VISPĀRĒJĀS TIESAS SPRIEDUMS (desmitā palāta paplašinātā sastāvā)

2021. gada 14. jūlijā *

Valsts atbalsts – Austrijas gaisa transporta tirgus – Atbalsts, ko saistībā ar Covid-19 pandēmiju Austrija piešķīrusi aviosabiedrībai – Subordinēts aizdevums *Austrian Airlines AG* – Lēmums necelt iebildumus – Atbalsts, kas iepriekš piešķirts saņēmēja mātesuzņēmumam – Atbalsts, kas paredzēts ārkārtēja notikuma radīta kaitējuma novēršanai – Brīvība veikt uzņēmējdarbību – Pakalpojumu sniegšanas brīvība – Vienlīdzīga attieksme – Pienākums norādīt pamatojumu

Lietā T-677/20

Ryanair DAC, Sordsa [*Swords*] (Īrija),

Laudamotion GmbH, Švehata [*Schwechat*] (Austrija),

ko pārstāv *E. Vahida*, *F.-C. Laprévote*, *V. Blanc*, *S. Rating* un *I.-G. Metaxas-Maranghidis*, advokāti,

prasītājas,

pret

Eiropas Komisiju, ko pārstāv *L. Flynn*, *F. Tomat*, un *S. Noë*, pārstāvji,

atbildētāja,

ko atbalsta

Vācijas Federatīvā Republika, ko pārstāv *R. Kanitz*, *J. Möller* un *P.-L. Krüger*, pārstāvji,

un

Austrijas Republika, ko pārstāv *A. Posch*, *J. Schmoll*, *G. Eberhard* un *S. Weber*, pārstāvji,

un

Austrian Airlines AG, Vīne (Austrija), ko pārstāv *A. Zellhofer*, advokāts,

personas, kas iestājušās lietā,

* Tiesvedības valoda – angļu.

par prasību, kas ir pamatota ar LESD 263. pantu un ar ko tiek lūgts atcelt Komisijas Lēmumu C(2020) 4684 *final* (2020. gada 6. jūlijs) par valsts atbalstu SA.57539 (2020/N) – Austrija – Covid-19 – Atbalsts *Austrian Airlines*,

VISPĀRĒJĀ TIESA (desmitā palāta paplašinātā sastāvā)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs A. Kornezovs [*A. Kornezov*] (referents), tiesneši E. Butidžidžs [*E. Buttigieg*], K. Kovalika-Baņčika [*K. Kowalik-Bańczyk*], G. Hese [*G. Hesse*] un D. Petrlīks [*D. Petrlík*],

sekretārs: P. Kullens [*P. Cullen*], administrators,

ņemot vērā tiesvedības rakstveida daļu un 2021. gada 23. aprīļa tiesas sēdi,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

Tiesvedības priekšvēsture

1 *Austrian Airlines AG* (turpmāk tekstā – "*AUA*") ir aviosabiedrība, kas ietilpst *Lufthansa* grupā. *Lufthansa* grupas priekšgalā atrodas mātesuzņēmums *Deutsche Lufthansa AG* (turpmāk tekstā – "*DLH*"). *Lufthansa* grupā ietilpst arī aviosabiedrības *Brussels Airlines SA/NV*, *AUA*, *Swiss International Air Lines Ltd* un *Edelweiss Air AG*.

2 2020. gada 23. jūnijā Austrijas Republika saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu paziņoja Eiropas Komisijai par individuālu atbalsta pasākumu (turpmāk tekstā – "attiecīgais pasākums"), kas piešķirts *AUA* kā subordinēts aizdevums 150 miljonu EUR apmērā, kuru var konvertēt par subsīdiju. Šī pasākuma mērķis ir kompensēt *AUA* zaudējumus, kas radušies sakarā ar lidojumu atcelšanu vai pārplānošanu pēc tam, kad Covid-19 pandēmijas kontekstā tika noteikti pārvietošanās un citi ierobežojumi.

3 2020. gada 6. jūlijā Komisija pieņēma Lēmumu C(2020) 4684 *final* par valsts atbalstu SA.57539 (2020/N) – Austrija – Covid-19 – Atbalsts *Austrian Airlines* (turpmāk tekstā – "apstrīdētais lēmums"), ar kuru tā secināja, ka, pirmkārt, attiecīgais pasākums ir uzskatāms par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta izpratnē un, otrkārt, tas ir saderīgs ar iekšējo tirgu atbilstoši LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktam.

4 Attiecīgais pasākums ir daļa no vairākiem atbalsta pasākumiem par labu *AUA* un *Lufthansa* grupai, ko var rezumēt šādi.

5 Ar 2020. gada 22. marta Lēmumu SA.56714 (2020/N) – Vācija – Pasākumi saistībā ar Covid-19 – Komisija, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu, atļāva Vācijas Federatīvās Republikas ieviesto atbalsta shēmu, lai atbalstītu uzņēmumus, kuriem ir vajadzīgi finanšu līdzekļi darbībai Vācijā, neaprobežojot to ar attiecīgo ekonomikas nozari. Saskaņā ar šo shēmu *DLH* bija tiesīga saņemt valsts 80 % garantiju aizdevumam 3 miljardu EUR apmērā (turpmāk tekstā – "Vācijas aizdevums").

6 Ar 2020. gada 17. aprīļa Lēmumu SA.56981 (2020/N) – Austrija – Austrijas garantiju shēma pagaidu aizdevumam atbilstoši Pagaidu regulējumam valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pašreizējā Covid-19 uzliesmojuma situācijā, kurā grozījumi izdarīti ar 2020. gada 9. jūnija Lēmumu SA.57520 (2020/N) – Austrija – Austrijas pasākumi krīzes risināšanai – Covid-19: *Austria Wirtschaftsservice GmbH* (*aws*) garantijas lielajiem uzņēmumiem, pamatojoties uz 1977. gada likumu par garantijām – Atbalsta shēmas SA.56981 (2020/N) grozījumi, Komisija, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu, atļāva Austrijas Republikas izveidoto atbalsta shēmu Covid-19 pandēmijas skartajiem uzņēmumiem, neaprobežojot to ar attiecīgo nozari (turpmāk tekstā – "Austrijas atbalsta shēma"). Saskaņā ar šo shēmu Austrijas Republika piešķīra *AUA* atbalstu kā 90 % valsts garantiju komercbanku konsorcija piešķirtam aizdevumam 300 miljonu EUR apmērā.

7 Ar 2020. gada 25. jūnija Lēmumu SA.57153 (2020/N) – Vācija – Covid-19 – Atbalsts *Lufthansa* (turpmāk tekstā – "*Lufthansa* lēmums") Komisija, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu, atļāva piešķirt *DLH* individuālu atbalstu 6 miljardu EUR apmērā, kuru veidoja, pirmkārt, 306 044 326,40 EUR kā dalība kapitālā, otrkārt, 4 693 955 673,60 EUR kā "ieguldījums pamatkapitālā bez balsstiesībām" – kas ir hibrīdkapitāla instruments, kurš atbilstoši starptautiskajiem grāmatvedības standartiem tiek uzskatīts par pašu kapitālu, – un, treškārt, 1 miljards EUR, kas ir konvertēts saskaņā ar parastajiem grāmatvedības standartiem, un, treškārt, 1 miljards EUR kā "ieguldījums pamatkapitālā bez balsstiesībām" ar konvertējama parāda instrumenta īpašībām. *DLH* varēja izmantot šo atbalstu, lai atbalstītu citas *Lufthansa* grupas sabiedrības, kurām 2019. gada 31. decembrī nebija finansiālu grūtību, tostarp *AUA*.

8 *Lufthansa* lēmumā ir precizēts, ka atbalsta pasākums, uz kuru tas attiecas, ir daļa no plašāka atbalsta pasākumu kopuma *Lufthansa* grupai, ko veido šādi pasākumi:

– šī sprieduma 5. punktā minētais Vācijas aizdevums *DLH*;

– 90 % valsts garantija aizdevumam 300 miljonu EUR apmērā, ko Austrijas Republika plānoja piešķirt *AUA* saskaņā ar šī sprieduma 6. punktā minēto Austrijas atbalsta shēmu;

– attiecīgais pasākums, kas minēts šī sprieduma 2. punktā;

– likviditātes atbalsts 250 miljonu EUR apmērā un Beļģijas Karalistes piešķirts aizdevums 40 miljonu EUR apmērā *Brussels Airlines*;

– 85 % valsts garantija aizdevumam 1,4 miljardu EUR apmērā, ko Šveices Konfederācija piešķīrusi *Swiss International Air Lines* un *Edelweiss Air*.

9 *Lufthansa* lēmumā Komisija būtībā norādīja, ka atbalsta pasākumi, kurus citas valstis ir piešķīrušas *Lufthansa* grupas uzņēmumiem, proti, tie, kas uzskaitīti šī sprieduma 8. punkta otrajā, trešajā, ceturtajā un piektajā ievilkumā un ko tātad ietver attiecīgais pasākums, tiks atskaitīti no individuālā atbalsta *DLH*, uz kuru attiecas šis lēmums, vai no Vācijas aizdevuma.

Tiesvedība un lietas dalībnieku prasījumi

10 Ar prasības pieteikumu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2020. gada 13. novembrī, prasītājas – *Ryanair DAC* un *Laudamotion GmbH* – cēla šo prasību.

11 Ar dokumentu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts tajā pašā dienā, prasītājas iesniedza pieteikumu par lietas izskatīšanu paātrinātā tiesvedībā saskaņā ar Vispārējās tiesas Reglamenta 151. un 152. pantu. Ar 2020. gada 11. decembra lēmumu Vispārējā tiesa (desmitā palāta) apmierināja pieteikumu izskatīt lietu paātrinātā tiesvedībā.

12 Komisija iebildumu rakstu Vispārējās tiesas kancelejā iesniedza 2020. gada 23. decembrī.

13 Atbilstoši Reglamenta 106. panta 2. punktam prasītājas 2020. gada 28. decembrī iesniedza motivētu pieteikumu rīkot tiesas sēdi mutvārdu paskaidrojumu uzklausīšanai.

14 Ar procesuālajiem dokumentiem, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegti attiecīgi 2021. gada 9., 18. un 19. februārī, Vācijas Federatīvā Republika, *AUA* un Austrijas Republika lūdza atļauju iestāties šajā lietā Komisijas prasījumu atbalstam.

15 Ar attiecīgi 2021. gada 18. februāra un 2. marta lēmumiem Vispārējās tiesas desmitās palātas priekšsēdētājs apmierināja Vācijas Federatīvās Republikas un Austrijas Republikas pieteikumus par iestāšanos lietā.

16 Ar 2021. gada 9. marta rīkojumu Vispārējās tiesas desmitās palātas priekšsēdētājs ļāva iestāties lietā *AUA*.

17 Ar attiecīgi 2021. gada 24. februārī un 10. martā paziņotajiem procesa organizatoriskajiem pasākumiem Vācijas Federatīvajai Republikai, *AUA* un Austrijas Republikai saskaņā ar Reglamenta 154. panta 3. punktu tika atļauts iesniegt iestāšanās rakstus. Vācijas Federatīvā Republika, *AUA* un Austrijas Republika attiecīgi 2021. gada 10., 24. un 25. martā iesniedza Vispārējās tiesas kancelejā savus iestāšanās rakstus.

18 Pēc desmitās palātas priekšlikuma Vispārējā tiesa atbilstoši Reglamenta 28. pantam nolēma nodot lietu paplašinātam iztiesāšanas sastāvam.

19 Vispārējā tiesa 2021. gada 23. aprīlī tiesas sēdē uzklausīja lietas dalībnieku mutvārdu paskaidrojumus un atbildes uz tās uzdotajiem jautājumiem.

20 Prasītāju prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:

– atcelt apstrīdēto lēmumu;

– piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

21 Komisijas prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:

– prasību noraidīt;

– piespriest prasītājām atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

22 Vācijas Federatīvā Republika un Austrijas Republika, tāpat kā Komisija, lūdz noraidīt prasību kā nepamatotu un piespriest prasītājām atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

23 *AUA* lūdz Vispārējo tiesu prasību noraidīt kā nepieņemamu, pārējā daļā to noraidīt pēc būtības un piespriest prasītājām atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Juridiskais pamatojums

24 Jāatgādina, ka Eiropas Savienības tiesa, ņemot vērā katras lietas apstākļus, ir tiesīga izvērtēt, vai pareiza tiesvedība attaisno prasības noraidīšanu pēc būtības, iepriekš nelemjot par tās pieņemamību (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2002. gada 26. februāris, Padome/*Boehringer*, C-23/00 P, EU:C:2002:118, 51. un 52. punkts, un 2016. gada 14. septembris, *Trajektna luka Split* /Komisija, T-57/15, nav publicēts, EU:T:2016:470, 84. punkts). Līdz ar to, it īpaši – ņemot vērā apsvērumus, kuru dēļ tika lemts šo lietu izskatīt paātrinātā tiesvedībā, un nozīmi, kādu gan prasītājas, gan Komisija un Austrijas Republika piedēvē ātrai atbildei pēc būtības, vispirms ir jāizvērtē prasības pamatotība, iepriekš nelemjot par tās pieņemamību.

25 Prasības pamatošanai prasītājas izvirza piecus pamatus, no kuriem pirmais attiecīgi ir par to, ka Komisija nav izvērtējusi iespējamo atbalstu, kurš tiek piešķirts *Lufthansa* vai kuru tā piešķir; otrais – par nediskriminācijas, pakalpojumu sniegšanas brīvības un brīvības veikt uzņēmējdarbību principu pārkāpumu; trešais – par to, ka Komisija ir kļūdaini piemērojusi LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu un pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā; ceturtais – par to, ka Komisijai bija jāsāk oficiālā izmeklēšanas procedūra un piektais – par pienākuma norādīt pamatojumu LESD 296. panta izpratnē neizpildi.

Par pirmo pamatu – ka Komisija nav izvērtējusi iespējamo atbalstu, kurš tiek piešķirts "Lufthansa" vai kuru tā piešķir

26 Pirmkārt, prasītājas apgalvo, ka Komisija ir pieļāvusi tiesību kļūdu un acīmredzamu kļūdu vērtējumā, nepārbaudot, vai attiecīgais pasākums ir labvēlīgs arī *Lufthansa*. Ja tas tā būtu, attiecīgais pasākums būtu nesaderīgs [ar iekšējo tirgu] LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta izpratnē, jo ar to vairs netiktu segtas "pieļaujamās izmaksas", kas saistītas ar *AUA* nodarīto kaitējumu. Tādējādi šis atbalsts varētu tikt izmantots no tā sākotnējā mērķa atšķirīgiem mērķiem.

27 Otrkārt – un pretējā virzienā –, Komisija neesot ņēmusi vērā visu atbalstu, kas piešķirts *Lufthansa* grupai. Komisija neesot izvērtējusi, vai papildus rekapitalizācijai 150 miljonu EUR apmērā, ko *DLH* piešķīrusi *AUA*, piešķirtais atbalsts, kas minēts apstrīdētajā lēmumā, varētu sniegt labumu *AUA*, tādējādi radot pārmērīgu kompensāciju par kaitējumu, kuru ar attiecīgo pasākumu ir paredzēts kompensēt.

28 Komisija, ko atbalsta Vācijas Federatīvā Republika, Austrijas Republika un *AUA*, apstrīd prasītāju argumentāciju.

29 Pirmkārt, ir jākonstatē, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 5., 48., 49. un 50. punktā ir paskaidrojusi, ka attiecīgais pasākums bija daļa no kopējā finansējuma par labu *AUA* pavisam 600 miljonu EUR apmērā, ko papildus attiecīgajam pasākumam veidoja ieguldījums 150 miljonu EUR apmērā no *DLH* mātesuzņēmuma pašu kapitāla (turpmāk tekstā – "*DLH* kapitāla iepludināšana") un atbalsts 90 % valsts garantijas veidā komercbanku konsorcija aizdevumam 300 miljonu EUR apmērā, kas *AUA* piešķirts, pamatojoties uz Austrijas atbalsta shēmu (skat. šī sprieduma 6. punktu). Komisija šajā sakarā norādīja, ka, lai gan attiecīgā pasākuma mērķis bija kompensēt kaitējumu, kas *AUA* bija radies saistībā ar lidojumu atcelšanu un pārplānošanu sakarā ar ceļošanas ierobežojumu noteikšanu un citiem ar Covid-19 pandēmiju saistītajiem ierobežojumiem, pārējās minētās *AUA* domātās kopējā finansējuma daļas savukārt bija vērstas uz to, lai nodrošinātu tās maksātspēju un atbilstošu kapitalizāciju, kas tai ļautu pārvarēt Covid-19 pandēmijas sekas, uz kurām neattiecās attiecīgais pasākums, kā arī risināt ar šo pandēmiju nesaistītas tehniskās problēmas.

30 Otrkārt, apstrīdētā lēmuma 25. punktā Komisija atgādināja, ka atbalstu, kas ir *Lufthansa* lēmuma priekšmets, *DLH* varēja izmantot, lai atbalstītu citas *Lufthansa* grupas sabiedrības, kurām 2019. gada 31. decembrī nebija finansiālu grūtību, tostarp *AUA*. Turklāt Komisija apstrīdētā lēmuma 85. punktā ir paskaidrojusi, ka, izvērtējot tā atbalsta samērīgumu, uz kuru attiecas *Lufthansa* lēmums, tā atbilstoši 54. punktam 2020. gada 19. marta paziņojumā "Pagaidu regulējums valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pašreizējā Covid-19 uzliesmojuma situācijā" (OV 2020, C 91 I, 1. lpp.), kas grozīts 2020. gada 3. aprīlī (OV 2020, C 112 I, 1. lpp.), 2020. gada 13. maijā (OV 2020, C 164, 3. lpp.) un 2020. gada 29. jūnijā (OV 2020, C 218, 3. lpp.) (turpmāk tekstā – "pagaidu regulējums"), ir ņēmusi vērā papildu atbalsta pasākumus, kas piešķirti *Lufthansa* grupas sabiedrībām vai ko plānots tām piešķirt saistībā ar Covid-19 pandēmiju. Šajā ziņā Komisija tajā pašā apstrīdētā lēmuma punktā ir atgādinājusi, ka tā *Lufthansa* lēmumā ir secinājusi, ka visi šī sprieduma 8. punktā minētie atbalsta pasākumi, tostarp attiecīgais pasākums, kā arī pasākums, kas *AUA* piešķirts Austrijas atbalsta shēmā, ir ierobežoti līdz minimumam, kas nepieciešams, lai atjaunotu *Lufthansa* grupas kapitāla struktūru un nodrošinātu tās darbotiesspēju.

31 Treškārt, ir arī jānorāda, ka Komisija jau bija ņēmusi vērā visus atbalsta pasākumus, kas piešķirti sabiedrībām, kuras ietilpst *Lufthansa* grupā, tostarp *AUA*, kā arī saistību starp tiem *Lufthansa* lēmumā, kurš tika pieņemts divas nedēļas pirms apstrīdētā lēmuma un uz kuru Komisija vairākkārt atsaucas šajā lēmumā. Šādos apstākļos *Lufthansa* lēmums ir apstrīdētā lēmuma konteksta elements, kurš līdz ar to ir jāņem vērā, neskarot tā tiesiskumu, kas nav šī strīda priekšmets.

32 *Lufthansa* lēmuma 77. punktā, kā arī 114.–121. punktā Komisija būtībā norādīja, ka atbalsts, ko citas valstis ir piešķīrušas *Lufthansa* grupas sabiedrībām, atkarībā no gadījuma tiks atskaitīts vai nu no atbalsta summas, kas ir šī lēmuma priekšmets, vai arī no Vācijas aizdevuma (skat. šī sprieduma 5. punktu). Tā 115. punktā Komisija konkrēti norādīja, pirmām kārtām, ka aizdevums, ko Austrijas Republika plānoja piešķirt *AUA* saskaņā ar Austrijas atbalsta shēmu apmērā līdz 300 miljoniem EUR, tiks atskaitīts no Vācijas aizdevuma un, otrām kārtām, ka summa 150 miljonu EUR apmērā, ko Austrijas Republika plānoja piešķirt *AUA* saskaņā ar attiecīgo pasākumu, tiks atskaitīta vai nu no šī sprieduma 7. punktā minētā ieguldījuma pamatkapitālā bez balsstiesībām, vai arī no Vācijas aizdevuma.

33 Ceturtkārt, attiecībā uz *DLH* iepludināto kapitālu Komisija apstrīdētā lēmuma 26. punktā norādīja, ka tad, ja tā summa tiktu gūta no *Lufthansa* lēmumā aplūkotā atbalsta, tas katrā ziņā būtu atbalsts, kas jau ir atļauts saskaņā ar šo lēmumu.

34 Līdz ar to no visiem iepriekš minētajiem apstākļiem izriet, ka pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, Komisija ir skaidri izvērtējusi visus atbalsta pasākumus, kas piešķirti par labu *Lufthansa* grupas sabiedrībām, un saistību starp tiem.

35 Prasītājas tādējādi kļūdaini apgalvo, ka Komisija nav izvērtējusi iepriekš minētos atbalsta pasākumus kopumā.

36 Attiecībā uz prasītāju argumentu, ka pastāvot risks, ka no attiecīgā *AUA* piešķirtā pasākuma labumu gūst arī *Lufthansa*, ir jānorāda, ka šajā argumentā nav pietiekami ņemta vērā saikne starp dažādajiem atbalsta pasākumiem, kas aprakstīti šī sprieduma 8. punktā.

37 No šīs saistības izriet, ka tad, ja tādām *Lufthansa* grupas sabiedrībām kā *AUA* būtu jāsaņem atbalsts, ko piešķīrusi cita valsts, nevis Vācijas Federatīvā Republika, tā summa tiktu atskaitīta no šīs pēdējās minētās dalībvalsts *Lufthansa* grupai piešķirtās summas. Tādējādi ar iepriekš minētajiem atbalsta pasākumiem ir izveidots atskaitīšanas mehānisms, saskaņā ar kuru Vācijas Federatīvās Republikas piešķirtais atbalsts visai *Lufthansa* grupai tiek samazināts atbilstoši tā atbalsta apmēram, ko kādai no minētās grupas sabiedrībām piešķir citas valstis, un tādējādi kopējā summa, ko tā saņem, nemainās.

38 Līdz ar to prasītāju piesauktais risks, ka attiecīgais pasākums "pārsvērsies" uz *DLH* vai citām *Lufthansa* grupas sabiedrībām, neatbilst iepriekš minētajam atskaitīšanas mehānismam.

39 Tas pats attiecas uz prasītāju argumentu, saskaņā ar kuru pastāvot pretējs risks, proti, ka *AUA* saņem palīdzību no *DLH*, kas pārsniedz kapitāla iepludināšanu, kā rezultātā, pēc to domām, *AUA* varētu saņemt pārmērīgu kompensāciju.

40 Šajā ziņā vispirms ir jānorāda, ka apstrīdētajā lēmumā Komisija ir ņēmusi vērā *DLH* kapitāla iepludināšanu. Pirmām kārtām, apstrīdētā lēmuma 26. punktā tā ir konstatējusi, ka tad, ja šī summa būtu ietverta atbalstā, kas aplūkots *Lufthansa* lēmumā, runa katrā ziņā būtu par Komisijas jau atļautu atbalstu. Otrām kārtām, apstrīdētā lēmuma 82.–89. punktā tā ir norādījusi, ka minētā kapitāla iepludināšana nesedz tās pašas izmaksas, kuras iekļautas kaitējumā, ko ar attiecīgo pasākumu bija paredzēts kompensēt.

41 Lai gan prasītājas uzstāj, ka neesot izslēgts, ka *DLH* var nodot *AUA* vēl līdzekļus papildus kapitāla iepludināšanai, šis apgalvojums joprojām ir hipotētisks, jo prasītājas šajā ziņā nav sniegušas konkrētus pierādījumus. Katrā ziņā un pat pieņemot, ka *DLH* būtu šāds nodoms, šī sprieduma 40. punktā izklāstītie apsvērumi joprojām būtu spēkā, ņemot vērā, pirmkārt, ka šādas hipotētiskas papildu līdzekļu nodošanas pamatā ir atbalsts, kas jau ir atļauts ar *Lufthansa* lēmumu, kura tiesiskums šajā prasībā nav apšaubīts, un, otrkārt, ka Vācijas aizdevums un *Lufthansa* lēmumā aplūkotais atbalsts, kuri ir balstīti uz LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu, no vienas puses, un LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu, no otras puses, nav paredzēti tam, lai segtu vienas un tās pašas attiecināmās izmaksas, kā to Komisija uzsvērusi apstrīdētā lēmuma 82. un 83. punktā. Proti, kamēr pirmo pasākumu mērķis ir nodrošināt saņēmēja maksātspēju un atbilstošu kapitalizāciju, attiecīgā pasākuma mērķis ir atlīdzināt kaitējumu, ko radījusi *AUA* lidojumu atcelšana un pārplānošana Covid-19 pandēmijas kontekstā noteikto ceļošanas un citu ierobežojumu dēļ.

42 Turklāt šī sprieduma 37. punktā minētais atskaitīšanas mehānisms, kuru prasītājas nav apstrīdējušas, reglamentē saistību starp šiem dažādajiem atbalsta pasākumiem, tādējādi samazinot pārmērīgas kompensācijas par labu *AUA* risku. Kā izriet no apstrīdētā lēmuma 85. punkta, Komisija *Lufthansa* lēmumā jau bija secinājusi, ka visi šī sprieduma 8. punktā minētie atbalsta pasākumi, tostarp attiecīgais pasākums, kā arī pasākums, kas *AUA* piešķirts Austrijas atbalsta shēmā, ir ierobežoti līdz minimumam, kas nepieciešams, lai atjaunotu *Lufthansa* grupas kapitāla struktūru un nodrošinātu tās darbotiesspēju. Tādējādi, ņemot vērā, ka, pateicoties minētajam atskaitīšanas mehānismam, kopējā summa, ko varētu saņemt minētā grupa, nemainās, prasītāju apgalvotais "pārsvēršanās" risks nešķiet ietekmējam Komisijas veikto visu attiecīgo pasākumu visaptverošo vērtējumu.

43 Visbeidzot prasītājas apgalvo, ka attiecīgais pasākums iekļaujas kontekstā, kas ir līdzīgs kontekstam saistībā ar atbalsta pasākumu *KLM*, kurš apstiprināts ar Lēmumu C(2020) 4871 *final* par valsts atbalstu SA.57116 (2020/N) – Nīderlande – Covid-19: Valsts garantija un valsts

aizdevums *KLM* (turpmāk tekstā – "*KLM* lēmums"), ciktāl gan apstrīdētais lēmums, gan *KLM* lēmums skarot saņēmējus no uzņēmumu grupas. Tomēr pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, *KLM* lēmums attiecas uz gadījumu, kas skaidri atšķiras no gadījuma šajā lietā un ko raksturo tas, ka Komisija bija atsevišķi pārbaudījusi divus atbalsta pasākumus, kuri tika piešķirti divām sabiedrībām, kas ietilpst vienā un tajā pašā grupā, lai gan to mātesuzņēmumam bija zināma loma šī atbalsta piešķiršanā un pārvaldīšanā. Šādos apstākļos Vispārējā tiesa norādīja, ka Komisija nav juridiski pietiekami pamatojusi savu secinājumu, saskaņā ar kuru, pirmkārt, attiecīgie minētā atbalsta saņēmēji bija vienīgi meitasuzņēmumi, nevis mātesuzņēmums vai grupa pati un, otrkārt, vienai no tām piešķirtais atbalsts nekādā gadījumā nevarēja sniegt labumu otrai (spriedums, 2021. gada 19. maijs, *Ryanair*/Komisija (*KLM*; Covid-19), T-643/20, EU:T:2021:286). Atšķirībā no apstākļiem, kas ir minētā sprieduma pamatā, izskatāmajā lietā un kā izriet no šī sprieduma 31.–42. punkta, Komisija pilnībā ir ņēmusi vērā faktu, ka *Lufthansa* lēmumā aplūkotais atbalsts varēja sniegt labumu visām *Lufthansa* grupas sabiedrībām, ir skaidri pārbaudījusi saistību starp šo atbalstu un pārējiem atbalstiem, kuri var tikt piešķirti šīm pašām sabiedrībām, un izvērtējusi to samērīgumu kopumā.

44 Līdz ar to pirmais pamats ir jānoraida kā nepamatots.

Par otro pamatu – nediskriminācijas, pakalpojumu sniegšanas brīvības un brīvības veikt uzņēmējdarbību principu pārkāpumu

45 Prasītājas apgalvo, ka Komisija ir pārkāpusi nediskriminācijas principu, kā arī pakalpojumu sniegšanas brīvības principu un brīvību veikt uzņēmējdarbību, jo attiecīgais pasākums sniedza labumu tikai *AUA*.

46 Komisija, Vācijas Federatīvā Republika, Austrijas Republika un *AUA* apstrīd prasītāju argumentāciju.

47 Jāatgādina, ka valsts atbalsts, ar kuru tiek pārkāptas Līguma normas vai Savienības tiesību vispārējie principi, nevar tikt atzīts par saderīgu ar iekšējo tirgu (spriedums, 2020. gada 22. septembris, Austrija/Komisija, C-594/18 P, EU:C:2020:742, 44. punkts; šajā nozīmē skat. arī spriedumu, 2008. gada 15. aprīlis, *Nuova Agricast*, C-390/06, EU:C:2008:224, 50. un 51. punkts).

Par nediskriminācijas principa pārkāpumu

48 Atbilstoši nediskriminācijas principam līdzīgas situācijas nevar aplūkot atšķirīgi un dažādas situācijas savukārt nevar aplūkot vienādi, ja vien šāda pieeja nav objektīvi pamatota (spriedums, 2008. gada 15. aprīlis, *Nuova Agricast*, C-390/06, EU:C:2008:224, 66. punkts; šajā nozīmē skat. arī spriedumu, 2018. gada 5. jūnijs, *Montero Mateos*, C-677/16, EU:C:2018:393, 49. punkts).

49 Atšķirīgas situācijas raksturojošie elementi un to salīdzināmais raksturs citastarp ir jānosaka un jānovērtē, ņemot vērā Savienības tiesību akta, ar ko ievieš šo atšķirību, mērķi. Turklāt ir jāņem vērā tās nozares principi un mērķi, uz kuru attiecas šis akts (spriedums, 2008. gada 16. decembris, *Arcelor Atlantique* un *Lorraine* u.c., C-127/07, EU:C:2008:728, 26. punkts).

50 Turklāt jāatgādina, ka samērīguma princips, kas ir viens no vispārīgajiem Savienības tiesību principiem, nozīmē, ka Savienības iestāžu tiesību akti nedrīkst pārsniegt to, kas ir atbilstošs un nepieciešams, lai sasniegtu attiecīgajā tiesiskajā regulējumā noteiktos leģitīmos mērķus (spriedums, 1984. gada 17. maijs, *Denkavit Nederland*, 15/83, EU:C:1984:183, 25. punkts), ar to

saprotot, ka tad, ja ir iespēja izvēlēties starp vairākiem piemērotiem pasākumiem, ir jāizvēlas vismazāk apgrūtinošais un tā radītie traucējumi nedrīkst būt nesamērīgi ar sasniedzamajiem mērķiem (spriedums, 2019. gada 30. aprīlis, Itālija/Padome (Vidusjūras zobenzivju zvejas kvota), C-611/17, EU:C:2019:332, 55. punkts).

51 Prasītājas apgalvo, ka apstrīdētajā lēmumā ir pieļauta diskriminējoša attieksme, kas nav nepieciešama, lai sasniegtu attiecīgā pasākuma mērķi, proti, kompensēt kaitējumu, ko radījusi lidojumu atcelšana un pārplānošana Covid-19 pandēmijas kontekstā noteikto ceļošanas un pārvietošanās ierobežojumu dēļ. Tās konstatē, ka *Ryanair* grupai pieder 8 % no Austrijas tirgus un tādējādi tai ir nodarīti aptuveni 8 % no Covid-19 pandēmijas radītajiem zaudējumiem. Ja attiecīgais pasākums tiktu piemērots visām aviosabiedrībām, kas darbojas Austrijā, pasākuma mērķis tiktu sasniegts bez diskriminācijas. Šajā sakarā apstrīdētajā lēmumā neesot paskaidrots iemesls, kādēļ attiecīgais pasākums tika piešķirts tikai *AUA*, lai gan arī citām aviosabiedrībām, kuras darbojas Austrijā, esot radies kaitējums Covid-19 pandēmijas kontekstā noteikto ceļošanas un pārvietošanās ierobežojumu dēļ. Prasītājas uzskata, ka attiecīgais pasākums esot "acīmredzams ekonomiska nacionālisma" pasākums.

52 Šajā ziņā, pirmām kārtām, ir jāatgādina, ka attiecīgā pasākuma mērķis ir tikai daļēja kaitējuma kompensēšana *AUA*, kas tai radies sakarā ar lidojumu atcelšanu vai pārplānošanu pēc tam, kad Covid-19 pandēmijas kontekstā tika noteikti pārvietošanās ierobežojumi.

53 Protams, kā to pamatoti apgalvo prasītājas, minētie ierobežojumi tik tiešām ir ietekmējuši visas aviosabiedrības, kuras darbojas Austrijā, un līdz ar to tām visām, tāpat kā *AUA*, ir radies kaitējums sakarā ar to lidojumu atcelšanu vai pārplānošanu pēc minēto ierobežojumu ieviešanas.

54 Tomēr, kā Komisija pamatoti apgalvo iebildumu rakstā, dalībvalstīm nav nekāda pienākuma piešķirt atbalstu, lai novērstu kaitējumu, ko izraisījis "ārkārtējs notikums" LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta izpratnē.

55 Konkrētāk, pirmkārt, lai gan LESD 108. panta 3. punktā dalībvalstīm ir noteikts pienākums paziņot Komisijai savus projektus valsts atbalsta jomā pirms to īstenošanas, tajā tām turpretim nav noteikts pienākums piešķirt atbalstu (rīkojums, 2018. gada 30. maijs, *Yanchev*, C-481/17, nav publicēts, EU:C:2018:352, 22. punkts).

56 Otrkārt, atbalsts var būt paredzēts, lai saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu novērstu kaitējumu, ko radījis ārkārtējs notikums, lai arī ar to netiek atlīdzināts viss šis kaitējums.

57 Līdz ar to nedz no LESD 108. panta 3. punkta, nedz no LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta neizriet, ka dalībvalstīm būtu pienākums novērst visu kaitējumu, ko izraisījis ārkārtējs notikums, un tādējādi tām arī nav pienākuma piešķirt atbalstu visiem šo kaitējumu cietušajiem.

58 Otrām kārtām, ir jānorāda, ka individuālais atbalsts, kāds tiek aplūkots šajā lietā, pēc definīcijas labumu dod tikai vienam uzņēmumam, izslēdzot visus citus uzņēmumus, tostarp tos, kas ir tādā situācijā, kura ir salīdzināma ar šī atbalsta saņēmēja situāciju. Tādējādi šāds individuāls atbalsts pēc savas būtības rada atšķirīgu attieksmi vai pat diskrimināciju, kas tomēr izriet no minētā pasākuma individuālā rakstura. Apgalvojot, kā to dara prasītājas, ka attiecīgais individuālais atbalsts ir pretrunā nediskriminācijas principam, būtībā nozīmētu sistemātiski apšaubīt ikviena individuāla atbalsta saderību ar iekšējo tirgu tikai tā neizbēgami ekskluzīvā – un tādējādi diskriminējošā – rakstura dēļ, lai gan Savienības tiesības ļauj dalībvalstīm piešķirt individuālu atbalstu, ja vien ir izpildīti visi LESD 107. pantā paredzētie nosacījumi.

59 Trešām kārtām un katrā ziņā, pieņemot, kā to apgalvo prasītājas, ka ar attiecīgo pasākumu ieviestā atšķirīgā attieksme, jo tā ir labvēlīga tikai *AUA*, var tikt pielīdzināta diskriminācijai, ir jāpārbauda, vai tā ir attaisnota ar likumīgu mērķi un vai tā ir nepieciešama, piemērota un samērīga šī mērķa sasniegšanai. Tāpat, ciktāl prasītājas atsaucas uz LESD 18. panta pirmo daļu, ir jāuzsver, ka saskaņā ar šo tiesību normu ir aizliegta jebkāda diskriminācija pilsonības dēļ Līgumu piemērošanas jomā, "neskarot tajos paredzētos īpašos noteikumus". Līdz ar to ir jāpārbauda, vai šī atšķirīgā attieksme ir atļauta atbilstoši LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktam, kas ir apstrīdētā lēmuma juridiskais pamats. Šī pārbaude nozīmē, pirmkārt, ka attiecīgā pasākuma mērķim jāatbilst šīs pēdējās minētās tiesību normas prasībām un, otrkārt, ka attiecīgā pasākuma piešķiršanas kārtība, proti, šajā lietā, fakts, ka tas ir labvēlīgs tikai *AUA*, ļauj sasniegt šo mērķi un nepārsniedz tam nepieciešamā robežas.

60 Runājot par attiecīgā pasākuma mērķi, prasītājas neapstrīd, ka tāda zaudējumu atlīdzība, kas izriet no aviosabiedrības lidojumu atcelšanas vai pārplānošanas pēc tam, kad tika ieviesti ar Covid-19 pandēmiju saistītie pārvietošanās ierobežojumi, ļauj novērst šīs pandēmijas radīto kaitējumu. Prasītājas arī neapstrīd, Covid-19 pandēmija ir ārkārtējs notikums LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta izpratnē.

61 Runājot par attiecīgā pasākuma piemērošanas kārtību, Komisija apstrīdētā lēmuma 40. punktā ir norādījusi, ka, Austrijas iestāžu ieskatā, *AUA* ir būtiska loma Austrijas savienojamības nodrošināšanā un ka tā sniedz nozīmīgu ieguldījumu Austrijas ekonomikā, ņemot vērā, ka tā ir vienīgais pārvadātājs pārvadājumu no Austrijas tīklā un piedāvā tālu galamērķu savienojamību no Vīnes lidostas un uz to. Turklāt, ņemot vērā salīdzinoši nelielo Vīnes lidostas apkalpošanas zonu, neviena cita aviosabiedrība nevarētu piedāvāt daudz tiešo lidojumu uz tāliem galamērķiem no Vīnes un uz to, ņemot vērā, ka savienojošie lidojumi varētu tikt novirzīti arī uz citām lidostām, no kurām varētu piedāvāt liela attāluma lidojumus. Turklāt *AUA* nodarbinot aptuveni 7000 darbinieku un aptuveni 17 500 darba vietu tieši vai netieši esot atkarīgas no *AUA*. Austrijas iestādes uzskata, ka tāda tīkla pārvadātāja kā *AUA* ekonomiskā nozīme Austrijas tautsaimniecībā ir aptuveni 2,7 miljardi EUR pievienotās vērtības gadā un aptuveni 1 miljards EUR nodokļu gadā.

62 Turklāt ir jānorāda, ka saskaņā ar prasības pieteikuma A.2.2. pielikumā prasītāju sniegto informāciju *AUA* ir lielākā aviosabiedrība Austrijā, kur tai 2019. gadā piederēja 43 % tirgus daļas; šī tirgus daļa bija ievērojami lielāka nekā otrās lielākās aviosabiedrības un prasītāju daļa, kuru attiecīgās tirgus daļas 2019. gadā bija tikai 14 % un 8 %.

63 Prasītājas tomēr apgalvo, ka šie apstākļi neļauj attaisnot atšķirīgo attieksmi, kas izriet no attiecīgā pasākuma. Tās uzskata, ka šī atšķirīgā attieksme nav samērīga, jo ar šo pasākumu *AUA* tiek piešķirts viss atbalsts, kas paredzēts attiecīgā kaitējuma novēršanai, lai gan *AUA* ciestu tikai 43 % no šī kaitējuma.

64 Šajā ziņā no apstrīdētā lēmuma izriet, ka *AUA*, ņemot vērā tās būtisko lomu Austrijas savienojamības nodrošināšanā, vēl vairāk ietekmēja lidojumu atcelšana un pārplānošana Austrijā pēc ceļojumu ierobežojumu noteikšanas Covid-19 pandēmijas kontekstā nekā citas šajā valstī esošās aviosabiedrības. To apstiprina visi dati, kas apkopoti šī sprieduma 61. un 62. punktā.

65 Turklāt no šiem datiem izriet, ka šie ierobežojumi – proporcionāli un ņemot vērā *AUA* darbību mērogu Austrijā – to skar vairāk nekā *Ryanair*, kura, kā tas izriet no prasības pieteikuma A.2.2. pielikuma, uz šo valsti un no tās veica tikai nelielu daļu no saviem lidojumiem – atšķirībā no *AUA*, kurai šī daļa ir bijusi daudz būtiskāka. Attiecībā uz *Laudamotion* prasītājas nesniedz pietiekami skaidru informāciju, kas ļautu aptvert šīs aviosabiedrības lidojumu proporciju no

Austrijas vai uz to attiecībā pret visiem tās lidojumiem kopumā. Katrā ziņā nekas no Vispārējās tiesas rīcībā esošajiem lietas materiāliem neļauj secināt, ka minētajai aviosabiedrībai būtu būtiska loma Austrijas savienojamības nodrošināšanā.

66 Visbeidzot saistībā ar jautājumu par to, vai attiecīgais pasākums pārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai sasniegtu izvirzīto mērķi, ir jākonstatē, ka tā apmērs ir mazāks par kaitējumu, kas *AUA* radies lidojumu atcelšanas un pārplānošanas dēļ sakarā ar ceļošanas ierobežojumu noteikšanu Covid-19 pandēmijas kontekstā, kā tas tostarp izriet no apstrīdētā lēmuma 79. punkta. Līdz ar to attiecīgais pasākums nepārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai sasniegtu tā leģitīmo mērķi.

67 Tādējādi ir jākonstatē, ka atšķirīgā attieksme par labu *AUA* ir piemērota, lai novērstu no šiem ierobežojumiem izrietošo kaitējumu, un nepārsniedz to, kas ir nepieciešams šī mērķa sasniegšanai.

68 Turklāt prasītājas nav pierādījušas, ka attiecīgā atbalsta summas sadale starp visām Austrijā esošajām aviosabiedrībām nebūtu atņēmusi minētajam pasākumam lietderīgo iedarbību.

69 No tā izriet, ka – katrā ziņā un ciktāl ar attiecīgo pasākumu ieviestā atšķirīgā attieksme var tikt pielīdzināta diskriminācijai – bija pamatoti attiecīgo pasākumu piemērot tikai *AUA* un ar attiecīgo pasākumu netiek pārkāpts nediskriminācijas princips.

Par brīvības veikt uzņēmējdarbību un pakalpojumu sniegšanas brīvības pārkāpumu

70 Pirmkārt, ir jāatgādina, ka LESD normu par brīvību veikt uzņēmējdarbību mērķis citastarp ir nodrošināt uzņēmējā dalībvalstī tādu pašu attieksmi kā pret šīs valsts pilsoņiem un uzņēmumiem (skat. spriedumu, 2015. gada 6. oktobris, *Finanzamt Linz*, C-66/14, EU:C:2015:661, 26. punkts un tajā minētā judikatūra).

71 Otrkārt, pakalpojumu sniegšanas brīvībai ir pretrunā piemērot valsts tiesību aktus, kas padara pakalpojumu sniegšanu starp dalībvalstīm grūtāku par pakalpojumu sniegšanu tikai vienas dalībvalsts teritorijā, neatkarīgi no tā, vai pastāv diskriminācija pilsonības vai dzīvesvietas dēļ (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2003. gada 6. februāris, *Stylianakis*, C-92/01, EU:C:2003:72, 25. punkts). Tomēr ir jākonstatē, ka saskaņā ar LESD 58. panta 1. punktu pakalpojumu sniegšanas brīvību transporta jomā reglamentē noteikumi, kas izklāstīti sadaļā par transportu, proti, LESD VI sadaļā. Tātad primārajās tiesībās pakalpojumu sniegšanas brīvība transporta jomā ir pakļauta īpašam juridiskajam režīmam (spriedums, 2014. gada 18. marts, *International Jet Management*, C-628/11, EU:C:2014:171, 36. punkts). Līdz ar to LESD 56. pants, kurā nostiprināta pakalpojumu sniegšanas brīvība, kā tāds nav piemērojams gaisa pārvadājumu jomai (spriedums, 2011. gada 25. janvāris, *Neukirchinger*, C-382/08, EU:C:2011:27, 22. punkts).

72 Tādēļ gaisa transporta pakalpojumu liberalizācijas pasākumus var piemērot, tikai pamatojoties uz LESD 100. panta 2. punktu (spriedums, 2014. gada 18. marts, *International Jet Management*, C-628/11, EU:C:2014:171, 38. punkts). Kā pamatoti norāda prasītājas, Savienības likumdevējs ir pieņēmis Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV 2008, L 293, 3. lpp.), pamatojoties uz šo tiesību normu, kuras mērķis tieši ir noteikt pakalpojumu sniegšanas brīvības principa piemērošanas nosacījumus gaisa pārvadājumu nozarē (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2003. gada 6. februāris, *Stylianakis*, C-92/01, EU:C:2003:72, 23. un 24. punkts).

73 Šajā lietā ir jānorāda, kā būtībā apgalvo prasītājas, ka attiecīgais pasākums ir brīvības veikt uzņēmējdarbību un pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojums tā diskriminējošā rakstura dēļ.

74 Lai gan attiecīgais pasākums tik tiešām attiecas uz individuālu atbalstu, no kura labumu gūst tikai *AUA*, prasītājas nepierāda, kādā veidā šis ekskluzīvais raksturs varētu tās atturēt veikt uzņēmējdarbību Austrijā vai sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus no šīs valsts un uz to. Prasītājas citastarp nav identificējušas faktiskos vai tiesiskos apstākļus, kuri liecinātu, ka šim pasākumam ir ierobežojoša ietekme, kas pārsniedz iemeslu atsaukties uz LESD 107. panta 1. punktā paredzēto aizliegumu, bet kas, kā tika nospriests iepriekš 60.–66. punktā, tomēr ir nepieciešama un samērīga, lai novērstu tāda ārkārtēja notikuma kā Covid-19 pandēmija *AUA* radīto kaitējumu – atbilstoši LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta prasībām.

75 Līdz ar to attiecīgais pasākums nevar būt šķērslis brīvībai veikt uzņēmējdarbību vai pakalpojumu sniegšanas brīvībai. No tā izriet, ka prasītājām nav pamata pārmest Komisijai, ka tā nav pārbaudījusi šī pasākuma saderību ar brīvību veikt uzņēmējdarbību un pakalpojumu sniegšanas brīvību.

76 Šādos apstākļos otrais prasības pamats ir jānoraida.

Par trešo pamatu – LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta kļūdainu piemērošanu un acīmredzamu kļūdu vērtējumā par atbalsta samērīgumu

77 Prasītāju trešajam pamatam būtībā ir divas daļas, no kurām pirmā attiecas uz to, ka Komisija esot pieļāvusi kļūdas *AUA* radītā kaitējuma apmēra novērtējumā, un otrā – uz to, ka tā esot pieļāvusi kļūdas, novērtējot attiecīgā atbalsta apmēru.

Par trešā pamata pirmo daļu, kas attiecas uz AUA radītā kaitējuma novērtējumu

78 Pirmkārt, prasītājas apgalvo, ka attiecīgā pasākuma mērķis saskaņā ar apstrīdēto lēmumu ir novērst kaitējumu, kas *AUA* radies laikposmā no 2020. gada 9. marta līdz 14. jūnijam sakarā ar *AUA* lidojumu atcelšanu un pārplānošanu pēc ceļošanas ierobežojumu un citu ar Covid-19 pandēmiju saistītu ierobežojošo pasākumu noteikšanas. Tomēr daļa no *AUA* radītā kaitējuma neesot ceļošanas ierobežojumu un citu ierobežojošo pasākumu noteikšanas sekas, jo minētie ierobežojumi laikposmā no 2020. gada 9. līdz 18. martam esot bijuši spēkā tikai daļēji, savukārt attiecīgā pasākuma mērķis ir novērst kaitējumu, kas radies laikposmā no 2020. gada 9. marta līdz 14. jūnijam. Līdz ar to kaitējums, kas *AUA* radies šajā pirmajā laikposmā, izrietot no pasažieru nevēlēšanās ceļot pandēmijas radītās nenoteiktības dēļ. Komisijas apstiprinātā metode zaudējumu aprēķināšanai tādējādi atspoguļojot Covid-19 krīzes ietekmi kopumā, nevis Austrijas vai citu valstu noteikto ceļošanas ierobežojumu konkrēto ietekmi. Tādējādi Komisija acīmredzami esot pārvērtējusi kaitējuma apmēru, ko tieši radījuši ceļošanas ierobežojumi un citi ierobežojošie pasākumi, kuri saistīti ar Covid-19 pandēmiju. Tādējādi apstrīdētais lēmums esot pretrunīgs.

79 Otrkārt, prasītājas apgalvo, ka nekas apstrīdētajā lēmumā nepierāda, ka laikposmā no 2020. gada 9. marta līdz 14. jūnijam izpalikušās izmaksas, kas nebija jāņem vērā, lai noteiktu *AUA* nodarīto kaitējumu, atspoguļoja tās "novēršamās" izmaksas. Līdz ar to kaitējuma novērtējumā iekļautās izpalikušās izmaksas varēja ietvert arī tādu izmaksu posteņus, kuras varēja tikt "novērstas".

80 Treškārt, Komisija apstrīdētajā lēmumā neesot novērtējusi citām aviosabiedrībām radīto kaitējumu. Prasītājas uzskata, ka "ārkārtējs notikums" LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta izpratnē pēc definīcijas ietekmē vairākus vai pat visus attiecīgās nozares uzņēmumus. Tādējādi daudzas citas aviosabiedrības esot cietušas zaudējumus Austrijā sakarā ar ceļojumu ierobežojumiem, kas tika noteikti saistībā ar Covid-19 pandēmiju. Līdz ar to šīs tiesību normas mērķis esot novērst ne tikai *AUA*, bet arī *AUA* konkurentiem radīto kaitējumu.

81 Komisija, Vācijas Federatīvā Republika, Austrijas Republika un *AUA* apstrīd prasītāju argumentāciju.

82 Vispirms jāatgādina, ka, tā kā runa ir par atkāpi no vispārīgā principa par valsts atbalsta nesaderību ar iekšējo tirgu, kas ir ietverts LESD 107. panta 1. punktā, LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkts ir jāinterpretē šauri. Līdz ar to šīs tiesību normas izpratnē var kompensēt tikai tādu ekonomisku kaitējumu, ko tiešā veidā radījušas dabas katastrofas vai citi ārkārtēji notikumi (spriedums, 2006. gada 23. februāris, *Atzeni* u.c., C-346/03 un C-529/03, EU:C:2006:130, 79. punkts).

83 No tā izriet, ka LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkts neattiecas uz atbalstu, kas var būt lielāks nekā tā saņēmējiem radušies zaudējumi (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2004. gada 11. novembris, Spānija/Komisija, C-73/03, nav publicēts, EU:C:2004:711, 40. un 41. punkts).

84 Šajā lietā, pirmkārt, ir jānorāda, kā izriet no apstrīdētā lēmuma 41. un 69. punkta, ka kaitējuma novērtēšanai Austrijas iestādes ir ņēmušas vērā *AUA* flotes darbības apstāšanās laikposmu no 2020. gada 19. marta līdz 14. jūnijam, kā arī dienas tieši pirms šī laikposma – no 2020. gada 9. līdz 18. martam.

85 Šajā ziņā Komisija apstrīdētajā lēmumā ir precizējusi iemeslus, kuru dēļ tā uzskatīja par atbilstošu atļaut atbalstu, kas sedz ne tikai kaitējumu, kurš radies *AUA* laikposmā, kad tika apturēta tās flotes darbība, no 2020. gada 19. marta līdz 14. jūnijam, bet arī to kaitējumu, kurš radies tieši pirms šī laikposma – no 2020. gada 9. līdz 18. martam.

86 Kā paskaidrots apstrīdētā lēmuma 6.–14. punktā, laikposmā no 2020. gada 9. līdz 18. martam Austrijas valdība jau bija ieviesusi ceļošanas ierobežojumus. Konkrēti – 2020. gada 9. martā Austrijas Republika bija aizliegusi savā teritorijā nolaisties lidmašīnām no Ķīnas, Dienvidkorejas, Irānas un Itālijas. Šis aizliegums pakāpeniski tika attiecināts arī uz citām valstīm, tostarp 2020. gada 13. martā uz Šveici, Franciju un Spāniju, kā arī 2020. gada 15. martā uz Apvienoto Karalisti, Nīderlandi, Krieviju un Ukrainu. Turklāt 2020. gada 10. martā Austrijas Republika, vēršoties pret Covid-19 pandēmiju, noteica vispārējus pasākumus, kas ietvēra ceļošanas ierobežojumus un kas stājās spēkā nekavējoties. Tā ieviesa arī medicīniskās pārbaudes uz robežām – vispirms 2020. gada 11. martā uz robežas ar Itāliju, tad – 2020. gada 14. martā ar Šveici un visbeidzot – 2020. gada 19. martā uz robežas ar Vāciju. Pa to laiku 2020. gada 12. martā Amerikas Savienotās Valstis paziņoja, ka Eiropas pilsoņiem, kā arī visiem ceļotājiem, kas ir uzturējušies Šengenas zonas valstīs, vairs nav atļauts ieceļot to teritorijā. 2020. gada 13. martā Austrijas valdība paziņoja par ierobežojošo pasākumu kopumu, kas stājās spēkā 2020. gada 16. martā. Šie pasākumi ietvēra plašus pārvietošanās brīvības ierobežojumus visā Austrijas teritorijā.

87 Līdz ar to, ņemot vērā ceļošanas nosacījumu progresīvo pasliktināšanos šajā ziņā Covid-19 pandēmijas kontekstā ieviesto ierobežojumu dēļ, kā rezultātā *AUA* lidojumi laikposmā no 2020. gada 9. marta līdz 14. jūnijam tika atcelti un pārplānoti, Komisija varēja, nepieļaujot kļūdu, ņemt vērā kaitējumu, kas *AUA* bija radies minētās atcelšanas un pārplānošanas dēļ šajā laikposmā.

88 Līdz ar to ir jānoraida prasītāju arguments, saskaņā ar kuru, ņemot vērā kaitējumu, kas radies laikposmā no 2020. gada 9. līdz 18. martam, Komisija ir pārvērtējusi minēto kaitējumu. Šī paša iemesla dēļ apstrīdētajā lēmumā nav nekādu pretrunu.

89 Otrkārt, attiecībā uz prasītāju argumentu, ka Komisija neesot pārliecinājusies, ka *AUA* laikposmā no 2020. gada 9. marta līdz 14. jūnijam ir darījusi visu nepieciešamo, lai samazinātu izmaksas, lai no kaitējuma kompensēšanas varētu izslēgt ne tikai izpalikušās izmaksas, bet arī "novēršamās" izmaksas, proti, izmaksas, no kurām tā varēja izvairīties, bet kuras tai tomēr radušās, ir jānorāda, ka apstrīdētā lēmuma 74. punktā Komisija ir paskaidrojusi, ka kompensējamais kaitējums atbilst pievienotās vērtības zudumam, kas aprēķināta kā starpība starp *AUA* neiegūto peļņu, proti, starpību starp sagaidāmo apgrozījumu laikposmā no 2020. gada 9. marta līdz 14. jūnijam, ja nebūtu ceļošanas ierobežojumu un citu ar Covid-19 pandēmiju saistīto ierobežojošo pasākumu, un faktisko apgrozījumu šajā laikposmā, no kā vēl atskaitīta *AUA* peļņas daļa, no vienas puses, un izpalikušajām izmaksām, no otras puses.

90 Komisija izpalikušās izmaksas definēja kā izmaksas, kas *AUA* būtu radušās laikposmā no 2020. gada 9. marta līdz 14. jūnijam, ja tās darbību nebūtu ietekmējuši ceļojumu ierobežojumi un ar Covid-19 pandēmiju saistītie ierobežojošie pasākumi, un kas *AUA* nebija jāsedz tās lidojumu atcelšanas dēļ. Komisija arī paskaidroja, ka izpalikušās izmaksas ir jāaprēķina katram atbilstošo izmaksu veidam atkarībā no to saistības ar lidojumu samazināšanos, salīdzinot izmaksas, kas *AUA* radušās tajā pašā iepriekšējā gada laikposmā, ar *AUA* izmaksām laikposmā no 2020. gada 9. marta līdz 14. jūnijam.

91 Komisija apstrīdētā lēmuma 19. zemsvītras piezīmē arī precizēja, ka izmaksas, kas ir izpalikušas ar Covid-19 pandēmiju saistīto ierobežojošo pasākumu dēļ, attiecas, piemēram, uz degvielas izmaksu, nodevu un maksu samazināšanos, kā arī personāla izmaksu samazināšanos, it īpaši saistībā ar īstermiņa darba izmantošanu.

92 Tādējādi kaitējuma novērtējumā, kā tas izriet no apstrīdētā lēmuma 42. punkta b) apakšpunkta, ir ņemtas vērā papildu izmaksas un izmaksas, kas ir izpalikušas minēto ierobežojumu dēļ. Šajā ziņā, pamatojoties uz *AUA* izmaksu pārbaudi un valdību pēc Covid-19 pandēmijas izcelšanās noteikto ierobežojošo pasākumu pozitīvo un negatīvo ietekmi uz mainīgajām izmaksām, Komisija, veicot šo novērtējumu, ņēma vērā konstatēto atšķirību visās mainīgajās izmaksās (it īpaši degvielas izmaksas, nodevas un maksas, kas saistītas ar apkopi, maksājumus Starptautiskajai Gaisa transporta asociācijai (*IATA*) un ēdināšanas izmaksas) un no tā izsecināja fiksētās izmaksas, kuras bija mainījušās valdību pēc Covid-19 pandēmijas izcelšanās pieņemto ierobežojošo pasākumu dēļ – it īpaši personāla un tirdzniecības izmaksas, kā arī izmaksas saistībā ar lidmašīnu dīkstāvi. Turklāt iestāšanās rakstā Austrijas Republika ir norādījusi uz *AUA* veikto pasākumu sarakstu nolūkā samazināt savas izmaksas Covid-19 pandēmijas kontekstā, kas citastarp ietvēra 54 % kopējo izdevumu samazinājumu salīdzinājumā ar 2019. gadu. Starp šiem pasākumiem Austrijas Republika norādīja, ka atsevišķās federālajās zemēs ir slēgtas vairākas tehniskās apkopes un pasažieru atbalsta infrastruktūras. Turklāt *AUA* esot samazinājusi savu floti, likvidējot lielāko daļu *Dash* modeļa lidmašīnu un vairākas lidmašīnas pārdodot. Prasītājas nav apstrīdējušas šo faktu patiesumu vai atbilstību.

93 Šādos apstākļos Vispārējā tiesa var vienīgi konstatēt, ka prasītāju pārmetums par to, ka Komisija, iespējams, nav ņēmusi vērā "novēršamās" izmaksas, ir pārāk abstrakts un nav pamatots ne ar kādiem konkrētiem datiem. It īpaši prasītājas nav konkrēti precizējušas, kuras izmaksas *AUA* būtu varējusi novērst un kuras līdz ar to būtu izslēdzamas no tai radītā kaitējuma novērtējuma.

94 Tādējādi šis arguments ir jānoraida.

95 Treškārt, attiecībā uz argumentu, ka Komisija neesot ņēmusi vērā citu aviosabiedrību ciesto kaitējumu, pietiek atsaukties uz šī sprieduma 53.–57. punktu, lai secinātu, ka prasītājām nav pamata apgalvot, ka Komisijai apstrīdētajā lēmumā bija jāizvērtē citām aviosabiedrībām, izņemot *AUA*, nodarītais kaitējums.

96 Tādēļ trešā pamata pirmā daļa ir jānoraida.

Par trešā pamata otro daļu, kas attiecas uz atbalsta apmēra novērtējumu

97 Pirmkārt, prasītājas, atsaucoties uz saviem argumentiem, kas izvirzīti saistībā ar pirmo pamatu, apgalvo, ka Komisija neesot ņēmusi vērā iespējamo papildu atbalstu *AUA* no *Lufthansa*. Pirmām kārtām, norāde apstrīdētajā lēmumā, saskaņā ar kuru *DLH* iepludinātais kapitāls būtu jāiegulda efektīvās klimata un trokšņa piesārņojuma novēršanas tehnoloģijās un tādējādi neattiecas uz *AUA* radīto kaitējumu, kuru ar attiecīgo pasākumu ir paredzēts novērst, neesot pārliecinoša, jo šīs iepludināšanas labvēlīgās sekas esot tūlītējas, taču paredzētie ieguldījumi, kuriem nav nekādas saistošas formas, materializētos tikai 2030. gadā. Otrām kārtām, Komisija esot minējusi tikai minimālu *Lufthansa* grupai piešķirtā atbalsta daļu 150 miljonu EUR apmērā, noklusējot iespēju, ka Vācijas pasākums varētu sniegt labumu *AUA*, pārsniedzot šo summu.

98 Otrkārt, Komisija, izvērtējot attiecīgā pasākuma samērīgumu, esot par zemu novērtējusi tā valsts atbalsta ietekmi, kas piešķirts *AUA* saskaņā ar Austrijas atbalsta shēmu. Proti, Komisija norādot, ka minētais atbalsts sedzot citas *AUA* izmaksas, kuras esot radušās 2020. gada otrajā pusgadā, tomēr tā nepaskaidrojot šī vērtējuma pamatotību. Turklāt attiecībā uz zaudējumu apmēra noteikšanu 2020. gada otrajā pusgadā Komisija esot vienkārši pārņēmusi *AUA* aplēses, neveicot neatkarīgu minēto zaudējumu analīzi. Komisija arī esot par zemu novērtējusi *AUA* no Austrijas atbalsta shēmas piešķirtā atbalsta summu, to novērtējot [70–80] miljonu EUR apmērā, nepaskaidrojot, kā tā šo skaitli ir ieguvusi. Prasītājas uzskata, ka šī atbalsta summa esot 270 miljoni EUR. Tādējādi šī atbalsta apmērs kopā ar *DLH* kapitāla iepludināšanas summu esot vismaz 420 miljoni EUR, un tas pārsniedzot *AUA* radīto zaudējumu apmēru, kuri būtu jāsedz 2020. gada otrajā pusgadā.

99 Treškārt, pretēji savai lēmumu pieņemšanas praksei Komisija neesot ņēmusi vērā konkurences priekšrocību, kas izrietēja no attiecīgā pasākuma diskriminējošā rakstura, kā rezultātā *AUA* iegūst lielāku tirgus daļu nekā tā, uz kuru tā citādi būtu varējusi pretendēt.

100 Komisija, ko atbalsta Vācijas Federatīvā Republika, Austrijas Republika un *AUA*, apstrīd šo argumentāciju.

101 Pirmām kārtām, attiecībā uz prasītāju argumentu, ka Komisija neesot ņēmusi vērā iespējamo papildu atbalstu *AUA* no *Lufthansa*, pirmkārt, ir jānorāda, ka tas daļēji pārklājas ar argumentiem, kas tika izvirzīti saistībā ar pirmo pamatu. Līdz ar to ir jānorāda uz minētā pamata analīzi.

102 Otrkārt, ir jānorāda, ka LESD nav pretrunā LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta un 107. panta 3. punkta b) apakšpunkta vienlaicīga piemērošana, ja vien ir izpildīti abu šo tiesību normu nosacījumi. Tas tā ir it īpaši tad, ja fakti un apstākļi, kas rada nopietnus traucējumus tautsaimniecībā, ir ārkārtēja notikuma rezultāts.

103 Šajā lietā, kā tika norādīts šī sprieduma 5.–7. punktā, Vācijas aizdevums un atbalsts, kas ir aplūkoti *Lufthansa* lēmumā, kā arī *AUA* saskaņā ar Austrijas atbalsta shēmu piešķirtais atbalsta pasākums tika piešķirti, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu, savukārt attiecīgais pasākums tika piešķirts, pamatojoties uz LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu.

104 Šajā ziņā Komisija apstrīdētā lēmuma 29. punktā ir norādījusi, ka iepriekš minēto, atbilstoši LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktam piešķirto pasākumu mērķis bija atjaunot *AUA* maksātspēju un tādējādi ar tiem tika segtas izmaksas, kas pārsniedza parastu Covid-19 pandēmijas kontekstā noteikto ceļošanas ierobežojumu dēļ radītā kaitējuma kompensāciju. Apstrīdētā lēmuma 47. un 49. punktā Komisija turklāt ir norādījusi, ka Austrijas iestādes ir apstiprinājušas, ka attiecīgo pasākumu nevar kumulēt ar citiem atbalstiem, ar kuriem tiek segtas tās pašas izmaksas, un ka citi pasākumi, kas ietilpst *AUA* piešķirtajā palīdzībā, nevar radīt pārmērīgu kompensāciju, jo tie nav paredzēti *AUA* Covid-19 pandēmijas kontekstā noteikto ceļošanas ierobežojumu radītā kaitējuma kompensēšanai, un ka šo pasākumu nevar izmantot šādas kompensēšanas nolūkiem.

105 It īpaši Komisija apstrīdētā lēmuma 50. punktā ir paskaidrojusi, ka šiem pasākumiem nav saistības ar *AUA* radītā kaitējuma kompensēšanu, jo, no vienas puses, aizdevums, kas *AUA* piešķirts saskaņā ar Austrijas atbalsta shēmu, ir nodrošināts ar garantiju, kas izpaužas kā *AUA* akciju un aktīvu vērtspapīrošana, un, no otras puses, *DLH* iepludinātais kapitāls – kā ir vienojušies *AUA*, tās akcionāri un Austrijas valdība – līdz 2030. gadam ir jāiegulda efektīvās klimata un trokšņa piesārņojuma novēršanas tehnoloģijās.

106 Turklāt apstrīdētā lēmuma 82.–86. punktā Komisija pārbaudīja, vai atbalsta pasākumi, kas piešķirti, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu un kas var sniegt labumu *AUA*, nesedz to pašu kaitējumu, kuru novērst bija paredzēts ar attiecīgo pasākumu, un secināja, ka tas tā nav.

107 No tā izriet, ka pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, Komisija, novērtējot attiecīgā atbalsta apmēru un tā samērīgumu, ir ņēmusi vērā visus atbalsta pasākumus, kas varētu sniegt labumu *Lufthansa* grupai.

108 Prasītājas nav iesniegušas nevienu konkrētu un pamatotu pierādījumu tam, ka visi vai daži no attiecīgajiem atbalsta pasākumiem ir paredzēti, lai segtu tās pašas pieļaujamās izmaksas kā tās, kas iekļautas kaitējumā, kuru ar attiecīgo pasākumu ir paredzēts novērst.

109 Treškārt, prasītājas it īpaši kritizē apstrīdētā lēmuma 50. punkta b) apakšpunktu, saskaņā ar kuru, kā norādīts šī sprieduma 105. punktā, *AUA DLH* iepludinātais kapitāls līdz 2030. gadam ir jāiegulda efektīvās trokšņa piesārņojuma novēršanas un vidi saudzējošākās tehnoloģijās, jo attiecīgā summa jau esot tikusi nodota *AUA* rīcībā. Tomēr, no vienas puses, šajā argumentā nav ņemts vērā, ka šāds ieguldījums varētu notikt pakāpeniski. No otras puses, apņemšanās izmantot summu, kas ir līdzvērtīga iepludinātajam kapitālam, lai finansētu šo ieguldījumu, skaidri pierāda, ka šīs kapitāla iepludināšanas mērķis bija pavisam citāds nekā ar attiecīgo pasākumu sasniedzamais mērķis.

110 Attiecībā uz prasītāju argumentu, ar kuru tiek apstrīdēts šīs ieguldījumu vienošanās saistošais raksturs, pietiek norādīt, ka no apstrīdētā lēmuma 50. punkta b) apakšpunkta izriet, ka atbilstoši kopējam finansējumam, par kuru ir vienojušies *AUA*, tās akcionāri un Austrijas valdība, *AUA* ir "pienākums" ieguldīt *DLH* iepludinātajam kapitālam līdzvērtīgu summu efektīvās trokšņa piesārņojuma novēršanas un vidi saudzējošākās tehnoloģijās.

111 Otrām kārtām, attiecībā uz prasītāju argumentiem saistībā ar *AUA* atbilstoši Austrijas atbalsta shēmai piešķirto atbalstu ir jānorāda, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 87. punktā ir atzīmējusi, ka traucējumiem Austrijas tautsaimniecībā Covid-19 pandēmijas dēļ vispārīgāk vajadzētu skart *AUA* plānotos finanšu rādītājus 2020. gadam. Šie paredzētie zaudējumi, attiecībā uz kuriem nevarēja tikt pierādīta nekāda tieša cēloņsakarība ar ceļošanas ierobežojumiem un ierobežojošajiem pasākumiem, pēc Komisijas domām, varētu sasniegt [no 300 līdz 400] miljoniem EUR laikposmā no 2020. gada 1. līdz 9. martam un no 2020. gada 15. jūnija līdz 31. decembrim, proti, ārpus laikposma, uz kuru attiecas aplūkotais pasākums. Tādējādi Austrijas Republika plānoja piešķirt *AUA* 90 % valsts garantiju 300 miljonu EUR aizdevumam saskaņā ar Austrijas atbalsta shēmu, lai mazinātu savas tautsaimniecības traucējumu sekas, kā tas izriet no apstrīdētā lēmuma 88. punkta.

112 Pirmkārt, prasītājas apgalvo, ka Komisija ir prezumējusi, ka *AUA* saskaņā ar Austrijas atbalsta shēmu piešķirtā atbalsta mērķis ir segt zaudējumus, kas tai radušies 2020. gada otrajā pusgadā, tomēr nepierādot, ka tas tā patiešām ir. Ar šo argumentu prasītājas faktiski mēģina sēt šaubas par to, ka minētais atbalsts varētu segt tādas pašas izmaksas kā tās, kas iekļautas *AUA* nodarītajā kaitējumā laikposmā no 2020. gada 9. marta līdz 14. jūnijam, ņemot vērā ceļošanas ierobežojumus, kas tika noteikti Covid-19 pandēmijas kontekstā, kuru ir paredzēts novērst ar attiecīgo pasākumu.

113 Tomēr ir jāatgādina, ka Austrijas atbalsta shēma tika ieviesta, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu, un tādējādi tās mērķis bija novērst nopietnus pandēmijas radītos traucējumus Austrijas tautsaimniecībā, sniedzot atbalstu lielam skaitam uzņēmumu, kuriem ir likviditātes grūtības, bet tā neaprobežojas ar konkrētu tautsaimniecības nozari. Tādējādi minētās shēmas mērķis atšķirās no attiecīgā pasākuma mērķa.

114 Šajā ziņā apstrīdētā lēmuma 87. punktā ietvertais Komisijas paskaidrojums, ka *AUA* saskaņā ar minēto Austrijas atbalsta shēmu piešķirtais atbalsts ir vērsts uz to, lai segtu *AUA* ciestos zaudējumus, kurus tieši neizraisīja *AUA* lidojumu atcelšana un pārplānošana laikposmā no 2020. gada 9. marta līdz 14. jūnijam ceļojumu ierobežojumu dēļ, pilnībā atbilst dažādiem attiecīgā atbalsta mērķiem. Tādējādi ar to vien, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā nav precizējusi pamatu, uz kuru tā balstījās, uzskatot, ka *AUA* saskaņā ar Austrijas atbalsta shēmu piešķirtā atbalsta mērķis ir segt tai 2020. gada otrajā pusgadā paredzētos zaudējumus, nevar tikt apšaubīts apstrīdētā lēmuma tiesiskums.

115 Otrkārt, prasītājas pārmet Komisijai, ka tā attiecībā uz šo zaudējumu summu, kas tika novērtēta [no 300 līdz 400] miljoniem EUR, ir balstījusies uz *AUA* iesniegtajiem aprēķiniem tā vietā, lai pati veiktu neatkarīgu analīzi. Lai gan, protams, ir taisnība, ka no apstrīdētā lēmuma šī aprēķina avots nav secināms, tomēr šī aplēse attiecas uz zaudējumiem, kurus ar attiecīgo pasākumu nav paredzēts segt. Proti, tieši *AUA* saskaņā ar Austrijas atbalsta shēmu piešķirtais atbalsts, kura tiesiskums un saderīgums ar iekšējo tirgu nav šīs tiesvedības priekšmets, ir paredzēts, lai segtu daļu no šiem zaudējumiem. Līdz ar to jautājums par šo zaudējumu precīzu novērtējumu neietekmē apstrīdētā lēmuma tiesiskumu.

116 Treškārt, šī paša iemesla dēļ prasītājas nevar pamatoti pārmest Komisijai, ka tā apstrīdētajā lēmumā nav paskaidrojusi, kā tā ir aprēķinājusi *AUA* no Austrijas atbalsta shēmas piešķirtā atbalsta summu, kas aplēsta [no 70 līdz 80] miljoniem EUR. Lai gan prasītājas var pamatoti izvirzīt argumentus, ar kuriem tiek apstrīdēts šajā lietā aplūkotā atbalsta summas aprēķins, tās turpretī nevar lietderīgi kritizēt cita atbalsta summas aprēķinu, kura tiesiskums un saderība ar iekšējo tirgu nav pakļauti Vispārējās tiesas pārbaudei šajā tiesvedībā.

117 Katrā ziņā no apstrīdētā lēmuma 80. punkta izriet, ka Austrijas iestādes ir apņēmušās vēlākais līdz 2021. gada 30. jūnijam iesniegt Komisijai *AUA* radītā kaitējuma *ex post* novērtējuma rezultātus par laikposmu no 2020. gada 9. marta līdz 14. jūnijam, ko paredzēts novērst ar šo pasākumu, par pamatu ņemot *AUA* 2020. gada darbības pārskatus, kurus revidējusi un pienācīgi apstiprinājusi neatkarīga iestāde. Ja no *ex post* novērtējuma izrietēs, ka *AUA* ir saņēmusi pārmērīgu kompensāciju, Austrijas iestādes ir apņēmušās nodrošināt, lai *AUA* to atmaksātu.

118 Ceturtkārt – un līdz ar to –, prasītāju arguments, ka *AUA* no Austrijas atbalsta shēmas un *DLH* iepludinātā kapitāla piešķirtā atbalsta kopējā summa pārsniedzot *AUA* 2020. gada otrajā pusgadā paredzēto zaudējumu summu, ir jānoraida.

119 Trešām kārtām, attiecībā uz prasītāju argumentu, ka Komisija neesot ņēmusi vērā *AUA* konkurences priekšrocību, kura izrietot no attiecīgā pasākuma diskriminējošā rakstura, ir jānorāda, ka, lai novērtētu atbalsta saderību ar iekšējo tirgu, priekšrocība, ko šis atbalsts sniedz tā saņēmējam, neietver iespējamo ekonomisko labumu, ko tas guvis, izmantojot šo priekšrocību. Šāds labums var nebūt identisks priekšrocībai, ko veido minētais atbalsts, vai pat var nebūt vispār, un šis apstāklis nevar attaisnot atšķirīgu šī atbalsta saderības ar iekšējo tirgu vērtējumu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2016. gada 21. decembris, Komisija/*Aer Lingus* un *Ryanair Designated Activity*, C-164/15 P un C-165/15 P, EU:C:2016:990, 92. punkts).

120 Līdz ar to ir jākonstatē, ka Komisija pamatoti ir ņēmusi vērā *AUA* ar attiecīgā pasākuma starpniecību sniegto priekšrocību. Savukārt Komisijai nevar pārmest, ka tā nav noteikusi iespējamo ekonomisko labumu, kas izriet no šīs priekšrocības.

121 Šādos apstākļos prasītājām nav pamata pārmest Komisijai, ka tā nav ņēmusi vērā iespējamo konkurences priekšrocību, kas izriet no attiecīgā pasākuma apgalvoti diskriminējošā rakstura.

122 Tādējādi ir jānoraida trešā pamata otrā daļa un līdz ar to arī minētais pamats kopumā.

Par ceturto pamatu – prasītāju procesuālo tiesību pārkāpumu

123 Prasītājas apgalvo, ka Komisijas veiktā pārbaude nebija pietiekama, it īpaši saistībā ar attiecīgā pasākuma samērīgumu, kā arī tā saderību ar nediskriminācijas principu un pakalpojumu sniegšanas brīvības un brīvības veikt uzņēmējdarbību principiem. Šīs pārbaudes nepietiekamība liecinot par nopietnu grūtību pastāvēšanu, kuru dēļ Komisijai vajadzēja sākt formālo izmeklēšanas procedūru un ļaut prasītājām iesniegt savus apsvērumus un tādējādi ietekmēt minēto pārbaudi.

124 Komisija, Vācijas Federatīvā Republika, Austrijas Republika un *AUA* apstrīd prasītāju argumentāciju.

125 Jānorāda, kā to būtībā darījusi Komisija, ka prasītāju izvirzītajam ceturtajam pamatam patiesībā ir pakārtots raksturs gadījumam, ja Vispārējā tiesa nebūtu pārbaudījusi paša attiecīgā pasākuma izvērtējuma pamatotību. Proti, no pastāvīgās judikatūras izriet, ka šāda pamata mērķis ir ļaut atzīt, ka ieinteresētā persona šajā statusā drīkst celt prasību atbilstoši LESD 263. pantam, kas citādi tiktu atteikts (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2011. gada 24. maijs, Komisija/*Kronoply* un *Kronotex*, C-83/09 P, EU:C:2011:341, 48. punkts, un 2011. gada 27. oktobris, Austrija/*Scheucher-Fleisch* u.c., C-47/10 P, EU:C:2011:698, 44. punkts). Taču Vispārējā tiesa ir izvērtējusi pirmos trīs prasības pamatus, kuri attiecas uz paša attiecīgā pasākuma novērtējuma pamatotību, un tādējādi šādam pamatam nav apgalvotā mērķa.

126 Turklāt ir jākonstatē, ka šim pamatam nav autonoma satura. Proti, šāda pamata ietvaros prasītājs nolūkā saglabāt tiesības, kādas tam piešķirtas formālajā izmeklēšanas procedūrā, var atsaukties tikai uz tādiem iemesliem, kas var pierādīt, ka tādas informācijas un pierādījumu vērtējumam, kuri bija vai varēja būt Komisijas rīcībā paziņotā pasākuma sākotnējās pārbaudes posmā, bija jāraisa šaubas par šī pasākuma saderīgumu ar iekšējo tirgu (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2008. gada 22. decembris, *Régie Networks*, C-333/07, EU:C:2008:764, 81. punkts; 2009. gada 9. jūlijs, *3F*/Komisija, C-319/07 P, EU:C:2009:435, 35. punkts, un 2011. gada 24. maijs, Komisija/*Kronoply* un *Kronotex*, C-83/09 P, EU:C:2011:341, 59. punkts), kā, piemēram, Komisijas sākotnējās pārbaudes ietvaros veiktās pārbaudes nepilnīgums vai nepietiekamība vai sūdzības no trešām personām. Tomēr ir jānorāda, ka ceturtajā pamatā kodolīgi ir pārņemti pirmajā, otrajā un trešajā pamatā izvirzītie argumenti, nesniedzot īpašus pierādījumus par iespējamām nopietnām grūtībām.

127 Šo iemeslu dēļ ir jākonstatē, ka, tā kā Vispārējā tiesa ir izvērtējusi minētos pamatus pēc būtības, šī pamata pamatotība nav jāpārbauda.

Par piekto pamatu – ka Komisija ir pārkāpusi LESD 296. panta otro daļu

128 Prasītājas apgalvo, ka Komisija ir pārkāpusi LESD 296. panta otro daļu, jo, pirmkārt, tā apstrīdētajā lēmumā nav norādījusi iemeslu, kādēļ tā nav pārbaudījusi, vai attiecīgais *AUA* piemērotais pasākums sniegtu labumu *Lufthansa* grupai vai arī atbalsts, kas piešķirts *Lufthansa*, varētu sniegt labumu *AUA*, otrkārt, tā nav pārbaudījusi, vai šis pasākums atbilst nediskriminācijas principam, kā arī pakalpojumu sniegšanas brīvības un brīvības veikt uzņēmējdarbību principiem, treškārt, tā nav novērtējusi *AUA* piešķirto konkurences priekšrocību un, ceturtkārt, tā nav novērtējusi ar ceļošanas ierobežojumiem radīto kaitējumu un nav arī pamatojusi savu vērtējumu par minētā pasākuma samērīgumu un tā kumulāciju ar Vācijas aizdevumu, *Lufthansa* lēmumā aplūkoto atbalstu un Austrijas atbalsta shēmu.

129 Komisija, Vācijas Federatīvā Republika, Austrijas Republika un *AUA* apstrīd prasītāju argumentāciju.

130 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka LESD 296. pantā prasītais pamatojums ir būtiska formāla prasība (spriedums, 2015. gada 18. jūnijs, *Ipatau*/Padome, C-535/14 P, EU:C:2015:407, 37. punkts) un tam ir jābūt pielāgotam attiecīgā akta būtībai un nepārprotami un viennozīmīgi jāatspoguļo iestādes – akta autores – argumentācija, lai ļautu ieinteresētajām personām noskaidrot pieņemtā akta pamatojumu un kompetentajai tiesai veikt pārbaudi. Tādējādi prasība norādīt pamatojumu ir jāvērtē atkarībā no konkrētās lietas apstākļiem, it īpaši – ņemot vērā tiesību akta saturu, izvirzītā pamatojuma būtību un interesi, kāda tiesību akta adresātiem vai citām personām, kuras tas skar tieši un individuāli, var būt attiecībā uz paskaidrojumu saņemšanu. Netiek prasīts, lai pamatojumā tiktu norādīti visi atbilstošie faktiskie un tiesiskie apstākļi, jo jautājums par to, vai

tiesību akta pamatojums atbilst LESD 296. panta prasībām, ir jāizvērtē, ņemot vērā ne tikai šā tiesību akta formulējumu, bet arī tā kontekstu, kā arī visu attiecīgo jomu regulējošo tiesību normu kopumu (spriedumi, 1998. gada 2. aprīlis, Komisija/*Sytraval* un *Brink's France*, C-367/95 P, EU:C:1998:154, 63. punkts; 2004. gada 22. jūnijs, Portugāle/Komisija, C-42/01, EU:C:2004:379, 66. punkts, un 2008. gada 15. aprīlis, *Nuova Agricast*, C-390/06, EU:C:2008:224, 79. punkts).

131 Šajā gadījumā, runājot par attiecīgā akta raksturu, apstrīdētais lēmums tika pieņemts LESD 108. panta 3. punktā paredzētās atbalsta pārbaudes iepriekšējas izskatīšanas stadijas beigās, kuras vienīgais mērķis ir ļaut Komisijai formulēt savu pirmo nostāju par attiecīgā atbalsta daļēju vai pilnīgu saderību, nesākot minētā panta 2. punktā paredzēto formālo izmeklēšanas procedūru, kuras mērķis savukārt ir ļaut Komisijai iegūt pilnīgu informāciju par šo atbalstu.

132 Šādā lēmumā, kas ir pieņemts īsā termiņā, tikai ir jāizklāsta iemesli, kuru dēļ Komisija uzskata, ka tai nav nopietnu grūtību novērtēt attiecīgā atbalsta saderīgumu ar iekšējo tirgu (spriedums, 2008. gada 22. decembris, *Régie Networks*, C-333/07, EU:C:2008:764, 65. punkts).

133 Šajā ziņā, pirmkārt, attiecībā uz apstrīdētā lēmuma pamatojumu par saikni starp attiecīgo pasākumu un citiem atbalsta pasākumiem, kas minēti šī sprieduma 8. punktā, pietiek norādīt, ka prasītāju izteiktais pārmetums izriet no apstrīdētā lēmuma un konteksta, kurā tas iekļaujas, nepilnīgas izpratnes. No visiem šī sprieduma 31.–43. punktā izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka Komisija ir juridiski pietiekami pamatojusi savu vērtējumu par attiecīgo pasākumu saistību.

134 Otrkārt, runājot par nediskriminācijas principu un pakalpojumu sniegšanas brīvības un brīvības veikt uzņēmējdarbību principiem ir jāatgādina, ka gadījumā, ja akta sniegtā labuma saņēmēji, no vienas puses, un pārējie izslēgtie komersanti, no otras puses, ir salīdzināmā situācijā, Savienības iestādei, kas ir akta autore, ir pienākums konkrētā pamatojumā norādīt iemeslu, kādēļ šādi ieviestā atšķirīgā attieksme ir objektīvi attaisnota (spriedums, 2008. gada 15. aprīlis, *Nuova Agricast*, C-390/06, EU:C:2008:224, 82. punkts). Tomēr šajā lietā ir jākonstatē, ka apstrīdētajā lēmumā ir informācija, kas ir atgādināta šī sprieduma 61. punktā un kas ļauj saprast *AUA* īpašo nozīmi Austrijas savienojamības nodrošināšanā un Austrijas tautsaimniecībā, kā arī iemeslus, kuru dēļ Austrijas Republika ir izvēlējusies *AUA* kā vienīgo attiecīgā pasākuma saņēmēju.

135 Turklāt, ciktāl prasītājas atsaucas uz konkurences priekšrocību, kas izriet no attiecīgā pasākuma diskriminējošā rakstura, pietiek konstatēt, kā tas izriet no šī sprieduma 119.–121. punkta, ka Komisijai nebija jāņem vērā šāda priekšrocība, lai novērtētu šī pasākuma saderību ar iekšējo tirgu, un līdz ar to tai tas nebija jānorāda arī apstrīdētajā lēmumā.

136 Treškārt, attiecībā uz *AUA* radītā kaitējuma un atbalsta summas aplēsi ir jānorāda, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā ir paskaidrojusi iemeslus, kuru dēļ tā uzskatīja, ka, lai aprēķinātu kaitējumu, kuru var kompensēt saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu, kaitējums, kas radies laikposmā no 2020. gada 9. marta līdz 14. jūnijam, tika uzskatīts par tādu, ko tieši izraisījusi lidojumu atcelšana un pārplānošana saistībā ar Covid-19 noteikto ceļošanas ierobežojumu dēļ (skat. šī sprieduma 84.–88. punktu). Turklāt tā ir juridiski pietiekami izskaidrojusi kaitējuma apmēra aprēķināšanas metodiku, tostarp izmaksas, kas ir jāņem vērā (skat. šī sprieduma 89.–91. punktu).

137 Tāpat Komisija pietiekami skaidri un precīzi ir paskaidrojusi to, kādā veidā tā ir aprēķinājusi attiecīgā atbalsta summu, un iemeslus, kuru dēļ tā uzskatīja, ka attiecīgo pasākumu nevar kumulēt ar citiem atbalsta pasākumiem, ar kuriem tiek segtas tās pašas pieļaujamās izmaksas.

138 No tā izriet, ka apstrīdētais lēmums ir pietiekami pamatots un līdz ar to prasītāju izvirzītais piektais pamats ir jānoraida.

139 No visa iepriekš izklāstītā izriet, ka prasība ir jānoraida pilnībā, un nav vajadzības lemt par tās pieņemamību.

Par tiesāšanās izdevumiem

140 Atbilstoši Reglamenta 134. panta 1. punktam lietas dalībniekam, kuram nolēmums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram nolēmums ir labvēlīgs. Tā kā prasītājām spriedums ir nelabvēlīgs, tām ir jāpiespriež segt savus, kā arī atlīdzināt Komisijas tiesāšanās izdevumus saskaņā ar tās prasījumiem.

141 Vācijas Federatīvā Republika un Austrijas Republika saskaņā ar Reglamenta 138. panta 1. punktu sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas.

142 *AUA* atbilstoši Reglamenta 138. panta 3. punktam sedz savus tiesāšanās izdevumus pati.

Ar šādu pamatojumu

VISPĀRĒJĀ TIESA (desmitā palāta paplašinātā sastāvā)

nospriež:

1) Prasību noraidīt.

2) *Ryanair DAC* un *Laudamotion GmbH* sedz savus, kā arī atlīdzina Eiropas Komisijas tiesāšanās izdevumus.

3) Vācijas Federatīvā Republika, Austrijas Republika un *Austrian Airlines AG* sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas.

Kornezov Buttigieg Kowalik-Bańczyk

Hesse Petrlík

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2021. gada 14. jūlijā.

[Paraksti]