Kohtulahendite kogumik

ÜLDKOHTU OTSUS (kümnes koda laiendatud koosseisus)

14. juuli 2021 *

Riigiabi – Austria lennutranspordi turg – Austria poolt ühele lennuettevõtjale COVID-19 pandeemia raames antud abi – Austrian Airlinesile antud allutatud laen – Otsus jätta vastuväited esitamata – Abisaaja emaettevõtjale varem antud abi – Erakorralise sündmuse tõttu tekkinud kahju hüvitamiseks ette nähtud abi – Asutamisvabadus – Teenuste osutamise vabadus – Võrdne kohtlemine – Põhjendamiskohustus

Kohtuasjas T-677/20,

Ryanair DAC, asukoht Swords (Iirimaa),

Laudamotion GmbH, asukoht Schwechat (Austria),

esindajad: advokaadid E. Vahida, F.-C. Laprévote, V. Blanc, S. Rating ja I.-G. Metaxas-Maranghidis,

hagejad,

versus

Euroopa Komisjon, esindajad: L. Flynn, F. Tomat ja S. Noë,

kostja,

keda toetavad

Saksamaa Liitvabariik, esindajad: R. Kanitz, J. Möller ja P.-L. Krüger,

Austria Vabariik, esindajad: A. Posch, J. Schmoll, G. Eberhard ja S. Weber,

ja

Austrian Airlines AG, asukoht Viin (Austria), esindaja: advokaat A. Zellhofer,

menetlusse astujad,

mille ese on ELTL artiklil 263 põhinev nõue tühistada komisjoni 6. juuli 2020. aasta otsus C(2020) 4684 (final) riigiabi SA.57539 (2020/N) kohta – Austria – COVID-19 – Austrian Airlinesile antud abi,

* Kohtumenetluse keel: inglise.

ÜLDKOHUS (kümnes koda laiendatud koosseisus),

koosseisus: koja president A. Kornezov (ettekandja), kohtunikud E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk, G. Hesse ja D. Petrlík,

kohtusekretär: ametnik P. Cullen,

arvestades menetluse kirjalikku osa ja 23. aprilli 2021. aasta kohtuistungil esitatut,

on teinud järgmise

otsuse

Vaidluse taust

1 Austrian Airlines AG (edaspidi „AUA“) on lennuettevõtja, kes kuulub Lufthansa kontserni. Lufthansa kontserni juhib emaettevõtja Deutsche Lufthansa AG (edaspidi „DLH“). Lufthansa kontserni kuuluvad muu hulgas lennuettevõtjad Brussels Airlines SA/NV, AUA, Swiss International Air Lines Ltd ja Edelweiss Air AG.

2 Austria Vabariik teatas 23. juunil 2020 Euroopa Komisjonile ELTL artikli 108 lõike 3 alusel individuaalsest abimeetmest (edaspidi „kõnealune meede“), mida AUA-le anti allutatud laenuna, mis on konverteeritav 150 miljoni euro suuruseks toetuseks. Meetme eesmärk on hüvitada AUA-le kahju, mis tulenes tema lendude tühistamisest ja lennuplaani muutmisest pärast reisipiirangute ja muude liikumispiirangute kehtestamist COVID-19 pandeemia olukorras.

3 Komisjon võttis 6. juulil 2020 vastu otsuse C(2020) 4684 (final) riigiabi SA.57539 (2020/N) kohta – Austria – COVID-19 – Austrian Airlinesile antud abi (edaspidi „vaidlustatud otsus“), milles ta leidis, et esiteks kujutab kõnealune meede endast ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses riigiabi ning teiseks on ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b alusel siseturuga kokkusobiv.

4 Kõnealune meede kuulub AUA ja Lufthansa kontsernile ette nähtud paljude abimeetmete hulka, mille võib kokku võtta järgmiselt.

5 Komisjon andis 22. märtsi 2020. aasta otsusega SA.56714 (2020/N) – Saksamaa –COVID-19 meetmed ELTL artikli 107 lõike 3 punkti b alusel loa abikavale, mille Saksamaa Liitvabariik oli kehtestanud selleks, et toetada ettevõtjaid, kes vajavad likviidseid vahendeid oma tegevuse tarbeks Saksamaal, piiramata asjaomase majandussektori piire. Selle kava alusel oli DLH-l õigus saada riigigarantii 80% ulatuses 3 miljardi euro suurusest laenust (edaspidi „Saksa laen“).

6 Komisjon andis 17. aprilli 2020. aasta otsusega SA.56981 (2020/N) – Austria – Austria kava üleminekulaenu garantii kohta vastavalt ajutisele raamistikule majanduse toetamiseks COVID-19 praeguse pandeemia ajal, mida on muudetud 9. juuni 2020. aasta otsusega SA.57520 (2020/N) – Austria – Austria kriisivastased meetmed – COVID-19: Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws) garantiid suurettevõtjatele 1977. aasta garantiiseaduse alusel – Abikava SA.56981 (2020/N) muudatus, ELTL artikli 107 lõike 3 punkti b alusel loa abikavale, mille Austria Vabariik oli kehtestanud ettevõtjate kasuks, keda COVID-19 pandeemia on puudutanud, piiramata asjaomase sektori piire (edaspidi „Austria abikava“). Selle kava raames andis Austria Vabariik AUA-le abi 90% riigigarantii vormis äripankade konsortsiumi antud 300 miljoni euro suurusele laenule.

7 Komisjon andis 25. juuni 2020. aasta otsusega SA.57153 (2020/N) – Saksamaa – COVID-19 – Lufthansale antud abi (edaspidi „otsus Lufthansa“) ELTL artikli 107 lõike 3 punkti b alusel loa anda DLH-le 6 miljardi euro suurune individuaalne abi, mis koosneb esiteks 306 044 326,40 euro suurusest kapitaliosalusest, teiseks 4 693 955 673,60 euro suurusest „vaikivast osalusest“, mis on hübriidkapitali instrument, mis rahvusvaheliste raamatupidamisstandardite kohaselt on käsitatav omakapitalina, ning kolmandaks 1 miljardi euro suurusest „vaikivast osalusest“, millel on konverteeritava võlavääртpaberi tunnused. DLH võis seda abi kasutada selleks, et toetada Lufthansa kontserni muid äriühinguid, kes ei olnud 31. detsembri 2019. aasta seisuga rahalistes raskustes, sh AUA.

8 Otsuses Lufthansa on täpsustatud, et abimeede, mida see otsus puudutab, kuulub Lufthansa kontserni toetamiseks võetavate laiemate meetmete kogumisse, mis koosneb järgmistest meetmetest:

– eespool punktis 5 mainitud Saksa laen DLH-le;

– 90% riigigarantii 300 miljoni euro suurusele laenule, mille Austria Vabariik kavatses AUA-le anda eespool punktis 6 nimetatud Austria abikava alusel;

– eespool punktis 2 mainitud kõnealune meede;

– 250 miljoni euro suurune likviidsusabi ja 40 miljoni euro suurune laen, mida Belgia Kuningriik andis Brussels Airlinesile;

– 85% suurune riigigarantii 1,4 miljardi euro suurusele laenule, mille Šveitsi Konföderatsioon andis Swiss International Air Linesile ja Edelweiss Airile.

9 Otsuses Lufthansa märkis komisjon sisuliselt, et abimeetmed, mida teised riigid rakendasid Lufthansa kontserni ettevõtjatele, st meetmed, mis on loetletud eespool punkti 8 teises, kolmandas, neljandas ja viiendas taandes ning mis hõlmavad seega kõnealust meedet, arvatakse maha selle otsuse esemeks olevast DLH-le antud individuaalsest abist või Saksa laenust.

Menetlus ja poolte nõuded

10 Hagejad, Ryanair DAC ja Laudamotion GmbH esitasid käesoleva hagi Üldkohtu kantseleisse 13. novembril 2020 saabunud hagiavaldusega.

11 Hagejad esitasid samal päeval Üldkohtu kantseleisse saabunud eraldi dokumendiga Üldkohtu kodukorra artiklite 151 ja 152 alusel taotluse lahendada asi kiirendatud menetluses. Üldkohus (kümnes koda) rahuldas 11. detsembri 2020. aasta otsusega kiirendatud menetluse taotluse.

12 Komisjoni esitatud kostja vastus saabus Üldkohtu kantseleisse 23. detsembril 2020.

13 Hagejad esitasid 28. detsembril 2020 kodukorra artikli 106 lõike 2 alusel põhjendatud taotluse kohtuistungi korraldamiseks.

14 Saksamaa Liitvabariik, AUA ja Austria Vabariik esitasid vastavalt 9., 18. ja 19. veebruaril 2021 Üldkohtu kantseleisse avalduse käesolevas kohtuasjas menetlusse astumiseks komisjoni nõuete toetuseks.

15 Üldkohtu kümnenda koja president andis vastavalt 18. veebruari ja 2. märtsi 2021. aasta otsusega Saksamaa Liitvabariigile ja Austria Vabariigile loa menetlusse astuda.

16 Üldkohtu kümnenda koja president andis 9. märtsi 2021. aasta määrusega AUA-le loa menetlusse astuda.

17 Vastavalt 24. veebruari ja 10. märtsi 2021. aasta menetlust korraldava meetmena anti Saksamaa Liitvabariigile, AUA-le ja Austria Vabariigile kodukorra artikli 154 lõike 3 alusel luba esitada menetlusse astuja seisukohad. Saksamaa Liitvabariik, AUA ja Austria Vabariik esitasid vastavalt 10., 24. ja 25. märtsil 2021 Üldkohtu kantseleisse menetlusse astuja seisukohad.

18 Üldkohus otsustas kümnenda koja ettepanekul anda kohtuasi kodukorra artikli 28 alusel üle laiendatud kohtukoosseisule.

19 Poolte kohtukõned ja vastused Üldkohtu küsimustele kuulati ära 23. aprilli 2021. aasta kohtuistungil.

20 Hagejad paluvad Üldkohtul:

– tühistada vaidlustatud otsus;

– mõista kohtukulud välja komisjonilt.

21 Komisjon palub Üldkohtul:

– jätta hagi rahuldamata;

– mõista kohtukulud välja hagejatelt.

22 Saksamaa Liitvabariik ja Austria Vabariik paluvad samamoodi nagu komisjon jätta hagi põhjendamatuse tõttu rahuldamata ja mõista kohtukulud välja hagejatelt.

23 AUA palub Üldkohtul jätta hagi vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata, jätta hagi lisaks sisuliselt rahuldamata ja mõista kohtukulud välja hagejatelt.

Õiguslik käsitlus

24 Olgu meenutatud, et Euroopa Liidu kohtunikul on õigus iga kohtuasja asjaolusid arvestades hinnata, kas hagi võib korrakohase õigusemõistmise kaalutlustel sisulistel põhjustel rahuldamata jätta, ilma et enne lahendataks hagi vastuvõetavuse küsimus (vt selle kohta 26. veebruari 2002. aasta kohtuotsus nõukogu *vs.* Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, punktid 51 ja 52, ning 14. septembri 2016. aasta kohtuotsus Trajektna luka Split *vs.* komisjon, T-57/15, ei avaldata, EU:T:2016:470, punkt 84). Seega, arvestades eelkõige kaalutlusi, mis viisid käesoleva kohtuasja kiirendatud menetlemiseni, ning seda, kui oluline on nii hagejate kui ka komisjoni ja Austria Vabariigi jaoks kiire sisuline vastus, tuleb kõigepealt analüüsida hagi põhjendatust, ilma et enne lahendataks selle vastuvõetavuse küsimus.

25 Hagejad esitavad hagi põhjendamiseks viis väidet, millest esimese kohaselt ei analüüsinud komisjon abi, mida võidi anda „Lufthansale“ ja mida temalt võidi saada; teise väite kohaselt on rikutud diskrimineerimiskeelu, teenuste osutamise vabaduse ja asutamisvabaduse põhimõtteid; kolmanda väite kohaselt on komisjon ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b vääralt kohaldanud; neljanda väite kohaselt oleks komisjon pidanud algatama ametliku uurimismenetluse ning viienda väite kohaselt on rikutud ELTL artikli 296 tähenduses põhjendamiskohustust.

Esimene väide, et komisjon ei analüüsinud võimalikku „Lufthansale“ antud või temalt saadud abi

26 Esiteks väidavad hagejad, et komisjon rikkus õigusnormi ja tegi ilmse hindamisvea, jättes kontrollimata, kas kõnealusest meetmest saab kasu ka „Lufthansa“. Kui see peaks nii olema, muutuks kõnealune meede ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b tähenduses siseturuga kokkusobimatuks, kuna see ei kataks enam „rahastamiskõlblikke kulusid“, mis on seotud AUA kantud kahjuga. Seda abi võib seega kasutada esialgsest eesmärgist muul eesmärgil.

27 Teiseks ja vastupidi jättis komisjon arvesse võtmata Lufthansa kontsernile antud kogu abi. Nimelt jättis komisjon hindamata, kas AUA võiks saada kasu täiendavast abist, mis lisandus vaidlustatud otsuses mainitud 150 miljoni euro suurusele AUA rekapitaliseerimisele DLH poolt, mis tooks nii kaasa liigse hüvitamise kahju eest, mida soovitakse hüvitada kõnealuse meetmega.

28 Komisjon, keda toetavad Saksamaa Liitvabariik, Austria Vabariik ja AUA, vaidleb hagejate argumentidele vastu.

29 Esimesena tuleb tõdeda, et komisjon selgitas vaidlustatud otsuse punktides 5, 48, 49 ja 50, et kõnealune meede oli osa AUA-le antud rahastamispaketist, mille kogusumma oli 600 miljonit eurot ja mis lisaks kõnealusele meetmele koosnes DLH 150 miljoni euro suurusest panusest omakapitali (edaspidi „DLH kapitalisissemakse“) ja AUA-le Austria abikava alusel antud abist 90% riigigarantii vormis äripankade konsortsiumi antud 300 miljoni suurusele laenule (vt eespool punkt 6). Komisjon märkis sellega seoses, et kuigi kõnealuse meetme eesmärk on hüvitada AUA-le tema lendude tühistamise ja lennuplaani muutuse tõttu tekkinud kahju, mille põhjustasid reisipiirangud ja muud COVID-19ga seotud liikumispiirangud, oli AUA-le antud rahastamispaketi eespool mainitud muude osade eesmärk tagada tema maksejõulisus ja adekvaatne kapitaliseerimine, et tulla toime COVID-19 pandeemia tagajärgedega, mis ei olnud kõnealuse meetmega hõlmatud, ning tehnoloogiliste probleemidega, mis ei olnud pandeemiaga seotud.

30 Teisena meenutas komisjon vaidlustatud otsuse punktis 25, et otsuse Lufthansa esemeks olevat abi võis DLH kasutada nende Lufthansa kontserni teiste ettevõtjate toetamiseks, kellel ei olnud 31. detsembri 2019. aasta seisuga rahalisi raskusi, sh AUA. Lisaks selgitas komisjon vaidlustatud otsuse punktis 85, et kui ta analüüsis otsuse Lufthansa esemeks oleva abi proportsionaalsust, võttis ta vastavalt 19. märtsi 2020. aasta teatise „Riigiabi ajutine raamistik majanduse toetamiseks praeguse COVID-19 puhangu kontekstis“ (ELT 2020, C 91 I, lk 1), muudetud 3. aprillil 2020 (ELT 2020, C 112 I, lk 1), 13. mail 2020 (ELT 2020, C 164, lk 3) ja 29. juunil 2020 (ELT 2020, C 218, lk 3) (edaspidi „ajutine raamistik“) punktile 54 arvesse täiendavaid abimeetmeid, mida rakendati või kavandati COVID-19 pandeemia kontekstis Lufthansa kontserni ettevõtjatele rakendada. Sellega seoses meenutas komisjon vaidlustatud otsuse samas punktis, et ta oli otsuses Lufthansa järeldanud, et kõik eespool punktis 8 nimetatud abimeetmed, sealhulgas kõnealune meede ja AUA kasuks Austria abikava alusel võetud meede olid piiratud miinimumiga, mis on vajalik, et taastada Lufthansa kontserni kapitali struktuur ja tagada kontserni elujõulisus.

31 Kolmandana tuleb samuti märkida, et komisjon oli otsuses Lufthansa, mis võeti vastu kaks nädalat enne vaidlustatud otsust ja millele komisjon vaidlustatud otsuses korduvalt viitab, juba võtnud arvesse kõiki Lufthansa kontserni kuuluvate ettevõtjate, sealhulgas AUA kasuks võetud abimeetmeid ning nendevahelist suhet. Neil asjaoludel on otsus Lufthansa vaidlustatud otsuse konteksti osa, mida tuleb järelikult arvesse võtta, ilma et see mõjutaks otsuse õiguspärasust, mis ei ole käesoleva vaidluse ese.

32 Otsuse Lufthansa punktides 77 ning 114–121 märkis komisjon sisuliselt, et teiste riikide antav toetus Lufthansa kontserni ettevõtjatele arvatakse olenevalt olukorrast maha kas selle otsuse esemeks olevast abisummast või Saksa laenust (vt eespool punkt 5). Täpsemalt märkis komisjon nimetatud otsuse punktis 115 esiteks, et laen, mida Austria Vabariik kavatses AUA-le Austria abikava alusel anda summas kuni 300 miljonit eurot, arvatakse Saksa laenust maha, ja teiseks arvatakse 150 miljoni euro suurune summa, mida Austria Vabariik kavatses anda AUA-le kõnealuse meetme alusel, maha eespool punktis 7 mainitud vaikivast osalusest või Saksa laenust.

33 Neljandana, mis puudutab DLH kapitalisissemakset, siis märkis komisjon vaidlustatud otsuse punktis 26, et kuigi see summa peaks tulenema otsuse Lufthansa esemeks olevast abist, on see igal juhul selle otsuse alusel juba heaks kiidetud abi.

34 Seega nähtub eespool viidatud asjaoludest kogumis, et vastupidi hagejate väidetule analüüsis komisjon sõnaselgelt kõiki Lufthansa kontserni ettevõtjate kasuks rakendatud abimeetmeid ja nendevahelist suhet.

35 Hagejad väidavad seega ekslikult, et komisjon jättis eespool nimetatud abimeetmed kogumis analüüsimata.

36 Mis puudutab hagejate argumenti, et esineb oht, et kõnealusest meetmest, mis võeti AUA kasuks, saab kasu ka „Lufthansa“, siis tuleb märkida, et see argument ei võta piisavalt arvesse eespool punktis 8 kirjeldatud erinevate abimeetmete omavahelist suhet.

37 Nimelt nähtub sellest suhtest, et kui Lufthansa kontserni ettevõtjad nagu AUA peaksid saama abi, mida annab mõni muu riik kui Saksamaa Liitvabariik, arvataks abisumma maha Lufthansa kontsernile viimati nimetatud liikmesriigi antud summast. Eespool nimetatud abimeetmed kehtestavad seega mahaarvamise mehhanismi, mille kohaselt vähendatakse Saksamaa Liitvabariigi poolt kogu Lufthansa kontsernile antud abi selle kontserni teiste riikide poolt kontserni ühele või teisele äriühingule antud abi võrra, mistõttu kontserni saadav kogusumma jääb samaks.

38 Järelikult ei ole eespool nimetatud mahaarvamise mehhanismiga kooskõlas kõnealuse meetme DLHsse või teiste Lufthansa kontserni kuuluvate ettevõtjate kasuks „ülekandumise“ oht, millele hagejad viitavad.

39 Sama kehtib ka hagejate argumendi kohta, mille kohaselt esineb vastupidine oht, nimelt see, et AUA saab DLH-lt toetust, mis ületab kapitalisissemakset, mis võib nende arvates tuua kaasa AUA-le liigse hüvitamise.

40 Sellega seoses tuleb kõigepealt märkida, et vaidlustatud otsuses võttis komisjon arvesse DLH kapitalisissemakset. Nimelt tuvastas ta vaidlustatud otsuse punktis 26 esiteks, et kui see summa tuleb eraldada otsuses Lufthansa käsitletud abist, oleks igal juhul tegemist abiga, mille komisjon

on juba heaks kiitnud. Teiseks märkis ta vaidlustatud otsuse punktides 82–89, et kõnealune kapitalisissemakse ei kata samu kulusid kui need, mis on seotud kahjuga, mida soovitakse hüvitada kõnealuse meetmega.

41 Kuigi hagejad rõhutavad asjaolu, et ei ole välistatud, et DLH kannab AUA-le üle täiendavad likviidsed vahendid lisaks kapitalisissemaksele, jääb see väide hüpoteetiliseks, kuna hagejad ei esita selle kohta ühtegi konkreetset tõendit. Igal juhul ja isegi kui eeldada, et DLH-l on selline kavatsus, on eespool punktis 40 esitatud kaalutlused endiselt asjakohased, kuna esiteks on selline täiendavate likviidsete vahendite hüpoteetiline ülekandmine tingitud otsuses Lufthansa juba heaks kiidetud abist, mille õiguspärasus ei ole käesoleva hagi ese, ning teiseks ei kata ühelt poolt ELTL artikli 107 lõike 3 punkti b alusel antud Saksa laen ja otsuse Lufthansa esemeks olev abi ning teiselt poolt ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b alusel võetud kõnealune meede samu rahastamiskõlblikke kulusid, nagu komisjon vaidlustatud otsuse punktides 82 ja 83 toonitas. Nimelt, kui esimeste meetmete eesmärk on tagada abisaaja maksejõulisus ja adekvaatne kapitaliseerimine, siis kõnealuse meetme eesmärk on hüvitada kahju, mis on põhjustatud AUA lendude tühistamisest ja lennuplaani muutmisest reisipiirangute ja muude COVID-19 pandeemiaga seotud liikumispiirangute kehtestamise tõttu.

42 Lisaks reguleerib eespool punktis 37 mainitud mahaarvamise mehhanism, mida hagejad ei ole vaidlustanud, nende erinevate abimeetmete omavahelist suhet, vähendades nii AUA-le liigse hüvitamise ohtu. Nimelt, nagu nähtub vaidlustatud otsuse punktist 85, oli komisjon otsuses Lufthansa juba järeldanud, et kõik eespool punktis 8 nimetatud abimeetmed, sealhulgas kõnealune meede ja AUA kasuks Austria abikava alusel võetud meede, olid piiratud Lufthansa kontserni kapitali struktuuri taastamiseks ja kontserni elujõulisuse tagamiseks vajaliku miinimumiga. Seega, kuna tänu sellele mahaarvamise mehhanismile jääb kogusumma, mida see kontsern võib saada, samaks, näib hagejate väidetud vastupidise „ülekandumise“ oht olevat tähtsusetu komisjoni läbi viidud kõigi meetmete igakülgsel hindamisel.

43 Lõpuks väidavad hagejad, et kõnealune meede kuulub sarnasesse konteksti nagu KLMi kasuks võetud abimeede, mis on heaks kiidetud otsusega C(2020) 4871 (final) riigiabi SA.57116 (2020/N) kohta – Madalmaad – COVID-19: Riigigarantii ja riigilaen KLMile (edaspidi „otsus KLM“), kuna nii vaidlustatud otsus kui ka otsus KLM puudutavad kontserni kuuluvaid abisaajaid. Siiski, vastupidi sellele, mida väidavad apellandid, puudutas otsus KLM käesolevast asjast täiesti erinevat juhtumit, mida iseloomustab asjaolu, et komisjon analüüsis kahele samasse kontserni kuuluvale äriühingule antud kahte abimeedet eraldi, kuigi nende emaettevõtjal oli mõlema abi andmisel ja haldamisel teatav roll. Neil asjaoludel märkis Üldkohus, et komisjon ei põhjendanud õiguslikult piisavalt oma järeldust, mille kohaselt esiteks olid selle abi vastavad saajad eranditult tütarettevõtjad, mitte emaettevõtja või kontsern ise, ja teiseks ei saanud ühele abisaajale antud abist mingil juhul teine kasu saada (19. mai 2021. aasta kohtuotsus Ryanair *vs.* komisjon (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286). Erinevalt selle kohtuotsuse aluseks olnud asjaoludest ja nagu nähtub eespool punktidest 31–42, võttis komisjon aga käesolevas asjas täielikult arvesse asjaolu, et otsuse Lufthansa esemeks olevast abist võisid saada kasu kõik Lufthansa kontserni äriühingud, analüüsis sõnaselgelt selle abi ja nendele äriühingutele antava muu abi omavahelist suhet ning hindas kogu abi proportsionaalsust.

44 Seetõttu tuleb esimene väide põhjendamatuse tõttu tagasi lükata.

Teine väide, et rikutud on diskrimineerimiskeelu, teenuste osutamise vabaduse ja asutamisvabaduse põhimõtet

45 Hagejad väidavad, et komisjon rikkus diskrimineerimiskeelu põhimõtet ning teenuste osutamise vabaduse ja asutamisvabaduse põhimõtet, kuna kõnealusest meetmest saab kasu ainult AUA.

46 Komisjon, Saksamaa Liitvabariik, Austria Vabariik ja AUA vaidlevad hagejate argumentidele vastu.

47 Olgu meenutatud, et sellist riigiabi, mis rikub aluslepingu sätteid või liidu õiguse üldpõhimõtteid, ei saa siseturuga kokkusobivaks tunnistada (22. septembri 2020. aasta kohtuotsus Austria *vs.* komisjon, C-594/18 P, EU:C:2020:742, punkt 44; vt selle kohta ka 15. aprilli 2008. aasta kohtuotsus Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, punktid 50 ja 51).

Diskrimineerimiskeelu põhimõtte rikkumine

48 Diskrimineerimiskeelu põhimõtte kohaselt ei tohi sarnaseid olukordi käsitleda erinevalt ega erinevaid olukordi ühtemoodi, välja arvatud siis, kui see on objektiivselt põhjendatud (15. aprilli 2008. aasta kohtuotsus Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, punkt 66; vt selle kohta ka 5. juuni 2018. aasta kohtuotsus Montero Mateos, C-677/16, EU:C:2018:393, punkt 49).

49 Erinevaid olukordi iseloomustavad asjaolud ning nende olukordade võrreldavus tuleb kindlaks teha ning neile tuleb anda hinnang eelkõige liidu selle akti eset ja eesmärki arvestades, mis kõnealuse vahetegemise ette näeb. Lisaks tuleb arvestada selle valdkonna põhimõtteid ja eesmärke, kuhu vastav akt kuulub (16. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Arcelor Atlantique et Lorraine jt, C-127/07, EU:C:2008:728, punkt 26).

50 Veel tuleb märkida, et liidu õiguse üldpõhimõtete hulka kuuluv proportsionaalsuse põhimõte nõuab, et liidu institutsioonide tegevus ei läheks kaugemale sellest, mis on asjaomaste õigusnormidega seatud õiguspäraste eesmärkide saavutamiseks sobiv ja vajalik (17. mai 1984. aasta kohtuotsus Denkavit Nederland, 15/83, EU:C:1984:183, punkt 25), ning juhul, kui on võimalik valida mitme sobiva meetme vahel, tuleb rakendada kõige vähem piiravat meedet ning tekitatud piirangud peavad olema vastavuses seatud eesmärkidega (30. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Itaalia *vs.* nõukogu (Vahemere mõõkkala püügikvoodid), C-611/17, EU:C:2019:332, punkt 55).

51 Hagejad väidavad, et vaidlustatud otsus lubab diskrimineerivat kohtlemist, mis ei ole vajalik kõnealuse meetme eesmärgi saavutamiseks, st hüvitada kahju, mis tekkis lendude tühistamisest ja lennuplaani muutmisest COVID-19 pandeemia kontekstis kehtestatud reisipiirangute ja liikumispiirangute tõttu. Nad nendivad, et Ryanairi kontsernile kuulub 8% Austria turust ning kontsern kandis seega ligikaudu 8% COVID-19 pandeemia tekitatud kahjust. Kui kõnealust meedet oleks rakendatud kõikidele Austrias tegutsevatele lennuettevõtjatele, oleks meetme eesmärk saavutatud ilma diskrimineerimiseta. Sellega seoses ei ole vaidlustatud otsuses selgitatud, miks kõnealust meedet rakendati ainult AUA-le, samas kui teised Austrias tegutsevad lennuettevõtjad kandsid samuti COVID-19 raames kehtestatud reisipiirangute ja liikumispiirangute tõttu kahju. Hagejate sõnul on kõnealune meede „ilmselge majanduslik natsionalism“.

52 Sellega seoses tuleb esimesena meelde tuletada, et kõnealuse meetme eesmärk on üksnes hüvitada osaliselt AUA kahju, mis tulenes tema lendude tühistamisest ja lennuplaani muutmisest COVID-19 pandeemia olukorras kehtestatud reisipiirangute ja muude liikumispiirangute tõttu.

53 Nagu hagejad õigesti väidavad, on tõsi, et need piirangud puudutasid kõiki Austrias tegutsevaid lennuettevõtjaid ning järelikult said nad kõik nagu AUA kahju, mis tulenes nende lendude tühistamisest ja lennuplaani muutmisest pärast nende piirangute kehtestamist.

54 Ent nagu komisjon kostja vastuses õigesti väidab, ei ole liikmesriikidel siiski kohustust anda abi ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b tähenduses „erakorralise sündmuse“ tekitatud kahju hüvitamiseks.

55 Täpsemalt, esiteks ei kohusta ELTL artikli 108 lõige 3 – vaatamata sellele, et see säte kohustab liikmesriike teatama komisjonile oma kavadest riigiabi valdkonnas enne nende rakendamist – neid aga abi andma (30. mai 2018. aasta kohtumäärus Yanchev, C-481/17, ei avaldata, EU:C:2018:352, punkt 22).

56 Teiseks võib abi olla ette nähtud ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b tähenduses erakorralise sündmuse tekitatud kahju hüvitamiseks vaatamata sellele, et sellega ei hüvitata kogu kahju.

57 Järelikult ei tulene ELTL artikli 108 lõikest 3 ega ELTL artikli 107 lõike 2 punktist b, et liikmesriigid on kohustatud hüvitama kogu kahju, mille erakorraline sündmus on tekitanud, mistõttu ei ole nad kohustatud ka andma abi kõikidele kahju kannatanutele.

58 Teisena tuleb märkida, et käesolevas asjas saab kõnealust individuaalset abi juba oma määratluse poolest anda vaid ühele ettevõtjale, välistades kõik teised ettevõtjad, sealhulgas need, kes on abisaajaga sarnases olukorras. Seega toob selline individuaalne abi oma olemuselt kaasa erineva kohtlemise või isegi diskrimineerimise, mis on sellegipoolest lahutamatult seotud sellega, et kõnealune meede on individuaalne. Kui aga väita nagu hagejad, et kõnealune individuaalne abi on vastuolus diskrimineerimiskeelu põhimõttega, tähendab see sisuliselt süstemaatiliselt iga individuaalse abi siseturuga kokkusobivuse kahtluse alla seadmist ainuüksi seetõttu, et see on oma olemuselt ainuõiguslik ja seega diskrimineeriv, samas kui liidu õigus lubab liikmesriikidel anda individuaalset abi, tingimusel et kõik ELTL artiklis 107 ette nähtud tingimused on täidetud.

59 Kolmandana, isegi kui eeldada, et kõnealuse meetmega kehtestatud erinev kohtlemine, kuna sellest saab kasu ainult AUA, võib olla samastatav diskrimineerimisega, nagu väidavad hagejad, tuleb igal juhul kontrollida, kas see on põhjendatud õiguspärase eesmärgiga ning kas see on selle eesmärgi saavutamiseks vajalik, sobiv ja proportsionaalne. Osas, milles hagejad viitavad ELTL artikli 18 esimesele lõigule, tuleb toonitada, et selle sätte kohaselt on aluslepingute kohaldamisalas keelatud igasugune diskrimineerimine kodakondsuse alusel, „ilma et see piiraks aluslepingutes sisalduvate erisätete kohaldamist“. Seega tuleb kontrollida, kas selline erinev kohtlemine on lubatud ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b alusel, mis on vaidlustatud otsuse õiguslik alus. Selle kontrollimine eeldab ühelt poolt, et kõnealuse meetme eesmärk vastab viimati nimetatud sättes ette nähtud nõuetele, ning teiselt poolt, et meetme kohaldamise viis, st käesolevas asjas see, et meedet kohaldatakse ainult AUA-le, on selline, mis võimaldab selle eesmärgi saavutada, ilma et see läheks kaugemale sellest, mis on eesmärgi saavutamiseks vajalik.

60 Mis puudutab kõnealuse meetme eesmärki, siis hagejad ei vaidle vastu, et kahju hüvitamine, mis tulenes lennuettevõtja lendude tühistamisest ja lennuplaani muutmisest pärast reisipiirangute kehtestamist COVID-19 pandeemia olukorras, võimaldab hüvitada pandeemia tekitatud kahju. Samuti ei vaidle hagejad vastu sellele, et COVID-19 pandeemia kujutab endast erakorralist sündmust ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b tähenduses.

61 Mis puudutab kõnealuse meetme rakendamise korda, siis märkis komisjon vaidlustatud otsuse punktis 40, et Austria ametiasutuste sõnul oli AUA-l oluline roll Austria lennuteeninduses ja et ta panustas märkimisväärselt Austria majandusse, kuna ta oli ainus võrgustikku kuuluv lennuettevõtja, kes teenindab lende lähtekohaga Austriast, pakkudes Viini platvormilt väljuvaid ja sinna suunduvaid pikamaaühendusi. Võttes arvesse Viini suhteliselt väikest teeninduspiirkonda, ei ole ükski teine lennuettevõtja suuteline pakkuma suurt hulka Viinist väljuvaid ja sinna suunduvaid pikamaa otselende, kuna haruliini lende võib teostada ka teistesse lennujaamadesse, kust võidakse pakkuda pikamaalende. Lisaks töötab AUAs ligikaudu 7000 inimest ja AUAst sõltub otseselt või kaudselt ligikaudu 17 500 töökohta. Austria ametiasutuste sõnul moodustab niisuguse võrgustikku kuuluva lennuettevõtja nagu AUA majanduslik panus Austria majandusse lisandväärtuse näol ligikaudu 2,7 miljardit eurot ja maksude näol ligikaudu 1 miljard eurot aastas.

62 Veel tuleb märkida, et hagiavalduse lisas A.2.2 hagejate esitatud teabe kohaselt on AUA kõige suurem lennuettevõtja Austrias, kus tema turuosa oli 2019. aastal 43%, mis oli märkimisväärselt suurem kui teise lennuettevõtja ja hagejate turuosa, mis 2019. aastal oli vastavalt vaid 14% ja 8%.

63 Hagejad väidavad siiski, et need asjaolud ei võimalda põhjendada kõnealusest meetmest tulenevat erinevat kohtlemist. Nimelt leiavad nad, et erinev kohtlemine ei ole proportsionaalne, kuna meetmega antakse AUA-le kogu abi, mille eesmärk on hüvitada kõnealune kahju, samas kui AUA kannab sellest kahjust ainult 43%.

64 Sellega seoses nähtub vaidlustatud otsusest, et kuna AUA-l oli Austria lennuliikluses oluline roll, mõjutas Austrias lendude tühistamine ja lennuplaani muutmine pärast COVID-19 pandeemia olukorras reisipiirangute kehtestamist teda rohkem kui teisi selles riigis tegutsevaid lennuettevõtjaid. Seda kinnitavad kõik eespool punktides 61 ja 62 kokkuvõtlikult esitatud andmed.

65 Veel nähtub nendest andmetest, et piirangud puudutavad proportsionaalselt ja tema tegevuse ulatuse tõttu Austrias AUAd märkimisväärselt rohkem kui Ryanairi, kelle tegevus sihtkohaga sellesse riiki ja lähtekohaga sellest riigist moodustas väga väikese osa tema tegevusest – nagu ilmneb hagiavalduse lisast A.2.2 –, erinevalt AUAst, kelle puhul on see osa palju suurem. Mis puudutab Laudamotioni, siis hagejad ei ole esitanud piisavalt selget teavet, mis võimaldaks mõista selle lennuettevõtja Austriast lähtuva või sinna suunduva tegevuse osakaalu kogu tema tegevusest. Igal juhul ei võimalda miski Üldkohtu toimiku materjalidest järeldada, et nimetatud lennuettevõtja mängiks Austria lennuliikluses olulist rolli.

66 Lõpuks, mis puudutab küsimust, kas kõnealune meede läheb kaugemale sellest, mis on vajalik taotletava eesmärgi saavutamiseks, siis tuleb tõdeda, et selle summa on väiksem kui kahju, mis tekkis AUA-le lendude tühistamisest ja lennuplaani muutusest reisipiirangute kehtestamise tõttu COVID-19 pandeemia olukorras, nagu nähtub eelkõige vaidlustatud otsuse punktist 79. Seega ei lähe kõnealune meede kaugemale sellest, mis on vajalik taotletava õiguspärase eesmärgi saavutamiseks.

67 Järelikult tuleb tõdeda, et erinev kohtlemine AUA kasuks on sobiv, et hüvitada nendest piirangutest tulenev kahju, ning see ei lähe kaugemale sellest, mis on selle eesmärgi saavutamiseks vajalik.

68 Liiati ei tõenda hagejad, et kõnealuse abi summa jagamine kõikide Austrias esindatud lennuettevõtjate vahel ei oleks võtnud nimetatud meetmelt soovitavat toimet.

69 Sellest tuleneb igal juhul ja niivõrd, kuivõrd kõnealuse meetmega kehtestatud erinevat kohtlemist võib samastada diskrimineerimisega, et kõnealuse meetme kohaldamine üksnes AUA-le oli põhjendatud ja kõnealune meede ei riku diskrimineerimiskeelu põhimõtet.

Asutamisvabaduse ja teenuste osutamise vabaduse rikkumine

70 Olgu meenutatud esiteks, et EL toimimise lepingu asutamisvabadust käsitlevate sätete eesmärk on tagada vastuvõtvas liikmesriigis välismaiste kodanike ja ettevõtjate võrdne kohtlemine selle riigi kodanike ja ettevõtjatega (vt 6. oktoobri 2015. aasta kohtuotsus Finanzamt Linz, C-66/14, EU:C:2015:661, punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika).

71 Teiseks on teenuste osutamise vabadusega vastuolus selliste riigisiseste õigusnormide kohaldamine, mille toimel muutub liikmesriikidevaheline teenuste osutamine raskemaks kui teenuste osutamine ainult ühe liikmesriigi siseselt, olenemata sellest, kas esineb riikkondsuse või residentsuse alusel diskrimineerimine (vt selle kohta 6. veebruari 2003. aasta kohtuotsus Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, punkt 25). Tuleb aga tõdeda, et vastavalt ELTL artikli 58 lõikele 1 käsitletakse transporditeenuste osutamise vabadust transpordi jaotise sätetes, see tähendab EL toimimise lepingu VI jaotises. Transporditeenuste osutamise vabadusele kohaldatakse esmases õiguses seega erinorme (18. märtsi 2014. aasta kohtuotsus International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, punkt 36). Järelikult ei ole ELTL artikkel 56, mis käsitleb teenuste osutamise vabadust, lennuliikluse valdkonnas kohaldatav (25. jaanuari 2011. aasta kohtuotsus Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, punkt 22).

72 Seega võib lennutransporditeenuste liberaliseerimise meetmeid võtta ainult ELTL artikli 100 lõike 2 alusel (18. märtsi 2014. aasta kohtuotsus International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, punkt 38). Ent nagu hagejad põhjendatult märgivad, võttis liidu seadusandja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määruse (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT 2008, L 293, lk 3) vastu selle sätte alusel ning selle määruse eesmärk on just määratleda teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise tingimused lennutranspordisektoris (vt analoogia alusel 6. veebruari 2003. aasta kohtuotsus Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, punktid 23 ja 24).

73 Käesolevas asjas tuleb märkida, et hagejad väidavad sisuliselt, et kõnealune meede kujutab endast asutamisvabaduse ja teenuste osutamise vabaduse piirangut, kuna meede on diskrimineeriv.

74 Ent kuigi on tõsi, et kõnealune meede puudutab individuaalset abi, mida saab ainult AUA, ei tõenda hagejad, kuidas selle ainuõiguslik laad võib hagejaid takistada teostamast oma asutamisvabadust Austrias või osutamast teenuseid lähtekohaga sellest riigist või sihtkohaga sinna. Nimelt ei ole hagejad nimetanud faktilisi või õiguslikke asjaolusid, mille tõttu on kõnealusel individuaalsel abil piirav mõju, mis läheb kaugemale sellest, mis toob kaasa ELTL artikli 107 lõikes 1 sätestatud keelu, kuid mis – nagu on leitud eespool punktides 60–66 – on

siiski vajalik ja proportsionaalne, selleks et lähtuvalt ELTL artikli 107 lõike 2 punktis b ette nähtud nõuetest hüvitada AUA-le sellise erakorralise sündmuse nagu COVID-19 pandeemia tekitatud kahju.

75 Seega ei kujuta kõnealune meede endast asutamisvabaduse või teenuste osutamise vabaduse piirangut. Järelikult ei ole hagejatel alust komisjonile ette heita, et ta ei analüüsinud selle meetme kooskõla asutamisvabaduse ja teenuste osutamise vabadusega.

76 Neil asjaoludel tuleb hagejate teine väide tagasi lükata.

Kolmas väide, et ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b on vääralt kohaldatud ja tehtud ilmne hindamisviga seoses abi proportsionaalsusega

77 Hagejate kolmas väide jaguneb sisuliselt kaheks osaks, millest esimene puudutab seda, et komisjon tegi vigu AUA-le tekitatud kahju suuruse hindamisel, ja teine, et ta tegi kõnealuse abi summa hindamisel vigu.

Kolmanda väite esimene osa, mis puudutab AUA-le tekitatud kahju hindamist

78 Esimesena, hagejad väidavad, et vaidlustatud otsuse kohaselt on kõnealuse meetme eesmärk katta kahju, mis tekitati AUA-le ajavahemikus 9. märtsist 14. juunini 2020 AUA lendude tühistamisest ja lennuplaani muutmisest pärast reisipiirangute ja muude liikumispiirangute kehtestamist COVID-19 pandeemiaga seoses. Ent üks osa AUA-le tekitatud kahju ei ole reisipiirangute ja muude liikumispiirangute kehtestamise tagajärg, kuna ajavahemikus 9. kuni 18. märtsini 2020 kehtisid need piirangud ainult osaliselt, samas kui kõnealuse meetme eesmärk on hüvitada ajavahemikus 9. märtsist kuni 14. juunini 2020 kantud kahju. Seega oli AUA-le selle esimese ajavahemiku jooksul tekitatud kahju tingitud reisijate kõhklusest reisida pandeemiaga seotud ebakindluse tõttu. Komisjoni heakskiidetud kahju arvutamise meetod kajastab seega pigem COVID-19 kriisi kui terviku mõju, mitte Austria ametiasutuste või teiste riikide kehtestatud reisipiirangute konkreetset mõju. Nii hindas komisjon ilmselgelt üle COVID-19 pandeemiaga seotud reisipiirangute ja muude liikumispiirangutega otseselt tekitatud kahju summat. Vaidlustatud otsus on seega vastuoluline.

79 Teisena väidavad hagejad, et miski vaidlustatud otsuses ei tõenda, et 9. märtsist kuni 14. juunini 2020 välditud kulud, mida AUA kantud kahju kindlaksmääramisel ei tulnud arvesse võtta, peegeldasid AUA „välditavaid“ kulusid. Järelikult võivad kahju hindamisel kasutatud välditud kulud sisaldada kuluelemente, mis olid „välditavad“.

80 Kolmandana jättis komisjon vaidlustatud otsuses hindamata teistele lennuettevõtjatele tekitatud kahju. Hagejate sõnul mõjutab ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b tähenduses erakorraline sündmus juba määratluse poolest mitut või isegi kõiki asjaomase sektori ettevõtjaid. Seega kandsid paljud muud lennuettevõtjad Austrias kahju COVID-19 pandeemia raames kehtestatud reisipiirangute tagajärjel. Selle meetme eesmärk on seega hüvitada kahju, mida kandsid ka AUA konkurendid, mitte ainult AUA.

81 Komisjon, Saksamaa Liitvabariik, Austria Vabariik ja AUA vaidlevad hagejate argumentidele vastu.

82 Sellega seoses tuleb kõigepealt märkida, et kuna tegemist on erandiga ELTL artikli 107 lõikes 1 sätestatud riigiabi siseturuga kokkusobimatuse üldisest põhimõttest, tuleb ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b tõlgendada kitsalt. Seepärast võib selle sätte mõttes hüvitada vaid loodusõnnetuste või muude erakorraliste sündmustega otseselt tekitatud majandusliku kahju (23. veebruari 2006. aasta kohtuotsus Atzeni jt, C-346/03 ja C-529/03, EU:C:2006:130, punkt 79).

83 Järelikult ei kuulu ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b kohaldamisalasse abi, mis võib olla suurem abisaaja kantud kahjust (vt selle kohta 11. novembri 2004. aasta kohtuotsus Hispaania *vs.* komisjon, C-73/03, ei avaldata, EU:C:2004:711, punktid 40 ja 41).

84 Käesolevas asjas tuleb esiteks märkida, et nagu nähtub vaidlustatud otsuse punktidest 41 ja 69, võtsid Austria ametiasutused kahju hindamisel arvesse AUA lennupargi seismajätmise ajavahemikku 19. märtsist kuni 14. juunini 2020 ning sellele ajavahemikule vahetult eelnenud päevi 9. kuni 18. märtsini 2020.

85 Sellega seoses täpsustas komisjon vaidlustatud otsuses põhjuseid, miks ta ei pidanud sobivaks anda luba mitte ainult AUA-le tema lennukipargi seismajätmisest põhjustatud kahju hüvitamiseks ajavahemikul 19. märtsist kuni 14. juunini 2020, vaid ka sellele vahetult eelnevatel päevadel 9. kuni 18. märtsini 2020 tekkinud kahju hüvitamiseks.

86 Nimelt, nagu on selgitatud vaidlustatud otsuse punktides 6–14, oli Austria valitsus kehtestanud reisipiirangud juba ajavahemikus 9. kuni 18. märtsini 2020. Täpsemalt keelas Austria Vabariik 9. märtsil 2020 Hiinast, Lõuna-Koreast, Iraanist ja Itaaliast pärit lennukite maandumise oma territooriumil. Seda keeldu laiendati järk-järgult teistele riikidele, sh Šveitsile, Prantsusmaale ja Hispaaniale 13. märtsil 2020 ning Ühendkuningriigile, Madalmaadele, Venemaale ja Ukrainale 15. märtsil 2020. Veel kehtestas Austria Vabariik COVID-19 pandeemiale reageerimiseks 10. märtsil 2020 kohe jõustunud üldmeetmeid, mis hõlmasid reisipiiranguid. Samuti kehtestas ta tervisekontrolli kõigepealt Itaalia piiril 11. märtsil 2020, seejärel Šveitsi piiril 14. märtsil 2020 ning lõpuks Saksa piiril 19. märtsil 2020. Vahepeal teatasid Ameerika Ühendriigid 12. märtsil 2020, et nad ei anna enam Euroopa kodanikele ega kõigile Schengeni ala riikides elavatele reisijatele luba siseneda oma territooriumile. Austria valitsus teatas 13. märtsil 2020 piiravatest seadusandlikest meetmetest, mis jõustusid 16. märtsil 2020. Need meetmed kehtestasid ulatuslikud piirangud liikumisvabadusele kogu Austria territooriumil.

87 Arvestades COVID-19 pandeemia tõttu kehtestatud piirangutest tingitud reisitingimuste järkjärgulist halvenemist, mis viis 9. märtsist kuni 14. juunini 2020 AUA lendude tühistamiseni ja lennuplaani muutmiseni, võis komisjon seega viga tegemata arvesse võtta kahju, mille põhjustas AUA-le sel ajavahemikul lendude tühistamine ja lennuplaani muutmine.

88 Järelikult tuleb tagasi lükata hagejate argument, et võttes arvesse ajavahemikus 9. kuni 18. märtsini 2020 tekkinud kahju, hindas komisjon seda kahju üle. Samal põhjusel ei ole vaidlustatud otsuses vastuolu.

89 Teisena, mis puudutab hagejate argumenti, mille kohaselt ei veendunud komisjon, et AUA tegi oma kulude vähendamiseks ajavahemikul 9. märtsist kuni 14. juunini 2020 kõik vajaliku, mistõttu kahju hüvitamisest ei jäeta välja mitte ainult välditud kulud, vaid ka „välditavad kulud“, st kulud, mida ta oleks saanud vältida, kuid mida ta sellegipoolest kandis, siis tuleb märkida, et vaidlustatud otsuse punktis 74 selgitas komisjon, et hüvitatav kahju vastas lisandväärtuse kaotusele, mis on arvutatud ühelt poolt AUA saamata jäänud tulu, st erinevus käibe vahel, mida ta oleks võinud loota saada ajavahemikus 9. märtsist kuni 14. juunini 2020, kui COVID-19

pandeemiaga seotud reisipiiranguid ja muid liikumispiiranguid ei oleks olnud, ning sel perioodil tegelikult saadud käibe vahel, mida on korrigeeritud AUA kasumimarginaali võrra, ning teiselt poolt välditud kulude vahena.

90 Komisjon määratles välditud kuludena kulud, mida AUA oleks ajavahemikus 9. märtsist kuni 14. juunini 2020 kandnud, kui tema tegevust ei oleks mõjutanud COVID-19 pandeemiaga seotud reisipiirangud ja liikumispiirangud, ning mida AUA ei pidanud kandma oma tegevuse tühistamise tõttu. Komisjon selgitas ka, et välditud kulude suurus tuleb kindlaks määrata iga asjasse puutuva kululiigi kohta, lähtudes nende seotusest liikluse vähenemisega, võrreldes eelmise aasta samal perioodil AUA kantud kulusid ajavahemikus 9. märtsist kuni 14. juunini 2020 kantud kuludega.

91 Samuti täpsustas komisjon vaidlustatud otsuse 19. joonealuses märkuses, et COVID-19ga seotud liikumispiirangute tõttu välditud kulud puudutasid näiteks kütusekulude, tasude ja kulude vähenemist ning personalikulude vähenemist eelkõige lühiajalise töö kasutamise tõttu.

92 Seega, nagu nähtub vaidlustatud otsuse punkti 42 alapunktist b, võetakse kahju hindamisel arvesse täiendavaid kulusid ja nende piirangute tõttu välditud kulusid. Sellega seoses võttis komisjon AUA kulude ja muutuvkuludele COVID-19 järel valitsuste võetud liikumispiirangute positiivse ja negatiivse mõju analüüsi põhjal nende hindamisel arvesse erinevust, mida täheldati kõikides muutuvkuludes (eelkõige kütusekulud, tasud, lõivud, hoolduskulud, Rahvusvahelise Lennutranspordi Assotsiatsiooniga (IATA) seotud maksud ja toitlustuskulud), ning erinevust, mida täheldati püsikuludes, mis varieerusid COVID-19 pandeemia tagajärjel valitsuste võetud liikumispiirangute tõttu, eelkõige personalikulude ja turunduskulude vähenemine ning lennupargi seismajätmisest tingitud kulude vähenemine. Pealegi esitas Austria Vabariik menetlusse astuja seisukohtades loetelu meetmetest, mida AUA võttis oma kulude vähendamiseks COVID-19 pandeemia kontekstis ja mis seisnesid eelkõige kogukulude vähendamises 54% võrra võrreldes 2019. aastaga. Nende meetmete hulgas tõi Austria Vabariik esile mitme tehnohooldusbaasi ja reisijateenindusrajatiste sulgemise teatud liidumaades. Lisaks vähendas AUA oma lennukiparki, eemaldades suurema osa Dashi mudeli lennukitest ja müües mitu lennukit. Hagejad ei vaidlustanud nende andmete tõelevastavust või asjakohasust.

93 Neil asjaoludel saab Üldkohus vaid tõdeda, et hagejate etteheide, et komisjon jättis väidetavalt arvesse võtmata „välditavad“ kulud, on liiga abstraktne ning seda ei toeta mingid konkreetsed andmed. Täpsemalt ei ole hagejad konkreetselt täpsustanud, milliseid kulusid oleks AUA saanud vältida ja mis tuleb seetõttu talle tekitatud kahju hindamisel arvesse võtmata jätta.

94 Järelikult tuleb see argument tagasi lükata.

95 Kolmandana, mis puudutab argumenti, et komisjon ei võtnud arvesse teiste lennuettevõtjate kantud kahju, siis piisab, kui viidata eespool punktidele 53–57, et järeldada, et hagejatel ei ole alust väita, et komisjon oli kohustatud vaidlustatud otsuses hindama muudele lennuettevõtjatele kui AUA tekitatud kahju.

96 Seetõttu tuleb kolmanda väite esimene osa tagasi lükata.

Kolmanda väite teine osa, mis puudutab abi suuruse hindamist

97 Esimesena väidavad hagejad esimese väite raames esitatud argumentidele viidates, et komisjon ei võtnud arvesse võimalikku täiendavat abi, mida „Lufthansa“ võis AUA-le anda. Esiteks ei ole veenev vaidlustatud otsuses sisalduv märkus, mille kohaselt tuleb DLH kapitalisissemakse

investeerida tõhusasse kliima- ja müratehnoloogiasse, mistõttu ei kata see seega AUA-le tekitatud kahju, mida kõnealune meede peab hüvitama, sest selle sissemakse kasulik mõju on vahetu, samas kui kavandatud investeeringud, mis ei allu mingil kujul siduvatele kohustustele, realiseeruvad alles 2030. aastal. Teiseks piirdus komisjon sellega, et mainis Lufthansa kontsernile antud abist väga väikest osa, mis oli 150 miljonit eurot, vaikides maha võimaluse, et Saksa meetme alusel võib AUA sellest summast suuremat kasu saada.

98 Teisena alahindas komisjon kõnealuse meetme proportsionaalsuse hindamisel mõju, mida avaldas AUA-le Austria abikava alusel antud riigiabi. Komisjon märgib nimelt, et nimetatud abi katab muid AUA kulusid, mis väidetavalt tekkisid 2020. aasta teisel poolaastal, selgitamata siiski selle hinnangu põhjendatust. Lisaks, mis puudutab 2020. aasta teisel poolaastal saadud kahju suuruse kindlaksmääramist, siis kordas komisjon pelgalt AUA hinnanguid, ilma et ta oleks seda kahju eraldi analüüsinud. Komisjon alahindas ka AUA-le Austria abikava alusel antud abi suurust, mis tema hinnangul oli [70–80] miljonit eurot, selgitamata siiski, kuidas ta selle arvutas. Hagejate sõnul on selle abi suurus koos DLH kapitalisissemakse suurusega aga vähemalt 270 miljonit eurot. Niisiis on selle abi summa koos DLH kapitalisissemakse summaga vähemalt 420 miljonit eurot, mis ületab kahju summat, mida AUA 2020. aasta teisel poolaastal pidi kandma.

99 Kolmandana, vastupidi oma otsustuspraktikale ei võtnud komisjon arvesse kõnealuse meetme diskrimineerivast laadist tulenevat konkurentsieelist, mis väljendub AUA suuremates turuosades võrreldes nendega, mida ta oleks muidu võinud saada.

100 Komisjon, keda toetavad Saksamaa Liitvabariik, Austria Vabariik ja AUA, vaidleb neile argumentidele vastu.

101 Esimesena, mis puudutab hagejate argumenti, et komisjon jättis arvesse võtmata „Lufthansa“ poolt AUA-le antud võimaliku täiendava abi, siis tuleb esiteks märkida, et see argument kattub osaliselt esimese väite raames esitatud argumentidega. Seega tuleb viidata esimese väite analüüsile.

102 Teisena tuleb märkida, et EL toimimise lepinguga ei ole keelatud kohaldada samal ajal ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b ja ELTL artikli 107 lõike 3 punkti b, kui mõlema sätte tingimused on täidetud. Nii on see eelkõige juhul, kui majanduses tõsise häire põhjustanud faktid ja asjaolud on tingitud erakorralisest sündmusest.

103 Käesoleval juhul, nagu on märgitud eespool punktides 5–7, anti Saksa laen ja otsuses Lufthansa käsitletud abi ning AUA-le Austria abikava alusel rakendatud abimeede ELTL artikli 107 lõike 3 punkti b alusel ning kõnealune meede ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b alusel.

104 Selle kohta märkis komisjon vaidlustatud otsuse punktis 29, et eespool viidatud meetmetega, mis võeti ELTL artikli 107 lõike 3 punkti b alusel, sooviti taastada AUA maksejõulisus ja elujõulisus ning need katsid seega kulud suuremas ulatuses kui pelgalt COVID-19 pandeemia raames kehtestatud reisipiirangutega otseselt tekitatud kahju hüvitamine. Vaidlustatud otsuse punktides 47 ja 49 märkis komisjon samuti, et Austria ametiasutused kinnitasid, et kõnealust meedet ei saanud kumuleerida muu samu kulusid katva abiga ning et muude meetmetega, mis olid osa AUA-le antud toetusest, ei saanud kaasneda liigne hüvitamine, kuna need ei olnud ette nähtud selleks, et hüvitada AUA-le kahju, mida ta kandis COVID-19 pandeemia tõttu kehtestatud reisipiirangutest tulenevalt, ning et meedet ei saanud kasutada selliseks hüvitamiseks.

105 Täpsemalt selgitas komisjon vaidlustatud otsuse punktis 50, et neil meetmetel ei olnud seost AUA-le tekitatud kahju hüvitamisega, kuna esiteks olid AUA-le Austria abikava alusel antud laenul tagatised, mis seisnesid AUA aktsiate ja vara väärtpaberistamises, ning teiseks – nagu AUA, tema aktsionärid ja Austria valitsus kokku leppisid – tuli DLH kapitalisissemakse investeerida tõhusasse kliima- ja müravastasesse tehnoloogiasse enne 2030. aastat.

106 Lisaks kontrollis komisjon vaidlustatud otsuse punktides 82–86, ega ELTL artikli 107 lõike 3 punkti b alusel võetud abimeetmed, millest AUA võis kasu saada, ei katnud sama kahju, mida sooviti hüvitada kõnealuse meetmega, ning ta järeldas, et see nii ei olnud.

107 Sellest järeldub, et vastupidi hagejate väidetule ei jätnud komisjon kõnealuse abi suuruse ja proportsionaalsuse hindamisel arvesse võtmata kõiki abimeetmeid, millest Lufthansa kontsern võis kasu saada.

108 Hagejad ei esita aga ühtegi konkreetset ja tõendatud asjaolu, mis näitaks, et kõikide kõne all olevate abimeetmete või neist mõne eesmärk on katta samu rahastamiskõlblikke kulusid kui need, mis on hõlmatud kahjuga, mida soovitakse hüvitada kõnealuse meetmega.

109 Kolmandana kritiseerivad hagejad eelkõige vaidlustatud otsuse punkti 50 alapunkti b, mille kohaselt pidi AUA, nagu märgitud eespool punktis 105, DLH kapitalisissemakse investeerima kuni 2030. aastani tõhusasse müravastasesse ja keskkonnasõbralikumasse tehnoloogiasse, kuna vastav summa on juba antud AUA käsutusse. Kuid esiteks jäetakse selles argumendis tähelepanuta asjaolu, et sellise investeeringu võib aja jooksul osadeks jagada. Teiseks näitab kohustus kasutada selle investeeringu rahastamiseks tehtud kapitalisissemaksele vastavat summat selgelt, et sellel kapitalisissemaksel oli täiesti teine eesmärk kui kõnealuse meetmega taotletav eesmärk.

110 Mis puudutab hagejate argumenti, mille kohaselt ei olnud see investeerimiskohustus siduv, siis piisab, kui märkida, et vaidlustatud otsuse punkti 50 alapunktist b tuleneb, et AUA, tema aktsionäride ja Austria valitsuse vahel kokku lepitud rahastamispaketi raames on AUA „kohustatud“ investeerima DLH kapitalisissemaksele vastava summa tõhusasse müravastasesse ja keskkonnasõbralikumasse tehnoloogiasse.

111 Teisena, mis puudutab hagejate argumente Austria abikava alusel AUA-le antud abi kohta, siis tuleb täheldada, et komisjon märkis vaidlustatud otsuse punktis 87, et COVID-19 pandeemia põhjustatud tõsine häire Austria majanduses pidi üldisemalt mõjutama 2020. aastaks AUA prognoositud finantstulemusi. Prognoositud kahju, mille puhul ei olnud võimalik tõendada mingit põhjuslikku seost reisipiirangute ja liikumispiirangutega, võis komisjoni hinnangul ulatuda [300–400] miljoni euroni ajavahemikus 1. kuni 9. märtsini 2020 ja 15. juunist 31. detsembrini 2020, st väljaspool ajavahemikku, mida kõnealune meede puudutab. Seega kavandas Austria Vabariik selleks, et leevendada oma majanduses tõsise häire tagajärgi, anda AUA-le Austria abikava alusel 300 miljoni euro suurusele laenule 90% riigitagatist, nagu nähtub vaidlustatud otsuse punktist 88.

112 Esiteks väidavad hagejad, et komisjon eeldas, et AUA-le Austria abikava alusel antud abi eesmärk oli katta kahju, mis AUA-le oli tekkinud 2020. aasta teisel poolaastal, tõendamata siiski, et see tegelikult nii oli. Selle argumendiga püüavad hagejad jätta kahtluse küsimuses, kas nimetatud abi võib katta samu kulusid kui need, mis on hõlmatud AUA-le ajavahemikus 9. märtsist kuni 14. juunini 2020 COVID-19 raames kehtestatud reisipiirangute tõttu tekkinud kahjuga, mida kõnealuse meetmega soovitakse hüvitada.

113 Siiski tuleb meenutada, et Austria abikava kehtestati ELTL artikli 107 lõike 3 punkti b alusel ja selle eesmärk oli kõrvaldada pandeemia põhjustatud tõsine häire Austria majanduses, toetades suurt hulka ettevõtjaid, kes vajavad likviidseid vahendeid, ilma et see oleks piiratud konkreetse majandussektoriga. Nimetatud kaval oli järelikult teistsugune eesmärk kui kõnealusel meetmel.

114 Sellega seoses on vaidlustatud otsuse punktis 87 esitatud komisjoni selgitus, mille kohaselt AUA-le Austria abikava alusel antud abi eesmärk oli katta AUA kahju, mis ei olnud otseselt põhjustatud AUA lendude tühistamisest ja lennuplaani muutmisest ajavahemikus 9. märtsist kuni 14. juunini 2020 reisipiirangute tõttu, täielikult kooskõlas kõnealuse abi erinevate eesmärkidega. Seega ei sea vaidlustatud otsuse õiguspärasust kahtluse alla pelk asjaolu, et komisjon ei täpsustanud vaidlustatud otsuses, mille põhjal ta leidis, et Austria abikava alusel AUA-le antud abi eesmärk oli katta AUA 2020. aasta teisel poolaastal prognoositud kahju.

115 Teiseks heidavad hagejad komisjonile ette, et ta lähtus selle kahju summa osas, mis hinnanguliselt oli [300 ja 400] miljonit eurot, AUA hinnangutest, selle asemel et ise viia läbi sõltumatu analüüs. Kuigi on tõsi, et vaidlustatud otsusest ei nähtu, kuidas see summa saadud on, puudutab see hinnang siiski kahju, mille katmine ei ole kõnealuse meetme eesmärk. Nimelt peab selle kahju ühe osa katma AUA-le Austria abikava alusel antud abi, mille õiguspärasus ja kokkusobivus siseturuga ei ole käesoleva kohtuvaidluse ese. Järelikult ei mõjuta kahju täpse hindamise küsimus vaidlustatud otsuse õiguspärasust.

116 Kolmandaks ja samal põhjusel ei saa hagejad komisjonile tulemuslikult ette heita, et ta ei selgitanud vaidlustatud otsuses, kuidas ta arvutas AUA-le Austria abikava alusel antud abi summa, mis oli hinnanguliselt [70–80] miljonit eurot. Nimelt, kuigi hagejatel on õigus esitada argumente, millega vaidlustatakse käesolevas kohtuasjas kõnealuse abi summa hindamine, ei saa nad seevastu tulemuslikult kritiseerida teise abi summa hindamist, mille õiguspärasust ja kokkusobivust siseturuga ei ole Üldkohtul palutud käesoleva kohtuasja raames kontrollida.

117 Igal juhul nähtub vaidlustatud otsuse punktist 80, et Austria ametiasutused kohustusid esitama komisjonile hiljemalt 30. juuniks 2021 tulemused AUA-le ajavahemikus 9. märtsist kuni 14. juunini 2020 tekitatud kahju – mida kõnealuse meetmega soovitakse hüvitada – tagantjärele hindamise kohta, mis põhineb AUA 2020. aasta tegevusaruandel, mille sõltumatu organ on auditeerinud ja nõuetekohaselt kinnitanud. Juhuks kui tagantjärele hindamisest peaks ilmnema, et AUA sai ülemäärase hüvitise, võtsid Austria ametiasutused kohustuse tagada, et AUA maksaks selle tagasi.

118 Neljandaks tuleb järelikult tagasi lükata hagejate argument, et Austria abikava alusel AUA-le antud abi ja DLH kapitalisissemakse summa kokku ületab AUA 2020. aasta teisel poolaastal prognoositud kahju summat.

119 Kolmandana, mis puudutab hagejate argumenti, et komisjon ei võtnud arvesse AUA konkurentsieelist, mis tulenes sellest, et kõnealune meede on diskrimineeriv, siis tuleb märkida, et abi siseturuga kokkusobivuse hindamiseks ei hõlma selle abiga abisaajale antud eelis võimalikku majanduslikku kasu, mida ta sai selle eelise kasutamisest. Selline kasu ei tarvitse olla identne eelisega, milles abi seisneb, või võib lausa osutuda olematuks, ilma et see asjaolu võiks põhjendada selle abi siseturuga kokkusobivuse teistsugust hinnangut (vt selle kohta 21. detsembri 2016. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Aer Lingus ja Ryanair Designated Activity, C-164/15 P ja C-165/15 P, EU:C:2016:990, punkt 92).

120 Järelikult tuleb tõdeda, et komisjon võttis õigesti arvesse AUA-le antud eelist, mis tuleneb kõnealusest meetmest. Seevastu ei saa komisjonile ette heita seda, et ta ei teinud kindlaks võimalikku majanduslikku kasu, mis sellest eelisest tuleneda võis.

121 Neid asjaolusid arvestades ei ole hagejatel alust komisjonile ette heita seda, et ta ei võtnud arvesse võimalikku konkurentsieelist, mis tuleneb väidetavalt sellest, et kõnealune meede on diskrimineeriv.

122 Järelikult tuleb hagejate kolmanda väite teine osa ja sellest tulenevalt väide tervikuna tagasi lükata.

Neljas väide, et rikutud on hagejate menetlusõigusi

123 Hagejad väidavad, et komisjoni läbi viidud uurimine oli ebapiisav eelkõige seoses kõnealuse meetme proportsionaalsusega ning meetme kokkusobivusega diskrimineerimiskeelu põhimõtte ning teenuste osutamise vabadust ja asutamisvabadust käsitlevate põhimõtetega. Selle uurimise ebapiisavus kinnitab aga tõsiste raskuste esinemist, mille tõttu oleks komisjon pidanud algatama ametliku uurimismenetluse ja võimaldama hagejatel esitada oma märkused ning sellega uurimist mõjutada.

124 Komisjon, Saksamaa Liitvabariik, Austria Vabariik ja AUA vaidlevad hagejate argumentidele vastu.

125 Olgu märgitud, nagu väidab sisuliselt komisjon, et hagejate neljas väide on tegelikult täiendav, st esitatud juhuks, kui Üldkohus ei analüüsi kõnealuse meetme kui sellise hindamise põhjendatust. Väljakujunenud kohtupraktikast selgub nimelt, et sellise väite eesmärk on võimaldada huvitatud poolel selles seisundis esitada vastuvõetavaks tunnistatav hagi ELTL artikli 263 alusel, mille esitamine ei oleks muidu sellel poolel lubatud (vt selle kohta 24. mai 2011. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Kronoply ja Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, punkt 48, ning 27. oktoobri 2011. aasta kohtuotsus Austria *vs.* Scheucher-Fleisch jt, C-47/10 P, EU:C:2011:698, punkt 44). Üldkohus analüüsis aga hagi kolme esimest väidet, mis puudutasid kõnealusele meetmele kui sellisele antud hinnangu põhjendatust, mistõttu selline väide jääb ilma oma kirjeldatud eesmärgita.

126 Lisaks tuleb tõdeda, et sellel väitel puudub iseseisev sisu. Niisuguse väite raames võib hageja selleks, et kaitsta menetlusõigusi, mis tal on ametlikus uurimismenetluses, tugineda nimelt üksnes väidetele, mis tõendavad, et komisjonil olevate või olla võivate andmete ja asjaolude hindamine oleks teatatud meetme esialgse uurimise etapis pidanud tekitama kahtlusi selle meetme kokkusobivuse osas siseturuga (vt selle kohta 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, punkt 81; 9. juuli 2009. aasta kohtuotsus 3F *vs.* komisjon, C-319/07 P, EU:C:2009:435, punkt 35, ning 24. mai 2011. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Kronoply ja Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, punkt 59), nagu esialgses uurimismenetluses komisjoni ebapiisav või puudulik uurimine või kolmandate isikute kaebuste olemasolu. Tuleb aga märkida, et neljas väide kordab kokkuvõtlikult esimese kuni kolmanda väite raames esitatud argumente, ilma et võimalike tõsiste raskuste kohta oleks välja toodud konkreetseid asjaolusid.

127 Kuna Üldkohus analüüsis nimetatud väiteid sisuliselt, siis tuleb leida, et selle väite põhjendatust ei ole vaja kontrollida.

Viies väide, et komisjon on rikkunud ELTL artikli 296 teist lõiku

128 Hagejad väidavad, et komisjon rikkus ELTL artikli 296 teist lõiku, kuna esiteks ei märkinud ta vaidlustatud otsuses ära põhjust, miks ta jättis kontrollimata, kas AUA-le antud abist saab kasu Lufthansa kontsern või kas „Lufthansale“ antud abist võib AUA kasu saada, teiseks ei kontrollinud ta, kas see meede on kooskõlas diskrimineerimiskeelu põhimõtte ning teenuste osutamise vabadust ja asutamisvabadust käsitlevate põhimõtetega, kolmandaks ei hinnanud ta AUA-le antud konkurentsieelist ning neljandaks ei hinnanud ta reisipiirangutest põhjustatud kahju ega põhjendanud oma hinnangut meetme proportsionaalsusele ja selle kumuleerimist Saksa laenu, otsuse Lufthansa ja Austria abikava esemeks olnud abiga.

129 Komisjon, Saksamaa Liitvabariik, Austria Vabariik ja AUA vaidlevad hagejate argumentidele vastu.

130 Sellega seoses tuleb meenutada, et ELTL artikliga 296 nõutav põhjendus kujutab olulist vorminõuet (18. juuni 2015. aasta kohtuotsus Ipatau *vs.* nõukogu, C-535/14 P, EU:C:2015:407, punkt 37) ning see peab vastama asjaomase akti olemusele, sellest peab selgelt ja üheselt selguma akti andnud institutsiooni arutluskäik, mis võimaldab huvitatud isikutel mõista võetud meetme põhjuseid ja pädeval kohtul teha kontrolli. Põhjendamise nõuet hinnates tuleb seega arvestada juhtumi asjaolusid, eelkõige akti sisu, põhjenduste olemust ja huvi, mis võib selgituste saamiseks olla akti adressaatidel või teistel isikutel, keda akt otseselt ja isiklikult puudutab. Ei ole nõutud, et põhjenduses oleks täpsustatud kõik asjakohased faktilised ja õiguslikud asjaolud, kuna akti põhjenduse vastavust ELTL artikli 296 nõuetele ei tule hinnata mitte ainult selle sõnastust, vaid ka konteksti ja asjasse puutuva valdkonna õiguslikku regulatsiooni silmas pidades (2. aprilli 1998. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Sytraval ja Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, punkt 63; 22. juuni 2004. aasta kohtuotsus Portugal *vs.* komisjon, C-42/01, EU:C:2004:379, punkt 66, ja 15. aprilli 2008. aasta kohtuotsus Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, punkt 79).

131 Mis puudutab kõnealuse akti laadi, siis tuleb märkida, et vaidlustatud otsus võeti vastu pärast seda, kui oli lõppenud ELTL artikli 108 lõike 3 kohane abikavade esialgse uurimise etapp, mille eesmärk on vaid võimaldada komisjonil kujundada esmane arvamus kõnealuse abi siseturuga osalise või täieliku kokkusobivuse küsimuses, ilma et oleks algatatud sama artikli lõikes 2 ette nähtud ametlikku uurimismenetlust, mis on ette nähtud selleks, et komisjon saaks koguda teavet kõigi abiga seotud asjaolude kohta.

132 Niisuguses otsuses, mis on vastu võetud lühikese tähtaja jooksul, peavad olema ära näidatud üksnes põhjused, millest lähtudes komisjon on järeldanud, et tal ei ole käsitletava abi siseturuga kokkusobivuse hindamisel tõsiseid raskusi (22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, punkt 65).

133 Mis puudutab esimesena vaidlustatud otsuse põhjendust seoses kõnealuse meetme ja teiste eespool punktis 8 nimetatud abimeetmete omavahelise suhtega, siis piisab, kui märkida, et hagejate etteheide põhineb vaidlustatud otsuse ja otsuse konteksti elementide osalisel lugemisel. Eespool punktides 31–43 esitatud kaalutlustest kogumis tuleneb, et komisjon põhjendas õiguslikult piisavalt oma hinnangut kõnealuste meetmete suhte kohta.

134 Teisena, mis puudutab diskrimineerimiskeelu põhimõtet ning teenuste osutamise vabadust ja asutamisvabadust käsitlevaid põhimõtteid, siis tuleb küll meenutada, et kui ühelt poolt aktist kasu saavad isikud ja teiselt poolt välistatud ettevõtjad on võrreldavas olukorras, peab akti

andnud liidu institutsioon eraldi põhjenduses selgitama, kuidas on selliselt kehtestatud erinev kohtlemine objektiivselt põhjendatud (15. aprilli 2008. aasta kohtuotsus Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, punkt 82). Käesolevas asjas tuleb siiski tõdeda, et vaidlustatud otsus sisaldab eespool punktis 61 meenutatud asjaolusid, mis võimaldavad mõista AUA erilist tähtsust Austria lennuliikluses ja Austria majanduses ning põhjuseid, miks Austria Vabariik valis AUA ainsaks kõnealusest meetmest kasu saajaks.

135 Lisaks, osas milles hagejad viitavad kõnealuse meetme diskrimineeriva laadiga kaasnevale konkurentsieelisele, siis piisab kui tõdeda, nagu nähtub eespool punktidest 119–121, et komisjon ei pidanud meetme siseturuga kokkusobivuse hindamisel sellist eelist arvesse võtma, mistõttu ei pidanud ta seda vaidlustatud otsuses ka mainima.

136 Kolmandana, mis puudutab AUA-le tekitatud kahju hindamist ja abi suurust, siis tuleb märkida, et komisjon selgitas vaidlustatud otsuses põhjuseid, miks ta leidis, et ELTL artikli 107 lõike 2 punkti b alusel hüvitamisele kuuluda võiva kahju arvutamisel tuleb ajavahemikus 9. märtsist kuni 14. juunini 2020 tekkinud kahju pidada kahjuks, mis on otseselt põhjustatud tema lendude tühistamisest ja lennuplaani muutmisest pärast reisipiirangute kehtestamist COVID-19 pandeemia olukorras (vt eespool punktid 84–88). Veel selgitas ta õiguslikult piisavalt kahju suuruse arvutamise meetodit, sh arvesse võetavaid kulusid (vt eespool punktid 89–91).

137 Samuti selgitas komisjon piisavalt selgelt ja täpselt kõnealuse abi suuruse arvutamise viisi ja põhjuseid, miks ta leidis, et kõnealust meedet ei saa kumuleerida teiste abimeetmetega, mis katavad samu rahastamiskõlblikke kulusid.

138 Järelikult on vaidlustatud otsus piisavalt põhjendatud ning hagejate viies väide tuleb seega tagasi lükata.

139 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb jätta hagi tervikuna rahuldamata, ilma et oleks vaja teha otsust selle vastuvõetavuse kohta.

Kohtukulud

140 Kodukorra artikli 134 lõike 1 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna hagejad on kohtuvaidluse kaotanud, tuleb nende kohtukulud jätta nende endi kanda ja vastavalt komisjoni nõudele mõista neilt välja komisjoni kohtukulud.

141 Kodukorra artikli 138 lõike 1 alusel kannavad Saksamaa Liitvabariik ja Austria Vabariik ise oma kohtukulud.

142 Vastavalt kodukorra artikli 138 lõikele 3 kannab AUA ise oma kohtukulud.

Esitatud põhjendustest lähtudes

ÜLDKOHUS (kümnes koda laiendatud koosseisus)

otsustab:

1. Jätta hagi rahuldamata.

2. Jätta Ryanair DAC ja Laudamotion GmbH kohtukulud nende endi kanda ja mõista neilt välja Euroopa Komisjoni kohtukulud.

3. Jätta Saksamaa Liitvabariigi, Austria Vabariigi ja Austrian Airlines AG kohtukulud nende endi kanda.

Kornezov Buttigieg Kowalik-Bańczyk

Hesse Petrlík

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 14. juulil 2021 Luxembourgis.

Allkirjad