Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL GENERAL (Sala Décima ampliada)

de 14 de julio de 2021 *

«Ayudas de Estado — Mercado austriaco del transporte aéreo — Ayuda otorgada por Austria en favor de una compañía aérea en el contexto de la pandemia de COVID-19 — Préstamo subordinado en favor de Austrian Airlines AG — Decisión de no plantear objeciones — Ayuda otorgada anteriormente a la sociedad matriz del beneficiario — Ayuda destinada a reparar los perjuicios causados por un acontecimiento de carácter excepcional — Libertad de establecimiento — Libre prestación de servicios — Igualdad de trato — Obligación de motivación»

En el asunto T-677/20,

Ryanair DAC, con domicilio social en Swords (Irlanda),

Laudamotion GmbH, con domicilio social en Schwechat (Austria),

representadas por los Sres. E. Vahida y F.-C. Laprévote, la Sra. V. Blanc y los Sres. S. Rating e I.-G. Metaxas-Maranghidis, abogados,

partes demandantes,

contra

Comisión Europea, representada por el Sr. L. Flynn, la Sra. F. Tomat y el Sr. S. Noë, en calidad de agentes,

parte demandada,

apoyada por

República Federal de Alemania, representada por los Sres. R. Kanitz, J. Möller y P.-L. Krüger, en calidad de agentes,

por

República de Austria, representada por el Sr. A. Posch, la Sra. J. Schmoll y los Sres. G. Eberhard y S. Weber, en calidad de agentes,

y por

* Lengua de procedimiento: inglés.

Austrian Airlines AG, con domicilio social en Viena (Austria), representada por el Sr. A. Zellhofer, abogado,

partes coadyuvantes,

que tiene por objeto un recurso basado en el artículo 263 TFUE por el que se solicita la anulación de la Decisión C(2020) 4684 final de la Comisión, de 6 de julio de 2020, relativa a la ayuda estatal SA.57539 (2020/N) — Austria — COVID-19 — Ayuda en favor de Austrian Airlines,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Décima ampliada),

integrado por el Sr. A. Kornezov (Ponente), Presidente, y el Sr. E. Buttigieg, la Sra. K. Kowalik-Bańczyk y los Sres. G. Hesse y D. Petrlík, Jueces;

Secretario: Sr. P. Cullen, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 23 de abril de 2021;

dicta la siguiente

Sentencia

Antecedentes del litigio

1 Austrian Airlines AG (en lo sucesivo, «AUA») es una compañía aérea que forma parte del grupo Lufthansa. A la cabeza del grupo Lufthansa se encuentra la sociedad matriz Deutsche Lufthansa AG (en lo sucesivo, «DLH»). El grupo Lufthansa comprende, en particular, las compañías aéreas Brussels Airlines SA/NV, AUA, Swiss International Air Lines Ltd y Edelweiss Air AG.

2 El 23 de junio de 2020, la República de Austria notificó a la Comisión Europea, de conformidad con el artículo 108 TFUE, apartado 3, una medida de ayuda individual (en lo sucesivo, «medida controvertida»), concedida en forma de préstamo subordinado transformable en subvención de 150 millones de euros en favor de AUA. Esta medida tiene por objeto compensar a AUA por los perjuicios derivados de la cancelación o de la reprogramación de sus vuelos a raíz del establecimiento de restricciones en materia de desplazamiento o de otras medidas de confinamiento en el contexto de la pandemia de COVID-19.

3 El 6 de julio de 2020, la Comisión adoptó la Decisión C(2020) 4684 final, relativa a la ayuda estatal SA.57539 (2020/N) — Austria — COVID-19 — Ayuda en favor de Austrian Airlines (en lo sucesivo, «Decisión impugnada»), mediante la que consideró que la medida controvertida, por un lado, constituía una ayuda de Estado en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1, y, por otro lado, era compatible con el mercado interior en virtud del artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b).

4 La medida controvertida se inscribe en el marco de una serie de medidas de ayuda en favor de AUA y del grupo Lufthansa que puede resumirse como se expone en las siguientes líneas.

5 Mediante Decisión de 22 de marzo de 2020, SA.56714 (2020/N) — Alemania — Medidas COVID-19, la Comisión autorizó, sobre la base del artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), un régimen de ayudas instaurado por la República Federal de Alemania en apoyo de las empresas

que necesitaban liquidez para sus actividades en Alemania, sin limitación en razón del sector económico. En virtud de este régimen, DLH podía obtener una garantía estatal que cubre hasta el 80 % de un préstamo de 3 000 millones de euros (en lo sucesivo, «préstamo alemán»).

6 Mediante Decisión de 17 de abril de 2020, SA.56981 (2020/N) — Austria — Régimen austriaco de garantía de los préstamos puente con arreglo al Marco Temporal para las ayudas estatales destinadas a respaldar la economía durante la actual pandemia de COVID-19, en su versión modificada por la Decisión de 9 de junio de 2020 SA.57520 (2020/N) Austria — Medidas anticrisis austriacas — COVID-19: Garantías para las grandes empresas en virtud de la Ley de Garantías de 1977 por parte de Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws) — Modificación del régimen de ayudas SA.56981 (2020/N), la Comisión autorizó, sobre la base del artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), un régimen de ayudas instaurado por la República de Austria en favor de las empresas afectadas por la pandemia de COVID-19, sin limitación de sector (en lo sucesivo, «régimen de ayudas austriaco»). Al amparo de este régimen, la República de Austria otorgó a AUA una ayuda en forma de garantía estatal del 90 % de un préstamo de 300 millones de euros concedido por un consorcio de bancos comerciales.

7 Mediante Decisión de 25 de junio de 2020, SA.57153 (2020/N) — Alemania — COVID-19 — Ayuda a Lufthansa (en lo sucesivo, «Decisión Lufthansa»), la Comisión autorizó, sobre la base del artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), la concesión de una ayuda individual de 6 000 millones de euros en favor de DLH, compuesta, primero, por una inyección de capital de 306 044 326,40 euros; segundo, por otros 4 693 955 673,60 euros de «participación silenciosa», un instrumento de capital híbrido considerado como capital propio según las normas internacionales de contabilidad, y, tercero, por 1 000 millones de euros de «participación silenciosa» con características de título convertible. Esta ayuda podía ser utilizada por DLH para apoyar a las otras sociedades del grupo Lufthansa que a 31 de diciembre de 2019 no se hallaran en dificultades económicas, incluida AUA.

8 En la Decisión Lufthansa se especifica que la medida de ayuda autorizada forma parte de un conjunto más amplio de medidas de apoyo en favor del grupo Lufthansa, que comprende las siguientes medidas:

– el préstamo alemán a favor de DLH mencionado en el apartado 5 de la presente sentencia;

– una garantía estatal de hasta el 90 % de un préstamo de 300 millones de euros que la República de Austria tenía previsto conceder a AUA en virtud del régimen de ayudas austriaco mencionado en el apartado 6 de la presente sentencia;

– la medida controvertida, mencionada en el apartado 2 de la presente sentencia;

– una ayuda de liquidez de 250 millones de euros y un préstamo de 40 millones de euros concedidos por el Reino de Bélgica a Brussels Airlines;

– una garantía estatal de hasta el 85 % de un préstamo de 1 400 millones de euros otorgada por la Confederación Suiza a Swiss International Air Lines y a Edelweiss Air.

9 En la Decisión Lufthansa, la Comisión advirtió, en esencia, que las medidas de ayuda otorgadas por otros Estados en favor de las empresas del grupo Lufthansa, a saber, las enumeradas en los guiones segundo, tercero, cuarto y quinto del apartado 8 de la presente sentencia, una de las cuales es, por tanto, la medida controvertida, se detraerían de la ayuda individual en favor de DLH objeto de esa Decisión o del préstamo alemán.

Procedimiento y pretensiones de las partes

10 Mediante demanda presentada en la Secretaría del Tribunal el 13 de noviembre de 2020, las demandantes, Ryanair DAC y Laudamotion GmbH, interpusieron el presente recurso.

11 Mediante escrito presentado el mismo día en la Secretaría del Tribunal, las demandantes solicitaron que el asunto se sustanciara mediante procedimiento acelerado, conforme a los artículos 151 y 152 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal General. Mediante resolución de 11 de diciembre de 2020, el Tribunal (Sala Décima) estimó la solicitud de procedimiento acelerado.

12 El 23 de diciembre de 2020, la Comisión presentó en la Secretaría del Tribunal su escrito de contestación.

13 Con arreglo al artículo 106, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, las demandantes presentaron el 28 de diciembre de 2020 una solicitud motivada de celebración de vista oral.

14 Mediante escritos presentados en la Secretaría del Tribunal el 9, el 18 y el 19 de febrero de 2021, respectivamente, la República Federal de Alemania, AUA y la República de Austria solicitaron intervenir en el presente procedimiento en apoyo de las pretensiones de la Comisión.

15 Mediante resoluciones de 18 de febrero y de 2 de marzo de 2021, el Presidente de la Sala Décima del Tribunal admitió las intervenciones de la República Federal de Alemania y de la República de Austria.

16 Mediante auto de 9 de marzo de 2021, el Presidente de la Sala Décima del Tribunal admitió la intervención de AUA.

17 Mediante diligencias de ordenación del procedimiento notificadas el 24 de febrero y el 10 de marzo de 2021, respectivamente, se autorizó a la República Federal de Alemania, a AUA y a la República de Austria, con arreglo al artículo 154, apartado 3, del Reglamento de Procedimiento, a presentar sus escritos de formalización de la intervención. Los días 10, 24 y 25 de marzo de 2021, respectivamente, la República Federal de Alemania, AUA y la República de Austria remitieron a la Secretaría del Tribunal sus escritos de formalización de la intervención.

18 A propuesta de la Sala Décima, el Tribunal decidió, con arreglo al artículo 28 del Reglamento de Procedimiento, remitir el asunto a una Sala ampliada.

19 En la vista celebrada el 23 de abril de 2021, se oyeron los informes orales de las partes y sus respuestas a las preguntas formuladas por el Tribunal.

20 Las demandantes solicitan al Tribunal que:

– Anule la Decisión impugnada.

– Condene en costas a la Comisión.

21 La Comisión solicita al Tribunal que:

– Desestime el recurso.

– Condene en costas a las demandantes.

22 La República Federal de Alemania y la República de Austria, al igual que la Comisión, solicitan que se desestime el recurso por infundado y que se condene en costas a las demandantes.

23 AUA solicita al Tribunal que declare la inadmisibilidad del recurso, lo desestime en cuanto al fondo en todo lo demás y condene en costas a las demandantes.

Fundamentos de Derecho

24 Conviene recordar que el juez de la Unión Europea puede lícitamente apreciar, en las circunstancias de cada caso, si una buena administración de la justicia justifica que se desestime el recurso en cuanto al fondo sin pronunciarse previamente sobre su admisibilidad (véanse, en este sentido, las sentencias de 26 de febrero de 2002, Consejo/Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, apartados 51 y 52, y de 14 de septiembre de 2016, Trajektna luka Split/Comisión, T-57/15, no publicada, EU:T:2016:470, apartado 84). Por consiguiente, a la luz, en particular, de las consideraciones que llevaron a otorgar la tramitación acelerada del presente procedimiento y dada la importancia, tanto para las demandantes como para la Comisión y la República de Austria, de una respuesta rápida en cuanto al fondo del asunto, procede examinar directamente la fundamentación en Derecho del recurso sin pronunciarse previamente sobre su admisibilidad.

25 En apoyo de su recurso, las demandantes invocan cinco motivos, basados, respectivamente, el primero, en que la Comisión no examinó la eventual ayuda destinada a «Lufthansa» o procedente de dicha compañía; el segundo, en la violación de los principios de no discriminación, de libre prestación de servicios y de libertad de establecimiento; el tercero, en la aplicación errónea del artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b), por la Comisión y en un error manifiesto de apreciación; el cuarto, en que la Comisión debería haber incoado el procedimiento de investigación formal, y, el quinto, en el incumplimiento de la obligación de motivación en el sentido del artículo 296 TFUE.

Sobre el primer motivo, basado en que la Comisión no examinó la eventual ayuda destinada a «Lufthansa» o procedente de dicha compañía

26 En primer lugar, las demandantes alegan que la Comisión incurrió en error de Derecho y en error manifiesto de apreciación al no comprobar si «Lufthansa» también podría disfrutar de la medida controvertida. Aducen que si la respuesta a tal interrogante fuera afirmativa, la medida controvertida resultaría incompatible en virtud del artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b), por cuanto ya no cubriría los «costes subvencionables» ligados a los perjuicios sufridos por AUA. Se trataría, pues, de una ayuda que podría utilizarse con fines diferentes de su objetivo inicial.

27 Las demandantes alegan, en segundo lugar, que, a la inversa, la Comisión no tuvo en cuenta la totalidad de la ayuda otorgada al grupo Lufthansa. Sostienen que, en efecto, la Comisión no examinó si AUA podría disfrutar de una ayuda adicional más allá de la recapitalización de 150 millones de euros procedentes de DLH, mencionada en la Decisión impugnada, obteniendo así un exceso de compensación de los perjuicios que se pretenden reparar con la medida controvertida.

28 La Comisión, apoyada por la República Federal de Alemania, la República de Austria y AUA, rebate las alegaciones de las demandantes.

29 En primer lugar, procede señalar que la Comisión explicó, en los apartados 5, 48, 49 y 50 de la Decisión impugnada, que la medida controvertida formaba parte de una dotación económica a favor de AUA de un importe total de 600 millones de euros, constituida, además de por la medida controvertida, por una aportación de 150 millones de euros en fondos propios procedentes de DLH (en lo sucesivo, «inyección de capital de DLH»), y de una ayuda en forma de garantía estatal de hasta el 90 % de un préstamo de 300 millones de euros acordado por un consorcio de bancos comerciales, otorgada a AUA con arreglo al régimen de ayudas austriaco (véase el apartado 6 de la presente sentencia). La Comisión señaló, a este respecto, que, si bien la medida controvertida tenía por objeto reparar los perjuicios causados a AUA por la cancelación y la reprogramación de sus vuelos a raíz de la imposición de restricciones de viajes y otras medidas de confinamiento relacionadas con la pandemia de COVID-19, las otras partes de la dotación económica a favor de AUA antes mencionadas tenían por objeto garantizar su solvencia y una capitalización adecuada que le permitiera hacer frente a los efectos de la pandemia de COVID-19 no cubiertos por la medida controvertida, y respondían también a problemas tecnológicos independientes de la referida pandemia.

30 En segundo lugar, la Comisión recordó, en el apartado 25 de la Decisión impugnada, que la ayuda objeto de la Decisión Lufthansa podía ser utilizada por DLH para apoyar a las otras compañías del grupo Lufthansa que a 31 de diciembre de 2019 no experimentaran dificultades económicas, incluida AUA. Además, la Comisión explicó, en el apartado 85 de la Decisión impugnada, que, al examinar la proporcionalidad de la ayuda objeto de la Decisión Lufthansa, había tenido en cuenta, de conformidad con el punto 54 de la Comunicación de 19 de marzo de 2020, titulada «Marco Temporal relativo a las medidas de ayuda estatal destinadas a respaldar la economía en el contexto del actual brote de COVID-19» (DO 2020, C 91 I, p. 1), modificada el 3 de abril de 2020 (DO 2020, C 112 I, p. 1), el 13 de mayo de 2020 (DO 2020, C 164, p. 3) y el 29 de junio de 2020 (DO 2020, C 218, p. 3) (en lo sucesivo, «Marco Temporal»), las medidas de ayuda adicionales otorgadas o previstas, en el contexto de la pandemia de COVID-19, en favor de las compañías del grupo Lufthansa. A este respecto, la Comisión recordó, en el mismo apartado de la Decisión impugnada, que en la Decisión Lufthansa había llegado a la conclusión de que todas las medidas de ayuda mencionadas en el apartado 8 de la presente sentencia, incluida la medida controvertida y la concedida en favor de AUA con arreglo al régimen de ayudas austriaco, se limitaban al mínimo necesario para restablecer la estructura del capital del grupo Lufthansa y para garantizar la viabilidad de este último.

31 En tercer lugar, debe señalarse igualmente que todas las medidas de ayuda otorgadas en favor de las compañías que forman parte del grupo Lufthansa, incluso en favor de AUA, así como la imbricación entre ellas, ya habían sido tenidas en cuenta por la Comisión en la Decisión Lufthansa, a la que remite la Comisión en la Decisión impugnada en varias ocasiones, adoptada dos semanas antes que esta última. En estas circunstancias, la Decisión Lufthansa constituye un componente del contexto en el que se inscribe la Decisión impugnada que, por lo tanto, debe tomarse en consideración, sin perjuicio de su legalidad, que no es objeto del presente litigio.

32 En los apartados 77 y 114 a 121 de la Decisión Lufthansa, la Comisión advirtió, en esencia, que la ayuda otorgada por otros Estados a las compañías del grupo Lufthansa se detraería, según los casos, bien del importe de la ayuda objeto de esta Decisión, bien del préstamo alemán (véase el apartado 5 de la presente sentencia). En particular, en el apartado 115 de la antedicha Decisión, la Comisión señaló, por un lado, que el préstamo que la República de Austria tenía previsto conceder a AUA, con arreglo al régimen de ayudas austriaco, de un importe de hasta 300 millones de euros, se detraería del préstamo alemán y, por otro lado, que el importe de

150 millones de euros que la República de Austria tenía previsto conceder a AUA en virtud de la medida controvertida se detraería, bien de la primera participación silenciosa mencionada en el apartado 7 de la presente sentencia, bien del préstamo alemán.

33 En cuarto lugar, en cuanto a la inyección de capital de DLH, la Comisión señaló, en el apartado 26 de la Decisión impugnada, que, en cualquier caso, si su importe procediera de la ayuda objeto de la Decisión Lufthansa, constituiría una ayuda ya autorizada en virtud de esta Decisión.

34 Del conjunto de las consideraciones anteriores se colige, por tanto, que, contrariamente a lo que sostienen las demandantes, la Comisión examinó de manera explícita todas las medidas de ayuda otorgadas a las compañías del grupo Lufthansa, así como la imbricación entre ellas.

35 En consecuencia, las demandantes yerran al sostener que la Comisión no examinó el conjunto de las medidas de ayuda antes mencionadas.

36 En cuanto al argumento de las demandantes de que existe un riesgo de que «Lufthansa» disfrute también de la medida controvertida otorgada a AUA, debe señalarse que tal argumento no tiene suficientemente en cuenta la imbricación entre las diferentes medidas de ayuda que se han descrito en el apartado 8 de la presente sentencia.

37 En efecto, esa imbricación supone que, si las compañías del grupo Lufthansa, como AUA, llegaran a disfrutar de ayudas otorgadas por un Estado distinto de la República Federal de Alemania, el importe de estas se detraería del importe concedido al grupo Lufthansa por este último Estado miembro. Las medidas de ayuda antes mencionadas instauran, pues, un mecanismo de deducciones, según el cual la ayuda otorgada por la República Federal de Alemania en favor de todo el grupo Lufthansa se reduce en la cuantía de las ayudas que otros Estados hayan otorgado a una o varias compañías del grupo, de suerte que el importe global que obtiene este es siempre el mismo.

38 Por lo tanto, el riesgo de desvío de un «excedente» de la medida controvertida hacia DLH o hacia las otras compañías del grupo Lufthansa, invocado por las demandantes, es incompatible con el referido mecanismo de deducciones.

39 Idéntica conclusión es aplicable al argumento de las demandantes de que existe el mismo riesgo a la inversa, a saber, que AUA disfrute de un apoyo por parte de DLH que vaya más allá de la inyección de capital, lo que podría dar lugar, según aquellas, a un exceso de compensación en favor de AUA.

40 A este respecto, con carácter preliminar, conviene señalar que la Comisión tuvo en cuenta, en la Decisión impugnada, la inyección de capital de DLH. En efecto, por un lado, declaró, en el apartado 26 de la Decisión impugnada, que, si ese importe procediera de la ayuda objeto de la Decisión Lufthansa, se trataría, en cualquier caso, de una ayuda ya autorizada por la Comisión. Por otro lado, señaló, en los apartados 82 a 89 de la Decisión impugnada, que dicha inyección de capital no cubriría los mismos costes que los comprendidos en el perjuicio que pretende repararse con la medida controvertida.

41 Aunque las demandantes insisten en que no puede excluirse que DLH transfiera a AUA liquidez adicional además de la inyección de capital, se trata de una alegación hipotética, ya que las demandantes no han presentado ninguna prueba concreta en ese sentido. Sea como fuere, y aun suponiendo que DLH tuviera tal intención, siguen siendo válidas las consideraciones expuestas

en el apartado 40 de la presente sentencia, dado que, primero, esa transferencia hipotética de liquidez adicional tendría su origen en la ayuda ya autorizada en la Decisión Lufthansa, cuya legalidad no es objeto del presente recurso, y segundo, el préstamo alemán y la ayuda objeto de la Decisión Lufthansa, basados en el artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), por un lado, y la medida controvertida, basada en el artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b), por otro, no están destinados a cubrir los mismos costes subvencionables, como recalcó la Comisión en los apartados 82 y 83 de la Decisión impugnada. En efecto, así como las primeras medidas tienen por objeto garantizar la solvencia y una capitalización adecuada del beneficiario, la medida controvertida tiene por objeto reparar el perjuicio causado por la cancelación y la reprogramación de los vuelos de AUA a raíz de la imposición de restricciones de viajes y otras medidas de confinamiento relacionadas con la pandemia de COVID-19.

42 Por otra parte, el mecanismo de deducciones mencionado en el apartado 37 de la presente sentencia, que no ha sido contradicho por las demandantes, regula la imbricación entre esas diferentes medidas de ayuda de tal forma que se reduce el riesgo de un exceso de compensación en favor de AUA. En efecto, como se infiere del apartado 85 de la Decisión impugnada, la Comisión ya había concluido en la Decisión Lufthansa que todas las medidas de ayuda mencionadas en el apartado 8 de la presente sentencia, incluida la medida controvertida y la concedida en favor de AUA en virtud del régimen de ayudas austriaco, se limitaban al mínimo necesario para restablecer la estructura del capital del grupo Lufthansa y para garantizar la viabilidad de este último. De esta manera, habida cuenta de que, gracias a dicho mecanismo de deducciones, el importe global del que podría disfrutar el citado grupo es siempre el mismo, es claro que el riesgo de desvío de un «excedente» a la inversa alegado por las demandantes resulta irrelevante para la apreciación global de la Comisión acerca del conjunto de las medidas en cuestión.

43 Finalmente, las demandantes alegan que la medida controvertida se inscribe en un contexto comparable al de la medida de ayuda en favor de KLM, autorizada mediante la Decisión C(2020) 4871 final, relativa a la ayuda estatal SA.57116 (2020/N) — Países Bajos — COVID-19: Garantía estatal y préstamo del Estado a favor de KLM (en lo sucesivo, «Decisión KLM»), en el sentido de que tanto la Decisión impugnada como la Decisión KLM afectan a beneficiarios que forman parte de un grupo de empresas. No obstante, contrariamente a lo que sostienen las demandantes, la Decisión KLM se refería a un supuesto muy distinto del que es objeto del presente litigio, que se caracterizaba por el hecho de que la Comisión había examinado separadamente dos medidas de ayuda concedidas a dos sociedades pertenecientes al mismo grupo, aun cuando la sociedad matriz de ambas desempeñaba cierto papel en la concesión y la administración de esas ayudas. El Tribunal General, en tales circunstancias, señaló que la Comisión no había motivado de forma jurídicamente suficientemente su conclusión según la cual, por un lado, los beneficiarios respectivos de dichas ayudas eran exclusivamente las sociedades filiales y no la sociedad matriz o el grupo como tal y, por otro, una sociedad no podía disfrutar en ningún caso de la ayuda otorgada a la otra [sentencia de 19 de mayo de 2021, Ryanair/Comisión (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286]. Pues bien, a diferencia de las circunstancias que dieron lugar a esa sentencia, en el presente asunto, como se desprende de los apartados 31 a 42 de la presente sentencia, la Comisión tuvo plenamente en cuenta el hecho de que todas las sociedades del grupo Lufthansa podían disfrutar de la ayuda objeto de la Decisión Lufthansa, examinó expresamente la imbricación entre esta ayuda y las demás ayudas que podían concederse a esas mismas sociedades y apreció la proporcionalidad de todas ellas consideradas conjuntamente.

44 Por consiguiente, procede desestimar el primer motivo por infundado.

Sobre el segundo motivo, basado en la violación de los principios de no discriminación, de libre prestación de servicios y de libertad de establecimiento

45 Las demandantes sostienen que la Comisión violó el principio de no discriminación, así como el principio de libre prestación de servicios y de libertad de establecimiento, por cuanto solo AUA puede disfrutar de la medida controvertida.

46 La Comisión, la República Federal de Alemania, la República de Austria y AUA rebaten las alegaciones de las demandantes.

47 Procede recordar que una ayuda de Estado que infringe disposiciones del Tratado o vulnera principios generales del Derecho de la Unión no puede declararse compatible con el mercado interior (sentencia de 22 de septiembre de 2020, Austria/Comisión, C-594/18 P, EU:C:2020:742, apartado 44; véase también, en este sentido, la sentencia de 15 de abril de 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, apartados 50 y 51).

Sobre la violación del principio de no discriminación

48 El principio de no discriminación exige que las situaciones comparables no sean tratadas de manera diferente y que las situaciones diferentes no sean tratadas de igual manera, a no ser que dicho trato esté objetivamente justificado (sentencia de 15 de abril de 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, apartado 66; véase igualmente, en este sentido, la sentencia de 5 de junio de 2018, Montero Mateos, C-677/16, EU:C:2018:393, apartado 49).

49 Los elementos que caracterizan distintas situaciones y, de este modo, su carácter comparable, deben apreciarse, en particular, a la luz del objeto y la finalidad del acto de la Unión que establece la distinción de que se trata. Además, deben tenerse en cuenta los principios y los objetivos del ámbito al que pertenece el acto en cuestión (sentencia de 16 de diciembre de 2008, Arcelor Atlantique et Lorraine y otros, C-127/07, EU:C:2008:728, apartado 26).

50 Debe recordarse, por otra parte, que el principio de proporcionalidad, que forma parte de los principios generales del Derecho de la Unión, exige que los actos de las instituciones de la Unión no rebasen los límites de lo que resulta adecuado y necesario para la realización de los objetivos legítimos perseguidos por la normativa controvertida (sentencia de 17 de mayo de 1984, Denkavit Nederland, 15/83, EU:C:1984:183, apartado 25), entendiéndose que, cuando se ofrezca una elección entre varias medidas adecuadas, debe recurrirse a la menos onerosa y que las desventajas ocasionadas no deben ser desproporcionadas con respecto a los objetivos perseguidos [sentencia de 30 de abril de 2019, Italia/Consejo (Cuota de pesca del pez espada del Mediterráneo), C-611/17, EU:C:2019:332, apartado 55].

51 Las demandantes sostienen que la Decisión impugnada autoriza un trato discriminatorio que no es necesario para lograr el objetivo de la medida controvertida, a saber, reparar los perjuicios ocasionados por la cancelación y la reprogramación de vuelos en razón de las restricciones de viajes y las medidas de confinamiento impuestas en el contexto de la pandemia de COVID-19. Señalan que la cuota del grupo Ryanair en el mercado austriaco se eleva al 8 %, lo que significa que ha sufrido aproximadamente el 8 % de los perjuicios causados por la pandemia de COVID-19. Afirman que si la medida controvertida se concediera a todas las compañías aéreas que operan en Austria se lograría el objetivo de la medida sin incurrir en discriminación. A este respecto, a juicio de las demandantes, la Decisión impugnada no explica la razón por la que la medida controvertida se ha concedido únicamente a AUA, a pesar de que las otras compañías

aéreas que operaban en Austria también sufrieron perjuicios derivados de las restricciones de viajes y de las medidas de confinamiento impuestas en el contexto de la pandemia de COVID-19. Según las demandantes, la medida controvertida es una medida de un «claro nacionalismo económico».

52 A este respecto, en primer lugar, procede recordar que la medida controvertida tiene únicamente por objeto compensar parcialmente a AUA por los perjuicios derivados de la cancelación o de la reprogramación de sus vuelos a raíz del establecimiento de restricciones de desplazamiento u otras medidas de confinamiento en el contexto de la pandemia de COVID-19.

53 Es cierto que, como alegan fundadamente las demandantes, todas las compañías aéreas que operan en Austria se han visto afectadas por dichas restricciones y que, en consecuencia, todas han sufrido, al igual que AUA, perjuicios derivados de la cancelación o de la reprogramación de sus vuelos a raíz del establecimiento de las referidas restricciones.

54 No obstante, también es cierto que, como aduce acertadamente la Comisión en su escrito de contestación, los Estados miembros no tienen obligación alguna de otorgar ayudas destinadas a reparar los perjuicios causados por un «acontecimiento de carácter excepcional» en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b).

55 Más concretamente, por una parte, si bien el artículo 108 TFUE, apartado 3, obliga a los Estados miembros a notificar a la Comisión sus proyectos en materia de ayudas de Estado antes de su ejecución, no les obliga, en cambio, a conceder una ayuda (auto de 30 de mayo de 2018, Yanchev, C-481/17, no publicado, EU:C:2018:352, apartado 22).

56 Por otra parte, una ayuda puede estar destinada a reparar los perjuicios causados por un acontecimiento de carácter excepcional, conforme al artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b), con independencia de que no los repare en su totalidad.

57 Por consiguiente, ni del artículo 108 TFUE, apartado 3, ni del artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b), resulta que los Estados miembros estén obligados a reparar la totalidad de los perjuicios causados por un acontecimiento de carácter excepcional, de modo que tampoco tienen obligación de conceder ayudas a todas las víctimas de esos perjuicios.

58 En segundo lugar, conviene advertir que una ayuda individual como la controvertida no beneficia, por definición, más que a una sola empresa, con exclusión de todas las demás, incluidas las que se hallan en una situación comparable a la del beneficiario de dicha ayuda. De esta manera, dada su naturaleza, tal ayuda individual establece una diferencia de trato, una discriminación, si se quiere, la cual es, sin embargo, inherente al carácter individual de la medida. Ahora bien, sostener, como hacen las demandantes, que la ayuda individual controvertida es contraria al principio de no discriminación equivale, en esencia, a poner sistemáticamente en tela de juicio la compatibilidad con el mercado interior de cualquier ayuda individual por el mero hecho de que revista un carácter intrínsecamente exclusivo y, por ende, discriminatorio, pese a que el Derecho de la Unión permite a los Estados miembros otorgar ayudas individuales, siempre que se cumplan todos los requisitos establecidos en el artículo 107 TFUE.

59 En tercer lugar, suponiendo que, como afirman las demandantes, la diferencia de trato establecida por la medida controvertida, traducida en el hecho de que solo beneficia a AUA, pueda asimilarse a una discriminación, será preciso comprobar, en cualquier caso, si tal diferencia de trato está justificada por un objetivo legítimo y si es necesaria, adecuada y proporcionada para alcanzarlo.

De igual forma, dado que las demandantes hacen referencia al artículo 18 TFUE, párrafo primero, es oportuno notar que, según esta disposición, está prohibida toda discriminación por razón de la nacionalidad en el ámbito de aplicación de los Tratados «sin perjuicio de las disposiciones particulares previstas en los mismos». Por tanto, se trata de comprobar si esa diferencia de trato está permitida a la luz del artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b), que es la base jurídica de la Decisión impugnada. Este examen implica, por una parte, que el objetivo de la medida controvertida cumpla los requisitos de esta última disposición y, por otra parte, que el régimen de concesión de la medida controvertida, a saber, en este caso, el hecho de que solo beneficie a AUA, permitan alcanzar dicho objetivo y no vayan más allá de lo necesario para alcanzarlo.

60 Por lo que respecta al objetivo de la medida controvertida, las demandantes no niegan que la compensación por un perjuicio derivado de la cancelación o de la reprogramación de los vuelos de una compañía aérea a raíz del establecimiento de restricciones en materia de desplazamientos en el contexto de la pandemia de COVID-19 permite reparar los perjuicios causados por esta última. Las demandantes tampoco cuestionan que la pandemia de COVID-19 constituye un acontecimiento de carácter excepcional en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b).

61 En lo atinente al régimen de concesión de la medida controvertida, la Comisión señaló, en el apartado 40 de la Decisión impugnada, que, según las autoridades austriacas, AUA desempeñaba un papel esencial en la cobertura de los servicios aéreos de Austria y que su contribución a la economía austriaca era manifiesta, habida cuenta de que era la única compañía de transportes operativa desde Austria que ofrecía conexiones de larga distancia desde la base de Viena y con destino a este aeropuerto. Además, se observa que, dada la zona de influencia relativamente pequeña de Viena, ninguna otra compañía aérea ofrecería un número importante de vuelos directos de larga distancia con salida desde Viena y con destino a Viena, al poder ofrecerse vuelos secundarios también hacia otros aeropuertos a partir de los cuales pueden ofrecerse vuelos de larga distancia. Asimismo, se indica que AUA emplea a alrededor de 7 000 personas y que alrededor de 17 500 empleos dependen directa o indirectamente de AUA. Según las autoridades austriacas, la importancia económica de una empresa transportista como AUA representa alrededor de 2 700 millones de euros por año de valor añadido para la economía austriaca y una contribución de cerca de 1 000 millones de euros anuales en impuestos.

62 Por otra parte, procede señalar que, según la información facilitada por las demandantes en el anexo A.2.2 de la demanda, AUA es la mayor compañía aérea de Austria, donde había conquistado un 43 % de cuota de mercado en 2019, un porcentaje significativamente superior al logrado por la segunda compañía aérea y las demandantes, cuyas cuotas de mercado en 2019 eran únicamente del 14 % y del 8 %, respectivamente.

63 Las demandantes alegan no obstante que tal circunstancia no permite justificar la diferencia de trato resultante de la medida controvertida. Consideran, en efecto, que esta diferencia de trato no es proporcionada, ya que la medida controvertida concede a AUA la totalidad de la ayuda destinada a reparar el perjuicio en cuestión, cuando AUA solo ha sufrido el 43 % de ese perjuicio.

64 A este respecto, de la Decisión impugnada se infiere que la cancelación y reprogramación de los vuelos en Austria a raíz de la imposición de restricciones de viajes en el contexto de la pandemia de COVID-19 afectó a AUA en mayor medida que a las otras compañías aéreas presentes en ese país, por el papel esencial que desempeñaba en la cobertura de los servicios aéreos de Austria. El conjunto de datos resumidos en los apartados 61 y 62 de la presente sentencia corroboran tal aserto.

65 Además, los referidos datos muestran que AUA ha resultado, en proporción a sus actividades en Austria y teniendo en cuenta la amplitud de estas, significativamente más afectada por esas restricciones que Ryanair, que no realizaba más que una parte mínima de sus actividades con origen o destino en ese país, como se deduce del anexo A.2.2 de la demanda, a diferencia de AUA, cuyo volumen de actividades en el mismo país es mucho más importante. En cuanto a Laudamotion, las demandantes no aportan información suficientemente clara que muestre la proporción de las actividades que dicha compañía aérea realiza con origen o destino en Austria respecto del conjunto de sus actividades. En cualquier caso, la documentación que obra en poder del Tribunal no permite deducir en absoluto que la citada compañía aérea desempeñe un papel esencial en la cobertura de los servicios aéreos de Austria.

66 Finalmente, en lo que atañe a la cuestión de si la medida controvertida va más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo perseguido, cabe señalar que el importe de esta es inferior al del perjuicio causado a AUA por la cancelación y la reprogramación de sus vuelos a raíz de la imposición de restricciones de viajes en el contexto de la pandemia de COVID-19, como se desprende, en particular, del apartado 79 de la Decisión impugnada. Así pues, la medida controvertida no va más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo legítimo que persigue.

67 Por consiguiente, procede declarar que la diferencia de trato en favor de AUA es adecuada para reparar los perjuicios resultantes de esas restricciones y no va más allá de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

68 Las demandantes, por añadidura, no han demostrado que si el importe de la ayuda controvertida se hubiera repartido entre todas las compañías aéreas presentes en Austria la referida medida no habría quedado privada de todo efecto útil.

69 De ello se sigue, en cualquier caso, y suponiendo que la diferencia de trato instaurada por la medida controvertida pueda asimilarse a una discriminación, que estaba justificado conceder únicamente a AUA el disfrute de la medida controvertida, y que la medida controvertida no viola el principio de no discriminación.

Sobre la violación de la libertad de establecimiento y de la libre prestación de servicios

70 Conviene recordar, por un lado, que las disposiciones del Tratado FUE relativas a la libertad de establecimiento tienen por objetivo asegurar el disfrute del trato nacional en el Estado miembro de acogida (véase la sentencia de 6 de octubre de 2015, Finanzamt Linz, C-66/14, EU:C:2015:661, apartado 26 y jurisprudencia citada).

71 Por otro lado, la libre prestación de servicios se opone a la aplicación de toda normativa nacional que dificulte más la prestación de servicios entre Estados miembros que la prestación de servicios puramente interna en un Estado miembro, con independencia de que exista una discriminación por razón de la nacionalidad o de la residencia (véase, en este sentido, la sentencia de 6 de febrero de 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, apartado 25). No obstante, se ha de advertir que, en virtud del artículo 58 TFUE, apartado 1, la libre prestación de servicios en materia de transportes se rige por las disposiciones del título relativo a los transportes, a saber, el título VI del Tratado FUE. Así pues, en el Derecho primario, la libre prestación de servicios en materia de transportes se halla sometida a un régimen jurídico particular (sentencia de 18 de marzo de 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, apartado 36). En

consecuencia, el artículo 56 TFUE, que consagra la libre prestación de servicios, no se aplica como tal en el sector de la navegación aérea (sentencia de 25 de enero de 2011, Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, apartado 22).

72 Las medidas de liberalización de los servicios de transporte aéreo solo pueden adoptarse, consecuentemente, sobre la base del artículo 100 TFUE, apartado 2 (sentencia de 18 de marzo de 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, apartado 38). Pues bien, como recalcan acertadamente las demandantes, el legislador de la Unión adoptó el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO 2008, L 293, p. 3), sobre la base de esa disposición, que tiene precisamente la finalidad de definir las condiciones de aplicación, en el sector del transporte aéreo, del principio de libre prestación de servicios (véase, por analogía, la sentencia de 6 de febrero de 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, apartados 23 y 24).

73 En el presente asunto, procede señalar que las demandantes sostienen, en esencia, que la medida controvertida constituye un obstáculo a la libertad de establecimiento y a la libre prestación de servicios, por su carácter discriminatorio.

74 Pues bien, la medida controvertida consiste, ciertamente, en una ayuda individual que solo beneficia a AUA, pero las demandantes no acreditan de qué manera ese carácter exclusivo puede disuadirlas de establecerse en Austria o de ofrecer servicios que tengan este país como lugar de origen o de destino de la prestación. En particular, las demandantes no han llegado a identificar las razones de hecho o de Derecho que determinan, a su juicio, que esa medida surta efectos restrictivos que van más allá de los que desencadenan la prohibición del artículo 107 TFUE, apartado 1, pero que, como se ha declarado en los apartados 60 a 66 de la presente sentencia, son no obstante necesarios y proporcionados para reparar los perjuicios causados a AUA por el acontecimiento de carácter excepcional que representa la pandemia de COVID-19, de conformidad con lo exigido por el artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b).

75 Por consiguiente, la medida controvertida no constituye un obstáculo a la libertad de establecimiento o a la libre prestación de servicios. De ello se sigue que las demandantes no pueden fundadamente reprochar a la Comisión no haber examinado la compatibilidad de esa medida con la libertad de establecimiento y la libre prestación de servicios.

76 En tales circunstancias, procede desestimar el segundo motivo del recurso.

Sobre el tercer motivo, basado en la aplicación errónea del artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b), y en un error manifiesto de apreciación en relación con la proporcionalidad de la ayuda

77 El tercer motivo de las demandantes se divide, en esencia, en dos partes, basadas, la primera, en que la Comisión incurrió en errores al valorar el importe del perjuicio causado a AUA y, la segunda, en que incurrió en errores al valorar el importe de la ayuda controvertida.

Sobre la primera parte del tercer motivo, relativa a la valoración del perjuicio causado a AUA

78 Las demandantes alegan, en primer lugar, que la medida controvertida tiene por objeto, según la Decisión impugnada, compensar los perjuicios causados a AUA durante el período comprendido del 9 de marzo al 14 de junio de 2020 por la cancelación y la reprogramación de los vuelos de AUA a raíz de la imposición de restricciones de viajes y de otras medidas de confinamiento relacionadas con la pandemia de COVID-19. Pues bien, para las demandantes, una parte de los perjuicios causados a AUA no son consecuencia de la imposición de restricciones de viajes y otras medidas de confinamiento, puesto que dichas restricciones solo estuvieron vigentes parcialmente del 9 al 18 de marzo de 2020, mientras que la medida controvertida persigue reparar el perjuicio sufrido durante el período comprendido del 9 de marzo al 14 de junio de 2020. Por lo tanto, las demandantes entienden que los perjuicios causados a AUA durante ese primer período son el resultado de la reticencia de los pasajeros a viajar provocada por la incertidumbre que rodea a la pandemia. La metodología para calcular el perjuicio aprobado por la Comisión refleja, así pues, el impacto de la crisis del COVID-19 en su conjunto, más que el impacto específico de las restricciones de viajes impuestas por las autoridades austriacas o de otros países. De este modo, según las demandantes, la Comisión sobrestimó manifiestamente el importe de los perjuicios causados directamente por las restricciones de viajes y las demás medidas de confinamiento relacionadas con la pandemia de COVID-19, de suerte que la Decisión impugnada cae en la contradicción.

79 En segundo lugar, las demandantes alegan que en la Decisión impugnada no consta prueba alguna de que los costes evitados durante el período comprendido del 9 de marzo al 14 de junio de 2020, que no debían tenerse en cuenta a la hora de determinar el perjuicio sufrido por AUA, reflejen los costes «evitables» de dicha compañía aérea, por lo que los costes evitados utilizados en la valoración de los perjuicios pueden efectivamente contener conceptos de coste que eran «evitables».

80 En tercer lugar, las demandantes sostienen que la Comisión no valoró en la Decisión impugnada los perjuicios causados a las otras compañías aéreas. Según las demandantes, un «acontecimiento de carácter excepcional» en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b), afecta por definición a varias o incluso a todas las empresas del sector de que se trate. De esta manera, otras muchas compañías aéreas sufrieron perjuicios en Austria como consecuencia de las restricciones de viajes impuestas en el contexto de la pandemia de COVID-19, por lo que dicha disposición también va destinada a reparar los perjuicios sufridos por los competidores de AUA, y no solamente los soportados por esta última.

81 La Comisión, la República Federal de Alemania, la República de Austria y AUA rebaten las alegaciones de las demandantes.

82 Procede recordar, con carácter preliminar, que, al tratarse de una excepción al principio general de incompatibilidad de las ayudas de Estado con el mercado interior, enunciado en el artículo 107 TFUE, apartado 1, el artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b), debe ser objeto de una interpretación restrictiva. Por lo tanto, únicamente pueden compensarse, en virtud de esta disposición, las desventajas económicas causadas directamente por desastres naturales o por otros acontecimientos de carácter excepcional (sentencia de 23 de febrero de 2006, Atzeni y otros, C-346/03 y C-529/03, EU:C:2006:130, apartado 79).

83 De ello se sigue que las ayudas que pueden resultar superiores a las pérdidas sufridas por los beneficiarios de esas ayudas no tienen cabida en el artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b) (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de noviembre de 2004, España/Comisión, C-73/03, no publicada, EU:C:2004:711, apartados 40 y 41).

84 En el caso de autos, en primer lugar, se ha de señalar que, como se desprende de los apartados 41 y 69 de la Decisión impugnada, a efectos de la valoración de los perjuicios, las autoridades austriacas tuvieron en cuenta el tiempo en el que la flota de AUA estuvo inmovilizada, desde el 19 de marzo hasta el 14 de junio de 2020, así como los días inmediatamente anteriores a ese intervalo, del 9 al 18 de marzo de 2020.

85 A este respecto, en la Decisión impugnada, la Comisión precisó las razones por las que consideró adecuado autorizar una ayuda que cubriera no solo los perjuicios causados a AUA durante el tiempo en que su flota estuvo inmovilizada, desde el 19 de marzo hasta el 14 de junio de 2020, sino también los sufridos durante los días inmediatamente anteriores, del 9 al 18 de marzo de 2020.

86 En efecto, como se explicó en los apartados 6 a 14 de la Decisión impugnada, el Gobierno austriaco ya había impuesto restricciones de viajes desde el 9 hasta el 18 de marzo de 2020. En particular, el 9 de marzo de 2020, la República de Austria había prohibido el aterrizaje en su territorio de aviones procedentes de China, Corea del Sur, Irán e Italia. Esta prohibición se extendió gradualmente a otros países y, en particular, el 13 de marzo de 2020, a Suiza, Francia y España, y el 15 de marzo de 2020, al Reino Unido, Países Bajos, Rusia y Ucrania. Además, el 10 de marzo de 2020, la República de Austria impuso con efectos inmediatos medidas generales que incluían restricciones de viajes en respuesta a la pandemia de COVID-19. Impuso igualmente controles médicos en las fronteras con Italia, primero, el 11 de marzo de 2020, después con Suiza, el 14 de marzo de 2020 y finalmente, el 19 de marzo de 2020, con Alemania. Mientras tanto, el 12 de marzo de 2020, los Estados Unidos de América anunciaron que ya no autorizaban la entrada en su territorio de ciudadanos europeos ni de cualquier viajero que hubiera estado en países del espacio Schengen. El 13 de marzo de 2020, el Gobierno austriaco anunció un conjunto de medidas legislativas restrictivas, las cuales entraron en vigor el 16 de marzo de 2020. Estas medidas impusieron fuertes restricciones a la libertad de circulación en todo el territorio austriaco.

87 Por lo tanto, habida cuenta del progresivo deterioro de las condiciones de viaje derivadas de las restricciones impuestas en razón de la pandemia de COVID-19, que condujo a la cancelación y a la reprogramación de los vuelos de AUA desde el 9 de marzo hasta el 14 de junio de 2020, la Comisión podía tener en cuenta, sin incurrir en error, el perjuicio causado a AUA por dichas cancelaciones y reprogramaciones a lo largo de ese período.

88 Por consiguiente, debe desestimarse la alegación de las demandantes según la cual, al tener en cuenta el perjuicio acaecido a lo largo del período comprendido entre el 9 y el 18 de marzo de 2020, la Comisión sobrevaloró el referido perjuicio. Por la misma razón, la Decisión impugnada no incurre en ninguna contradicción.

89 Por lo que se refiere, en segundo lugar, a la alegación de las demandantes según la cual la Comisión no comprobó que AUA había hecho lo necesario para reducir sus costes durante el período comprendido entre el 9 de marzo y el 14 de junio de 2020, de modo que quedaran excluidos de la reparación de los perjuicios no solo los costes evitados, sino también los costes «evitables», es decir, los costes que habría podido evitar y, aun así, los soportó, debe señalarse que, en el

apartado 74 de la Decisión impugnada, la Comisión explicó que los perjuicios compensables correspondían a la pérdida de valor añadido, calculada en función de la diferencia entre, por un lado, la ganancia que dejó de obtener AUA, a saber, la diferencia entre el volumen de negocios que hubiera podido alcanzar entre el 9 de marzo y el 14 de junio de 2020 de no haber tenido lugar las restricciones de viajes y otras medidas de confinamiento relacionadas con el COVID-19 y el volumen de negocios efectivamente realizado en dicho período, una vez aplicado el margen de beneficios de AUA y, por otro lado, los costes evitados.

90 La Comisión definió los costes evitados como los que AUA habría soportado entre el 9 de marzo y el 14 de junio de 2020 si su actividad no se hubiera visto afectada por las restricciones de viajes y las medidas de confinamiento relacionadas con la pandemia de COVID-19 y que no había tenido que soportar debido a la cancelación de sus operaciones. La Comisión explicó también que los costes evitados debían cuantificarse para cada clase de coste pertinente, en la medida de su correlación con la disminución del tráfico, comparando los costes soportados por AUA entre el 9 de marzo y el 14 de junio de 2020 con los soportados por la misma compañía aérea durante el mismo período del año anterior.

91 La Comisión precisó asimismo, en la nota a pie de página n.º 19 de la Decisión impugnada, que los costes evitados en razón de las medidas de confinamiento relacionadas con la pandemia de COVID-19 se referían, por ejemplo, a unos menores costes por carburante, cánones y obligaciones, así como a unos menores costes de personal, especialmente por el recurso a los contratos de trabajo de corta duración.

92 De esta manera, la valoración de los perjuicios tiene en cuenta, como se desprende del apartado 42, letra b), de la Decisión impugnada, los costes adicionales y los costes evitados en razón de dichas restricciones. A este respecto, a partir de un examen de los costes de AUA y de la repercusión, tanto positiva como negativa, de las medidas de confinamiento adoptadas por los Gobiernos a raíz de la pandemia de COVID-19 en los costes variables, la Comisión tuvo en cuenta, en la citada valoración, la diferencia constatada en todos los costes variables, en especial los costes por carburante, cánones, gastos y obligaciones, gastos de mantenimiento, comisiones ligadas a la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y costes de mantenimiento, y la constatada en los costes fijos que variaron en razón de las medidas de confinamiento adoptadas por los Gobiernos a raíz de la pandemia de COVID-19, en particular la reducción de los costes de personal y de comercialización, así como de los derivados de la inmovilización de las aeronaves. Por lo demás, en su escrito de formalización de la intervención, la República de Austria mencionó una lista de medidas adoptadas por AUA para reducir costes en el contexto de la pandemia de COVID-19, consistentes, en particular, en una reducción de los gastos totales del 54 % respecto de los del año 2019. Entre estas medidas, la República de Austria se refirió al cierre de algunas bases de mantenimiento técnico e instalaciones de asistencia a los pasajeros en determinados estados federados. Se indicó además que AUA disminuyó su flota, con la supresión de la mayoría de los aviones del modelo Dash y la venta de varias aeronaves. Las demandantes no han cuestionado la veracidad o la pertinencia de tales datos.

93 En estas circunstancias, el Tribunal no puede sino constatar que el reproche de las demandantes relativo a una supuesta falta de consideración por la Comisión de los costes «evitables» es demasiado abstracto y no se apoya en ningún dato concreto. En particular, las demandantes no alcanzan a especificar cuáles son los costes concretos que AUA pudo evitar y que, por tanto, debían excluirse de la valoración de los perjuicios que se le ocasionaron.

94 Por lo tanto, esta alegación debe ser desestimada.

95 En tercer lugar, por lo que toca a la alegación de que la Comisión no tuvo en cuenta los perjuicios sufridos por otras compañías aéreas, basta con remitirse a los apartados 53 a 57 de la presente sentencia para concluir que las demandantes no pueden sostener fundadamente que la Comisión estaba obligada a valorar, en la Decisión impugnada, el perjuicio causado a las compañías aéreas distintas de AUA.

96 En consecuencia, debe desestimarse la primera parte del tercer motivo.

Sobre la segunda parte del tercer motivo, relativa a la valoración del importe de la ayuda

97 En primer lugar, las demandantes aducen, remitiéndose a las alegaciones que presentaron en el marco del primer motivo, que la Comisión no tuvo en cuenta la eventualidad de una ayuda adicional procedente de «Lufthansa» en favor de AUA. Sostienen que, por una parte, la indicación en la Decisión impugnada de que la inyección de capital de DLH debía invertirse en tecnologías eficientes en materia de clima y de emisiones de ruidos y que, por tanto, no cubriría los perjuicios sufridos por AUA que se pretendía reparar con la medida controvertida no es convincente, ya que los efectos beneficiosos de esa inyección de capital son inmediatos, mientras que las inversiones previstas, que no están sujetas formalmente a ningún compromiso vinculante, no se materializarán hasta 2030. Por otra parte, la Comisión se limitó a mencionar una porción mínima de la ayuda otorgada al grupo Lufthansa, de un importe de 150 millones de euros, obviando toda referencia a la posibilidad de que AUA disfrutara de la medida alemana por encima de ese importe.

98 En segundo lugar, las demandantes alegan que la Comisión, al valorar la proporcionalidad de la medida controvertida, subestimó el impacto de la ayuda de Estado otorgada en favor de AUA con arreglo al régimen de ayudas austriaco. Señalan que, en efecto, la Comisión indicó que dicha ayuda cubría otros costes de AUA correspondientes supuestamente al segundo semestre de 2020, pero sin explicar en qué se fundaba tal apreciación. Las demandantes añaden que, en cuanto a la cuantificación de las pérdidas del segundo semestre de 2020, la Comisión se limitó a reproducir las estimaciones de AUA, sin realizar un análisis independiente de dichas pérdidas. La Comisión subestimó también el importe de la ayuda otorgada a AUA con arreglo al régimen de ayudas austriaco, valorándola en [de 70 a 80] millones de euros, pero sin explicar cómo había calculado esa cifra. Pues bien, según las demandantes, el importe de esta ayuda es de 270 millones de euros, de manera que, considerando este importe junto con el de la inyección de capital de DLH, la referida ayuda asciende a 420 millones de euros por lo menos, lo cual supera el importe de las pérdidas de AUA correspondientes supuestamente al segundo semestre de 2020.

99 En tercer lugar, las demandantes alegan que, contrariamente a lo que constituye su práctica decisoria, la Comisión no tuvo en cuenta la ventaja competitiva derivada del carácter discriminatorio de la medida controvertida, reflejada en cuotas de mercado más importantes para AUA que las que esta habría podido alcanzar normalmente.

100 La Comisión, apoyada por la República Federal de Alemania, la República de Austria y AUA, rebate estas alegaciones.

101 Comenzando con la alegación de las demandantes según la cual la Comisión no tuvo en cuenta la eventualidad de una ayuda adicional procedente de «Lufthansa» en favor de AUA, se ha de señalar, en primer lugar, que se trata en parte de una reiteración de lo alegado en el marco del primer motivo. En consecuencia, procede remitirse al examen de este último.

102 En segundo lugar, es pertinente observar que el Tratado FUE no se opone a que se apliquen concomitantemente el artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b), y el artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), siempre que se cumplan los requisitos de cada una de estas dos disposiciones. Así sucede, en particular, cuando los hechos y las circunstancias que originan una grave perturbación en la economía son resultado de un acontecimiento de carácter excepcional.

103 En el caso de autos, como se ha indicado en los apartados 5 a 7 de la presente sentencia, el préstamo alemán y la ayuda objeto de la Decisión Lufthansa, así como la medida de ayuda otorgada a AUA en virtud del régimen de ayudas austriaco, se concedieron sobre la base del artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), mientras que la medida controvertida se concedió sobre la base del artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b).

104 A este respecto, la Comisión recalcó, en el apartado 29 de la Decisión impugnada, que las medidas antes citadas, otorgadas sobre la base del artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), perseguían restablecer la solvencia y la viabilidad de AUA y cubrían, por tanto, un importe de costes superior al que representaría una mera compensación del perjuicio causado directamente por las restricciones de viajes impuestas en el contexto de la pandemia de COVID-19. En los apartados 47 y 49 de la Decisión impugnada, la Comisión destacó igualmente que las autoridades austriacas habían confirmado que la medida controvertida no podía acumularse a otras ayudas que cubriesen los mismos costes y que las otras medidas que formaban parte del apoyo concedido a AUA no podían dar lugar a un exceso de compensación, puesto que estaban destinadas a resarcir a AUA por el perjuicio que le habían ocasionado las restricciones de viajes impuestas en razón de la pandemia de COVID-19, y que aquella medida no podía utilizarse con el fin de procurar tal resarcimiento.

105 En particular, la Comisión explicó, en el apartado 50 de la Decisión impugnada, que estas medidas no guardaban relación con perjuicio alguno causado a AUA, ya que, por un lado, el préstamo concedido a AUA en virtud del régimen de ayudas austriaco estaba garantizado mediante valores procedentes de la titulización de acciones y de activos de AUA y, por otro lado, la inyección de capital de DLH debía destinarse a inversiones, como habían convenido AUA, sus accionistas y el Gobierno austriaco, en tecnologías eficientes en materia de clima y de emisiones de ruidos que debían tener lugar hasta 2030.

106 Además, en los apartados 82 a 86 de la Decisión impugnada, la Comisión verificó si las medidas de ayuda otorgadas sobre la base del artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), a las que podía acceder AUA, cubrían el mismo perjuicio que el que se pretendía reparar mediante la medida controvertida, y concluyó que la respuesta era negativa.

107 De ello se sigue que, contrariamente a lo que sostienen las demandantes, la Comisión sí tuvo en cuenta todas las medidas de ayuda de las que podía disfrutar el grupo Lufthansa al valorar el importe y la proporcionalidad de la ayuda controvertida.

108 Pues bien, las demandantes no aportan ningún elemento de prueba concreto que ponga de manifiesto que todas o algunas de las medidas de ayuda en cuestión tienen por objeto cubrir los mismos costes subvencionables que los comprendidos en el perjuicio que se pretende reparar con la medida controvertida.

109 En tercer lugar, las demandantes critican, en particular, el apartado 50, letra b), de la Decisión impugnada, según el cual, como se ha indicado en el apartado 105 de la presente sentencia, AUA debía invertir, hasta 2030, el capital inyectado por DLH en tecnologías eficientes contra el ruido y

más respetuosas con el medio ambiente, habida cuenta de que el importe correspondiente se ponía a disposición de AUA de inmediato. No obstante, por un lado, esta alegación parece desconocer el hecho de que tal inversión podría escalonarse en el tiempo. Por otro lado, el compromiso de destinar un importe equivalente al capital inyectado a financiar esa inversión demuestra claramente que la referida inyección de capital tenía una finalidad completamente distinta de la fijada para la medida controvertida.

110 En cuanto a la argumentación de las demandantes para cuestionar el carácter vinculante de ese compromiso de inversión, basta con señalar que del apartado 50, letra b), de la Decisión impugnada se deduce que, en el marco de la dotación financiera acordada entre AUA, sus accionistas y el Gobierno austriaco, AUA está «obligada» a invertir un importe equivalente a la inyección de capital de DLH en tecnologías eficientes contra el ruido y más respetuosas con el medio ambiente.

111 A continuación, en lo atinente a las alegaciones de las demandantes relativas a la ayuda otorgada a AUA en virtud del régimen de ayudas austriaco, procede advertir que la Comisión señaló, en el apartado 87 de la Decisión impugnada, que estaba previsto que los resultados financieros de AUA para el año 2020 resultaran afectados con mayor amplitud por la grave perturbación de la economía austriaca debida a la pandemia de COVID-19. De acuerdo con esa previsión de resultados negativos, respecto de los que no podía demostrarse que estuvieran directamente causados por las restricciones de viajes y las medidas de confinamiento, las pérdidas podrían ascender, según la Comisión, a [entre 300 y 400] millones de euros para el período comprendido entre el 1 y el 9 de marzo de 2020 y entre el 15 de junio y el 31 de diciembre de 2020, es decir, fuera del período al que se refiere la medida controvertida. Por lo tanto, la concesión a AUA de una garantía estatal del 90 % sobre un préstamo de 300 millones de euros prevista por la República de Austria, con arreglo al régimen de ayudas austriaco, tenía como finalidad paliar los efectos de la grave perturbación de su economía, como se desprende del apartado 88 de la Decisión impugnada.

112 En primer lugar, las demandantes alegan que la Comisión presumió que la ayuda otorgada a AUA con arreglo al régimen de ayudas austriaco pretendía cubrir las pérdidas sufridas por esta durante el segundo semestre de 2020, pero sin demostrar la veracidad de esta conclusión. Mediante esta alegación, las demandantes pretenden, en realidad, plantear dudas en cuanto a si dicha ayuda podría cubrir los mismos costes que los comprendidos en el perjuicio causado a AUA entre el 9 de marzo y el 14 de junio de 2020 en razón de las restricciones de viaje impuestas en el contexto de la pandemia de COVID-19, que se pretende reparar con la medida controvertida.

113 No obstante, conviene recordar que el régimen de ayudas austriaco se instauró sobre la base del artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), y tenía por objeto, pues, poner remedio a la grave perturbación de la economía austriaca ocasionada por la pandemia, prestando apoyo a gran número de empresas que experimentaban necesidades de liquidez, sin limitarse a un sector económico determinado. Dicho régimen perseguía por tanto una finalidad distinta de la que se persigue con la medida controvertida.

114 A este respecto, la explicación de la Comisión, expuesta en el apartado 87 de la Decisión impugnada, según la cual la ayuda otorgada a AUA con arreglo a dicho régimen de ayudas austriaco pretendía compensar las pérdidas sufridas por AUA, que no estaban causadas directamente por la cancelación y la reprogramación de sus vuelos durante el período comprendido entre el 9 de marzo y el 14 de junio de 2020 en razón de las restricciones de viajes, es perfectamente coherente con los distintos fines de las ayudas en cuestión. De esta manera, el mero hecho de que la Comisión no precisara, en la Decisión impugnada, en qué se basaba para

considerar que la ayuda otorgada a AUA con arreglo al régimen de ayudas austriaco pretendía compensar las pérdidas previstas por esta durante el segundo semestre de 2020 no pone en entredicho la legalidad de la Decisión impugnada.

115 En segundo lugar, las demandantes reprochan a la Comisión haberse conformado, en lo que respecta al importe de esas pérdidas, estimado en [entre 300 y 400] millones de euros, con la valoración que presentó AUA, en lugar de realizar su propio análisis independiente. Si bien es cierto que la fuente de la que se obtiene esa cifra no consta en la Decisión impugnada, no es menos cierto que tal estimación se refiere a pérdidas cuya compensación no es el objeto de la medida controvertida. En efecto, es la ayuda otorgada a AUA con arreglo al régimen de ayudas austriaco, cuya legalidad y compatibilidad con el mercado interior no se discuten en el presente litigio, la que está destinada a compensar una parte de esas pérdidas. Por lo tanto, la cuestión de la estimación exacta de esas pérdidas no afecta a la legalidad de la Decisión impugnada.

116 En tercer lugar, y por la misma razón, las demandantes no pueden reprochar válidamente a la Comisión no haber explicado, en la Decisión impugnada, cómo calculó el importe de la ayuda otorgada a AUA con arreglo al régimen de ayudas austriaco, estimado en [entre 70 y 80] millones de euros. En efecto, aunque las demandantes pueden aducir válidamente argumentos para cuestionar la estimación del importe de la ayuda controvertida en el presente asunto, no pueden, en cambio, criticar eficazmente la estimación del importe de otra ayuda cuya legalidad y compatibilidad con el mercado interior no se han sometido al control del Tribunal en el marco del presente litigio.

117 En cualquier caso, del apartado 80 de la Decisión impugnada se deduce que las autoridades austriacas se comprometieron a presentar a la Comisión, a más tardar el 30 de junio de 2021, los resultados de la valoración *ex post* del perjuicio causado a AUA entre el 9 de marzo y el 14 de junio de 2020, que se pretende reparar con la medida controvertida, basada en las cuentas anuales de AUA del ejercicio 2020, auditadas y debidamente certificadas por un órgano independiente. Las autoridades austriacas se comprometieron a que, en caso de que la valoración *ex post* pusiera de manifiesto que AUA disfrutó de un exceso de compensación, se obligaría a AUA a reembolsar dicho exceso.

118 En cuarto lugar, no cabe consecuentemente sino desestimar la alegación de las demandantes según la cual el importe combinado de la ayuda otorgada a AUA con arreglo al régimen de ayudas austriaco y el de la inyección de capital de DLH rebasa el importe de la previsión de pérdidas de AUA para el segundo semestre de 2020.

119 Finalmente, en lo tocante a la alegación de las demandantes según la cual la Comisión no tuvo en cuenta la ventaja competitiva favorable a AUA resultante del carácter discriminatorio de la medida controvertida, procede señalar que, a efectos de la apreciación de la compatibilidad de una ayuda con el mercado interior, la ventaja que se deriva de dicha ayuda para su beneficiario no incluye el eventual beneficio económico obtenido por este de la utilización de esa ventaja. La circunstancia de que tal beneficio no sea idéntico a la ventaja constitutiva de la ayuda, o incluso de que no exista, no puede justificar una apreciación diferente de la compatibilidad de esa ayuda con el mercado interior (véase, en este sentido, la sentencia de 21 de diciembre de 2016, Comisión/Aer Lingus y Ryanair Designated Activity, C-164/15 P y C-165/15 P, EU:C:2016:990, apartado 92).

120 Por consiguiente, se ha de concluir que la Comisión tuvo en cuenta acertadamente la ventaja concedida a AUA como resultado de la medida controvertida. En cambio, no puede reprocharse a la Comisión no haber determinado la existencia de un eventual beneficio económico derivado de esa ventaja.

121 En tales circunstancias, no les es lícito a las demandantes reprochar a la Comisión no haber tenido en cuenta una eventual ventaja competitiva resultante del supuesto carácter discriminatorio de la medida controvertida.

122 Por lo tanto, procede desestimar la segunda parte del tercer motivo y, en consecuencia, dicho motivo en su totalidad.

Sobre el cuarto motivo, basado en la vulneración de los derechos procedimentales de las demandantes

123 Las demandantes sostienen que el examen realizado por la Comisión era insuficiente, en particular en lo tocante a la proporcionalidad de la medida controvertida y a su compatibilidad con el principio de no discriminación y con los relativos a la libre prestación de servicios y a la libertad de establecimiento. Entienden que la insuficiencia de este examen demuestra la existencia de graves dificultades que deberían haber llevado a la Comisión a incoar el procedimiento de investigación formal y a permitir a las demandantes presentar sus observaciones y, de este modo, influir en dicho examen.

124 La Comisión, la República Federal de Alemania, la República de Austria y AUA refutan las alegaciones de las demandantes.

125 Procede señalar, como aduce en esencia la Comisión, que el cuarto motivo de las demandantes es, en realidad, de carácter subsidiario y fue deducido para el supuesto de que el Tribunal no examinara el carácter fundado de la apreciación de la medida en cuestión como tal. En efecto, de una jurisprudencia constante se desprende que un motivo de estas características tiene por objeto lograr que se admita la legitimación de un interesado para presentar recurso en virtud del artículo 263 TFUE, cosa que de otro modo le estaría vedada (véanse, en este sentido, las sentencias de 24 de mayo de 2011, Comisión/Kronoply y Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, apartado 48, y de 27 de octubre de 2011, Austria/Scheucher-Fleisch y otros, C-47/10 P, EU:C:2011:698, apartado 44). Pues bien, el Tribunal ha examinado los tres primeros motivos del recurso, que se refieren al carácter fundado de la apreciación de la citada medida en cuanto tal, de suerte que tal motivo se ve privado de su finalidad declarada.

126 Por lo demás, es preciso señalar que este motivo carece de contenido autónomo. En efecto, en el contexto de tal motivo, la parte demandante puede invocar, a fin de salvaguardar los derechos procedimentales que le asisten en el procedimiento de investigación formal, únicamente motivos que permitan demostrar que la apreciación de la información y de los elementos de juicio de que disponía o podía disponer la Comisión en la fase de examen preliminar de la medida notificada debería haber planteado dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado interior (véanse, en este sentido, las sentencias de 22 de diciembre de 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, apartado 81; de 9 de julio de 2009, 3F/Comisión, C-319/07 P, EU:C:2009:435, apartado 35, y de 24 de mayo de 2011, Comisión/Kronoply y Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, apartado 59), como el carácter insuficiente o incompleto del examen efectuado por la Comisión en el marco del procedimiento de examen preliminar o la existencia de

denuncias de terceros. Pues bien, se ha de destacar que el cuarto motivo retoma de forma resumida las alegaciones formuladas en los motivos primero a tercero, sin poner de manifiesto ningún elemento concreto referido a eventuales dificultades graves.

127 Por tales razones, procede concluir que, dado que el Tribunal ha examinado dichos motivos en cuanto al fondo, no es necesario examinar la fundamentación en Derecho del cuarto motivo.

Sobre el quinto motivo, basado en la infracción por la Comisión del artículo 296 TFUE, párrafo segundo

128 Las demandantes sostienen que la Comisión infringió el artículo 296 TFUE, párrafo segundo, por cuanto, primero, no indicó en la Decisión impugnada la razón por la que no verificó si el grupo Lufthansa disfrutaría de la medida controvertida concedida a AUA o si esta última podría disfrutar de la ayuda otorgada a «Lufthansa»; segundo, no verificó si esa medida era conforme con el principio de no discriminación y con los relativos a la libre prestación de servicios y a la libertad de establecimiento; tercero, no apreció la ventaja competitiva concedida a AUA; cuarto, no valoró los perjuicios causados por las restricciones de viajes y tampoco motivó su apreciación de la proporcionalidad de dicha medida y de su acumulación al préstamo alemán, a la ayuda objeto de la Decisión Lufthansa y al régimen de ayudas austriaco.

129 La Comisión, la República Federal de Alemania, la República de Austria y AUA rebaten las alegaciones de las demandantes.

130 Procede recordar al respecto que la motivación exigida por el artículo 296 TFUE constituye un requisito sustancial de forma (sentencia de 18 de junio de 2015, Ipatau/Consejo, C-535/14 P, EU:C:2015:407, apartado 37) y debe adaptarse a la naturaleza del acto de que se trate y mostrar de manera clara e inequívoca el razonamiento de la institución de la que emane el acto, de manera que los interesados puedan conocer las razones de la medida adoptada y el órgano jurisdiccional competente pueda ejercer su control. De esta manera, la exigencia de motivación debe apreciarse en función de las circunstancias de cada caso, en particular del contenido del acto, la naturaleza de los motivos invocados y el interés que los destinatarios u otras personas afectadas directa e individualmente por aquel puedan tener en recibir explicaciones. No se exige que la motivación especifique todos los elementos de hecho y de Derecho pertinentes, en la medida en que la cuestión de si la motivación de un acto cumple las exigencias de dicho artículo 296 TFUE debe apreciarse en relación no solo con su tenor, sino también con su contexto, así como con el conjunto de normas jurídicas que regulan la materia de que se trate (sentencias de 2 de abril de 1998, Comisión/Sytraval y Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, apartado 63; de 22 de junio de 2004, Portugal/Comisión, C-42/01, EU:C:2004:379, apartado 66, y de 15 de abril de 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, apartado 79).

131 En el presente asunto, por lo que se refiere a la naturaleza del acto en cuestión, la Decisión impugnada se adoptó tras concluir la fase de examen preliminar de las ayudas establecida por el artículo 108 TFUE, apartado 3, que solo tiene por objeto permitir a la Comisión formarse una primera opinión sobre la compatibilidad parcial o total de la ayuda de que se trate, sin que se incoe el procedimiento de investigación formal previsto en el apartado 2 de dicho artículo, el cual, a su vez, va destinado a permitir a la Comisión obtener una información completa sobre el conjunto de los datos relativos a esa ayuda.

132 Pues bien, tal decisión, que se adopta en plazos breves, únicamente debe contener las razones por las que la Comisión considera que no existen serias dificultades de apreciación de la compatibilidad de la ayuda controvertida con el mercado interior (sentencia de 22 de diciembre de 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, apartado 65).

133 A este respecto, en primer lugar, por lo que respecta a la motivación de la Decisión impugnada en cuanto a la imbricación de la medida controvertida con las otras medidas de ayuda mencionadas en el apartado 8 de la presente sentencia, basta con señalar que el reproche formulado por las demandantes parte de una lectura sesgada de la Decisión impugnada y de los elementos del contexto en el que se inscribe. Ahora bien, de cuantas consideraciones han quedado expuestas en los apartados 31 a 43 de la presente sentencia se desprende que la Comisión motivó de un modo jurídicamente suficiente su apreciación de la imbricación de las medidas en cuestión.

134 En segundo lugar, con respecto al principio de no discriminación y a los relativos a la libre prestación de servicios y a la libertad de establecimiento, ha de recordarse que, ciertamente, cuando los beneficiarios del acto, por una parte, y otros operadores excluidos, por otra, se encuentran en una situación comparable, la institución de la Unión autora del acto está obligada a exponer mediante una motivación específica por qué la diferencia de trato establecida está objetivamente justificada (sentencia de 15 de abril de 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, apartado 82). No obstante, en el caso de autos, procede señalar que la Decisión impugnada contiene los elementos, recordados en el apartado 61 de la presente sentencia, que permiten comprender la especial importancia de AUA para la cobertura de los servicios aéreos de Austria y la economía austriaca, así como las razones por las que la República de Austria escogió a AUA como única beneficiaria de la medida controvertida.

135 Por otra parte, frente a la referencia que hacen las demandantes a la ventaja competitiva resultante del carácter discriminatorio de la medida controvertida, basta con señalar, como resulta de los apartados 119 a 121 de la presente sentencia, que la Comisión no tenía que tomar en consideración tal ventaja a efectos de apreciar su compatibilidad con el mercado interior, de modo que tampoco tenía que mencionarla en la Decisión impugnada.

136 En tercer lugar, por lo que se refiere a la estimación del perjuicio causado a AUA y del importe de la ayuda, debe señalarse que la Comisión explicó, en la Decisión impugnada, las razones por las que consideró que, a efectos del cálculo de los perjuicios compensables en virtud del artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b), los sufridos entre el 9 de marzo y el 14 de junio de 2020 debían reputarse causados directamente por la cancelación y la reprogramación de los vuelos en razón de las restricciones de viajes impuestas en el contexto de la pandemia COVID-19 (véanse los apartados 84 a 88 de la presente sentencia). Explicó además de modo jurídicamente suficiente la metodología para el cálculo del importe del perjuicio, incluidos los costes que debían tenerse en cuenta (véanse los apartados 89 a 91 de la presente sentencia).

137 Asimismo, la Comisión explicó con la suficiente claridad y precisión el modo en que calculó el importe de la ayuda en cuestión y las razones por las que consideró que la medida controvertida no podía acumularse a otras medidas de ayuda que cubrieran los mismos costes subvencionables.

138 De ello se sigue que la Decisión impugnada está suficientemente motivada y que, en consecuencia, procede desestimar el quinto motivo invocado por las demandantes.

139 Por cuantas razones han quedado expuestas, debe desestimarse el recurso en su integridad sin que sea necesario pronunciarse sobre su admisibilidad.

Costas

140 A tenor del artículo 134, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento, la parte que vea desestimadas sus pretensiones será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Al haber sido desestimadas las pretensiones de las demandantes, procede condenarlas a cargar con sus propias costas y con las de la Comisión, conforme a las pretensiones de esta.

141 Con arreglo al artículo 138, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento, la República Federal de Alemania y la República de Austria cargarán con sus propias costas.

142 En virtud del artículo 138, apartado 3, del Reglamento de Procedimiento, AUA cargará con sus propias costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Décima ampliada)

decide:

1) **Desestimar el recurso.**

2) **Condenar a Ryanair DAC y a Laudamotion GmbH a cargar con sus propias costas y con las de la Comisión Europea.**

3) **La República Federal de Alemania, la República de Austria y Austrian Airlines AG cargarán con sus propias costas.**

Kornezov Buttigieg Kowalik-Bańczyk

Hesse Petrlík

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 14 de julio de 2021.

Firmas