες δαπάνες που σημείωσαν διακυμάνσεις λόγω των περιοριστικών μέτρων τα οποία έλαβαν οι κυβερνήσεις κατόπιν της πανδημίας COVID-19, ειδικότερα τη μείωση του κόστους προσωπικού και του κόστους πωλήσεων, καθώς και την ακινητοποίηση των αεροσκαφών. Κατά τα λοιπά, με το υπόμνημα παρεμβάσεως, η Δημοκρατία της Αυστρίας αναφέρθηκε σε κατάλογο μέτρων που έλαβε η AUA προκειμένου να μειώσει τις δαπάνες στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19, τα οποία συνίστανται μεταξύ άλλων σε μείωση κατά 54 % του γενικού κόστους, σε σύγκριση με το έτος 2019. Μεταξύ των μέτρων αυτών, η Δημοκρατία της Αυστρίας ανέφερε το κλείσιμο διαφόρων βάσεων τεχνικής συντήρησης και εγκαταστάσεων παροχής βοήθειας στους επιβάτες σε ορισμένα ομόσπονδα κράτη. Ακόμη, η AUA μείωσε τον στόλο της, καταργώντας την πλειονότητα των αεροσκαφών του μοντέλου Dash και προβαίνοντας στην πώληση αεροσκαφών. Οι προσφεύγουσες δεν αμφισβήτησαν το υποστατό ή τον πρόσφορο χαρακτήρα των στοιχείων αυτών.

93 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Γενικό Δικαστήριο δεν μπορεί παρά να διαπιστώσει ότι η αιτίαση των προσφευγουσών σχετικά με παράλειψη της Επιτροπής να λάβει υπόψη τις «δυνάμενες να αποφευχθούν» δαπάνες είναι υπερβολικά αόριστη και δεν στηρίζεται σε συγκεκριμένα στοιχεία. Ειδικότερα, οι προσφεύγουσες δεν διευκρινίζουν ποιες συγκεκριμένες δαπάνες μπορούσε να αποφύγει η AUA, οι οποίες θα έπρεπε επομένως να μη συμπεριληφθούν στην εκτίμηση της ζημίας που προκλήθηκε σε βάρος της.

94 Συνεπώς, το επιχείρημα αυτό πρέπει να απορριφθεί.

95 Τρίτον, όσον αφορά το επιχείρημα ότι η Επιτροπή παρέλειψε να λάβει υπόψη ζημίες που υπέστησαν άλλες αεροπορικές εταιρίες, αρκεί η παραπομπή στις σκέψεις 53 έως 57 ανωτέρω προκειμένου να συναχθεί ότι οι προσφεύγουσες δεν μπορούν βασίμως να υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή ήταν υποχρεωμένη να εκτιμήσει, στην προσβαλλόμενη απόφαση, τη ζημία που είχε προκληθεί στις άλλες αεροπορικές εταιρίες πέραν της AUA.

96 Συνεπώς, το πρώτο σκέλος του τρίτου λόγου ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί του δευτέρου σκέλους του τρίτου λόγου ακυρώσεως, σχετικά με την εκτίμηση του ύψους της ενισχύσεως

97 Πρώτον, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, παραπέμποντας στα επιχειρήματά τους που προβλήθηκαν στο πλαίσιο του πρώτου λόγου, ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη ενδεχόμενη συμπληρωματική ενίσχυση προερχόμενη από τη «Lufthansa» υπέρ της AUA. Αφενός, η αναφορά, στην προσβαλλόμενη απόφαση, κατά την οποία η εισφορά κεφαλαίου εκ μέρους της DLH θα έπρεπε να επενδυθεί σε αποτελεσματικές τεχνολογίες στον τομέα του κλίματος και των ηχητικών εκπομπών και, επομένως, δεν καλύπτει τις ζημίες που υπέστη η AUA τις οποίες το επίμαχο μέτρο αποσκοπεί να αποκαταστήσει, δεν είναι πειστική, διότι τα ευεργετικά αποτελέσματα της ως άνω εισφοράς κεφαλαίου είναι άμεσα, ενώ οι σκοπούμενες επενδύσεις, για τις οποίες δεν προβλεπόταν καμία μορφή δεσμευτικής αναλήψεως υποχρεώσεων, θα υλοποιούνταν μόλις το 2030. Αφετέρου, υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή περιορίστηκε στο να αναφέρει ένα ελάχιστο μέρος της χορηγηθείσας υπέρ του ομίλου Lufthansa ενισχύσεως, ύψους 150 εκατομμυρίων ευρώ, ενώ σιωπά ως προς τη δυνατότητα να έχει ωφελήσει το γερμανικό μέτρο την AUA και πέραν του ποσού αυτού.

98 Δεύτερον, κατά τις προσφεύγουσες, η Επιτροπή υποτίμησε τον αντίκτυπο της κρατικής ενισχύσεως υπέρ της AUA βάσει του αυστριακού καθεστώτος ενισχύσεως στο πλαίσιο της εκτιμήσεως της αναλογικότητας του επίμαχου μέτρου. Συγκεκριμένα, όπως υποστηρίζεται, η Επιτροπή ανέφερε ότι η ως άνω ενίσχυση καλύπτει άλλες δαπάνες της AUA με τις οποίες θεωρείται ότι αυτή επιβαρύνθηκε το δεύτερο εξάμηνο του 2020, χωρίς ωστόσο να τεκμηριώνει το βάσιμο της εν λόγω εκτιμήσεως. Επιπλέον, όσον αφορά τις ζημίες κατά τη διάρκεια του δευτέρου εξαμήνου του 2020, η Επιτροπή απλώς αποδέχθηκε τις σχετικές εκτιμήσεις της AUA, χωρίς να προβεί σε ανεξάρτητη εξέταση των ζημιών αυτών. Υποστηρίζεται επίσης ότι η Επιτροπή υποτίμησε το ποσό της ενισχύσεως που χορηγήθηκε στην AUA στο πλαίσιο του αυστριακού καθεστώτος ενισχύσεως, εκτιμώντας τη σε [70 έως 80] εκατομμύρια ευρώ, χωρίς ωστόσο να εξηγήσει πώς υπολόγισε το ποσό αυτό. Κατά τις προσφεύγουσες, όμως, το ύψος της ως άνω ενισχύσεως είναι 270 εκατομμύρια ευρώ. Ως εκ τούτου, το ποσό της ενισχύσεως αυτής, μαζί με εκείνο της εισφοράς κεφαλαίου εκ μέρους της DLH, ανέρχεται σε τουλάχιστον 420 εκατομμύρια ευρώ, πράγμα το οποίο υπερβαίνει τις ζημίες τις οποίες θεωρείται ότι υπέστη η AUA κατά τη διάρκεια του δεύτερου εξαμήνου του 2020.

99 Τρίτον, σε αντίθεση με την πρακτική που ακολουθεί στις σχετικές αποφάσεις της, η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που απορρέει από το ότι το επίμαχο μέτρο συνεπάγεται δυσμενείς διακρίσεις, πράγμα το οποίο εξασφάλισε μεγαλύτερα μερίδια αγοράς στην AUA έναντι εκείνων τα οποία αυτή θα μπορούσε να έχει υπό άλλες συνθήκες.

100 Η Επιτροπή, υποστηριζόμενη από την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, τη Δημοκρατία της Αυστρίας και την AUA, αντικρούει τα επιχειρήματα αυτά.

101 Κατά πρώτο λόγο, όσον αφορά το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι η Επιτροπή παρέλειψε να λάβει υπόψη ενδεχόμενη συμπληρωματική ενίσχυση προερχόμενη από τη «Lufthansa» υπέρ της AUA, πρώτον, πρέπει να σημειωθεί, ότι το επιχείρημα αυτό αλληλοεπικαλύπτεται, εν μέρει, με τα επιχειρήματα που προβλήθηκαν στο πλαίσιο του πρώτου λόγου. Αρκεί, επομένως, η παραπομπή στην ανάλυση του λόγου αυτού.

102 Δεύτερον, σημειώνεται ότι η Συνθήκη ΛΕΕ δεν αντιτίθεται σε ταυτόχρονη εφαρμογή του άρθρου 107, παράγραφος 2, στοιχείο β′, και του άρθρου 107, παράγραφος 3, στοιχείο β′, ΣΛΕΕ, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις καθεμιάς από τις δύο αυτές διατάξεις. Τούτο ισχύει ιδίως όταν τα γεγονότα και οι περιστάσεις που συνεπάγονται σοβαρή διαταραχή της οικονομίας οφείλονται σε έκτακτο γεγονός.

103 Εν προκειμένω, όπως σημειώθηκε στις σκέψεις 5 έως 7 ανωτέρω, το γερμανικό δάνειο και η αποτελούσα το αντικείμενο της αποφάσεως Lufthansa ενίσχυση, καθώς και το μέτρο ενισχύσεως υπέρ της AUA στο πλαίσιο του αυστριακού καθεστώτος ενισχύσεων χορηγήθηκαν δυνάμει του άρθρου 107, παράγραφος 3, στοιχείο β′, ΣΛΕΕ, ενώ το επίμαχο μέτρο χορηγήθηκε βάσει του άρθρου 107, παράγραφος 2, στοιχείο β′, ΣΛΕΕ.

104 Συναφώς, η Επιτροπή επισήμανε, στην παράγραφο 29 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι τα προαναφερόμενα μέτρα, τα οποία ελήφθησαν δυνάμει του άρθρου 107, παράγραφος 3, στοιχείο β′, ΣΛΕΕ, αποσκοπούσαν στην αποκατάσταση της φερεγγυότητας και της βιωσιμότητας της AUA και κάλυπταν, επομένως, δαπάνες πέραν της απλής αντισταθμίσεως της ζημίας η οποία προκλήθηκε απευθείας λόγω των περιορισμών των ταξιδίων στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19. Στις παραγράφους 47 και 49 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή σημείωσε επίσης ότι οι αυστριακές αρχές είχαν επιβεβαιώσει ότι το επίμαχο μέτρο δεν μπορούσε να σωρευθεί με άλλες ενισχύσεις καλύπτουσες τις ίδιες δαπάνες και ότι τα άλλα μέτρα που αποτελούσαν μέρος της στηρίξεως της AUA δεν μπορούσαν να οδηγήσουν σε υπεραντιστάθμιση, διότι δεν προορίζονταν να αποζημιώσουν την AUA για τη ζημία την οποία είχε υποστεί εξαιτίας των περιορισμών των ταξιδίων που επιβλήθηκαν λόγω της πανδημίας COVID-19, και ότι το ως άνω μέτρο δεν μπορούσε να χρησιμοποιηθεί με σκοπό μια τέτοια αποζημίωση.

105 Ειδικότερα, η Επιτροπή εξήγησε, στην παράγραφο 50 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι τα μέτρα αυτά δεν είχαν σχέση με οποιαδήποτε αποκατάσταση της ζημίας που είχε προκληθεί στην AUA, διότι, αφενός, το χορηγηθέν στην AUA δάνειο στο πλαίσιο του αυστριακού καθεστώτος ενισχύσεως εξασφαλιζόταν με ασφάλειες συνιστάμενες σε τιτλοποίηση μετοχών και στοιχείων ενεργητικού της AUA και, αφετέρου, η εισφορά κεφαλαίου εκ μέρους της DLH έπρεπε να επενδυθεί, όπως είχε συμφωνηθεί μεταξύ της AUA, των μετόχων της και της Αυστριακής Κυβερνήσεως, σε αποτελεσματικές τεχνολογίες στον τομέα του κλίματος και των ηχητικών εκπομπών μέχρι το 2030.

106 Επιπλέον, στις παραγράφους 82 έως 86 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή εξέτασε αν τα ικανά να ωφελήσουν την AUA μέτρα ενισχύσεως που είχαν ληφθεί δυνάμει του άρθρου 107, παράγραφος 3, στοιχείο β′ ΣΛΕΕ, κάλυπταν την ίδια ζημία την οποία αποσκοπούσε να αποκαταστήσει το επίμαχο μέτρο, συμπεραίνοντας ότι δεν συνέβαινε κάτι τέτοιο.

107 Επομένως, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, η Επιτροπή δεν παρέλειψε να λάβει υπόψη το σύνολο των μέτρων ενισχύσεως που ήταν ικανά να ωφελήσουν τον όμιλο Lufthansa, κατά την εκτίμηση του ποσού της επίμαχης ενισχύσεως και της αναλογικότητάς της.

108 Οι προσφεύγουσες δεν προσκομίζουν, ωστόσο, κανένα συγκεκριμένο και τεκμηριωμένο στοιχείο που να αποδεικνύει ότι όλα ή ορισμένα από τα επίμαχα μέτρα ενισχύσεως αποσκοπούν να καλύψουν τις ίδιες επιλέξιμες δαπάνες με εκείνες που περιλαμβάνονται στις ζημίες τις οποίες αποσκοπεί να αποκαταστήσει το επίμαχο μέτρο.

109 Τρίτον, οι προσφεύγουσες επικρίνουν, ειδικότερα, την παράγραφο 50, στοιχείο β′, της προσβαλλομένης αποφάσεως, κατά την οποία, όπως αναφέρεται στη σκέψη 105 ανωτέρω, η AUA έπρεπε να επενδύσει, μέχρι το 2030, το κεφάλαιο που είχε εισφέρει η DLH σε αποτελεσματικές τεχνολογίες περιορισμού του θορύβου και σε τεχνολογίες πιο φιλικές προς το περιβάλλον, καθόσον το αντίστοιχο ποσό είχε ήδη τεθεί, όπως υποστηρίζουν, στη διάθεση της AUA. Ωστόσο, αφενός, το επιχείρημα αυτό δεν λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι μια τέτοια επένδυση θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί σταδιακά. Αφετέρου, η δέσμευση σχετικά με τη χρησιμοποίηση ποσού ισοδύναμου προς το εισφερθέν κεφάλαιο προς χρηματοδότηση της ως άνω επενδύσεως αποδεικνύει σαφώς ότι η εν λόγω εισφορά κεφαλαίου είχε σκοπό διαφορετικό από εκείνον τον οποίο επιδίωκε το επίμαχο μέτρο.

110 Όσον αφορά το επιχείρημα των προσφευγουσών με το οποίο αυτές αμφισβητούν τον δεσμευτικό χαρακτήρα της εν λόγω αναλήψεως υποχρεώσεως προς πραγματοποίηση επενδύσεων, αρκεί να σημειωθεί ότι από την παράγραφο 50, στοιχείο β′, της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι, στο πλαίσιο της χρηματοδότησης που είχε συμφωνηθεί μεταξύ της AUA, των μετόχων της και της Αυστριακής Κυβερνήσεως, η AUA «υποχρεούται» να επενδύσει ποσό ίσο προς το εισφερόμενο κεφάλαιο εκ μέρους της DLH σε αποτελεσματικές τεχνολογίες περιορισμού του θορύβου και σε τεχνολογίες πιο φιλικές προς το περιβάλλον.

111 Κατά δεύτερο λόγο, όσον αφορά τα επιχειρήματα των προσφευγουσών σχετικά με την ενίσχυση που χορηγήθηκε στην AUA στο πλαίσιο του αυστριακού καθεστώτος ενισχύσεως, επισημαίνεται ότι η Επιτροπή σημείωσε, στην παράγραφο 87 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι τα οικονομικά αποτελέσματα που προέβλεπε η AUA για το έτος 2020 θα επηρεάζονταν γενικότερα από τη σοβαρή διαταραχή της αυστριακής οικονομίας λόγω της πανδημίας COVID-19. Οι εν λόγω προβλεπόμενες ζημίες, για τις οποίες δεν μπορούσε να αποδειχθεί καμία άμεση αιτιώδης συνάφεια με τους περιορισμούς των ταξιδίων και τα περιοριστικά μέτρα, μπορούσαν να ανέρχονται, κατά την Επιτροπή, σε ποσό [μεταξύ 300 και 400] εκατομμυρίων ευρώ για την περίοδο από την 1η μέχρι τις 9 Μαρτίου 2020 και από τις 15 Ιουνίου μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2020, δηλαδή εκτός της περιόδου την οποία αφορούσε το επίμαχο μέτρο. Κατά συνέπεια, η Δημοκρατία της Αυστρίας σχεδίασε να χορηγήσει στην AUA κρατική εγγύηση για το 90 % δανείου ύψους 300 εκατομμυρίων ευρώ στο πλαίσιο του αυστριακού καθεστώτος ενισχύσεως προς αντιμετώπιση των αποτελεσμάτων της σοβαρής διαταράξεως της οικονομίας, όπως προκύπτει από την παράγραφο 88 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

112 Πρώτον, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή υπέθεσε ότι η χορηγηθείσα στην AUA ενίσχυση στο πλαίσιο του αυστριακού καθεστώτος ενισχύσεως αποσκοπούσε να καλύψει τις ζημίες που αυτή υπέστη κατά τη διάρκεια του δευτέρου εξαμήνου του 2020, χωρίς ωστόσο να αποδείξει ότι όντως συνέβαινε κάτι τέτοιο. Με το επιχείρημα αυτό, οι προσφεύγουσες επιχειρούν στην πραγματικότητα να δημιουργήσουν αμφιβολίες όσον αφορά το ότι η εν λόγω ενίσχυση μπορούσε να καλύπτει τις ίδιες δαπάνες με εκείνες που περιλαμβάνονταν στις ζημίες που προκλήθηκαν στην AUA κατά την περίοδο από τις 9 Μαρτίου μέχρι τις 14 Ιουνίου 2020 λόγω των περιορισμών των ταξιδίων οι οποίοι επιβλήθηκαν στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19 και τις οποίες το επίμαχο μέτρο αποσκοπεί να αποκαταστήσει.

113 Εντούτοις, υπενθυμίζεται ότι το αυστριακό καθεστώς ενισχύσεως θεσπίστηκε δυνάμει του άρθρου 107, παράγραφος 3, στοιχείο β′, ΣΛΕΕ και αποσκοπούσε, συνεπώς, στην αποκατάσταση της σοβαρής διατάραξης της αυστριακής οικονομίας εξαιτίας της πανδημίας, παρέχοντας υποστήριξη σε μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων οι οποίες είχαν ανάγκη ρευστότητας, χωρίς να περιορίζεται σε συγκεκριμένο οικονομικό τομέα. Το εν λόγω καθεστώς ενισχύσεων επιδίωκε ως εκ τούτου σκοπό διαφορετικό από εκείνον του επίμαχου μέτρου.

114 Συναφώς, η εξήγηση της Επιτροπής, που περιλαμβάνεται στην παράγραφο 87 της προσβαλλομένης αποφάσεως, κατά την οποία η χορηγηθείσα στην AUA ενίσχυση στο πλαίσιο του εν λόγω αυστριακού καθεστώτος ενισχύσεως αποσκοπούσε να καλύψει τις ζημίες που υπέστη η AUA οι οποίες δεν είχαν προκληθεί απευθείας από την ακύρωση και τον εκ νέου προγραμματισμό των πτήσεων της AUA κατά την περίοδο από τις 9 Μαρτίου μέχρι τις 14 Ιουνίου 2020 λόγω των περιορισμών των ταξιδίων, συνάδει σαφώς με τους διάφορους σκοπούς που επιδιώκονταν με τις ως άνω ενισχύσεις. Ειδικότερα, απλώς και μόνον το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν διευκρίνισε στην προσβαλλόμενη απόφαση τη βάση επί της οποίας έκρινε ότι η χορηγηθείσα στην AUA ενίσχυση στο πλαίσιο του αυστριακού καθεστώτος ενισχύσεως αποσκοπούσε να καλύψει τις ζημίες που η ίδια προέβλεπε κατά τη διάρκεια του δευτέρου εξαμήνου του 2020 δεν είναι ικανή να θέσει υπό αμφισβήτηση το κύρος της προσβαλλομένης αποφάσεως.

115 Δεύτερον, οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι στηρίχθηκε, όσον αφορά το ύψος των ζημιών, εκτιμώμενο σε ποσό [μεταξύ 300 και 400] εκατομμυρίων ευρώ, στις εκτιμήσεις της AUA, αντί να προβεί η ίδια σε ανεξάρτητη σχετική ανάλυση. Καίτοι, ασφαλώς, δεν προκύπτει από την προσβαλλόμενη απόφαση από πού συνάγεται το ποσό αυτό, η εν λόγω εκτίμηση ωστόσο αφορά ζημίες τις οποίες το επίμαχο μέτρο δεν αποσκοπεί να καλύψει. Συγκεκριμένα, η χορηγηθείσα στην AUA ενίσχυση στο πλαίσιο του αυστριακού καθεστώτος ενισχύσεως, της οποίας η νομιμότητα και η συμφωνία προς την εσωτερική αγορά δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσας διαφοράς, είναι αυτή η οποία προορίζεται να καλύψει ένα μέρος των ζημιών αυτών. Επομένως, το ζήτημα της επακριβούς εκτιμήσεως των ζημιών αυτών δεν ασκεί επιρροή επί του κύρους της προσβαλλομένης αποφάσεως.

116 Τρίτον, και για τον ίδιο λόγο, οι προσφεύγουσες δεν μπορούν βασίμως να προσάπτουν στην Επιτροπή ότι δεν εξήγησε, στην προσβαλλόμενη απόφαση, πώς υπολόγισε το ύψος της ενισχύσεως που χορηγήθηκε στην AUA στο πλαίσιο του αυστριακού καθεστώτος ενισχύσεως, που εκτιμάτο [μεταξύ 70 και 80] εκατομμυρίων ευρώ. Πράγματι, καίτοι οι προσφεύγουσες μπορούν βασίμως να προβάλλουν επιχειρήματα προς αμφισβήτηση της εκτιμήσεως του ποσού το οποίο αντιπροσώπευε η επίμαχη ενίσχυση στην υπό κρίση υπόθεση, αντιθέτως, δεν μπορούν να επικρίνουν βασίμως την εκτίμηση του ποσού μιας άλλης ενισχύσεως, η νομιμότητα και η συμφωνία της οποίας με την εσωτερική αγορά δεν έχουν τεθεί υπό τον έλεγχο του Γενικού Δικαστηρίου στο πλαίσιο της παρούσας διαφοράς.

117 Εν πάση περιπτώσει, από την παράγραφο 80 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι οι αυστριακές αρχές ανέλαβαν την υποχρέωση να υποβάλουν στην Επιτροπή, το αργότερο μέχρι τις 30 Ιουνίου 2021, τα αποτελέσματα της εκτιμήσεως ex post της ζημίας σε βάρος της AUA κατά την περίοδο από τις 9 Μαρτίου μέχρι τις 14 Ιουνίου 2020, την οποία το επίμαχο μέτρο αποσκοπεί να αποκαταστήσει, εκτίμηση η οποία θα στηρίζεται στα λογιστικά στοιχεία λειτουργίας της AUA για το έτος 2020, ελεγμένα και δεόντως πιστοποιημένα από ανεξάρτητο όργανο. Αν προκύψει από την εκτίμηση ex post ότι υπήρξε υπεραντιστάθμιση υπέρ της AUA, οι αυστριακές αρχές ανέλαβαν την υποχρέωση να μεριμνήσουν ώστε η AUA να επιστρέψει το υπερβάλλον ποσό.

118 Τέταρτον, δεν μπορεί, συνεπώς, παρά να απορριφθεί το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι το συνολικό ποσό της ενισχύσεως που χορηγήθηκε στην AUA στο πλαίσιο του αυστριακού καθεστώτος ενισχύσεως και εκείνου της εισφοράς κεφαλαίου εκ μέρους της DLH υπερέβαινε το ύψος των προβλεπομένων ζημιών της AUA για το δεύτερο εξάμηνο του 2020.

119 Κατά τρίτο λόγο, όσον αφορά το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα υπέρ της AUA το οποίο προκύπτει από το ότι το επίμαχο μέτρο εισάγει δυσμενείς διακρίσεις, πρέπει να σημειωθεί ότι, για τους σκοπούς της εκτιμήσεως της συμφωνίας μιας ενισχύσεως με την εσωτερική αγορά, το παρασχεθέν στον δικαιούχο με την ως άνω ενίσχυση πλεονέκτημα δεν περιλαμβάνει ένα ενδεχόμενο οικονομικό όφελος που αυτός αποκόμισε από την εκμετάλλευση του συγκεκριμένου πλεονεκτήματος. Ένα τέτοιο όφελος μπορεί να μην ταυτίζεται προς το πλεονέκτημα στο οποίο συνίσταται η ως άνω ενίσχυση, ή ακόμα και να αποδειχθεί ανύπαρκτο, χωρίς το γεγονός αυτό να δύναται να δικαιολογήσει διαφορετική εκτίμηση της συμφωνίας της εν λόγω ενισχύσεως προς την εσωτερική αγορά (πρβλ. απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2016, Επιτροπή κατά Aer Lingus και Ryanair Designated Activity, C-164/15 P και C-165/15 P, EU:C:2016:990, σκέψη 92).

120 Κατά συνέπεια, διαπιστώνεται ότι η Επιτροπή ορθώς έλαβε υπόψη το απορρέον από το επίμαχο μέτρο πλεονέκτημα υπέρ της AUA. Αντιθέτως, δεν μπορεί να προσαφθεί στην Επιτροπή ότι δεν προσδιόρισε την ύπαρξη ενδεχόμενου οικονομικού οφέλους απορρέοντος από το πλεονέκτημα αυτό.

121 Υπό τις συνθήκες αυτές, οι προσφεύγουσες προσάπτουν αβάσιμα στην Επιτροπή ότι δεν έλαβε υπόψη ενδεχόμενο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που απορρέει από το ότι το επίμαχο καθεστώς ενισχύσεων εισάγει δυσμενείς διακρίσεις, όπως αυτές υποστηρίζουν.

122 Κατά συνέπεια, πρέπει να απορριφθεί το δεύτερο σκέλος του τρίτου λόγου ακυρώσεως και, συνακόλουθα, ο λόγος αυτός στο σύνολό του.

Επί του τετάρτου λόγου ακυρώσεως με τον οποίο προβάλλεται προσβολή των διαδικαστικών δικαιωμάτων των προσφευγουσών

123 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η εξέταση στην οποία προέβη η Επιτροπή ήταν ανεπαρκής, ιδίως όσον αφορά την αναλογικότητα του επίμαχου μέτρου και τη συμβατότητά του με την αρχή της απαγορεύσεως των δυσμενών διακρίσεων και με τις αρχές της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και της ελευθερίας εγκατάστασης. Ο ανεπαρκής χαρακτήρας της εξέτασης αυτής μαρτυρεί την ύπαρξη σοβαρών δυσχερειών, συνεπεία των οποίων η Επιτροπή θα έπρεπε να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας και να παράσχει στις προσφεύγουσες τη δυνατότητα να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους και να επηρεάσουν με τον τρόπο αυτόν την εν λόγω εξέταση.

124 Η Επιτροπή, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, η Δημοκρατία της Αυστρίας και η AUA αντικρούουν την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

125 Σημειώνεται ότι, όπως υποστηρίζει κατ' ουσίαν η Επιτροπή, ο τέταρτος λόγος που προβάλλουν οι προσφεύγουσες έχει στην πραγματικότητα επικουρικό χαρακτήρα, για την περίπτωση που το Γενικό Δικαστήριο δεν θα εξετάσει το βάσιμο της εκτιμήσεως του επίμαχου μέτρου καθαυτό. Πράγματι, κατά πάγια νομολογία, ο λόγος αυτός σκοπεί να παράσχει στον ενδιαφερόμενο τη δυνατότητα να ασκήσει παραδεκτώς, υπό την ιδιότητα αυτή, προσφυγή δυνάμει του άρθρου 263 ΣΛΕΕ, πράγμα το οποίο δεν θα είχε άλλως τη δυνατότητα να πράξει (πρβλ. αποφάσεις της 24ης Μαΐου 2011, Επιτροπή κατά Kronoply και Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, σκέψη 48, και της 27ης Οκτωβρίου 2011, Αυστρία κατά Scheucher-Fleisch κ.λπ., C-47/10 P, EU:C:2011:698, σκέψη 44). Το Γενικό Δικαστήριο, όμως, εξέτασε τους τρεις πρώτους λόγους της προσφυγής, οι οποίοι αφορούν το βάσιμο συνολικά της εκτίμησης του ως άνω μέτρου, οπότε παύει να υφίσταται ο σκοπός για τον οποίον προβλήθηκε ο ως άνω λόγος.

126 Επιπλέον, διαπιστώνεται ότι ο λόγος αυτός στερείται αυτοτελούς περιεχομένου. Πράγματι, στο πλαίσιο ενός τέτοιου λόγου, η προσφεύγουσα δύναται να προβάλει, για την προάσπιση των διαδικαστικών δικαιωμάτων που της αναγνωρίζονται στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας, αποκλειστικώς επιχειρήματα ικανά να αποδείξουν ότι η εκτίμηση των πληροφοριών και των στοιχείων που διέθετε ή μπορούσε να διαθέτει η Επιτροπή, στο πλαίσιο του προκαταρκτικού σταδίου εξέτασης του κοινοποιηθέντος μέτρου, θα έπρεπε να δημιουργήσει αμφιβολίες όσον αφορά τη συμβατότητα του μέτρου με την εσωτερική αγορά (πρβλ. αποφάσεις της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, σκέψη 81, της 9ης Ιουλίου 2009, 3F κατά Επιτροπής, C-319/07 P, EU:C:2009:435, σκέψη 35, και της 24ης Μαΐου 2011, Επιτροπή κατά Kronoply και Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, σκέψη 59), όπως είναι ο ανεπαρκής ή ατελής χαρακτήρας της εξέτασης που έχει πραγματοποιήσει η Επιτροπή κατά την προκαταρκτική διαδικασία εξέτασης ή η ύπαρξη καταγγελιών τρίτων. Συναφώς, επισημαίνεται ότι ο τέταρτος λόγος ακυρώσεως επαναλαμβάνει συνοπτικά τα επιχειρήματα που προβλήθηκαν στο πλαίσιο του πρώτου, του δευτέρου και του τρίτου λόγου ακυρώσεως, χωρίς να εκθέτει συγκεκριμένα στοιχεία σχετικά με ενδεχόμενες σοβαρές δυσχέρειες.

127 Για τους λόγους αυτούς, διαπιστώνεται ότι, καθόσον το Γενικό Δικαστήριο εξέτασε επί της ουσίας τους προμνησθέντες λόγους, παρέλκει η εξέταση του βασίμου του τετάρτου λόγου ακυρώσεως.

Επί του πέμπτου λόγου ακυρώσεως, με τον οποίο προβάλλεται ότι η Επιτροπή παρέβη το άρθρο 296, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ

128 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή παρέβη το άρθρο 296, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ καθόσον, πρώτον, δεν ανέφερε, στην προσβαλλόμενη απόφαση, τον λόγο για τον οποίο παρέλειψε να εξακριβώσει αν το επίμαχο μέτρο που ελήφθη υπέρ της AUA ωφέλησε τον όμιλο Lufthansa ή αν η χορηγηθείσα στη «Lufthansa» ενίσχυση θα μπορούσε να ωφελήσει την AUA, δεύτερον, δεν έλεγξε αν το ως άνω μέτρο ήταν σύμφωνο προς την αρχή της απαγορεύσεως των δυσμενών διακρίσεων και προς τις αρχές της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και της ελευθερίας εγκαταστάσεως, τρίτον, δεν εκτίμησε το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που χορηγήθηκε στην AUA, τέταρτον δεν εξετίμησε τις ζημίες που προκλήθηκαν από τους περιορισμούς λόγω των περιορισμών των ταξιδίων και, ακόμη, δεν αιτιολόγησε την εκ μέρους της εκτίμηση της αναλογικότητας του εν λόγω μέτρου και της σωρεύσεως με το γερμανικό δάνειο, με την ενίσχυση που αποτελεί το αντικείμενο της αποφάσεως Lufthansa και με το αυστριακό καθεστώς ενισχύσεως.

129 Η Επιτροπή, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, η Δημοκρατία της Αυστρίας και η AUA αντικρούουν την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

130 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι η υποχρέωση αιτιολογήσεως την οποία προβλέπει το άρθρο 296 ΣΛΕΕ αποτελεί ουσιώδη τύπο (απόφαση της 18ης Ιουνίου 2015, Ipatau κατά Συμβουλίου, C-535/14 P, EU:C:2015:407, σκέψη 37) και πρέπει να είναι προσαρμοσμένη στη φύση της οικείας πράξης και να καθιστά εμφανή, κατά τρόπο σαφή και μη διφορούμενο, τη συλλογιστική την οποία ακολούθησε η αρχή που εξέδωσε την πράξη, ώστε να παρέχει τη δυνατότητα στους μεν ενδιαφερομένους να πληροφορηθούν τους λόγους που δικαιολογούν τη λήψη του μέτρου, στο δε αρμόδιο δικαστήριο να ασκήσει τον έλεγχό του. Επομένως, η υποχρέωση αιτιολογήσεως πρέπει να εκτιμάται με γνώμονα τις περιστάσεις της εκάστοτε υποθέσεως, ιδίως με το περιεχόμενο της πράξεως, τη φύση των παρατιθέμενων στοιχείων της αιτιολογίας και το συμφέρον που έχουν ενδεχομένως για παροχή διευκρινίσεων οι αποδέκτες ή άλλα πρόσωπα τα οποία αφορά η πράξη άμεσα και ατομικά. Δεν απαιτείται να προσδιορίζονται στην αιτιολογία όλα τα πραγματικά και νομικά στοιχεία τα οποία ασκούν επιρροή, καθόσον το

ζήτημα αν η αιτιολογία μιας πράξης ανταποκρίνεται στις επιταγές του άρθρου 296 ΣΛΕΕ πρέπει να εξετάζεται με γνώμονα όχι μόνον το γράμμα της, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται, καθώς και το σύνολο των νομικών κανόνων που διέπουν τον σχετικό τομέα (αποφάσεις της 2ας Απριλίου 1998, Επιτροπή κατά Sytraval και Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, σκέψη 63, της 22ας Ιουνίου 2004, Πορτογαλία κατά Επιτροπής, C-42/01, EU:C:2004:379, σκέψη 66, και της 15ης Απριλίου 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, σκέψη 79).

131 Εν προκειμένω, όσον αφορά τη φύση της επίμαχης πράξεως, η προσβαλλόμενη απόφαση εκδόθηκε μετά το πέρας του προκαταρκτικού σταδίου εξέτασης των ενισχύσεων που καθιερώνεται στο άρθρο 108, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ, το οποίο έχει ως μοναδικό σκοπό να δώσει τη δυνατότητα στην Επιτροπή να σχηματίσει μια πρώτη γνώμη ως προς το αν η συγκεκριμένη ενίσχυση συμβιβάζεται εν όλω ή εν μέρει με την εσωτερική αγορά, χωρίς να κινηθεί η επίσημη διαδικασία έρευνας που προβλέπεται στην παράγραφο 2 του εν λόγω άρθρου, η οποία αποσκοπεί στο να δώσει στην Επιτροπή τη δυνατότητα να ενημερωθεί πλήρως επί του συνόλου των στοιχείων της εν λόγω ενισχύσεως.

132 Μια τέτοια δε απόφαση, η οποία λαμβάνεται σε σύντομες προθεσμίες, πρέπει να περιέχει μόνον τους λόγους για τους οποίους η Επιτροπή φρονεί ότι δεν βρίσκεται ενώπιον σοβαρών δυσχερειών εκτίμησης της συμβατότητας της οικείας ενισχύσεως προς την εσωτερική αγορά (απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, σκέψη 65).

133 Συναφώς, πρώτον, όσον αφορά την αιτιολογία της προσβαλλομένης αποφάσεως σχετικά με τη διάρθρωση μεταξύ του επίμαχου μέτρου και των άλλων μέτρων ενισχύσεως τα οποία μνημονεύονται στη σκέψη 8 ανωτέρω, αρκεί να σημειωθεί ότι η αιτίαση που διατυπώνουν οι προσφεύγουσες απορρέει από αποσπασματική ανάγνωση της προσβαλλομένης αποφάσεως και από στοιχεία του πλαισίου εντός του οποίου εντάσσεται η απόφαση αυτή. Από το σύνολο όμως των παρατηρήσεων που εκτίθενται στις σκέψεις 31 έως 43 ανωτέρω, προκύπτει ότι η Επιτροπή αιτιολόγησε επαρκώς κατά νόμον την εκτίμησή της περί της διαρθρώσεως των μέτρων αυτών.

134 Δεύτερον, όσον αφορά την αρχή της απαγορεύσεως των δυσμενών διακρίσεων και τις αρχές της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και της ελευθερίας εγκαταστάσεως, υπενθυμίζεται ότι, όταν οι ωφελούμενοι από την πράξη, αφενός, και άλλοι αποκλεισθέντες επιχειρηματίες, αφετέρου, βρίσκονται σε παρόμοια κατάσταση, το θεσμικό όργανο της Ένωσης που εκδίδει την πράξη οφείλει βεβαίως να παραθέτει, στο πλαίσιο ειδικής αιτιολογίας, σε ποιον βαθμό η κατ' αυτόν τον τρόπο καθιερωθείσα διαφορετική μεταχείριση είναι αντικειμενικώς δικαιολογημένη (απόφαση της 15ης Απριλίου 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, σκέψη 82). Ωστόσο, εν προκειμένω, διαπιστώνεται ότι η προσβαλλόμενη απόφαση περιέχει τα στοιχεία, που υπομνήσθηκαν στη σκέψη 61 ανωτέρω, βάσει των οποίων μπορεί να γίνει αντιληπτή η ιδιαίτερη σημασία της AUA για την αεροπορική εξυπηρέτηση της Αυστρίας και για την αυστριακή οικονομία, καθώς και οι λόγοι για τους οποίους η Δημοκρατία της Αυστρίας επέλεξε την AUA ως τον μοναδικό δικαιούχο του επίμαχου μέτρου.

135 Εξάλλου, καθόσον οι προσφεύγουσες αναφέρονται στο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που απορρέει από τον εισάγοντα δυσμενείς διακρίσεις χαρακτήρα του επίμαχου μέτρου, αρκεί η διαπίστωση ότι, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 119 έως 121 ανωτέρω, η Επιτροπή δεν όφειλε να λάβει υπόψη ένα τέτοιο πλεονέκτημα προκειμένου να εκτιμήσει τη συμβατότητα του μέτρου αυτού με την εσωτερική αγορά, οπότε δεν όφειλε ούτε να το μνημονεύσει στην προσβαλλόμενη απόφαση.

136 Τρίτον, όσον αφορά την εκτίμηση της προκληθείσας σε βάρος της AUA ζημίας και του ύψους της ενισχύσεως, επισημαίνεται ότι η Επιτροπή εξήγησε, στην προσβαλλόμενη απόφαση, τους λόγους για τους οποίους η ίδια θεώρησε ότι, προς υπολογισμό των ζημιών που θα μπορούσαν να αποζημιωθούν δυνάμει του άρθρου 107, παράγραφος 2, στοιχείο β', ΣΛΕΕ, εκείνες που προκλήθηκαν κατά την περίοδο από τις 9 Μαρτίου μέχρι τις 14 Ιουνίου 2020 έπρεπε να θεωρηθούν ως άμεσα προκληθείσες από την ακύρωση και τον εκ νέου προγραμματισμό των πτήσεων λόγω των περιορισμών των ταξιδίων που επιβλήθηκαν στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19 (βλ. σκέψεις 84 έως 88 ανωτέρω). Επιπλέον, εξήγησε επαρκώς κατά νόμον τη μεθοδολογία για τον υπολογισμό του ύψους της ζημίας, περιλαμβανομένων των δαπανών που έπρεπε να ληφθούν υπόψη (βλ. σκέψεις 89 έως 91 ανωτέρω)

137 Ομοίως, η Επιτροπή εξήγησε αρκούντως σαφώς και συγκεκριμένα τον τρόπο με τον οποίο υπολόγισε το ποσό της επίμαχης ενισχύσεως και τους λόγους για τους οποίους θεώρησε ότι το επίμαχο μέτρο δεν μπορούσε να σωρευθεί με άλλα μέτρα ενισχύσεως καλύπτοντα τις ίδιες επιλέξιμες δαπάνες.

138 Επομένως, η προσβαλλόμενη απόφαση είναι επαρκώς αιτιολογημένη και, κατά συνέπεια, πρέπει να απορριφθεί ο πέμπτος λόγος ακυρώσεως που προβάλλουν οι προσφεύγουσες.

139 Από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει ότι η προσφυγή πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό της, παρέλκει δε η εκτίμηση του παραδεκτού της.

Επί των δικαστικών εξόδων

140 Κατά το άρθρο 134, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι οι προσφεύγουσες ηττήθηκαν, πρέπει να φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους, καθώς και εκείνα στα οποία υποβλήθηκε η Επιτροπή, σύμφωνα με το σχετικό αίτημα της τελευταίας.

141 Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και η Δημοκρατία της Αυστρίας φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 138, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας.

142 Η AUA φέρει τα δικαστικά έξοδά της, σύμφωνα με το άρθρο 138, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δέκατο πενταμελές τμήμα)

αποφασίζει:

1) Απορρίπτει την προσφυγή.

2) Οι Ryanair DAC και Laudamotion GmbH φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους, καθώς και εκείνα στα οποία υποβλήθηκε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

3) Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, η Δημοκρατία της Αυστρίας και η Austrian Airlines AG φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους.

Kornezov Buttigieg Kowalik-Bańczyk

Hesse Petrlík

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 14 Ιουλίου 2021.

(υπογραφές)