BENDROJO TEISMO (dešimtoji išplėstinė kolegija) SPRENDIMAS

2021 m. liepos 14 d.*

„Valstybės pagalba – Austrijos oro transporto rinka – Pagalba, Austrijos teikiama oro transporto bendrovei dėl COVID-19 pandemijos – Subordinuotoji paskola, teikiama *Austrian Airlines AG* – Sprendimas neteikti prieštaravimų – Pagalbos gavėjo patronuojančiajai bendrovei anksčiau suteikta pagalba – Pagalba, skirta atitaisyti ypatingo įvykio padarytai žalai – Įsisteigimo laisvė – Laisvė teikti paslaugas – Vienodas požiūris – Pareiga motyvuoti“

Byloje T-677/20

Ryanair DAC, įsteigta Sordse (Airija),

Laudamotion GmbH, įsteigta Švechate (Austrija),

atstovaujamos advokatų E. Vahida, F.-C. Laprévote, V. Blanc, S. Rating ir I.-G. Metaxas-Maranghidis,

ieškovės,

prieš

Europos Komisiją, atstovaujamą L. Flynn, F. Tomat ir S. Noë,

atsakovę,

palaikomą

Vokietijos Federacinės Respublikos, atstovaujamos R. Kanitz, J. Möller ir P.-L. Krüger,

Austrijos Respublikos, atstovaujamos A. Posch, J. Schmoll, G. Eberhard ir S. Weber,

ir

Austrian Airlines AG, įsteigtos Vienoje (Austrija), atstovaujamos advokato A. Zellhofer,

įstojusių į bylą šalių,

dėl pagal SESV 263 straipsnį pateikto prašymo panaikinti 2020 m. liepos 6 d. Komisijos sprendimą C(2020) 4684 *final* dėl valstybės pagalbos SA.57539 (2020/N) – Austrija – COVID-19 – Pagalba *Austrian Airlines*

* Proceso kalba: anglų.

BENDRASIS TEISMAS (dešimtoji išplėstinė kolegija),

kurį sudaro pirmininkas A. Kornezov (pranešėjas), teisėjai E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk, G. Hesse ir D. Petrlík,

posėdžio sekretorius P. Cullen, administratorius,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2021 m. balandžio 23 d. posėdžiui,

priima šį

Sprendimą

Ginčo aplinkybės

1 *Austrian Airlines AG* (toliau – AUA) yra *Lufthansa* grupei priklausanti oro transporto bendrovė. *Lufthansa* grupei vadovauja patronuojančioji bendrovė *Deutsche Lufthansa AG* (toliau – DLH). *Lufthansa* grupę, be kita ko, sudaro oro transporto bendrovės *Brussels Airlines S.A. / N.V.*, AUA, *Swiss International Air Lines Ltd* ir *Edelweiss Air AG*.

2 2020 m. birželio 23 d. Austrijos Respublika, vadovaudamasi SESV 108 straipsnio 3 dalimi, pranešė Europos Komisijai apie individualią pagalbos priemonę (toliau – nagrinėjama priemonė) – Subordinuotąją paskolą, teikiamą AUA, konvertuojamą į 150 mln. EUR subsidiją. Šia priemone siekiama kompensuoti AUA žalą, patirtą dėl jos skrydžių atšaukimo ar jų tvarkaraščio pakeitimo, nustačius kelionių apribojimus ir kitas izoliavimo priemones dėl COVID-19 pandemijos.

3 2020 m. liepos 6 d. Komisija priėmė Sprendimą C(2020) 4684 *final* dėl valstybės pagalbos SA.57539 (2020/N) – Austrija – COVID-19 – Pagalba *Austrian Airlines* (toliau – ginčijamas sprendimas), jame konstatavo, kad nagrinėjama priemonė, pirma, yra valstybės pagalba, kaip ji suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, ir, antra, yra suderinama su vidaus rinka remiantis SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktu.

4 Nagrinėjama priemonė yra viena iš pagalbos priemonių, skirtų AUA ir *Deutsche Lufthansa* grupei, kurią galima apibendrinti taip, kaip nurodyta toliau.

5 2020 m. kovo 22 d. Sprendimu SA.56714 (2020/N) – Vokietija – COVID-19 priemonės Komisija, remdamasi SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktu, patvirtino Vokietijos Federacinės Respublikos nustatytą pagalbos sistemą, skirtą paremti įmonėms, kurių veiklai vykdyti Vokietijoje reikia lėšų, neapsiribojant atitinkamu ekonomikos sektoriumi. Pagal šią sistemą DLH galėjo gauti 80 % valstybės garantiją 3 mlrd. EUR paskolai (toliau – Vokietijos paskola).

6 2020 m. balandžio 17 d. Sprendimu SA.56981 (2020/N) – Austrija – Austrijos tarpinių paskolų garantijų sistema pagal Laikinąją valstybės pagalbos priemonių, skirtų ekonomikai remti per dabartinę COVID-19 pandemiją, sistemą, iš dalies pakeistą 2020 m. birželio 9 d. Sprendimu SA.57520 (2020/N) Austrija – Austrijos kovos su krize priemonės – COVID-19: *Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws)* suteiktos garantijos didelėms įmonėms pagal 1977 m. Garantijų įstatymą – Pagalbos sistemos SA.56981 (2020/N) pakeitimas, Komisija, remdamasi SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktu, leido taikyti Austrijos Respublikos nustatytą pagalbos

sistemą įmonėms, kurias paveikė COVID-19 pandemija, neribojant atitinkamo sektoriaus (toliau – Austrijos pagalbos sistema). Pagal šią sistemą Austrijos Respublika skyrė AUA 90 % valstybės garantiją 300 mln. EUR paskolai, kurią suteikė komercinių bankų konsorciumas.

7 2020 m. birželio 25 d. Sprendimu SA.57153 (2020/N) – Vokietija – COVID-19 – Pagalbai bendrovei *Lufthansa* (toliau – Sprendimas *Lufthansa*) Komisija, remdamasi SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktu, leido suteikti individualią 6 mlrd. EUR pagalbą DLH, kurią sudaro, pirma, 306 044 326,40 EUR kapitalo dalis, antra, 4 693 955 673,60 EUR balso teisės nesuteikiančių akcijų (mišraus kapitalo priemonė, kuri pagal tarptautinius apskaitos standartus laikoma nuosavu kapitalu), ir, trečia, 1 mlrd. EUR balso teisės nesuteikiančių akcijų, pasižyminčių konvertuojamųjų skolų ypatybėmis. Šią pagalbą DLH galėjo panaudoti paremti kitoms *Lufthansa* grupės bendrovėms, kurios 2019 m. gruodžio 31 d. neturėjo finansinių sunkumų, įskaitant AUA.

8 Sprendime *Lufthansa* nurodyta, kad jame nustatyta pagalbos priemonė yra platesnio *Lufthansa* grupei skirtų paramos priemonių paketo dalis, kurį sudaro šios priemonės:

– šio sprendimo 5 punkte nurodyta Vokietijos paskola DLH,

– 90 % valstybės garantija 300 mln. EUR paskolai, kurią Austrijos Respublika ketino suteikti AUA pagal šio sprendimo 6 punkte nurodytą Austrijos pagalbos sistemą,

– nagrinėjama priemonė, nurodyta šio sprendimo 2 punkte,

– 250 mln. EUR likvidumo parama ir 40 mln. EUR paskola, kurią Belgijos Karalystė suteikė *Brussels Airlines S.A. / N.V.*,

– 85 % valstybės garantija 1,4 mlrd. EUR paskolai, kurią Šveicarijos Konfederacija suteikė *Swiss International Air Lines Ltd* ir *Edelweiss Air AG*.

9 Sprendime *Lufthansa* Komisija iš esmės pažymėjo, kad pagalbos priemonės, kurias kitos valstybės suteikė *Lufthansa* grupės įmonėms, t. y. išvardytos šio sprendimo 8 punkto antroje, trečioje, ketvirtoje ir penktoje įtraukose, taigi apimančios ir nagrinėjamą priemonę, yra išskaičiuotos iš individualios pagalbos DLH, kuri yra to sprendimo dalykas, arba Vokietijos paskolos.

Procesas ir šalių reikalavimai

10 2020 m. lapkričio 13 d. Bendrojo Teismo kanceliarija gavo šį ieškovių *Ryanair DAC* ir *Laudamotion GmbH* ieškinį.

11 Dokumentu, kurį Bendrojo Teismo kanceliarija gavo tą pačią dieną, ieškovės paprašė, kad ieškinys būtų nagrinėjamas taikant pagreitintą procedūrą pagal Bendrojo Teismo procedūros reglamento 151 ir 152 straipsnius. 2020 m. gruodžio 11 d. sprendimu Bendrasis Teismas (dešimtoji kolegija) patenkino prašymą taikyti pagreitintą procedūrą.

12 2020 m. gruodžio 23 d. Bendrojo Teismo kanceliarija gavo Komisijos atsiliepimą į ieškinį.

13 2020 m. gruodžio 28 d. ieškovės pateikė motyvuotą prašymą surengti teismo posėdį pagal Procedūros reglamento 106 straipsnio 2 dalį.

14 Dokumentais, kuriuos Bendrojo Teismo kanceliarija gavo atitinkamai 2021 m. vasario 9 d., 18 d. ir 19 d., Vokietijos Federacinė Respublika, AUA ir Austrijos Respublika paprašė leisti įstoti į šią bylą palaikyti Komisijos reikalavimų.

15 Atitinkamai 2021 m. vasario 18 d. ir kovo 2 d. sprendimais Bendrojo Teismo dešimtosios kolegijos pirmininkas leido Vokietijos Federacinei Respublikai ir Austrijos Respublikai įstoti į bylą.

16 2021 m. kovo 9 d. nutartimi Bendrojo Teismo dešimtosios kolegijos pirmininkas leido AUA įstoti į bylą.

17 Atitinkamai 2021 m. vasario 24 d. ir kovo 10 d. taikant proceso organizavimo priemones Vokietijos Federacinei Respublikai, AUA ir Austrijos Respublikai buvo leista pateikti įstojimo į bylą paaiškinimus pagal Procedūros reglamento 154 straipsnio 3 dalį. 2021 m. kovo 10 d., 24 d. ir 25 d. Bendrojo Teismo kanceliarija gavo atitinkamai Vokietijos Federacinės Respublikos, AUA ir Austrijos Respublikos įstojimo į bylą paaiškinimus.

18 Dešimtosios kolegijos siūlymu Bendrasis Teismas, vadovaudamasis Procedūros reglamento 28 straipsniu, nusprendė perduoti bylą nagrinėti išplėstinei kolegijai.

19 Šalys buvo išklausytos ir atsakė į Bendrojo Teismo pateiktus klausimus per 2021 m. balandžio 23 d. posėdį.

20 Ieškovės Bendrojo Teismo prašo:

– panaikinti ginčijamą sprendimą,

– priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas.

21 Komisija Bendrojo Teismo prašo:

– atmesti ieškinį,

– priteisti iš ieškovių bylinėjimosi išlaidas.

22 Vokietijos Federacinė Respublika ir Austrijos Respublika, kaip ir Komisija, prašo atmesti ieškinį kaip nepagrįstą ir priteisti iš ieškovių bylinėjimosi išlaidas.

23 AUA Bendrojo Teismo prašo atmesti ieškinį kaip nepriimtiną, taip pat atmesti likusią ieškinio dalį iš esmės ir priteisti iš ieškovių bylinėjimosi išlaidas.

Dėl teisės

24 Reikia priminti, kad Sąjungos teismas turi teisę konkrečiomis aplinkybėmis įvertinti, ar geras teisingumo vykdymas pateisina ieškinio atmetimą dėl esmės, prieš tai nepriėmęs sprendimo dėl ieškinio priimtinumo (šiuo klausimu žr. 2002 m. vasario 26 d. Sprendimo *Taryba / Boehringer*, C-23/00 P, EU:C:2002:118, 51 ir 52 punktus ir 2016 m. rugsėjo 14 d. Sprendimo *Trajektna luka Split / Komisija*, T-57/15, nepaskelbtas Rink., EU:T:2016:470, 84 punktą). Todėl, visų pirma atsižvelgiant į argumentus, kuriais remiantis buvo nuspręsta šią bylą nagrinėti taikant pagreitintą

procedūrą, ir į tai, koks svarbus tiek ieškovėms, tiek Komisijai ir Austrijos Respublikai yra greitas atsakymas dėl esmės, pirmiausia reikia išnagrinėti ieškinio pagrįstumą, prieš tai nepriėmus sprendimo dėl jo priimtinumo.

25 Savo ieškinį ieškovės grindžia penkiais pagrindais, atitinkamai: pirma, tuo, kad Komisija neišnagrinėjo galimos pagalbos bendrovei *Lufthansa* arba šios bendrovės teikiamos pagalbos; antra, nediskriminavimo, laisvės teikti paslaugas ir įsisteigimo laisvės principų pažeidimu; trečia, tuo, kad Komisija klaidingai taikė SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktą, ir akivaizdžia vertinimo klaida; ketvirta, tuo, kad Komisija turėjo pradėti oficialią tyrimo procedūrą, ir, penkta, pareigos motyvuoti, kaip tai suprantama pagal SESV 296 straipsnį, pažeidimu.

Dėl pirmojo pagrindo, grindžiamo tuo, kad Komisija neišnagrinėjo galimos pagalbos bendrovei „Lufthansa“ arba šios bendrovės teikiamos pagalbos

26 Pirma, ieškovės tvirtina, kad Komisija padarė teisės klaidą ir akivaizdžią vertinimo klaidą, nepatikrinusi, ar nagrinėjama priemonė taip pat būtų teikiama *Lufthansa*. Jei taip būtų, nagrinėjama priemonė taptų nesuderinama su vidaus rinka, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktą, nes nebepadengtų „tinkamų finansuoti išlaidų“, susijusių su AUA patirta žala. Taigi ši pagalba galėtų būti naudojama kitais tikslais nei pradinis jos tikslas.

27 Antra, ir atvirkščiai, Komisija neatsižvelgė į visą *Lufthansa* grupei suteiktą pagalbą. Iš tiesų Komisija neįvertino, ar papildoma pagalba, viršijanti ginčijamame sprendime nurodytą 150 mln. EUR rekapitalizavimą, kurį DLH suteikė AUA, galėtų būti suteikta AUA, nes taip susidarytų pernelyg didelė žalos, kurią siekiama atitaisyti nagrinėjama priemone, kompensacija.

28 Komisija, palaikoma Vokietijos Federacinės Respublikos, Austrijos Respublikos ir AUA, ginčija ieškovių argumentus.

29 Visų pirma reikia konstatuoti, kad ginčijamo sprendimo 5, 48, 49 ir 50 punktuose Komisija paaiškino, jog nagrinėjama priemonė buvo priskirta AUA suteiktam finansiniam paketui, kurio bendra suma siekė 600 mln. EUR ir kurį, be nagrinėjamos priemonės, sudarė 150 mln. EUR nuosavo kapitalo įnašas iš patronuojančiosios bendrovės DLH (toliau – DLH kapitalo injekcija) ir 90 % valstybės garantija 300 mln. EUR paskolai, kurią komercinių bankų konsorciumas suteikė AUA pagal Austrijos pagalbos sistemą (žr. šio sprendimo 6 punktą). Šiuo klausimu Komisija pažymėjo, kad, nors nagrinėjama priemone buvo siekiama atlyginti žalą, padarytą AUA dėl jos skrydžių atšaukimo ir pakeitimo, kuriuos lėmė kelionių apribojimų ir kitų su COVID-19 pandemija susijusių izoliavimo priemonių nustatymas, kitos pirma minėtos AUA suteikto finansinio paketo dalys buvo skirtos užtikrinti jos mokumui ir tinkamai kapitalizacijai, kad ji galėtų įveikti COVID-19 pandemijos padarinius, kuriems nagrinėjama priemonė nebuvo taikoma, taip pat išspręsti technologinius klausimus, nesusijusius su šia pandemija.

30 Antra, ginčijamo sprendimo 25 punkte Komisija priminė, kad pagalbą, dėl kurios priimtas Sprendimas *Lufthansa*, DLH galėjo naudoti, siekdama paremti kitas *Lufthansa* grupės bendroves, kurios 2019 m. gruodžio 31 d. neturėjo finansinių sunkumų, įskaitant AUA. Be to, ginčijamo sprendimo 85 punkte Komisija paaiškino, kad nagrinėdama pagalbos, dėl kurios priimtas Sprendimas *Lufthansa*, proporcingumą, ji, remdamasi 2020 m. kovo 19 d. Komisijos komunikato „Laikinoji valstybės pagalbos priemonių, skirtų ekonomikai remti reaguojant į dabartinį COVID-19 protrūkį, sistema“ (OL C 91 I, 2020, p. 1) su pakeitimais, padarytais 2020 m. balandžio 3 d. (OL C 112 I, 2020, p. 1), 2020 m. gegužės 13 d. (OL C 164, 2020, p. 3) ir 2020 m. birželio 29 d. (OL C 218, 2020, p. 3) (toliau – Laikinoji sistema) 54 punktu, atsižvelgė į tebesitęsiant COVID-19

pandemijai suteiktas papildomas ar svarstomas priemones *Lufthansa* grupės bendrovėms. Šiuo klausimu tame pačiame ginčijamo sprendimo punkte Komisija priminė, kad Sprendime *Lufthansa* ji padarė išvadą, jog visos šio sprendimo 8 punkte nurodytos pagalbos priemonės, įskaitant nagrinėjamą priemonę ir pagal Austrijos pagalbos sistemą AUA suteiktą pagalbos priemonę, buvo apribotos iki minimumo, reikalingo atkurti *Lufthansa* grupės kapitalo struktūrai ir užtikrinti jos gyvybingumui.

31 Trečia, taip pat reikia pažymėti, kad Sprendime *Lufthansa*, kuris buvo priimtas likus dviem savaitėms iki ginčijamo sprendimo priėmimo ir į kurį Komisija kelis kartus daro nuorodą ginčijamame sprendime, Komisija jau atsižvelgė į visas *Lufthansa* grupei priklausančioms bendrovėms, įskaitant AUA, suteiktas pagalbos priemones ir jų tarpusavio ryšį. Šiomis aplinkybėmis Sprendimas *Lufthansa* yra ginčijamo sprendimo konteksto elementas ir dėl šios priežasties į jį reikia atsižvelgti, nedarant poveikio jo teisėtumui, kuris nėra šio ginčo dalykas.

32 Sprendimo *Lufthansa* 77 ir 114–121 punktuose Komisija iš esmės pažymėjo, kad kitų valstybių *Lufthansa* grupės bendrovėms suteikta parama bus išskaičiuota atitinkamai arba iš pagalbos, dėl kurios priimtas tas sprendimas, sumos, arba iš Vokietijos paskolos (žr. šio sprendimo 5 punktą). Konkrečiai kalbant, minėto sprendimo 115 punkte Komisija pažymėjo, kad, pirma, paskola, kurią Austrijos Respublika ketina suteikti AUA pagal Austrijos pagalbos sistemą, siekianti iki 300 mln. EUR, bus išskaičiuota iš Vokietijos paskolos, ir, antra, 150 mln. EUR suma, kurią Austrijos Respublika ketina suteikti AUA pagal nagrinėjamą priemonę, bus išskaičiuota arba iš pirmųjų balso teisės nesuteikiančių akcijų, nurodytų šio sprendimo 7 punkte, arba iš Vokietijos paskolos.

33 Ketvirta, kalbant apie DLH kapitalo injekciją, ginčijamo sprendimo 26 punkte Komisija pažymėjo, kad, jeigu ji susidarytų iš pagalbos, dėl kurios priimtas Sprendimas *Lufthansa*, bet kuriuo atveju tai būtų pagal tą sprendimą jau patvirtinta pagalba.

34 Taigi iš visų minėtų aplinkybių matyti, kad, priešingai, nei teigia ieškovės, Komisija aiškiai išnagrinėjo visas *Lufthansa* grupės bendrovėms suteiktas pagalbos priemones ir jų tarpusavio ryšį.

35 Vadinasi, ieškovės klaidingai teigia, kad Komisija neišnagrinėjo visų nurodytų pagalbos priemonių.

36 Kalbant apie ieškovių argumentą, kad egzistuoja rizika, jog nagrinėjama priemonė, suteikta AUA, bus naudinga ir *Lufthansa*, reikia pažymėti, kad šiuo argumentu nepakankamai atsižvelgiama į ryšį tarp skirtingų pagalbos priemonių, aprašytų šio sprendimo 8 punkte.

37 Iš tiesų iš šio ryšio matyti, kad, jei *Lufthansa* grupės bendrovės, kaip antai AUA, gautų kitos valstybės nei Vokietijos Federacinė Respublika pagalbą, tokios pagalbos suma būtų išskaičiuota iš Vokietijos Federacinės Respublikos grupei *Lufthansa* suteiktos sumos. Taigi minėtomis pagalbos priemonėmis nustatomas atskaitymo mechanizmas, pagal kurį Vokietijos Federacinės Respublikos visai *Lufthansa* grupei suteikta pagalba sumažinama tokia pagalbos suma, kokią kitos valstybės suteikė vienai ar kitai minėtos grupės bendrovei, todėl bendra šiai grupei suteikta suma išlieka ta pati.

38 Vadinasi, ieškovių nurodoma rizika, kad nagrinėjama priemonė „išsiplės“ ir ja pasinaudos DLH ar kitos *Lufthansa* grupės bendrovės, neatitinka minėto atskaitymo mechanizmo.

39 Tas pats pasakytina apie ieškovių argumentą, kad egzistuoja priešinga rizika, t. y. kad AUA gauna didesnę DLH paramą, viršijančią kapitalo injekciją, o tai, jų nuomone, gali lemti per didelę kompensaciją AUA.

40 Šiuo klausimu pirmiausia reikia pažymėti, kad ginčijamame sprendime Komisija atsižvelgė į DLH kapitalo injekciją. Iš tiesų, pirma, ginčijamo sprendimo 26 punkte ji konstatavo, kad, jei ši suma turėtų būti išskaičiuota iš pagalbos, dėl kurios priimtas Sprendimas *Lufthansa*, bet kuriuo atveju tai būtų Komisijos jau patvirtinta pagalba. Antra, ginčijamo sprendimo 82–89 punktuose ji pažymėjo, kad minėta kapitalo injekcija nepadengia tų pačių išlaidų kaip ir įtrauktų į žalą, kurią siekiama atitaisyti nagrinėjama priemone.

41 Nors ieškovės primygtinai teigia, kad negalima atmesti galimybės, jog DLH perduoda AUA papildomų lėšų, kitų nei kapitalo injekcija, šis teiginys išlieka hipotetinis, nes ieškovės šiuo klausimu nepateikė jokių konkrečių įrodymų. Bet kuriuo atveju, net ir darant prielaidą, kad DLH turėjo tokį ketinimą, šio sprendimo 40 punkte išdėstyti argumentai lieka pagrįsti, atsižvelgiant į tai, kad, pirma, toks hipotetinis papildomo likvidumo perkėlimas atsirado dėl Sprendime *Lufthansa* jau patvirtintos pagalbos, kurios teisėtumas nėra šio ieškinio dalykas, ir, antra, viena vertus, Vokietijos paskola ir pagalba, dėl kurios priimtas Sprendimas *Lufthansa*, pagrįstos SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktu, ir, kita vertus, nagrinėjama priemonė, pagrįsta SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktu, nėra skirtos padengti toms pačioms tinkamoms finansuoti išlaidoms, kaip Komisija pabrėžė ginčijamo sprendimo 82 ir 83 punktuose. Iš tiesų pirmosiomis priemonėmis siekiama užtikrinti paramos gavėjo mokumą ir tinkamą kapitalizaciją, o nagrinėjama priemone siekiama atitaisyti žalą, padarytą dėl AUA skrydžių atšaukimo ir pakeitimo, įvykusių dėl nustatytų kelionių apribojimų ir kitų su COVID-19 pandemija susijusių izoliavimo priemonių.

42 Be to, šio sprendimo 37 punkte nurodytas atskaitymo mechanizmas, kurio ieškovės neginčija, reglamentuoja ryšį tarp šių skirtingų pagalbos priemonių, taip sumažinant pernelyg didelės kompensacijos AUA riziką. Iš tiesų, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 85 punkto, Komisija Sprendime *Lufthansa* jau padarė išvadą, kad visos šio sprendimo 8 punkte nurodytos pagalbos priemonės, įskaitant nagrinėjamą priemonę ir pagal Austrijos pagalbos sistemą AUA suteiktą pagalbos priemonę, buvo apribotos iki minimumo, reikalingo atkurti *Lufthansa* grupės kapitalo struktūrai ir užtikrinti jos gyvybingumui. Taigi, kadangi dėl minėto atskaitymo mechanizmo bendra suma, kuria gali pasinaudoti minėta grupė, lieka ta pati, ieškovių nurodyta priešinga pagalbos „išsiplėtimo“ rizika neturi įtakos bendram visų nagrinėjamų priemonių vertinimui, kurį atliko Komisija.

43 Galiausiai ieškovės tvirtina, kad nagrinėjamos priemonės kontekstas panašus į tą, kuris susijęs su pagalbos priemone bendrovei KLM, kurią leista suteikti Sprendimu C(2020) 4871 *final* dėl valstybės pagalbos SA.57116 (2020/N) – Nyderlandai – COVID-19: Valstybės garantija ir valstybės paskola KLM (toliau – Sprendimas KLM), nes ir ginčijamas sprendimas, ir Sprendimas KLM susiję su pagalbos gavėjais, priklausančiais įmonių grupei. Vis dėlto, priešingai, nei teigia ieškovės, Sprendimas KLM buvo susijęs su visiškai kitu atveju nei nagrinėjamas šioje byloje; jam būdinga tai, kad Komisija atskirai išnagrinėjo dvi pagalbos priemones, suteiktas dviem tai pačiai grupei priklausančioms bendrovėms, o jų patronuojančioji bendrovė atliko tam tikrą vaidmenį suteikiant ir administruojant šias pagalbos priemones. Šiomis aplinkybėmis Bendrasis Teismas pažymėjo, kad Komisija nepakankamai motyvavo savo išvadą, jog, pirma, atitinkami minėtos pagalbos gavėjai buvo išimtinai dukterinės bendrovės, o ne patronuojančioji bendrovė ar grupė, ir, antra, vienai iš jų suteikta pagalba jokiu būdu negalėjo suteikti naudos kitai (2021 m. gegužės 19 d. Sprendimas *Ryanair / Komisija (KLM; COVID-19)*, T-643/20, EU:T:2021:286). Skirtingai

nuo tame sprendime nagrinėtų aplinkybių, šiuo atveju, kaip matyti iš šio sprendimo 31–42 punktų, Komisija visapusiškai atsižvelgė į tai, kad pagalba, dėl kurios priimtas Sprendimas *Lufthansa*, galėjo būti naudinga visoms *Lufthansa* grupės bendrovėms, aiškiai išnagrinėjo ryšį tarp šios pagalbos ir kitos pagalbos, kuri gali būti suteikta šioms bendrovėms, ir įvertino jų proporcingumą.

44 Vadinasi, ieškinio pirmąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

Dėl antrojo pagrindo, grindžiamo nediskriminavimo, laisvės teikti paslaugas ir įsisteigimo laisvės principų pažeidimu

45 Ieškovės tvirtina, kad Komisija pažeidė nediskriminavimo principą, laisvę teikti paslaugas ir įsisteigimo laisvę, nes nagrinėjama priemonė taikyta tik AUA.

46 Komisija, Vokietijos Federacinė Respublika, Austrijos Respublika ir AUA ginčija ieškovių argumentus.

47 Reikia priminti, kad valstybės pagalba, kuria pažeidžiamos Sutarties nuostatos ar bendrieji principai, negali būti pripažinta suderinama su vidaus rinka (2020 m. rugsėjo 22 d. Sprendimo *Austrija / Komisija*, C-594/18 P, EU:C:2020:742, 44 punktas; šiuo klausimu taip pat žr. 2008 m. balandžio 15 d. Sprendimo *Nuova Agricast*, C-390/06, EU:C:2008:224, 50 ir 51 punktus).

Dėl nediskriminavimo principo pažeidimo

48 Pagal nediskriminavimo principą reikalaujama, kad panašios situacijos nebūtų vertinamos skirtingai, o skirtingos – vienodai, nebent toks vertinimas būtų objektyviai pagrįstas (2008 m. balandžio 15 d. Sprendimo *Nuova Agricast*, C-390/06, EU:C:2008:224, 66 punktas; šiuo klausimu taip pat žr. 2018 m. birželio 5 d. Sprendimo *Montero Mateos*, C-677/16, EU:C:2018:393, 49 punktą).

49 Skirtingas situacijas apibūdinančius elementus ir jų panašumus, be kita ko, reikia apibrėžti ir įvertinti atsižvelgiant į Sąjungos teisės akto, kuriuo nustatytas nagrinėjamas skirtumas, dalyką ir tikslą. Be to, reikia atsižvelgti į srities, kuriai nagrinėjamas aktas priklauso, principus ir tikslus (2008 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *Arcelor Atlantique et Lorraine ir kt.*, C-127/07, EU:C:2008:728, 26 punktas).

50 Taip pat reikia priminti, kad pagal proporcingumo principą, kuris yra vienas iš bendrųjų Sąjungos teisės principų, reikalaujama, kad Sąjungos institucijų veiksmai neviršytų to, kas tinkama ir būtina nagrinėjamų teisės aktų teisėtiems tikslams pasiekti (1984 m. gegužės 17 d. Sprendimo *Denkavit Nederland*, 15/83, EU:C:1984:183, 25 punktas), todėl, kai galima rinktis iš kelių tinkamų priemonių, reikia taikyti mažiausiai suvaržančią, o sukelti nepatogumai neturi būti neproporcingi siekiamiems tikslams (2019 m. balandžio 30 d. Sprendimo *Italija / Taryba (Vidužemio jūros durklažuvių žvejybos kvota)*, C-611/17, EU:C:2019:332, 55 punktas).

51 Ieškovės tvirtina, kad ginčijamu sprendimu leidžiamas diskriminacinis požiūris, kuris nėra būtinas nagrinėjamos priemonės tikslui pasiekti, t. y. atitaisyti žalą, padarytą dėl skrydžių atšaukimo ir pakeitimo, kuriuos lėmė kelionių apribojimų ir kitų su COVID-19 pandemija susijusių izoliavimo priemonių nustatymas. Jos teigia, kad *Ryanair* grupė užima 8 % Austrijos rinkos, taigi ji patyrė apie 8 % COVID-19 pandemijos padarytos žalos. Jei nagrinėjama priemonė būtų taikoma visoms

Austrijoje veikiančioms oro transporto bendrovėms, priemonės tikslas būtų pasiektas nediskriminuojant. Šiuo klausimu ginčijamame sprendime nepaaiškinta, kodėl nagrinėjama priemonė buvo suteikta tik AUA, nors kitos Austrijoje veikiančios oro transporto bendrovės taip pat patyrė žalą dėl kelionių apribojimų ir izoliavimo priemonių, nustatytų įvykus COVID-19 pandemijai. Ieškovių teigimu, nagrinėjama priemonė yra „akivaizdaus ekonominio nacionalizmo“ priemonė.

52 Šiuo klausimu visų pirma reikia priminti, kad nagrinėjama priemone siekiama tik iš dalies atlyginti AUA žalą, patirtą dėl jos skrydžių atšaukimo ar pakeitimo nustačius kelionių apribojimus ir kitas izoliavimo priemones dėl COVID-19 pandemijos.

53 Žinoma, tiesa, kaip teisingai pažymi ieškovės, kad minėti apribojimai paveikė visas Austrijoje veikiančias oro transporto bendroves, todėl visos jos, kaip ir AUA, patyrė žalą dėl skrydžių atšaukimo ar pakeitimo nustačius minėtus apribojimus.

54 Vis dėlto, kad ir kaip būtų, kaip atsiliepime į ieškinį teisingai nurodo Komisija, nėra jokio įpareigojimo valstybėms narėms suteikti pagalbą „ypatingo įvykio“ padarytai žalai atitaisyti, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktą.

55 Kalbant konkrečiai, viena vertus, nors SESV 108 straipsnio 3 dalyje valstybės narės įpareigojamos pranešti Komisijai apie savo valstybės pagalbos projektus iki jų įgyvendinimo, joje jos neįpareigojamos suteikti pagalbos (2018 m. gegužės 30 d. Nutarties *Yanchev*, C-481/17, nepaskelbta Rink., EU:C:2018:352, 22 punktas).

56 Kita vertus, pagalba gali būti skirta ypatingo įvykio padarytai žalai atitaisyti pagal SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktą, nepaisant to, kad ja nėra atlyginama visa ši žala.

57 Taigi nei iš SESV 108 straipsnio 3 dalies, nei iš SESV 107 straipsnio 2 dalies b punkto nematyti, kad valstybės narės privalo atitaisyti visą ypatingo atvejo padarytą žalą, todėl jos taip pat neprivalo suteikti pagalbos visiems šią žalą patyrusiems asmenims.

58 Antra, reikia pažymėti, kad individualią pagalbą, kaip antai nagrinėjamą šioje byloje, iš esmės gauna tik viena įmonė, o ne visos kitos įmonės, įskaitant tas, kurių padėtis panaši į šios pagalbos gavėjos padėtį. Taigi dėl savo pobūdžio tokia individualia pagalba įtvirtinamas skirtingas požiūris ar net diskriminacija, kuri vis dėlto būdinga tos priemonės individualumui. Teigti, kaip tai daro ieškovės, kad nagrinėjama individuali pagalba prieštarauja nediskriminavimo principui, iš esmės reikštų sistemingai ginčyti bet kokios individualios pagalbos suderinamumą su vidaus rinka vien dėl to, kad ji iš esmės yra išimtinio, taigi, ir diskriminacinio, pobūdžio, nors pagal Sąjungos teisę valstybėms narėms leidžiama teikti individualią pagalbą, jeigu tenkinamos visos SESV 107 straipsnyje numatytos sąlygos.

59 Trečia, bet kuriuo atveju darant prielaidą, kad, kaip tvirtina ieškovės, nagrinėjama priemone įtvirtintas skirtingas požiūris tiek, kiek ši priemonė taikoma tik AUA, gali būti prilyginamas diskriminacijai, reikia patikrinti, ar ši priemonė pateisinama teisėtu tikslu ir yra būtina, tinkama bei proporcinga šiam tikslui pasiekti. Be to, tiek, kiek ieškovės remiasi SESV 18 straipsnio pirma pastraipa, reikia pažymėti, kad pagal šią nuostatą Sutarčių taikymo srityje, „nepažeidžiant jose esančių specialių nuostatų“, draudžiama bet kokia diskriminacija dėl pilietybės. Taigi reikia patikrinti, ar toks skirtingas vertinimas leidžiamas atsižvelgiant į SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktą, kuris yra ginčijamo sprendimo teisinis pagrindas. Šis patikrinimas reiškia, kad, pirma,

nagrinėjamos priemonės tikslas atitinka šioje nuostatoje numatytus reikalavimus ir, antra, nagrinėjamos priemonės skyrimo tvarka, t. y. šiuo atveju tai, kad ji taikoma tik AUA, turi sudaryti sąlygas pasiekti šį tikslą ir neviršyti to, kas būtina jam pasiekti.

60 Kalbant apie nagrinėjamos priemonės tikslą, pažymėtina, jog ieškovės neginčija, kad žalos, patirtos dėl oro transporto bendrovės skrydžių atšaukimo ar jų tvarkaraščio pakeitimo nustačius kelionių apribojimus dėl COVID-19 pandemijos, kompensavimas sudaro sąlygas atitaisyti šios pandemijos sukeltą žalą. Ieškovės taip pat neginčija, kad COVID-19 pandemija yra ypatingas įvykis, kaip jis suprantamas pagal SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktą.

61 Dėl nagrinėjamos priemonės suteikimo tvarkos Komisija ginčijamo sprendimo 40 punkte pažymėjo, kad, Austrijos valdžios institucijų teigimu, AUA atlieka esminį vaidmenį Austrijos oro susisiekimui ir reikšmingai prisideda prie Austrijos ekonomikos, nes ji buvo vienintelė tinklo oro bendrovė, vykdanti skrydžius iš Austrijos, siūlanti ilgo nuotolio maršrutus iš Vienos skrydžių centro ir į jį. Be to, atsižvelgiant į palyginti nedidelę Vienos traukos zoną, nė viena kita oro transporto bendrovė negalėtų pasiūlyti daug tiesioginių ilgų nuotolių skrydžių iš Vienos ir į ją, nes jungiamieji skrydžiai taip pat gali būti vykdomi į kitus oro uostus, iš kurių būtų galima pasiūlyti ilgų nuotolių skrydžių. Be to, AUA yra įdarbinta apie 7 000 asmenų, o tiesiogiai ar netiesiogiai nuo AUA priklauso apie 17 500 darbo vietų. Austrijos valdžios institucijų teigimu, tinklo oro bendrovės, kaip antai AUA, ekonominė svarba Austrijos ekonomikai sudaro apie 2,7 mlrd. EUR pridėtinės vertės per metus ir apie 1 mlrd. EUR mokesčių per metus.

62 Be to, reikia pažymėti, kad, remiantis ieškinio A.2.2 priede ieškovių pateikta informacija, AUA yra didžiausia Austrijos oro transporto bendrovė, kuri 2019 m. užėmė 43 % rinkos – ši rinkos dalis buvo gerokai didesnė nei antrosios pagal dydį oro transporto bendrovės ir ieškovių, kurių atitinkamos rinkos dalys 2019 m. sudarė tik 14 % ir 8 %.

63 Vis dėlto ieškovės teigia, kad šios aplinkybės neleidžia pateisinti iš nagrinėjamos priemonės kylančio skirtingo požiūrio. Iš tiesų jos tvirtina, kad šis skirtingas požiūris nėra proporcingas, nes pagal šią priemonę AUA suteikiama visa pagalba, skirta nagrinėjamai žalai atitaisyti, nors AUA patyrė tik 43 % šios žalos.

64 Šiuo klausimu iš ginčijamo sprendimo matyti, kad AUA dėl savo esminio vaidmens Austrijos oro susisiekimui patyrė didesnį poveikį dėl skrydžių atšaukimo ir pakeitimo Austrijoje, nustačius kelionių apribojimus dėl COVID-19 pandemijos, nei kitos šioje šalyje veikiančios oro transporto bendrovės. Tai patvirtina visi šio sprendimo 61 ir 62 punktuose apibendrinti duomenys.

65 Be to, iš šių duomenų matyti, kad AUA proporcingai ir pagal jos veiklos mastą Austrijoje kur kas stipriau paveikė tokie apribojimai nei *Ryanair*, kuri, kaip matyti iš ieškinio A.2.2 priedo, tik nežymią savo veiklos dalį vykdo iš ir į šią valstybę, skirtingai nei AUA, kurios tokia veiklos dalis yra daug didesnė. Kalbant apie *Laudamotion*, pažymėtina, kad ieškovės nepateikia pakankamai aiškios informacijos, kuri leistų nustatyti šios oro transporto bendrovės veiklos dalį, vykdomą iš Austrijos ar į ją, palyginti su visa jos veikla. Bet kuriuo atveju iš Bendrojo Teismo turimos bylos medžiagos nematyti, kad minėta oro transporto bendrovė atlieka svarbų vaidmenį Austrijos oro susisiekimui.

66 Galiausiai dėl klausimo, ar nagrinėjama priemonė viršija tai, kas būtina numatytam tikslui pasiekti, reikia konstatuoti, kad, kaip, be kita ko, matyti iš ginčijamo sprendimo 79 punkto, jos suma yra mažesnė už AUA patirtą žalą, kuri buvo padaryta atšaukus ir pakeitus jos skrydžius dėl kelionių apribojimų nustatymo įvykus COVID-19 pandemijai. Vadinasi, nagrinėjama priemonė neviršija to, kas būtina jos teisėtam tikslui pasiekti.

67 Taigi reikia konstatuoti, kad AUA palankus skirtingas požiūris yra tinkamas siekiant atitaisyti dėl šių apribojimų atsiradusią žalą ir neviršija to, kas būtina šiam tikslui pasiekti.

68 Be to, ieškovės neįrodė, kad nagrinėjamos pagalbos sumos paskirstymas visoms Austrijoje veikiančioms oro transporto bendrovėms nebūtų panaikinęs minėtos priemonės veiksmingumo.

69 Bet kuriuo atveju darytina išvada, kad tiek, kiek nagrinėjama priemone nustatytas skirtingas požiūris gali būti prilygintas diskriminacijai, buvo pateisinama nagrinėjamą priemonę taikyti tik AUA ir ji nepažeidžia nediskriminavimo principo.

Dėl įsisteigimo laisvės ir laisvės teikti paslaugas pažeidimo

70 Pirma, reikia priminti, kad SESV nuostatos dėl įsisteigimo laisvės skirtos užtikrinti, kad priimančiojoje valstybėje narėje būtų taikoma nacionalinė tvarka (žr. 2015 m. spalio 6 d. Sprendimo *Finanzamt Linz*, C-66/14, EU:C:2015:661, 26 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

71 Antra, laisvė teikti paslaugas draudžia taikyti bet kokį nacionalinės teisės aktą, dėl kurio teikti paslaugas tarp valstybių narių tampa sudėtingiau nei vienos valstybės narės viduje, neatsižvelgiant į tai, ar egzistuoja diskriminacija dėl pilietybės ar gyvenamosios vietos (šiuo klausimu žr. 2003 m. vasario 6 d. Sprendimo *Stylianakis*, C-92/01, EU:C:2003:72, 25 punktą). Vis dėlto reikia konstatuoti, kad pagal SESV 58 straipsnio 1 dalį laisvę teikti paslaugas transporto srityje reglamentuoja transportui skirtos antraštinės dalies, t. y. SESV VI antraštinės dalies, nuostatos. Taigi pirminėje teisėje laisvei teikti paslaugas transporto srityje nustatyta speciali teisinė tvarka (2014 m. kovo 18 d. Sprendimo *International Jet Management*, C-628/11, EU:C:2014:171, 36 punktas). Todėl SESV 56 straipsnis, kuriame įtvirtinta laisvė teikti paslaugas, netaikomas oro transporto srityje (2011 m. sausio 25 d. Sprendimo *Neukirchinger*, C-382/08, EU:C:2011:27, 22 punktas).

72 Dėl to oro susisiekimo paslaugų liberalizavimo priemonių galima imtis tik SESV 100 straipsnio 2 dalies pagrindu (2014 m. kovo 18 d. Sprendimo *International Jet Management*, C-628/11, EU:C:2014:171, 38 punktas). Kaip teisingai pažymėjo ieškovės, Sąjungos teisės aktų leidėjas, remdamasis šia nuostata, priėmė 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008, p. 3), kuriuo būtent siekiama nustatyti laisvės teikti paslaugas principo taikymo oro transporto sektoriuje sąlygas (pagal analogiją žr. 2003 m. vasario 6 d. Sprendimo *Stylianakis*, C-92/01, EU:C:2003:72, 23 ir 24 punktus).

73 Šiuo atveju reikia pažymėti, jog ieškovės iš esmės tvirtina, kad nagrinėjama priemonė dėl jos diskriminuojamojo pobūdžio yra įsisteigimo laisvės ir laisvės teikti paslaugas kliūtis.

74 Nors nagrinėjama priemonė iš tiesų susijusi su individualia pagalba, kuri suteikta tik AUA, ieškovės neįrodo, kaip šis išimtinis pagalbos pobūdis gali atgrasyti jas nuo įsisteigimo Austrijoje arba paslaugų teikimo iš šios šalies ir į ją. Ieškovės, be kita ko, nenurodė faktinių ar teisinių

aplinkybių, dėl kurių ši priemonė turėtų ribojamąjį poveikį, viršijantį tas priemones, dėl kurių atsirado SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytas draudimas, tačiau kurios, kaip buvo nuspręsta šio sprendimo 60–66 punktuose, vis dėlto yra būtinos ir proporcingos ypatingo įvykio, koks yra COVID-19 pandemija, AUA sukeltai žalai atitaisyti, vadovaujantis SESV 107 straipsnio 2 dalies b punkte numatytais reikalavimais.

75 Taigi nagrinėjama priemonė negali būti įsisteigimo laisvės ar laisvės teikti paslaugas kliūtis. Darytina išvada, kad ieškovės nepagrįstai priekaištauja Komisijai, jog ši neišnagrinėjo šios priemonės suderinamumo su įsisteigimo laisve ir laisve teikti paslaugas.

76 Tokiomis aplinkybėmis reikia atmesti ieškinio antrąjį pagrindą.

Dėl trečiojo pagrindo, grindžiamo klaidingu SESV 107 straipsnio 2 dalies b punkto taikymu ir akivaizdžia vertinimo klaida dėl pagalbos proporcingumo

77 Ieškovių nurodytą trečiąjį pagrindą iš esmės sudaro dvi dalys, grindžiamos, pirma, tuo, kad Komisija padarė klaidų, kai vertino AUA žalos dydį, ir, antra, tuo, kad ji padarė klaidų, kai vertino nagrinėjamos pagalbos dydį.

Dėl trečiojo pagrindo pirmos dalies, susijusios su AUA žalos įvertinimu

78 Pirma, ieškovės tvirtina, kad, kaip nurodyta ginčijamame sprendime, nagrinėjama priemone siekiama padengti žalą, kuri AUA buvo padaryta laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 9 d. iki birželio 14 d. dėl AUA skrydžių atšaukimo ir pakeitimo nustačius kelionių apribojimus ir kitas su COVID-19 pandemija susijusias izoliavimo priemones. Dalis AUA padarytos žalos nėra kelionių apribojimų ir kitų izoliavimo priemonių pasekmė, nes šie apribojimai laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 9 d. iki kovo 18 d. galiojo tik iš dalies, o nagrinėjama priemone siekiama atlyginti žalą, patirtą laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 9 d. iki birželio 14 d. Taigi šiuo pirmuoju laikotarpiu AUA padarytą žalą lėmė keleivių nenoras keliauti dėl su pandemija susijusio neapibrėžtumo. Komisijos patvirtintas žalos apskaičiavimo metodas atspindi visą COVID-19 krizės poveikį, o ne konkretų Austrijos valdžios institucijų ar kitų šalių nustatytų kelionių apribojimų poveikį. Taigi Komisija akivaizdžiai pervertino žalos, kurią tiesiogiai sukėlė kelionių apribojimai ir kitos su COVID-19 pandemija susijusios izoliavimo priemonės, dydį. Vadinasi, ginčijamas sprendimas yra prieštaringas.

79 Antra, ieškovės tvirtina, kad ginčijamame sprendime nėra nieko, kas įrodytų, jog išlaidos, kurių buvo išvengta laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 9 d. iki birželio 14 d. ir į kurias neturėjo būti atsižvelgta nustatant AUA patirtą žalą, atspindi AUA „išvengiamas“ išlaidas. Taigi atliekant žalos vertinimą panaudotose išvengtose išlaidose gali būti „išvengiamų“ išlaidų elementų.

80 Trečia, ginčijamame sprendime Komisija neįvertino kitoms oro transporto bendrovėms padarytos žalos. Ieškovių teigimu, „ypatingas įvykis“, kaip jis suprantamas pagal SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktą, iš esmės daro poveikį kelioms ar net visoms atitinkamo sektoriaus įmonėms. Taigi daugelis kitų oro transporto bendrovių patyrė žalą Austrijoje dėl kelionių apribojimų, nustatytų įvykus COVID-19 pandemijai. Todėl šia nuostata siekiama atlyginti žalą, kurią patyrė ne tik AUA, bet ir jos konkurentai.

81 Komisija, Vokietijos Federacinė Respublika, Austrijos Respublika ir AUA ginčija ieškovių argumentus.

82 Visų pirma reikia priminti, kad, kalbant apie SESV 107 straipsnio 1 dalyje įtvirtinto bendrojo valstybės pagalbos nesuderinamumo su vidaus rinka principo išimtį, SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktas turi būti aiškinamas siaurai. Taigi pagal šią nuostatą galima kompensuoti tik tuos ekonominius nuostolius, kuriuos tiesiogiai sukėlė gaivalinės nelaimės ar kiti ypatingi įvykiai (2006 m. vasario 23 d. Sprendimo *Atzeni ir kt.*, C-346/03 ir C-529/03, EU:C:2006:130, 79 punktas).

83 Darytina išvada, kad pagalba, kuri gali viršyti šios pagalbos gavėjų patirtus nuostolius, nepatenka į SESV 107 straipsnio 2 dalies b punkto taikymo sritį (šiuo klausimu žr. 2004 m. lapkričio 11 d. Sprendimo *Ispanija / Komisija*, C-73/03, nepaskelbtas Rink., EU:C:2004:711, 40 ir 41 punktus).

84 Šiuo atveju, pirma, reikia pažymėti, kad, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 41 ir 69 punktų, siekdamos įvertinti žalą Austrijos valdžios institucijos atsižvelgė į AUA orlaivių imobilizacijos laikotarpį nuo 2020 m. kovo 19 d. iki birželio 14 d. ir ankstesnes dienas prieš pat šį laikotarpį, t. y. nuo 2020 m. kovo 9 d. iki 18 d.

85 Šiuo klausimu ginčijamame sprendime Komisija nurodė priežastis, dėl kurių nusprendė, kad yra tikslinga patvirtinti pagalbą, padengiančią ne tik AUA žalą, patirtą jos orlaivių imobilizacijos laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 19 d. iki birželio 14 d., bet ir žalą, patirtą prieš pat šį laikotarpį – nuo 2020 m. kovo 9 d. iki 18 d.

86 Iš tiesų, kaip paaiškinta ginčijamo sprendimo 6–14 punktuose, Austrijos vyriausybė jau buvo nustačiusi kelionių apribojimus laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 9 d. iki 18 d. Kalbant konkrečiai, 2020 m. kovo 9 d. Austrijos Respublika uždraudė savo teritorijoje tupdyti lėktuvus iš Kinijos, Pietų Korėjos, Irano ir Italijos. Šis draudimas buvo pamažu išplėstas kitoms šalims, be kita ko, Šveicarijai, Prancūzijai ir Ispanijai 2020 m. kovo 13 d. ir Jungtinei Karalystei, Nyderlandams, Rusijai ir Ukrainai 2020 m. kovo 15 d. Be to, 2020 m. kovo 10 d. Austrijos Respublika nustatė nedelsiant įsigaliojusias bendrąsias priemones, kurios apėmė kelionių apribojimus reaguojant į COVID-19 pandemiją. Ji taip pat nustatė sveikatos patikrinimus pasienyje, pirmiausia 2020 m. kovo 11 d. su Italija, vėliau – 2020 m. kovo 14 d. su Šveicarija, o galiausiai – 2020 m. kovo 19 d. su Vokietija. O 2020 m. kovo 12 d. Jungtinės Amerikos Valstijos paskelbė, kad nebeleis Europos piliečiams ir visiems Šengeno erdvės šalyse gyvenantiems keleiviams atvykti į jų teritoriją. 2020 m. kovo 13 d. Austrijos vyriausybė pranešė apie ribojamųjų teisėkūros priemonių rinkinį, kuris įsigaliojo 2020 m. kovo 16 d. Šiomis priemonėmis buvo nustatyti dideli judėjimo laisvės apribojimai visoje Austrijos teritorijoje.

87 Taigi, atsižvelgiant į laipsnišką kelionės sąlygų blogėjimą dėl apribojimų, šiuo klausimu nustatytų įvykus COVID-19 pandemijai, dėl kurių AUA skrydžiai buvo atšaukti ir pakeisti laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 9 d. iki birželio 14 d., Komisija, nepadarydama klaidos, galėjo atsižvelgti į žalą, kurią per šį laikotarpį AUA patyrė dėl minėtų skrydžių atšaukimų ir pakeitimų.

88 Vadinasi, reikia atmesti ieškovių argumentą, kad atsižvelgdama į žalą, padarytą 2020 m. kovo 9–18 d., Komisija minėtą žalą pervertino. Dėl tos pačios priežasties ginčijamame sprendime nėra jokio prieštaravimo.

89 Antra, kalbant apie ieškovių argumentą, kad Komisija neįsitikino, ar per laikotarpį nuo 2020 m. kovo 9 d. iki birželio 14 d. AUA ėmėsi būtinų priemonių, siekdama sumažinti savo išlaidas, kad atlyginant žalą nebūtų įtraukta ne tik išvengtų, bet ir „išvengiamų“ išlaidų, t. y. išlaidų, kurių ji galėjo išvengti, tačiau kurių vis dėlto patyrė, reikia pažymėti, kad ginčijamo sprendimo 74 punkte Komisija nurodė, jog atlygintina žala atitiko pridėtinės vertės praradimą, apskaičiuotą kaip skirtumą tarp, viena vertus, AUA negautų pajamų, t. y. skirtumo tarp apyvartos, kurią ji galėjo

tikėtis pasiekti per laikotarpį nuo 2020 m. kovo 9 d. iki birželio 14 d., nesant su COVID-19 pandemija susijusių kelionių apribojimų ir kitų izoliavimo priemonių, ir faktiškai per šį laikotarpį pasiektos apyvartos, pakoreguotos pagal AUA pelno maržą, ir, kita vertus, išvengtų išlaidų.

90 Komisija išvengtas išlaidas apibrėžė kaip tas, kurių AUA būtų patyrusi laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 9 d. iki birželio 14 d., jeigu jos veiklos nebūtų paveikę kelionių apribojimai ir su COVID-19 pandemija susijusios izoliavimo priemonės, ir kurių AUA nepatyrė dėl jos veiklos atšaukimo. Komisija taip pat paaiškino, kad išvengtos išlaidos turėtų būti apskaičiuojamos pagal kiekvieną atitinkamų išlaidų rūšį, atsižvelgiant į jų ryšį su veiklos sumažėjimu, palyginant AUA išlaidas, patirtas tuo pat periodu ankstesniais metais, su AUA išlaidomis, patirtomis laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 9 d. iki birželio 14 d.

91 Ginčijamo sprendimo 19 išnašoje Komisija taip pat nurodė, kad išlaidos, kurių buvo išvengta dėl su COVID-19 pandemija susijusių izoliavimo priemonių, apėmė, pavyzdžiui, kuro sąnaudų, mokesčių ir personalo išlaidų sumažėjimą, ypač dėl naudojimosi trumpalaikiu darbu.

92 Taigi, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 42 punkto b papunkčio, vertinant žalą atsižvelgiama į papildomas išlaidas ir išlaidas, kurių dėl minėtų apribojimų buvo išvengta. Šiuo klausimu, remdamasi AUA išlaidų analize ir teigiamu bei neigiamu izoliavimo priemonių, kurias vyriausybės nustatė įvykus COVID-19 pandemijai, poveikiu kintamosioms išlaidoms, Komisija, atlikdama minėtą analizę, atsižvelgė į nustatytą visų kintamųjų išlaidų (ypač kuro sąnaudų, mokesčių, priežiūros išlaidų, su Tarptautine oro transporto asociacija (IATA) susijusių mokesčių ir atkūrimo išlaidų) skirtumą, taip pat skirtumą, nustatytą fiksuotose išlaidose, kurios keitėsi dėl vyriausybių nustatytų izoliavimo priemonių įvykus COVID-19 pandemijai, visų pirma sumažėjusias personalo ir rinkodaros išlaidas bei orlaivių imobilizavimą. Be to, savo įstojimo į bylą paaiškinime Austrijos Respublika nurodė priemonių, kurių ėmėsi AUA, siekdama sumažinti savo išlaidas įvykus COVID-19 pandemijai, sąrašą, kurį sudarė, be kita ko, bendrų išlaidų sumažėjimas 54 %, palyginti su 2019 m. Tarp šių priemonių Austrijos Respublika nurodė kelių techninės priežiūros bazių ir keleivių aptarnavimo įrenginių uždarymą tam tikrose federalinėse žemėse. Be to, AUA sumažino savo orlaivių parką, atsisakydama didžiosios dalies *Dash* modelio lėktuvų ir parduodama kelis orlaivius. Ieškovės neginčijo šių aplinkybių teisingumo ar svarbos.

93 Šiomis aplinkybėmis Bendrasis Teismas gali tik konstatuoti, kad ieškovių priekaištavimas dėl tariamo Komisijos neatsižvelgimo į „išvengiamas“ išlaidas yra pernelyg abstraktus ir nepagrįstas jokiais konkrečiais duomenimis. Tiksliau kalbant, ieškovės konkrečiai nenurodė, kokių išlaidų AUA galėjo išvengti ir dėl to į jas nereikėtų atsižvelgti, vertinant jai padarytą žalą.

94 Taigi šį argumentą reikia atmesti.

95 Trečia, kalbant apie argumentą, kad Komisija neatsižvelgė į kitų oro transporto bendrovių patirtą žalą, pakanka nurodyti šio sprendimo 53–57 punktus, kad būtų galima padaryti išvadą, jog ieškovės nepagrįstai teigia, kad Komisija ginčijamame sprendime turėjo įvertinti žalą, padarytą kitoms oro transporto bendrovėms nei AUA.

96 Taigi trečiojo pagrindo pirma dalis turi būti atmesta.

Dėl trečiojo pagrindo antros dalies, susijusios su pagalbos dydžio įvertinimu

97 Pirma, remdamosi grindžiant ieškinio pirmąjį pagrindą pateiktais argumentais ieškovės tvirtina, kad Komisija neatsižvelgė į galimą papildomą *Lufthansa* pagalbą AUA. Viena vertus, ginčijamame sprendime pateikta pastaba, kad DLH kapitalo injekcija turėtų būti investuota į veiksmingas technologijas klimato ir triukšmo srityje, taigi ji neapima AUA patirtos žalos, kurią siekiama atitaisyti nagrinėjama priemone, nėra įtikinama, nes teigiamas šios injekcijos poveikis yra neatidėliotinas, o numatytos investicijos, kurioms netaikomos jokios privalomų įsipareigojimų formos, būtų įgyvendintos tik 2030 m. Kita vertus, Komisija paminėjo tik minimalią *Lufthansa* grupei suteiktos pagalbos dalį, siekiančią 150 mln. EUR, nutylėdama galimybę, kad Vokietijos priemonė gali būti suteikta AUA viršijant šią sumą.

98 Antra, vertindama nagrinėjamos priemonės proporcingumą Komisija nepakankamai įvertino valstybės pagalbos, suteiktos AUA pagal Austrijos pagalbos sistemą, poveikį. Komisija nurodė, kad minėta pagalba padengtų kitas AUA išlaidas, kurios turėjo būti patirtos per 2020 m. antrąjį pusmetį, tačiau nepaaiškino šio vertinimo pagrįstumo. Be to, kiek tai susiję su nuostolių, patirtų per 2020 m. antrąjį pusmetį, apskaičiavimu, Komisija paprasčiausiai pakartojo AUA vertinimus, neatlikusi nepriklausomos minėtų nuostolių analizės. Komisija taip pat nepakankamai įvertino pagal Austrijos pagalbos sistemą AUA suteiktos pagalbos sumos, nes ją įvertino [70–80] mln. EUR, tačiau nepaaiškino, kaip apskaičiavo tokią sumą. Pasak ieškovių, šios pagalbos suma yra 270 mln. EUR. Taigi šios pagalbos suma kartu su DLH kapitalo injekcija siekia ne mažiau kaip 420 mln. EUR, o tai viršija AUA nuostolių, kuriuos ji turėjo patirti per 2020 m. antrąjį pusmetį, dydį.

99 Trečia, priešingai savo sprendimų priėmimo praktikai, Komisija neatsižvelgė į konkurencinį pranašumą, atsiradusį dėl nagrinėjamos priemonės diskriminacinio pobūdžio, kuris pasireiškė didesnėmis AUA rinkos dalimis nei tos, kurias ji galėtų užimti kitu atveju.

100 Komisija, palaikoma Vokietijos Federacinės Respublikos, Austrijos Respublikos ir AUA, ginčija šiuos argumentus.

101 Pirmiausia kalbant apie ieškovių argumentą, kad Komisija neatsižvelgė į galimą papildomą *Lufthansa* pagalbą AUA, pirma, reikia pažymėti, kad jis iš dalies sutampa su argumentais, pateiktais grindžiant ieškinio pirmąjį pagrindą. Taigi reikia daryti nuorodą į to pagrindo analizę.

102 Antra, reikia pažymėti, kad SESV nedraudžia kartu taikyti SESV 107 straipsnio 2 dalies b punkto ir 107 straipsnio 3 dalies b punkto, jeigu tenkinamos kiekvienos iš šių dviejų nuostatų sąlygos. Taip, be kita ko, yra tuo atveju, kai faktai ir aplinkybės, dėl kurių atsiranda dideli ekonomikai sutrikimai, susiklosto dėl ypatingo įvykio.

103 Šiuo atveju, kaip nurodyta šio sprendimo 5–7 punktuose, Vokietijos paskola ir pagalba, dėl kurios priimtas Sprendimas *Lufthansa*, taip pat pagalbos priemonė, suteikta AUA pagal Austrijos pagalbos sistemą, buvo suteiktos remiantis SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktu, o nagrinėjama priemonė buvo suteikta remiantis SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktu.

104 Šiuo klausimu ginčijamo sprendimo 29 punkte Komisija pažymėjo, kad pirma nurodytomis priemonėmis, suteiktomis remiantis SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktu, buvo siekiama atkurti AUA mokumą ir gyvybingumą, todėl jos apėmė išlaidas, viršijančias paprastą kompensaciją už žalą, kuri tiesiogiai kilo dėl kelionių apribojimų, nustatytų įvykus COVID-19 pandemijai. Ginčijamo sprendimo 47 ir 49 punktuose Komisija taip pat pabrėžė, kad Austrijos valdžios

institucijos patvirtino, jog nagrinėjama priemonė negali būti taikoma kartu su kita pagalba, kuria padengiamos tos pačios išlaidos, ir kad dėl kitų priemonių, kurios yra AUA suteiktos paramos dalis, negali būti suteikta per didelė kompensacija, nes jos nebuvo skirtos atlyginti žalai AUA, kurią ši patyrė dėl nustatytų kelionių apribojimų įvykus COVID-19 pandemijai, ir ši priemonė negalėjo būti naudojama tokiam žalos atlyginimui.

105 Konkrečiai kalbant, ginčijamo sprendimo 50 punkte Komisija paaiškino, kad šios priemonės nebuvo susijusios su kokiu nors AUA patirtos žalos atlyginimu, nes, pirma, pagal Austrijos pagalbos sistemą AUA suteikta paskola buvo užtikrinta AUA akcijų ir turto pakeitimu vertybiniais popieriais ir, antra, kaip susitarė AUA, jos akcininkai ir Austrijos vyriausybė, DLH kapitalo injekcija iki 2030 m. turėjo būti investuota į veiksmingas technologijas klimato ir triukšmo srityje.

106 Be to, ginčijamo sprendimo 82–86 punktuose Komisija patikrino, ar pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą suteiktos pagalbos priemonės, kuriomis galėjo pasinaudoti AUA, neapėmė tos pačios žalos, kurią siekiama atitaisyti nagrinėjama priemone, ir padarė išvadą, kad taip nėra.

107 Darytina išvada, kad, priešingai, nei teigia ieškovės, vertindama nagrinėjamos pagalbos dydį ir proporcingumą Komisija atsižvelgė į visas pagalbos priemones, kurios gali būti naudingos *Lufthansa* grupei.

108 Ieškovės nepateikia jokių konkrečių ir pagrįstų įrodymų, galinčių patvirtinti, kad visomis ar tam tikromis nagrinėjamomis pagalbos priemonėmis siekiama padengti tas pačias tinkamas finansuoti išlaidas kaip ir įtrauktas į žalą, kurią siekiama atitaisyti nagrinėjama priemone.

109 Trečia, ieškovės konkrečiai kritikuoja ginčijamo sprendimo 50 punkto b papunktį, pagal kurį, kaip nurodyta šio sprendimo 105 punkte, AUA iki 2030 m. turėtų investuoti DLH kapitalo injekciją į veiksmingas ir ekologiškesnes triukšmo mažinimo technologijas tiek, kiek atitinkama suma jau buvo suteikta AUA. Vis dėlto, viena vertus, šiuo argumentu neatsižvelgiama į tai, kad tokia investicija galėtų būti įgyvendinama palaipsniui. Kita vertus, įsipareigojimas panaudoti kapitalo injekcijai lygią sumą šiai investicijai finansuoti aiškiai įrodo, kad šia kapitalo injekcija buvo siekiama visiškai kito tikslo nei tas, kurio siekiama nagrinėjama priemone.

110 Kalbant apie ieškovių argumentą, kuriuo ginčijamas šio investicinio įsipareigojimo privalomasis pobūdis, pakanka pažymėti, kad iš ginčijamo sprendimo 50 punkto b papunkčio matyti, jog pagal AUA, jos akcininkų ir Austrijos vyriausybės sutartą finansinį paketą AUA „privalo“ investuoti sumą, lygią DLH kapitalo injekcijai, į veiksmingas ir ekologiškesnes triukšmo mažinimo technologijas.

111 Antra, kiek tai susiję su ieškovių argumentu dėl pagal Austrijos pagalbos sistemą AUA suteiktos pagalbos, reikia pažymėti, kad ginčijamo sprendimo 87 punkte Komisija pabrėžė, jog finansinius rezultatus, kuriuos AUA prognozavo 2020 m., apskritai turėjo paveikti dideli Austrijos ekonomikos sutrikimai, atsiradę dėl COVID-19 pandemijos. Komisijos teigimu, šie prognozuojami nuostoliai, dėl kurių nebuvo galima nustatyti jokio tiesioginio priežastinio ryšio su kelionių apribojimais ir izoliavimo priemonėmis, galėtų siekti [300–400] mln. EUR laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 1 d. iki 9 d. ir nuo 2020 m. birželio 15 d. iki gruodžio 31 d., t. y. ne tuo laikotarpiu, kuriam taikoma nagrinėjama priemonė. Taigi, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo

88 punkto, siekdama sušvelninti didelių ekonomikos sutrikimų pasekmes Austrijos Respublika numatė suteikti AUA 90 % valstybės garantiją 300 mln. EUR paskolai pagal Austrijos pagalbos sistemą.

112 Pirma, ieškovės tvirtina, kad Komisija padarė prielaidą, jog pagal Austrijos pagalbos sistemą AUA suteikta pagalba buvo skirta padengti nuostoliams, kurių ji patyrė per 2020 m. antrąjį pusmetį, tačiau neįrodė, kad taip buvo iš tikrųjų. Šiuo argumentu ieškovės iš tikrųjų bando sukelti abejonių dėl to, kad minėta pagalba galėtų padengti tas pačias išlaidas kaip ir tos, kurios įtrauktos į žalą, AUA patirtą laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 9 d. iki birželio 14 d. dėl kelionių apribojimų, nustatytų įvykus COVID-19 pandemijai, ir kurią siekiama atitaisyti nagrinėjama priemone.

113 Vis dėlto reikia priminti, kad Austrijos pagalbos sistema buvo nustatyta remiantis SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktu ir ja buvo siekiama atitaisyti didelius Austrijos ekonomikos sutrikimus, atsiradusius dėl pandemijos, teikiant paramą daugeliui likvidumo poreikių turinčių įmonių, neapsiribojant atitinkamu ekonomikos sektoriumi. Taigi minėta sistema buvo siekiama kitokio tikslo nei nagrinėjama priemone siekiamas tikslas.

114 Šiuo klausimu ginčijamo sprendimo 87 punkte pateiktas Komisijos paaiškinimas, kad pagal minėtą Austrijos pagalbos sistemą AUA suteikta pagalba buvo skirta padengti AUA nuostoliams, kurie nekilo tiesiogiai dėl AUA skrydžių atšaukimo ir pakeitimo laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 9 d. iki birželio 14 d. nustačius kelionių apribojimus, visiškai atitinka įvairius aptariama pagalba siekiamus tikslus. Taigi vien tai, kad ginčijamame sprendime Komisija nenurodė pagrindo, kuriuo remdamasi nusprendė, kad pagal Austrijos pagalbos sistemą AUA suteikta pagalba buvo skirta padengti nuostoliams, kuriuos ji numatė 2020 m. antrajam pusmečiui, negali paneigti ginčijamo sprendimo teisėtumo.

115 Antra, ieškovės priekaištauja Komisijai, kad, kiek tai susiję su šių nuostolių dydžiu, ji rėmėsi AUA pateiktais skaičiavimais ir nustatyta [300–400] mln. EUR nuostolių suma, užuot pati atlikusi nepriklausomą analizę. Nors tiesa, kad šis sumos dydis nėra aiškus iš ginčijamo sprendimo, vis dėlto šis vertinimas susijęs su nuostoliais, kurių nagrinėjama priemone nesiekiama padengti. Iš tiesų dalį šių nuostolių turėjo padengti pagalba, AUA suteikta pagal Austrijos pagalbos sistemą, kurios teisėtumas ir suderinamumas su vidaus rinka nėra šio ginčo dalykas. Taigi tikslaus šių nuostolių įvertinimo klausimas neturi įtakos ginčijamo sprendimo teisėtumui.

116 Trečia, dėl tos pačios priežasties ieškovės negali pagrįstai priekaištauti Komisijai, kad ši ginčijamame sprendime nepaaiškino, kaip apskaičiavo pagal Austrijos pagalbos sistemą AUA suteiktos pagalbos sumą, kuri buvo įvertinta [70–80] mln. EUR. Iš tiesų, nors ieškovės gali pagrįstai pateikti argumentus, kuriais ginčijamas šioje byloje nagrinėjamos pagalbos dydžio apskaičiavimas, jos negali pagrįstai kritikuoti kitos pagalbos, kurios teisėtumo ir suderinamumo su vidaus rinka Bendrasis Teismas šioje byloje nenagrinėja, dydžio.

117 Bet kuriuo atveju iš ginčijamo sprendimo 80 punkto matyti, kad Austrijos valdžios institucijos įsipareigojo ne vėliau kaip iki 2021 m. birželio 30 d. pateikti Komisijai žalos, padarytos AUA laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 9 d. iki 2020 m. birželio 14 d., kurią nagrinėjama priemone siekiama atitaisyti, *ex post* įvertinimo rezultatus, remiantis audituotomis ir nepriklausomo organo tinkamai patvirtintomis AUA 2020 m. operacinėmis sąskaitomis. Jei atlikus *ex post* įvertinimą paaiškėtų, kad AUA gavo per didelę kompensaciją, Austrijos valdžios institucijos įsipareigojo užtikrinti, kad AUA ją grąžintų.

118 Taigi, ketvirta, ieškovių argumentas, kad pagal Austrijos pagalbos sistemą AUA suteiktos pagalbos ir DLH kapitalo injekcijos bendra suma viršijo 2020 m. antrajam pusmečiui prognozuotų AUA nuostolių sumą, turi būti atmestas.

119 Kalbant apie ieškovių argumentą, kad Komisija neatsižvelgė į AUA konkurencinį pranašumą, atsirandantį dėl nagrinėjamos priemonės diskriminacinio pobūdžio, reikia pažymėti, kad vertinant pagalbos suderinamumą su vidaus rinka šios pagalbos gavėjui suteiktas pranašumas neapima galimos ekonominės naudos, kurią jis gavo pasinaudojęs šiuo pranašumu. Tokia nauda gali nesutapti su dėl minėtos pagalbos suteikiamu pranašumu arba jos gali visai nebūti, tačiau ši aplinkybė negali pateisinti kitokio šios pagalbos suderinamumo su vidaus rinka vertinimo (šiuo klausimu žr. 2016 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Komisija / Aer Lingus ir Ryanair Designated Activity*, C-164/15 P ir C-165/15 P, EU:C:2016:990, 92 punktą).

120 Taigi reikia konstatuoti, kad Komisija teisingai atsižvelgė į pranašumą, kurį nagrinėjama pagalba suteikė AUA. Tačiau Komisijai negalima priekaištauti dėl to, kad nenustatė dėl šio pranašumo gaunamos galimos ekonominės naudos buvimo.

121 Tokiomis aplinkybėmis ieškovės nepagrįstai priekaištauja Komisijai, kad ši neatsižvelgė į galimą konkurencinį pranašumą, atsirandantį dėl tariamo diskriminuojamojo nagrinėjamos priemonės pobūdžio.

122 Vadinasi, reikia atmesti ieškinio trečiojo pagrindo antrą dalį, todėl ir visą minėtą ieškinio pagrindą.

Dėl ketvirtojo pagrindo, grindžiamo ieškovių procesinių teisių pažeidimu

123 Ieškovės tvirtina, kad Komisijos atliktas tyrimas buvo nepakankamas, be kita ko, kiek tai susiję su nagrinėjamos priemonės proporcingumu ir jos suderinamumu su nediskriminavimo principu bei principais, susijusiais su laisve teikti paslaugas ir įsisteigimo laisve. Šio tyrimo nepakankamumas rodo, kad buvo didelių sunkumų, dėl kurių Komisija turėjo pradėti formalią tyrimo procedūrą, sudaryti sąlygas ieškovėms pateikti pastabas ir taip daryti įtaką minėtam tyrimui.

124 Komisija, Vokietijos Federacinė Respublika, Austrijos Respublika ir AUA ginčija ieškovių argumentus.

125 Reikia pažymėti, kad, kaip iš esmės teigia Komisija, ieškovių ketvirtasis pagrindas iš tikrųjų yra papildomas, skirtas tam atvejui, jei Bendrasis Teismas nenagrinėtų paties pagalbos vertinimo pagrįstumo. Iš tiesų iš suformuotos jurisprudencijos matyti, kad tokiu pagrindu siekiama leisti suinteresuotajai šaliai pareikšti ieškinį, remiantis šiuo statusu, ir jis būtų priimtinas pagal SESV 263 straipsnį, nors kitu atveju būtų atmestas (šiuo klausimu žr. 2011 m. gegužės 24 d. Sprendimo *Komisija / Kronoply ir Kronotex*, C-83/09 P, EU:C:2011:341, 48 punktą ir 2011 m. spalio 27 d. Sprendimo *Austrija / Scheucher-Fleisch ir kt.*, C-47/10 P, EU:C:2011:698, 44 punktą). Bendrasis Teismas išnagrinėjo tris pirmuosius ieškinio pagrindus, susijusius su pačios nagrinėjamos priemonės vertinimo pagrįstumu, todėl šis pagrindas netenka juo siekiamo tikslo.

126 Be to, reikia konstatuoti, kad šio pagrindo turinys nėra savarankiškas. Iš tiesų, kiek tai susiję tokiu pagrindu, ieškovas, siekdamas, kad būtų apsaugotos procesinės teisės, kurias jis turi per oficialią tyrimo procedūrą, gali remtis tik tokiais pagrindais, kurie gali įrodyti, jog informacijos, kurią Komisija turėjo arba galėjo turėti, vertinimas per priemonės, apie kurią pranešta, preliminarų tyrimo etapą turėjo kelti abejonių dėl jos suderinamumo su vidaus rinka (šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Régie Networks*, C-333/07, EU:C:2008:764, 81 punktą; 2009 m.

liepos 9 d. Sprendimo *3F / Komisija*, C-319/07 P, EU:C:2009:435, 35 punktą ir 2011 m. gegužės 24 d. Sprendimo *Komisija / Kronoply ir Kronotex*, C-83/09 P, EU:C:2011:341, 59 punktą), pavyzdžiui, dėl per preliminarų tyrimo etapą Komisijos atlikto nepakankamo ar neišsamaus tyrimo arba trečiųjų šalių skundų. Reikia pažymėti, kad ketvirtajame ieškinio pagrinde glaustai pakartojami pirmajame ir trečiajame pagrinduose pateikti argumentai, nenurodant konkrečių įrodymų, susijusių su galimais dideliais sunkumais.

127 Dėl šių priežasčių reikia konstatuoti: kadangi Bendrasis Teismas išnagrinėjo minėtus pagrindus iš esmės, nereikia nagrinėti šio pagrindo pagrįstumo.

Dėl penktojo pagrindo, grindžiamo tuo, kad Komisija pažeidė SESV 296 straipsnio antrą pastraipą

128 Ieškovės teigia, kad Komisija pažeidė SESV 296 straipsnio antrą pastraipą, nes, pirma, ginčijamame sprendime nenurodė priežasčių, dėl kurių nepatikrino, ar AUA suteikta nagrinėjama pagalba buvo naudinga ir *Lufthansa* grupei, o gal pagalba, suteikta *Lufthansa*, galėjo būti naudinga AUA, antra, nepatikrino, ar ši priemonė atitiko nediskriminavimo principą ir principus, susijusius su laisve teikti paslaugas bei įsisteigimo laisve, trečia, nevertino AUA suteikto konkurencinio pranašumo ir, ketvirta, neįvertino dėl kelionių apribojimų padarytos žalos, taip pat nepateikė motyvų, kai vertino minėtos priemonės proporcingumą ir jos sumavimą su Vokietijos paskola, nes dėl pagalbos buvo priimtas Sprendimas *Lufthansa* ir nustatyta Austrijos pagalbos sistema.

129 Komisija, Vokietijos Federacinė Respublika, Austrijos Respublika ir AUA ginčija ieškovių argumentus.

130 Šiuo klausimu reikia priminti, kad SESV 296 straipsnyje reikalaujamas motyvavimas yra esminis procedūrinis reikalavimas (2015 m. birželio 18 d. Sprendimo *Ipatau / Taryba*, C-535/14 P, EU:C:2015:407, 37 punktas) ir turi atitikti atitinkamo akto pobūdį ir aiškiai bei nedviprasmiškai atskleisti aktą priėmusios institucijos argumentus, kad suinteresuotieji asmenys galėtų sužinoti patvirtintą priemonę pagrindžiančius motyvus, o kompetentingas teismas – vykdyti jos kontrolę. Taigi reikalavimas motyvuoti turi būti vertinamas atsižvelgiant į bylos aplinkybes, be kita ko, akto turinį, nurodytų priežasčių pobūdį ir asmenų, kuriems aktas skirtas, ar kitų asmenų, kurie konkrečiai ir tiesiogiai su juo susiję, suinteresuotumą gauti paaiškinimus. Nereikalaujama, kad motyvuojant būtų nurodytos visos svarbios faktinės ir teisinės aplinkybės, nes nustatant, ar akto motyvavimas atitinka SESV 296 straipsnio reikalavimus, turi būti atsižvelgiama ne tik į jo tekstą, bet ir priėmimo aplinkybes bei visas atitinkamą sritį reglamentuojančias teisės normas (1998 m. balandžio 2 d. Sprendimo *Komisija / Sytraval ir Brink's France*, C-367/95 P, EU:C:1998:154, 63 punktas; 2004 m. birželio 22 d. Sprendimo *Portugalija / Komisija*, C-42/01, EU:C:2004:379, 66 punktas ir 2008 m. balandžio 15 d. Sprendimo *Nuova Agricast*, C-390/06, EU:C:2008:224, 79 punktas).

131 Šiuo atveju, kalbant apie nagrinėjamo akto pobūdį, pažymėtina, kad ginčijamas sprendimas priimtas atlikus SESV 108 straipsnio 3 dalyje numatytą preliminarų patikrinimą, kuris skirtas tik Komisijai susidaryti pirmajai nuomonei apie dalinį ar visišką nagrinėjamos pagalbos suderinamumą su vidaus rinka, dar nepradėjus to paties straipsnio 2 dalyje numatytos oficialios tyrimo procedūros, kuri savo ruožtu skirta Komisijai gauti išsamiai informacijai apie visus su šia pagalba susijusius duomenis.

132 Tokiame sprendime, kuris priimamas per trumpą terminą, turi būti nurodytos priežastys, dėl kurių Komisija manė, kad nėra didelių atitinkamos pagalbos suderinamumo su vidaus rinka vertinimo sunkumų (2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Régie Networks*, C-333/07, EU:C:2008:764, 65 punktas).

133 Šiuo klausimu, pirma, kalbant apie ginčijamo sprendimo motyvavimą, susijusį su nagrinėjamos priemonės ir kitų šio sprendimo 8 punkte nurodytų pagalbos priemonių tarpusavio ryšiu, pakanka pažymėti, kad ieškovių priekaištavimas grindžiamas daliniu ginčijamo sprendimo ir jo konteksto elementų aiškinimu. Iš viso to, kas išdėstyta šio sprendimo 31–43 punktuose, matyti, kad Komisija pakankamai motyvavo nagrinėjamų priemonių tarpusavio ryšio vertinimą.

134 Antra, kalbant apie nediskriminavimo principą ir principus, susijusius su laisve teikti paslaugas ir įsisteigimo laisve, žinoma, reikia priminti, kad jei, viena vertus, asmenų, kuriems skirtas aktas, ir, kita vertus, kitų ūkio subjektų, kuriems jis netaikomas, padėtis yra panaši, aktą priėmusi Sąjungos institucija, nurodydama konkrečius motyvus, turi paaiškinti, kodėl taip įtvirtintas skirtingas vertinimas yra objektyviai pateisinamas (2008 m. balandžio 15 d. Sprendimo *Nuova Agricast*, C-390/06, EU:C:2008:224, 82 punktas). Vis dėlto šiuo atveju reikia konstatuoti, kad ginčijamame sprendime yra šio sprendimo 61 punkte primintų elementų, leidžiančių suprasti ypatingą AUA svarbą Austrijos oro susisiekimui ir ekonomikai, taip pat priežastis, dėl kurių Austrijos Respublika pasirinko AUA kaip vienintelę nagrinėjamos priemonės gavėją.

135 Be to, kiek ieškovės nurodo konkurencinį pranašumą, atsirandantį dėl nagrinėjamos priemonės diskriminuojamojo pobūdžio, pakanka konstatuoti, jog, kaip matyti iš šio sprendimo 119–121 punktų, Komisija neturėjo atsižvelgti į tokį pranašumą, kad įvertintų šios priemonės suderinamumą su vidaus rinka, todėl ji to taip pat neturėjo nurodyti ginčijamame sprendime.

136 Trečia, kalbant apie AUA padarytos žalos ir pagalbos sumos apskaičiavimą, reikia pažymėti, kad ginčijamame sprendime Komisija paaiškino priežastis, dėl kurių nusprendė, jog apskaičiuojant žalą, kuri gali būti atitaisyta pagal SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktą, nuostoliai, patirti laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 9 d. iki birželio 14 d., buvo laikomi tiesiogiai atsiradusiais dėl skrydžių atšaukimo ir pakeitimo dėl nustatytų kelionių apribojimų įvykus COVID-19 pandemijai (žr. šio sprendimo 84–88 punktus). Be to, ji pakankamai teisiškai paaiškino žalos dydžio apskaičiavimo metodiką, įskaitant išlaidas, į kurias reikia atsižvelgti (žr. šio sprendimo 89–91 punktus).

137 Komisija taip pat pakankamai aiškiai ir tiksliai paaiškino, kaip apskaičiavo nagrinėjamos pagalbos dydį, ir priežastis, dėl kurių nusprendė, kad nagrinėjamos priemonės negalima sumuoti kartu su kitomis pagalbos priemonėmis, padengiančiomis tas pačias tinkamas finansuoti išlaidas.

138 Darytina išvada, kad ginčijamas sprendimas yra pakankamai motyvuotas, todėl reikia atmesti ieškovių nurodytą penktąjį pagrindą.

139 Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad visas ieškinys turi būti atmestas ir nėra reikalo priimti sprendimo dėl jo priimtinumo.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

140 Pagal Procedūros reglamento 134 straipsnio 1 dalį iš pralaimėjusios šalies priteisiamos bylinėjimosi išlaidos, jei laimėjusi šalis to reikalavo. Kadangi ieškovės pralaimėjo bylą, jos turi padengti savo ir Komisijos bylinėjimosi išlaidas pagal šios pateiktus reikalavimus.

141 Vokietijos Federacinė Respublika ir Austrijos Respublika padengia savo bylinėjimosi išlaidas pagal Procedūros reglamento 138 straipsnio 1 dalį.

142 AUA padengia savo bylinėjimosi išlaidas pagal Procedūros reglamento 138 straipsnio 3 dalį.

Remdamasis šiais motyvais,

BENDRASIS TEISMAS (dešimtoji išplėstinė kolegija)

nusprendžia:

1. **Atmesti ieškinį.**

2. ***Ryanair DAC* ir *Laudamotion GmbH* padengia savo ir Europos Komisijos patirtas bylinėjimosi išlaidas.**

3. **Vokietijos Federacinė Respublika, Austrijos Respublika ir *Austrian Airlines AG* padengia savo bylinėjimosi išlaidas**.

Kornezov Buttigieg Kowalik-Bańczyk

Hesse Petrlík

Paskelbta 2021 m. liepos 14 d. viešame teismo posėdyje Liuksemburge.

Parašai.