ARREST VAN HET GERECHT (Tiende kamer – uitgebreid)

14 juli 2021 *

„Staatssteun – Oostenrijkse luchtvervoermarkt – Door Oostenrijk naar aanleiding van de COVID-19-pandemie aan een luchtvaartmaatschappij toegekende steun – Achtergestelde lening ten gunste van Austrian Airlines – Besluit om geen bezwaar te maken – Voordien aan de moedermaatschappij van de begunstigde toegekende steun – Steunmaatregel tot herstel van de schade die is veroorzaakt door een buitengewone gebeurtenis – Vrijheid van vestiging – Vrij verrichten van diensten – Gelijke behandeling – Motiveringsplicht”

In zaak T-677/20,

Ryanair DAC, gevestigd te Swords (Ierland),

Laudamotion GmbH, gevestigd te Schwechat (Oostenrijk),

vertegenwoordigd door E. Vahida, F.-C. Laprévote, V. Blanc, S. Rating en I.-G. Metaxas-Maranghidis, advocaten,

verzoeksters,

tegen

Europese Commissie, vertegenwoordigd door L. Flynn, F. Tomat en S. Noë als gemachtigden,

verweerster,

ondersteund door

Bondsrepubliek Duitsland, vertegenwoordigd door R. Kanitz, J. Möller en P.-L. Krüger als gemachtigden,

door

Republiek Oostenrijk, vertegenwoordigd door A. Posch, J. Schmoll, G. Eberhard en S. Weber als gemachtigden,

en door

Austrian Airlines AG, gevestigd te Wenen (Oostenrijk), vertegenwoordigd door A. Zellhofer, advocaat,

* Procestaal: Engels.

interveniënten,

betreffende een verzoek krachtens artikel 263 VWEU tot nietigverklaring van besluit C(2020) 4684 final van de Commissie van 6 juli 2020 betreffende steunmaatregel SA.57539 (2020/N) – Oostenrijk – COVID-19 – Steun ten gunste van Austrian Airlines,

wijst

HET GERECHT (Tiende kamer – uitgebreid),

samengesteld als volgt: A. Kornezov (rapporteur), president, E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk, G. Hesse en D. Petrlík, rechters,

griffier: P. Cullen, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 23 april 2021,

het navolgende

Arrest

Voorgeschiedenis van het geding

1 Austrian Airlines AG (hierna: „AUA") is een luchtvaartmaatschappij die deel uitmaakt van de Lufthansa-groep. Aan het hoofd van de Lufthansa-groep staat moedermaatschappij Deutsche Lufthansa AG (hierna: „DLH"). De Lufthansa-groep omvat onder meer de luchtvaartmaatschappijen Brussels Airlines NV, AUA, Swiss International Air Lines Ltd en Edelweiss Air AG.

2 Op 23 juni 2020 heeft de Republiek Oostenrijk bij de Europese Commissie overeenkomstig artikel 108, lid 3, VWEU een individuele steunmaatregel (hierna: „maatregel in kwestie") aangemeld die ten gunste van AUA is vastgesteld in de vorm van een achtergestelde lening die kan worden omgezet in een subsidie van 150 miljoen EUR. Deze maatregel strekt tot vergoeding van de schade die AUA heeft geleden door de annulering of omboeking van haar vluchten ten gevolge van de invoering van reisbeperkingen en andere lockdownmaatregelen naar aanleiding van de COVID-19-pandemie.

3 Op 6 juli 2020 heeft de Commissie besluit C(2020) 4684 final betreffende steunmaatregel SA.57539 (2020/N) – Oostenrijk – COVID 19 – Steun ten gunste van Austrian Airlines (hierna: „bestreden besluit") vastgesteld, waarbij zij zich op het standpunt heeft gesteld dat de maatregel in kwestie staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU vormt maar op grond van artikel 107, lid 2, onder b), VWEU verenigbaar is met de interne markt.

4 De maatregel in kwestie maakt deel uit van een reeks steunmaatregelen ten gunste van AUA en de Lufthansa-groep. Deze reeks steunmaatregelen kan als volgt worden samengevat.

5 Bij besluit van 22 maart 2020, SA.56714 (2020/N) – Duitsland – COVID-19-maatregelen, heeft de Commissie op de grondslag van artikel 107, lid 3, onder b), VWEU goedkeuring verleend voor een steunregeling die de Bondsrepubliek Duitsland had ingevoerd ter ondersteuning van

ondernemingen die behoefte hebben aan liquiditeit voor hun activiteiten in Duitsland, ongeacht de economische sector waartoe zij behoren. Op grond van die regeling kwam DLH in aanmerking voor een staatsgarantie ten belope van 80 % op een lening van 3 miljard EUR (hierna: „Duitse lening").

6 Bij besluit van 17 april 2020, SA.56981 (2020/N) – Oostenrijk – Oostenrijkse garantieregeling voor overbruggingskredieten op grond van de tijdelijke kaderregeling voor staatssteun die ertoe strekt de economie te ondersteunen tijdens de huidige COVID-19-pandemie, zoals gewijzigd bij besluit van 9 juni 2020, SA.57520 (2020/N) – Oostenrijk – Oostenrijkse anticrisismaatregelen – COVID-19: Op basis van de garantiewet van 1977 door Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws) verleende garanties voor grote ondernemingen – Wijziging van steunregeling SA.56981 (2020/N), heeft de Commissie op de grondslag van artikel 107, lid 3, onder b), VWEU haar goedkeuring gehecht aan een door de Republiek Oostenrijk ingevoerde steunregeling ten gunste van ondernemingen die getroffen zijn door de COVID-19-pandemie, ongeacht de economische sector waartoe zij behoren (hierna: „Oostenrijkse steunregeling"). Op grond van die regeling heeft de Republiek Oostenrijk aan AUA steun toegekend in de vorm van een staatsgarantie van 90 % op een door een consortium van commerciële banken verstrekte lening van 300 miljoen EUR.

7 Bij besluit van 25 juni 2020, SA.57153 (2020/N) – Duitsland – COVID-19 – Steun aan Lufthansa (hierna: „besluit betreffende Lufthansa"), heeft de Commissie op de grondslag van artikel 107, lid 3, onder b), VWEU goedkeuring verleend voor individuele steun van 6 miljard EUR ten gunste van DLH. Deze steun bestond uit ten eerste 306 044 326,40 EUR kapitaalparticipatie, ten tweede 4 693 955 673,60 EUR „stille participatie" – een hybride kapitaalinstrument dat volgens de internationale boekhoudkundige normen als eigen vermogen wordt behandeld – en ten derde 1 miljard EUR „stille participatie" met de kenmerken van een converteerbare schuldvordering. Die steun kon DLH op haar beurt gebruiken ter ondersteuning van de overige vennootschappen van de Lufthansa-groep, die op 31 december 2019 niet in financiële moeilijkheden verkeerden, waaronder AUA.

8 In het besluit betreffende Lufthansa wordt gepreciseerd dat de steunmaatregel waarop dat besluit betrekking heeft, deel uitmaakt van een ruimer geheel van steunmaatregelen ten gunste van de Lufthansa-groep, dat bestaat uit de volgende maatregelen:

– de in punt 5 hierboven vermelde Duitse lening ten gunste van DLH;

– een staatsgarantie van 90 % op een lening van 300 miljoen EUR die de Republiek Oostenrijk voornemens was aan AUA te verstrekken op grond van de in punt 6 hierboven vermelde Oostenrijkse steunregeling;

– de in punt 2 hierboven vermelde maatregel in kwestie;

– liquiditeitssteun ten belope van 250 miljoen EUR en een lening van 40 miljoen EUR, door het Koninkrijk België verstrekt aan Brussels Airlines;

– een staatsgarantie van 85 % op een door de Zwitserse Bondsstaat aan Swiss International Air Lines en Edelweiss Air verstrekte lening van 1,4 miljard EUR.

9 In het besluit betreffende Lufthansa heeft de Commissie in essentie opgemerkt dat de door andere staten ten gunste van de ondernemingen van de Lufthansa-groep toegekende steun – te weten de in het tweede, het derde, het vierde en het vijfde streepje van punt 8 hierboven genoemde steun,

waaronder dus de bij de maatregel in kwestie toegekende steun – zou worden afgetrokken van de individuele steun ten gunste van DLH waarop dat besluit betrekking heeft, dan wel van de Duitse lening.

Procedure en conclusies van partijen

10 Bij verzoekschrift, neergelegd ter griffie van het Gerecht op 13 november 2020, hebben verzoeksters, Ryanair DAC en Laudamotion GmbH, het onderhavige beroep ingesteld.

11 Bij op dezelfde dag ter griffie van het Gerecht neergelegde akte hebben verzoeksters verzocht om – overeenkomstig de artikelen 151 en 152 van het Reglement voor de procesvoering van het Gerecht – op het onderhavige beroep uitspraak te doen volgens de versnelde procedure. Bij beslissing van 11 december 2020 heeft het Gerecht (Tiende kamer) het verzoek om versnelde behandeling toegewezen.

12 Op 23 december 2020 heeft de Commissie het verweerschrift neergelegd ter griffie van het Gerecht.

13 Op 28 december 2020 hebben verzoeksters overeenkomstig artikel 106, lid 2, van het Reglement voor de procesvoering een met redenen omkleed verzoek om een pleitzitting ingediend.

14 Bij akten, die respectievelijk op 9, 18 en 19 februari 2021 ter griffie van het Gerecht zijn neergelegd, hebben de Bondsrepubliek Duitsland, AUA en de Republiek Oostenrijk verzocht om in de onderhavige procedure te worden toegelaten tot interventie aan de zijde van de Commissie.

15 Bij beslissingen van respectievelijk 18 februari en 2 maart 2021 heeft de president van de Tiende kamer van het Gerecht de Bondsrepubliek Duitsland en de Republiek Oostenrijk toegelaten tot interventie.

16 Bij beschikking van 9 maart 2021 heeft de president van de Tiende kamer van het Gerecht AUA toegelaten tot interventie.

17 Bij maatregelen tot organisatie van de procesgang, betekend op respectievelijk 24 februari en 10 maart 2021, hebben de Bondsrepubliek Duitsland, AUA en de Republiek Oostenrijk op grond van artikel 154, lid 3, van het Reglement voor de procesvoering toestemming verkregen om een memorie in interventie in te dienen. Op respectievelijk 10, 24 en 25 maart 2021 hebben de Bondsrepubliek Duitsland, AUA en de Republiek Oostenrijk hun memories in interventie toegezonden aan de griffie van het Gerecht.

18 Op voorstel van de Tiende kamer heeft het Gerecht overeenkomstig artikel 28 van het Reglement voor de procesvoering besloten om de zaak te verwijzen naar een uitgebreide rechtsprekende formatie.

19 Partijen hebben ter terechtzitting van 23 april 2021 pleidooi gehouden en geantwoord op de vragen van het Gerecht.

20 Verzoeksters verzoeken het Gerecht:

– het bestreden besluit nietig te verklaren;

– de Commissie te verwijzen in de kosten.

21 De Commissie verzoekt het Gerecht:

– het beroep te verwerpen;

– verzoeksters te verwijzen in de kosten.

22 Net zoals de Commissie concluderen de Bondsrepubliek Duitsland en de Republiek Oostenrijk tot verwerping van het beroep omdat het ongegrond is, alsmede tot verwijzing van verzoeksters in de kosten.

23 AUA verzoekt het Gerecht het beroep niet-ontvankelijk te verklaren, het voor het overige ongegrond te verklaren en verzoeksters te verwijzen in de kosten.

In rechte

24 In herinnering dient te worden gebracht dat de Unierechter mag beoordelen of het – in de omstandigheden van het concrete geval – in het belang van een goede rechtsbedeling gerechtvaardigd is om een beroep ongegrond te verklaren zonder voorafgaandelijk uitspraak te doen over de ontvankelijkheid ervan (zie in die zin arresten van 26 februari 2002, Raad/Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, punten 51 en 52, en 14 september 2016, Trajektna luka Split/Commissie, T-57/15, niet gepubliceerd, EU:T:2016:470, punt 84). Derhalve dient eerst de gegrondheid van het beroep te worden onderzocht zonder vooraf uitspraak te doen over de ontvankelijkheid ervan, met name gelet op de overwegingen die hebben geleid tot toewijzing van het verzoek om versnelde behandeling van de onderhavige procedure en op het belang van een snel antwoord ten gronde voor zowel verzoeksters als de Commissie en de Republiek Oostenrijk.

25 Ter ondersteuning van het beroep voeren verzoeksters vijf middelen aan. Ten eerste stellen zij dat de Commissie de eventuele steun aan of van „Lufthansa” niet heeft onderzocht. Ten tweede zijn zij van mening dat inbreuk is gemaakt op het non-discriminatiebeginsel, het beginsel van vrijheid van dienstverrichting en het beginsel van vrijheid van vestiging. Ten derde betogen zij dat de Commissie artikel 107, lid 2, onder b), VWEU onjuist heeft toegepast en een kennelijke beoordelingsfout heeft begaan. Ten vierde had de Commissie volgens hen de formele onderzoeksprocedure moeten inleiden. Ten vijfde voeren zij aan dat de motiveringsplicht in de zin van artikel 296 VWEU niet is nagekomen.

Eerste middel: de Commissie heeft de eventuele steun aan of van „Lufthansa” niet onderzocht

26 Ten eerste voeren verzoeksters aan dat de Commissie blijk heeft gegeven van een onjuiste rechtsopvatting en een kennelijke beoordelingsfout heeft begaan doordat zij niet is nagegaan of de maatregel in kwestie eveneens ten goede komt aan „Lufthansa”. Mocht dit het geval zijn, dan zou het gaan om een met de interne markt onverenigbare maatregel in de zin van artikel 107, lid 2, onder b), VWEU, aangezien die maatregel niet langer de „subsidiabele kosten” zou dekken die verband houden met de door AUA geleden schade. Deze steun zou dan ook kunnen worden gebruikt voor andere doeleinden dan het oorspronkelijke.

27 Ten tweede heeft de Commissie – omgekeerd – geen rekening gehouden met de aan de Lufthansa-groep toegekende steun in zijn geheel. De Commissie heeft namelijk niet beoordeeld of AUA – naast de in het bestreden besluit vermelde herkapitalisatie van 150 miljoen EUR door DLH ten gunste van AUA – aanvullende steun zou kunnen ontvangen, wat zou leiden tot overcompensatie van de schade die de maatregel in kwestie beoogt te herstellen.

28 De Commissie, daarin ondersteund door de Bondsrepubliek Duitsland, de Republiek Oostenrijk en AUA, bestrijdt de argumenten van verzoeksters.

29 In de eerste plaats moet worden vastgesteld dat de Commissie in de punten 5, 48, 49 en 50 van het bestreden besluit heeft toegelicht dat de maatregel in kwestie deel uitmaakte van een pakket aan financiële middelen ten gunste van AUA voor een totaalbedrag van 600 miljoen EUR, dat niet alleen de maatregel in kwestie omvatte, maar tevens bestond uit een bijdrage van 150 miljoen EUR aan eigen middelen die afkomstig waren van moedermaatschappij DLH (hierna: „kapitaalinjectie van DLH") en steun in de vorm van een op grond van de Oostenrijkse steunregeling aan AUA verleende staatsgarantie van 90 % op een lening van 300 miljoen EUR die was verstrekt door een consortium van commerciële banken (zie punt 6 hierboven). Dienaangaande heeft de Commissie opgemerkt dat de maatregel in kwestie weliswaar strekte tot herstel van de schade die AUA had geleden door de annulering en omboeking van haar vluchten ten gevolge van de oplegging van reisbeperkingen en andere lockdownmaatregelen die verband hielden met de COVID-19-pandemie, maar dat de andere hierboven genoemde onderdelen van het pakket aan financiële middelen ten gunste van AUA tot doel hadden haar solvabiliteit en een adequate kapitalisatie te waarborgen teneinde haar in staat te stellen om het hoofd te bieden aan de niet door de maatregel in kwestie gedekte gevolgen van de COVID-19-pandemie en aan technologische problemen die niets van doen hadden met deze pandemie.

30 In de tweede plaats heeft de Commissie er in punt 25 van het bestreden besluit aan herinnerd dat DLH de steun waarop het besluit betreffende Lufthansa ziet, kon gebruiken ter ondersteuning van de overige tot de Lufthansa-groep behorende maatschappijen, die op 31 december 2019 niet in financiële moeilijkheden verkeerden, daaronder begrepen AUA. Daarbij komt dat de Commissie in punt 85 van het bestreden besluit heeft uiteengezet dat zij bij het onderzoek naar de evenredigheid van de steun waarop het besluit betreffende Lufthansa ziet – overeenkomstig punt 54 van de mededeling van 19 maart 2020 met als titel „Tijdelijke kaderregeling inzake staatssteun ter ondersteuning van de economie vanwege de huidige COVID-19-uitbraak" (PB 2020, C 91 I, blz. 1), die gewijzigd is op 3 april 2020 (PB 2020, C 112 I, blz. 1), 13 mei 2020 (PB 2020, C 164, blz. 3) en 29 juni 2020 (PB 2020, C 218, blz. 3) (hierna: „tijdelijke kaderregeling") – rekening had gehouden met de naar aanleiding van de COVID-19-pandemie ten gunste van de maatschappijen van de Lufthansa-groep toegekende aanvullende steun of voorgenomen aanvullende steunmaatregelen. In dit verband heeft de Commissie er in hetzelfde punt van het bestreden besluit aan herinnerd dat zij in het besluit betreffende Lufthansa tot de slotsom was gekomen dat het geheel van de in punt 8 hierboven vermelde steunmaatregelen, daaronder begrepen de maatregel in kwestie en de op grond van de Oostenrijkse steunregeling aan AUA toegekende steun, beperkt was tot het noodzakelijke minimum om de kapitaalstructuur van de Lufthansa-groep te herstellen en de levensvatbaarheid van deze groep te waarborgen.

31 In de derde plaats zij tevens opgemerkt dat de Commissie reeds in het twee weken vóór het bestreden besluit vastgestelde besluit betreffende Lufthansa – waarnaar de Commissie in het bestreden besluit overigens herhaaldelijk verwijst – rekening heeft gehouden met het geheel van steunmaatregelen ten gunste van de tot de Lufthansa-groep behorende maatschappijen, waaronder AUA, en met de onderlinge verhouding tussen die maatregelen. Het besluit

betreffende Lufthansa maakt dan ook deel uit van de context waarin het bestreden besluit is vastgesteld, en bijgevolg moet het in aanmerking worden genomen, ongeacht de rechtmatigheid ervan, die niet het voorwerp van dit geding is.

32 In de punten 77 en 114 tot en met 121 van het besluit betreffende Lufthansa heeft de Commissie in wezen opgemerkt dat de door andere staten aan de maatschappijen van de Lufthansa-groep toegekende steun naargelang van het geval zou worden afgetrokken van ofwel het bedrag van de steun waarop dat besluit betrekking heeft, ofwel de Duitse lening (zie punt 5 hierboven). Met name heeft de Commissie in punt 115 van dat besluit opgemerkt dat de lening ten belope van maximaal 300 miljoen EUR die de Republiek Oostenrijk voornemens was aan AUA te verstrekken op grond van de Oostenrijkse steunregeling, zou worden afgetrokken van de Duitse lening, alsmede dat het bedrag van 150 miljoen EUR dat de Republiek Oostenrijk voornemens was aan AUA te verstrekken op grond van de maatregel in kwestie, zou worden afgetrokken van ofwel de eerste in punt 7 hierboven vermelde stille participatie, ofwel de Duitse lening.

33 In de vierde plaats heeft de Commissie – in punt 26 van het bestreden besluit – aangaande de kapitaalinjectie van DLH opgemerkt dat ingeval het bedrag van die kapitaalinjectie afkomstig zou zijn van de steun waarop het besluit betreffende Lufthansa ziet, dat bedrag hoe dan ook steun zou vormen die reeds op grond van dat besluit is goedgekeurd.

34 Derhalve blijkt uit het voorgaande dat de Commissie – anders dan verzoeksters stellen – het geheel van steunmaatregelen ten gunste van de maatschappijen van de Lufthansa-groep en de onderlinge verhouding tussen die maatregelen uitdrukkelijk heeft onderzocht.

35 Verzoeksters stellen dus ten onrechte dat de Commissie voornoemde steunmaatregelen niet in hun geheel heeft onderzocht.

36 Wat betreft hun argument dat het risico bestaat dat de ten gunste van AUA vastgestelde maatregel in kwestie eveneens ten goede komt aan „Lufthansa”, zij opgemerkt dat bij dit argument onvoldoende rekening wordt gehouden met de onderlinge verhouding tussen de verschillende in punt 8 hierboven beschreven steunmaatregelen.

37 Uit die onderlinge verhouding blijkt namelijk dat ingeval de maatschappijen van de Lufthansa-groep, zoals AUA, steun zouden ontvangen die is toegekend door een andere staat dan de Bondsrepubliek Duitsland, het met deze steun gemoeide bedrag zou worden afgetrokken van het door deze lidstaat aan de Lufthansa-groep toegekende bedrag. De bovengenoemde steunmaatregelen voeren aldus een aftrekregeling in op basis waarvan de door de Bondsrepubliek Duitsland aan de Lufthansa-groep als geheel toegekende steun wordt verminderd ten belope van de steun die andere staten aan deze of gene maatschappij van die groep toekennen, zodat het totale bedrag ten gunste van die groep hetzelfde blijft.

38 De bovengenoemde aftrekregeling brengt dan ook met zich mee dat er – anders dan verzoeksters stellen – geen risico bestaat dat de maatregel in kwestie „doorstroomt” naar DLH of naar de overige maatschappijen van de Lufthansa-groep.

39 Hetzelfde geldt voor het argument van verzoeksters dat er omgekeerd het risico bestaat dat AUA van DLH steun ontvangt die verder gaat dan de kapitaalinjectie, hetgeen volgens hen tot overcompensatie ten gunste van AUA zou kunnen leiden.

40 In dit verband zij om te beginnen opgemerkt dat de Commissie in het bestreden besluit rekening heeft gehouden met de kapitaalinjectie van DLH. Zij heeft namelijk – in punt 26 van het bestreden besluit – vastgesteld dat ingeval het daarmee gemoeide bedrag afkomstig zou zijn van de steun waarop het besluit betreffende Lufthansa ziet, het hoe dan ook zou gaan om steun die de Commissie reeds heeft goedgekeurd. Daarnaast heeft zij – in de punten 82 tot en met 89 van het bestreden besluit – opgemerkt dat die kapitaalinjectie niet dezelfde kosten dekt als die welke deel uitmaken van de schade die de maatregel in kwestie beoogt te herstellen.

41 Verzoeksters benadrukken weliswaar dat het niet uitgesloten is dat DLH – afgezien van de kapitaalinjectie – extra liquide middelen aan AUA overdraagt, maar deze stelling blijft hypothetisch, aangezien verzoeksters geen enkel concreet gegeven ter ondersteuning ervan verstrekken. Hoe het ook zij – en gesteld al dat DLH die intentie zou hebben – de overwegingen van punt 40 hierboven blijven geldig, ten eerste omdat een dergelijke hypothetische overdracht van extra liquide middelen zou berusten op de reeds bij het besluit betreffende Lufthansa goedgekeurde steun, waarvan de rechtmatigheid niet aan de orde is in het onderhavige beroep, en ten tweede omdat enerzijds de Duitse lening en de steun waarop het besluit betreffende Lufthansa ziet, die gebaseerd zijn op artikel 107, lid 3, onder b), VWEU, en anderzijds de maatregel in kwestie, die gebaseerd is op artikel 107, lid 2, onder b), VWEU, niet worden geacht dezelfde subsidiabele kosten te dekken, zoals de Commissie in de punten 82 en 83 van het bestreden besluit heeft benadrukt. Terwijl eerstgenoemde maatregelen tot doel hebben de solvabiliteit en een adequate kapitalisatie van de begunstigde te waarborgen, wordt met de maatregel in kwestie namelijk beoogd de schade te herstellen die AUA heeft geleden door de annulering en omboeking van haar vluchten ten gevolge van de oplegging van reisbeperkingen en andere lockdownmaatregelen die verband hielden met de COVID-19-pandemie.

42 Voorts bepaalt de in punt 37 hierboven genoemde aftrekregeling – die door verzoeksters niet wordt bestreden – wat de onderlinge verhouding is tussen die verschillende steunmaatregelen, waardoor het risico op overcompensatie ten gunste van AUA wordt beperkt. Zoals blijkt uit punt 85 van het bestreden besluit, was de Commissie in het besluit betreffende Lufthansa namelijk reeds tot de slotsom gekomen dat het geheel van de in punt 8 hierboven vermelde steunmaatregelen, waaronder de maatregel in kwestie en de op grond van de Oostenrijkse steunregeling vastgestelde steunmaatregel ten gunste van AUA, beperkt was tot het noodzakelijke minimum om de kapitaalstructuur van de Lufthansa-groep te herstellen en de levensvatbaarheid van deze groep te waarborgen. Dankzij die aftrekregeling blijft het totale bedrag waarvoor die groep in aanmerking zou kunnen komen dan ook hetzelfde, zodat het door verzoeksters gestelde risico op omgekeerde „doorstroming” niet van invloed lijkt te zijn op de door de Commissie verrichte algehele beoordeling van de aan de orde zijnde maatregelen in hun geheel.

43 Ten slotte voeren verzoeksters aan dat de context van de maatregel in kwestie vergelijkbaar is met die van de steunmaatregel ten gunste van KLM, die is goedgekeurd bij besluit C(2020) 4871 final betreffende steunmaatregel SA.57116 (2020/N) – Nederland – COVID-19: Staatsgarantie en staatslening voor KLM (hierna: „besluit betreffende KLM”), aangezien zowel het bestreden besluit als het besluit betreffende KLM ziet op begunstigden die tot een groep ondernemingen behoren. Anders dan verzoeksters stellen, had het besluit betreffende KLM echter betrekking op een situatie die duidelijk verschillend was van de in de onderhavige zaak aan de orde zijnde situatie en die werd gekenmerkt door het feit dat de Commissie twee steunmaatregelen, die waren vastgesteld ten gunste van twee vennootschappen die tot dezelfde groep behoorden, afzonderlijk had onderzocht terwijl de moedermaatschappij van die vennootschappen een bepaalde rol speelde bij de toekenning en het beheer van de betreffende steun. Het Gerecht heeft

dan ook opgemerkt dat de Commissie niet rechtens genoegzaam had gemotiveerd waarom zij tot de slotsom was gekomen dat ten eerste de respectieve begunstigden van die steun uitsluitend de dochterondernemingen waren en niet de moedermaatschappij of de groep als zodanig, en dat ten tweede de aan een van die ondernemingen toegekende steun in geen geval ten goede kon komen aan een andere [arrest van 19 mei 2021, Ryanair/Commissie (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286]. Anders dan in de omstandigheden die aan de basis lagen van dat arrest, heeft de Commissie in casu evenwel – zoals blijkt uit de punten 31 tot en met 42 hierboven – ten volle in aanmerking genomen dat de steun waarop het besluit betreffende Lufthansa ziet ten goede kan komen aan alle vennootschappen van de Lufthansa-groep, heeft zij uitdrukkelijk onderzocht wat de onderlinge verhouding is tussen deze steun en de overige steun die kan worden toegekend aan diezelfde vennootschappen, en heeft zij de evenredigheid van de verschillende steunmaatregelen in hun geheel beoordeeld.

44 Derhalve moet het eerste middel ongegrond worden verklaard.

Tweede middel: schending van het non-discriminatiebeginsel, het beginsel van vrijheid van dienstverrichting en het beginsel van vrijheid van vestiging

45 Verzoeksters stellen dat de Commissie inbreuk heeft gemaakt op het non-discriminatiebeginsel, het beginsel van vrijheid van dienstverrichting en het beginsel van vrijheid van vestiging, omdat de maatregel in kwestie enkel ten goede komt aan AUA.

46 De Commissie, de Bondsrepubliek Duitsland, de Republiek Oostenrijk en AUA bestrijden het betoog van verzoeksters.

47 In herinnering dient te worden gebracht dat staatssteun die bepalingen van het Verdrag of algemene beginselen van het Unierecht schendt, niet verenigbaar met de interne markt kan worden verklaard (arrest van 22 september 2020, Oostenrijk/Commissie, C-594/18 P, EU:C:2020:742, punt 44; zie in die zin ook arrest van 15 april 2008, Nuova Agricast; C-390/06, EU:C:2008:224, punten 50 en 51).

Schending van het non-discriminatiebeginsel

48 Het non-discriminatiebeginsel vereist dat vergelijkbare situaties niet verschillend en verschillende situaties niet gelijk worden behandeld, tenzij een dergelijke behandeling objectief gerechtvaardigd is (arrest van 15 april 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, punt 66; zie in die zin ook arrest van 5 juni 2018, Montero Mateos, C-677/16, EU:C:2018:393, punt 49).

49 De kenmerken van verschillende situaties en daarmee ook hun vergelijkbaarheid moeten met name worden bepaald en beoordeeld tegen de achtergrond van het voorwerp en het doel van de Uniehandeling waarbij het onderscheid in kwestie wordt gemaakt. Bovendien moet rekening worden gehouden met de beginselen en doelstellingen van het gebied waaronder de betreffende handeling valt (arrest van 16 december 2008, Arcelor Atlantique et Lorraine e.a., C-127/07, EU:C:2008:728, punt 26).

50 Voorts zij eraan herinnerd dat het evenredigheidsbeginsel – dat deel uitmaakt van de algemene beginselen van het Unierecht – vereist dat handelingen van de instellingen van de Unie niet verder gaan dan wat passend en noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de legitieme doelstellingen die worden nagestreefd met de regeling in kwestie (arrest van 17 mei 1984,

Denkavit Nederland, 15/83, EU:C:1984:183, punt 25), met dien verstande dat wanneer tussen meerdere passende maatregelen kan worden gekozen, de minst bezwarende moet worden toegepast, en dat de veroorzaakte nadelen niet onevenredig mogen zijn aan de nagestreefde doelstellingen [arrest van 30 april 2019, Italië/Raad (Vangstquota voor mediterrane zwaardvis), C-611/17, EU:C:2019:332, punt 55].

51 Verzoeksters stellen dat het bestreden besluit een discriminerende behandeling toestaat die niet noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de doelstelling van de maatregel in kwestie, te weten het herstel van de schade die is veroorzaakt door de annulering en omboeking van vluchten ten gevolge van de naar aanleiding van de COVID-19-pandemie opgelegde reisbeperkingen en lockdownmaatregelen. Zij constateren dat de Ryanair-groep in Oostenrijk een marktaandeel van 8 % heeft en dus ongeveer 8 % van de door de COVID-19-pandemie veroorzaakte schade heeft geleden. Indien op basis van de maatregel in kwestie steun zou zijn toegekend aan alle luchtvaartmaatschappijen die in Oostenrijk actief zijn, zou de doelstelling van de maatregel volgens verzoeksters worden bereikt zonder dat er sprake is van discriminatie. In zoverre voeren zij aan dat in het bestreden besluit niet wordt toegelicht waarom de maatregel in kwestie enkel is vastgesteld ten gunste van AUA, terwijl ook de overige in Oostenrijk actieve luchtvaartmaatschappijen schade hebben geleden ten gevolge van de naar aanleiding van de COVID-19-pandemie opgelegde reisbeperkingen en lockdownmaatregelen. Volgens verzoeksters is de maatregel in kwestie ingegeven door een „duidelijk economisch nationalisme”.

52 In dit verband dient in de eerste plaats in herinnering te worden gebracht dat de maatregel in kwestie enkel tot doel heeft gedeeltelijk de schade te vergoeden die AUA heeft geleden door de annulering of omboeking van haar vluchten ten gevolge van de invoering van reisbeperkingen of andere lockdownmaatregelen naar aanleiding van de COVID-19-pandemie.

53 Zoals verzoeksters terecht stellen, hebben die beperkingen alle in Oostenrijk actieve luchtvaartmaatschappijen getroffen, zodat al deze maatschappijen – net zoals AUA – schade hebben geleden door de annulering of omboeking van hun vluchten ten gevolge van de invoering van die beperkingen.

54 Zoals de Commissie in haar verweerschrift terecht aanvoert, neemt dit evenwel niet weg dat er voor de lidstaten geen enkele verplichting bestaat om steun toe te kennen die ertoe strekt de schade te herstellen die is veroorzaakt door een „buitengewone gebeurtenis” in de zin van artikel 107, lid 2, onder b), VWEU.

55 Meer in het bijzonder wordt bij artikel 108, lid 3, VWEU weliswaar aan de lidstaten de verplichting opgelegd om hun voornemens op het gebied van staatssteun bij de Commissie aan te melden voordat die voornemens tot uitvoering worden gebracht, maar niet om steun toe te kennen (beschikking van 30 mei 2018, Yanchev, C-481/17, niet gepubliceerd, EU:C:2018:352, punt 22).

56 Daarnaast kan steun ertoe strekken om overeenkomstig artikel 107, lid 2, onder b), VWEU de door een buitengewone gebeurtenis veroorzaakte schade te herstellen, ook al herstelt die steun deze schade niet volledig.

57 Derhalve vloeit noch uit artikel 108, lid 3, VWEU, noch uit artikel 107, lid 2, onder b), VWEU voort dat de lidstaten verplicht zouden zijn om de door een buitengewone gebeurtenis veroorzaakte schade volledig te herstellen, zodat zij evenmin gehouden kunnen zijn om aan alle slachtoffers van die schade steun toe te kennen.

58 In de tweede plaats zij opgemerkt dat individuele steun – zoals die welke in casu aan de orde is – per definitie slechts aan één onderneming ten goede komt, met uitsluiting van alle overige ondernemingen, daaronder begrepen ondernemingen die zich bevinden in een situatie die vergelijkbaar is met die van de begunstigde van die steun. Dergelijke individuele steun leidt dan ook uit zijn aard tot een verschil in behandeling of zelfs tot discriminatie, hetgeen evenwel inherent is aan het individuele karakter van de betreffende maatregel. Indien – met verzoeksters – werd gesteld dat de individuele steun in kwestie indruist tegen het non-discriminatiebeginsel, zou de verenigbaarheid van elke individuele steun met de interne markt in wezen systematisch ter discussie worden gesteld op de enkele grond dat die steun per definitie exclusief en daardoor discriminerend zou zijn, terwijl het Unierecht de lidstaten toestaat individuele steun toe te kennen mits aan alle voorwaarden van artikel 107 VWEU is voldaan.

59 In de derde plaats moet hoe dan ook worden nagegaan of het door de maatregel in kwestie in het leven geroepen verschil in behandeling – gesteld dat het, zoals verzoeksters aanvoeren, kan worden gelijkgesteld met discriminatie omdat die maatregel enkel ten goede komt aan AUA – gerechtvaardigd wordt door een legitieme doelstelling alsook noodzakelijk, passend en evenredig is om die doelstelling te bereiken. Evenzo dient, voor zover verzoeksters verwijzen naar artikel 18, eerste alinea, VWEU, te worden benadrukt dat volgens deze bepaling elke discriminatie op grond van nationaliteit binnen de werkingssfeer van de Verdragen en „onverminderd de bijzondere bepalingen, daarin gesteld" verboden is. Derhalve dient te worden nagegaan of dat verschil in behandeling toelaatbaar is uit het oogpunt van artikel 107, lid 2, onder b), VWEU, dat de rechtsgrondslag van het bestreden besluit vormt. Dit onderzoek impliceert ten eerste dat wordt nagegaan of de doelstelling van de maatregel in kwestie voldoet aan de vereisten van die bepaling, en ten tweede dat wordt nagegaan of de wijze van de toekenning van steun op grond van de maatregel in kwestie – te weten in casu het feit dat deze maatregel enkel ten goede komt aan AUA – geschikt is om de verwezenlijking van voormelde doelstelling te bereiken en niet verder gaat dan daarvoor noodzakelijk is.

60 Wat de doelstelling van de maatregel in kwestie betreft, betwisten verzoeksters niet dat de door de COVID-19-pandemie veroorzaakte schade kan worden hersteld door de schade te vergoeden die voortvloeit uit de annulering of omboeking van de vluchten van een luchtvaartmaatschappij ten gevolge van de invoering van reisbeperkingen naar aanleiding van die pandemie. Verzoeksters betwisten evenmin dat de COVID-19-pandemie een buitengewone gebeurtenis is in de zin van artikel 107, lid 2, onder b), VWEU.

61 Wat de wijze van toekenning van steun op grond van de maatregel in kwestie betreft, heeft de Commissie in punt 40 van het bestreden besluit opgemerkt dat AUA volgens de Oostenrijkse autoriteiten een essentiële rol speelt voor het Oostenrijkse luchtverkeer en een aanzienlijke bijdrage levert aan de Oostenrijkse economie, aangezien zij de enige netwerkluchtvaartmaatschappij is die vanuit Oostenrijk een langeafstandsverbinding van en naar de hub van Wenen verzorgt. Bovendien is volgens de Commissie – gelet op het relatief kleine verzorgingsgebied van Wenen – geen enkele andere luchtvaartmaatschappij in staat om een groot aantal rechtstreekse langeafstandsvluchten van en naar Wenen aan te bieden, aangezien ook aanvoervluchten naar andere luchthavens kunnen worden geleid, vanwaaruit langeafstandsvluchten kunnen worden aangeboden. Daarbij komt dat AUA ongeveer 7 000 personen in dienst heeft en dat ongeveer 17 500 arbeidsplaatsen direct of indirect afhangen van AUA. Volgens de Oostenrijkse autoriteiten vertegenwoordigt het economische belang van een netwerkluchtvaartmaatschappij als AUA een toegevoegde waarde van ongeveer 2,7 miljard EUR per jaar voor de Oostenrijkse economie en is het goed voor ongeveer 1 miljard EUR belastingen per jaar.

62 Voorts zij erop gewezen dat AUA volgens de door verzoeksters in bijlage A.2.2 bij het verzoekschrift verstrekte informatie de grootste luchtvaartmaatschappij is in Oostenrijk, waar zij in 2019 een marktaandeel van 43 % had, dat aanzienlijk groter was dan dat van de tweede luchtvaartmaatschappij en dat van verzoeksters, waarvan het marktaandeel in 2019 respectievelijk slechts 14 % en 8 % bedroeg.

63 Verzoeksters voeren niettemin aan dat deze omstandigheden het uit de maatregel in kwestie voortvloeiende verschil in behandeling niet kunnen rechtvaardigen. Zij zijn namelijk van mening dat dit verschil in behandeling niet evenredig is, omdat op basis van die maatregel de volledige steun tot herstel van de betreffende schade wordt toegekend aan AUA, terwijl deze slechts 43 % van die schade heeft geleden.

64 In dit verband blijkt uit het bestreden besluit dat de annulering en omboeking van de vluchten in Oostenrijk ten gevolge van de oplegging van reisbeperkingen naar aanleiding van de COVID-19-pandemie AUA – wegens haar essentiële rol voor het Oostenrijkse luchtverkeer – zwaarder heeft getroffen dan de overige luchtvaartmaatschappijen in dat land. Dit wordt bevestigd door alle in de punten 61 en 62 hierboven samengevatte gegevens.

65 Bovendien blijkt uit die gegevens dat AUA – in verhouding tot en wegens de omvang van haar activiteiten in Oostenrijk – aanzienlijk meer door voormelde beperkingen is getroffen dan Ryanair. Zoals blijkt uit bijlage A.2.2 bij het verzoekschrift, verrichtte Ryanair namelijk slechts een zeer klein gedeelte van haar activiteiten vanuit of naar dat land, terwijl dit gedeelte voor AUA veel groter is. Wat Laudamotion betreft, verstrekken verzoeksters geen voldoende duidelijke informatie op basis waarvan inzicht kan worden verkregen in het aandeel dat de door deze luchtvaartmaatschappij vanuit of naar Oostenrijk verrichte activiteiten innemen in haar activiteiten als geheel. Hoe dan ook kan uit de gegevens in het dossier waarover het Gerecht beschikt, niet worden afgeleid dat die luchtvaartmaatschappij een essentiële rol speelt voor het Oostenrijkse luchtverkeer.

66 Wat ten slotte de vraag betreft of de maatregel in kwestie verder gaat dan noodzakelijk is om de nagestreefde doelstelling te bereiken, moet worden vastgesteld dat het bedrag waarin die maatregel voorziet lager is dan dat van de schade die AUA heeft geleden door de annulering en omboeking van haar vluchten ten gevolge van de oplegging van reisbeperkingen naar aanleiding van de COVID-19-pandemie, zoals met name blijkt uit punt 79 van het bestreden besluit. Derhalve gaat de maatregel in kwestie niet verder dan noodzakelijk is om de legitieme doelstelling te bereiken die ermee wordt nagestreefd.

67 Vastgesteld moet dan ook worden dat het verschil in behandeling ten gunste van AUA geschikt is om de uit bovengenoemde beperkingen voortvloeiende schade te herstellen en niet verder gaat dan noodzakelijk is om deze doelstelling te bereiken.

68 Bovendien tonen verzoeksters niet aan dat een verdeling van het bedrag van de betreffende steun over alle in Oostenrijk aanwezige luchtvaartmaatschappijen er niet toe zou hebben geleid dat die maatregel zijn nuttig effect zou worden ontnomen.

69 Hieruit volgt hoe dan ook – en voor zover het door de maatregel in kwestie in het leven geroepen verschil in behandeling kan worden gelijkgesteld met discriminatie – dat het gerechtvaardigd was om het uit de maatregel in kwestie voortvloeiende voordeel enkel toe te kennen aan AUA, alsmede dat die maatregel niet indruist tegen het non-discriminatiebeginsel.

Schending van de vrijheid van vestiging en van de vrijheid van dienstverrichting

70 Ten eerste zij eraan herinnerd dat met de bepalingen van het VWEU die betrekking hebben op de vrijheid van vestiging wordt beoogd om het voordeel van de nationale behandeling in de lidstaat van ontvangst te waarborgen (zie arrest van 6 oktober 2015, Finanzamt Linz, C-66/14, EU:C:2015:661, punt 26 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

71 Ten tweede verzet het vrij verrichten van diensten zich tegen de toepassing van een nationale regeling die ertoe leidt dat het verrichten van diensten tussen lidstaten moeilijker wordt dan het verrichten van diensten binnen één lidstaat, ongeacht of er sprake is van discriminatie op grond van nationaliteit dan wel woonplaats (zie in die zin arrest van 6 februari 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, punt 25). Vastgesteld moet evenwel worden dat artikel 58, lid 1, VWEU bepaalt dat het vrij verrichten van diensten op het gebied van het vervoer wordt geregeld door de bepalingen van de titel betreffende het vervoer, te weten titel VI van het VWEU. Binnen het primaire recht geldt voor het vrij verrichten van diensten op het gebied van het vervoer dus een bijzondere juridische regeling (arrest van 18 maart 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, punt 36). Artikel 56 VWEU, waarin de vrijheid van dienstverrichting is erkend, is dan ook niet zonder meer van toepassing op het gebied van de luchtvaart (arrest van 25 januari 2011, Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, punt 22).

72 Derhalve kunnen maatregelen tot liberalisering van het luchtvervoer uitsluitend worden vastgesteld op de grondslag van artikel 100, lid 2, VWEU (arrest van 18 maart 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, punt 38). Zoals verzoeksters terecht opmerken, heeft de Uniewetgever verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PB 2008, L 293, blz. 3) vastgesteld op de grondslag van die bepaling, die juist tot doel heeft voor de sector van het luchtvervoer de voorwaarden vast te stellen voor de toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten (zie naar analogie arrest van 6 februari 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, punten 23 en 24).

73 In casu zij opgemerkt dat verzoeksters in wezen stellen dat de maatregel in kwestie een belemmering van de vrijheid van vestiging en de vrijheid van dienstverrichting vormt omdat hij discriminerend is.

74 De maatregel in kwestie heeft weliswaar betrekking op individuele steun die enkel ten goede komt aan AUA, maar verzoeksters tonen niet aan hoe dit exclusieve karakter hen ervan kan weerhouden om zich in Oostenrijk te vestigen of om diensten te verrichten vanuit Oostenrijk of met dit land als bestemming. Zij hebben met name niet vermeld uit welke feitelijke of juridische gegevens blijkt dat die maatregel beperkende gevolgen heeft die verder gaan dan gevolgen waardoor de in artikel 107, lid 1, VWEU neergelegde verbodsbepaling van toepassing wordt, maar die – zoals in de punten 60 tot en met 66 hierboven is geoordeeld – niettemin noodzakelijk en evenredig zijn om overeenkomstig de vereisten van artikel 107, lid 2, onder b), VWEU de schade te herstellen die AUA heeft geleden ten gevolge van een buitengewone gebeurtenis, te weten de COVID-19-pandemie.

75 Derhalve kan de maatregel in kwestie geen belemmering van de vrijheid van vestiging of de vrijheid van dienstverrichting vormen. Hieruit volgt dat verzoeksters de Commissie niet op goede gronden kunnen verwijten dat zij niet heeft onderzocht of die maatregel verenigbaar is met de vrijheid van vestiging en de vrijheid van dienstverrichting.

76 Het tweede middel van het beroep moet dan ook worden afgewezen.

Derde middel: onjuiste toepassing van artikel 107, lid 2, onder b), VWEU en kennelijke beoordelingsfout wat betreft de evenredigheid van de steun

77 Het derde middel van verzoeksters bestaat in wezen uit twee onderdelen. In het eerste onderdeel wordt aangevoerd dat de Commissie fouten heeft begaan bij de begroting van de door AUA geleden schade, en in het tweede onderdeel dat de Commissie fouten heeft gemaakt bij de raming van het bedrag dat gemoeid is met de betreffende steun.

Eerste onderdeel van het derde middel: begroting van de door AUA geleden schade

78 Ten eerste voeren verzoeksters aan dat de maatregel in kwestie volgens het bestreden besluit tot doel heeft de schade te dekken die AUA in de periode van 9 maart tot en met 14 juni 2020 heeft geleden door de annulering en omboeking van haar vluchten ten gevolge van de oplegging van reisbeperkingen en andere lockdownmaatregelen die verband hielden met de COVID-19-pandemie. Zij zijn evenwel van mening dat de door AUA geleden schade deels niet het gevolg is van de oplegging van reisbeperkingen en andere lockdownmaatregelen, aangezien deze beperkingen in de periode van 9 tot en met 18 maart 2020 slechts gedeeltelijk van kracht waren, terwijl de maatregel in kwestie ertoe strekt de schade te herstellen die is geleden in de periode van 9 maart tot en met 14 juni 2020. De schade die AUA in die eerste periode heeft geleden, is volgens hen dan ook het gevolg van het feit dat de passagiers aarzelden om te reizen wegens de onzekerheden over de pandemie. Verzoeksters stellen dat de door de Commissie goedgekeurde methode voor de berekening van de schade dus veeleer de impact van de COVID-19-crisis in haar geheel weerspiegelt dan de specifieke impact van de door de Oostenrijkse autoriteiten of andere landen opgelegde reisbeperkingen. Volgens verzoeksters heeft de Commissie het bedrag van de schade die rechtstreeks is veroorzaakt door de reisbeperkingen en andere lockdownmaatregelen die verband hielden met de COVID-19-pandemie, dan ook kennelijk overschat. Het bestreden besluit bevat dus een tegenstrijdigheid.

79 Ten tweede stellen verzoeksters dat geen enkel onderdeel van het bestreden besluit bewijst dat de in de periode van 9 maart tot en met 14 juni 2020 vermeden kosten, die niet in aanmerking behoorden te worden genomen om de door AUA geleden schade te begroten, de „vermijdbare" kosten van AUA weerspiegelden. Derhalve konden in de vermeden kosten die in aanmerking werden genomen bij de begroting van de schade, wel degelijk „vermijdbare" kosten begrepen zijn.

80 Ten derde heeft de Commissie volgens verzoeksters in het bestreden besluit nagelaten om de door de overige luchtvaartmaatschappijen geleden schade te begroten. Zij betogen dat een buitengewone gebeurtenis in de zin van artikel 107, lid 2, onder b), VWEU per definitie meerdere of zelfs alle ondernemingen van de betrokken sector treft. Derhalve hebben tal van andere luchtvaartmaatschappijen volgens verzoeksters in Oostenrijk schade geleden ten gevolge van de reisbeperkingen die waren opgelegd naar aanleiding van de COVID-19-pandemie. Voornoemde bepaling strekt er bijgevolg toe schade te herstellen die niet alleen is geleden door AUA, maar ook door haar concurrenten.

81 De Commissie, de Bondsrepubliek Duitsland, de Republiek Oostenrijk en AUA bestrijden het betoog van verzoeksters.

82 Vooraf zij eraan herinnerd dat artikel 107, lid 2, onder b), VWEU restrictief moet worden uitgelegd, omdat het gaat om een uitzondering op het in artikel 107, lid 1, VWEU neergelegde algemene beginsel dat staatssteun onverenigbaar is met de interne markt. In de zin van eerstgenoemde bepaling kan dan ook enkel de economische schade worden vergoed die rechtstreeks het gevolg is van natuurrampen of andere buitengewone gebeurtenissen (arrest van 23 februari 2006, Atzeni e.a., C-346/03 en C-529/03, EU:C:2006:130, punt 79).

83 Hieruit volgt dat steun die kan uitgaan boven de door de begunstigden ervan geleden verliezen, niet onder artikel 107, lid 2, onder b), VWEU valt (zie in die zin arrest van 11 november 2004, Spanje/Commissie, C-73/03, niet gepubliceerd, EU:C:2004:711, punten 40 en 41).

84 In casu zij in de eerste plaats opgemerkt dat de Oostenrijkse autoriteiten – zoals blijkt uit de punten 41 en 69 van het bestreden besluit – bij de begroting van de schade rekening hebben gehouden met de periode van 19 maart tot en met 14 juni 2020, waarin de vloot van AUA aan de grond is gebleven, en met de onmiddellijk daaraan voorafgaande periode van 9 tot en met 18 maart 2020.

85 In dit verband heeft de Commissie in het bestreden besluit gepreciseerd waarom zij het passend achtte een steunmaatregel goed te keuren die niet enkel de schade dekte die AUA had geleden tijdens de periode van 19 maart tot en met 14 juni 2020, waarin haar vloot aan de grond stond, maar ook de schade die AUA had geleden tijdens de onmiddellijk daaraan voorafgaande periode van 9 tot en met 18 maart 2020.

86 Zoals in de punten 6 tot en met 14 van het bestreden besluit is uiteengezet, had de Oostenrijkse regering namelijk reeds reisbeperkingen ingevoerd tijdens de periode van 9 tot en met 18 maart 2020. Meer bepaald had de Republiek Oostenrijk op 9 maart 2020 een verbod uitgevaardigd waardoor vliegtuigen uit China, Zuid-Korea, Iran en Italië niet langer op haar grondgebied mochten landen. Dit verbod is geleidelijk uitgebreid tot andere landen, waaronder op 13 maart 2020 tot Zwitserland, Frankrijk en Spanje, en op 15 maart 2020 tot het Verenigd Koninkrijk, Nederland, Rusland en Oekraïne. Daarnaast heeft de Republiek Oostenrijk op 10 maart 2020 naar aanleiding van de COVID-19-pandemie met onmiddellijke ingang algemene maatregelen opgelegd, waaronder reisbeperkingen. Zij heeft tevens medische controles aan de grenzen ingevoerd, eerst op 11 maart 2020 aan de grens met Italië en vervolgens op 14 maart 2020 aan de grens met Zwitserland, en ten slotte op 19 maart 2020 aan de grens met Duitsland. Intussen kondigden de Verenigde Staten van Amerika op 12 maart 2020 aan dat zij Europese burgers en alle reizigers die in landen van de Schengenruimte hadden verbleven, niet langer zouden toelaten tot hun grondgebied. Op 13 maart 2020 heeft de Oostenrijkse regering een reeks beperkende wettelijke maatregelen aangekondigd. Ten gevolge van deze maatregelen, die op 16 maart 2020 in werking zijn getreden, is het vrije verkeer op het gehele Oostenrijkse grondgebied aanzienlijk beperkt.

87 Gelet op de geleidelijke verslechtering van de reisvoorwaarden ten gevolge van de wegens de COVID-19-pandemie opgelegde beperkingen, die heeft geleid tot de annulering en omboeking van vluchten van AUA in de periode van 9 maart tot en met 14 juni 2020, heeft de Commissie dus geen fout begaan door rekening te houden met de schade die AUA in die periode had geleden door die annuleringen en omboekingen.

88 Derhalve moet het argument van verzoeksters dat de Commissie die schade heeft overschat door de in de periode van 9 tot en met 18 maart 2020 opgetreden schade in aanmerking te nemen, van de hand worden gewezen. Om dezelfde reden is er in het bestreden besluit geen sprake van enige tegenstrijdigheid.

89 Wat in de tweede plaats het door verzoeksters aangevoerde argument betreft dat de Commissie zich er niet van heeft vergewist dat AUA het nodige heeft gedaan om haar kosten te verlagen in de periode van 9 maart tot en met 14 juni 2020, zodat niet enkel de vermeden maar ook de „vermijdbare" kosten – dat wil zeggen de kosten die AUA had kunnen vermijden maar die zij niettemin heeft gedragen – zouden worden uitgesloten van de vergoeding van de geleden schade, zij opgemerkt dat de Commissie in punt 74 van het bestreden besluit heeft uiteengezet dat de te vergoeden schade overeenstemt met het verlies aan toegevoegde waarde, dat is berekend als het verschil tussen enerzijds de gederfde winst van AUA – te weten het verschil tussen de omzet die zij daadwerkelijk heeft behaald tijdens de periode van 9 maart tot en met 14 juni 2020 en de te verwachten omzet indien er tijdens die periode geen reisbeperkingen en andere lockdownmaatregelen van kracht waren geweest die verband hielden met de COVID-19-pandemie, gecorrigeerd op basis van de winstmarge van AUA – en anderzijds de vermeden kosten.

90 De Commissie heeft de vermeden kosten omschreven als kosten die AUA in de periode van 9 maart tot en met 14 juni 2020 zou hebben moeten maken indien haar activiteiten niet waren getroffen door de met de COVID-19-pandemie verband houdende reisbeperkingen en lockdownmaatregelen, en die AUA niet had hoeven te dragen omdat haar activiteiten geannuleerd waren. De Commissie heeft eveneens uiteengezet dat de vermeden kosten voor elke relevante kostensoort moesten worden gekwantificeerd op basis van de correlatie tussen de betreffende kosten en daling van het verkeersvolume, door de kosten die AUA had gedragen in dezelfde periode van het voorgaande jaar te vergelijken met de kosten die AUA heeft gedragen in de periode van 9 maart tot en met 14 juni 2020.

91 Tevens heeft de Commissie in voetnoot 19 van het bestreden besluit gepreciseerd dat de kosten die waren vermeden ten gevolge van de lockdownmaatregelen die verband hielden met de COVID-19-pandemie, bijvoorbeeld betrekking hadden op de verlaging van de brandstofkosten en van de bijdragen en lasten alsook op de vermindering van de personeelskosten, met name doordat gebruik is gemaakt van arbeidsduurvermindering.

92 Zoals blijkt uit punt 42, onder b), van het bestreden besluit wordt bij de begroting van de schade dan ook rekening gehouden met zowel de extra als de vermeden kosten ten gevolge van voornoemde beperkingen. In dit verband heeft de Commissie op basis van een onderzoek van de kosten van AUA en van zowel de positieve als de negatieve invloed van de door de regeringen naar aanleiding van de COVID-19-pandemie getroffen lockdownmaatregelen op de variabele kosten, bij die begroting rekening gehouden met het verschil voor alle variabele kosten – in het bijzonder de brandstofkosten, de bijdragen, de bestedingen en de lasten, de onderhoudskosten, de provisies voor de Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA) en de cateringkosten – alsook met het verschil voor de vaste kosten, die varieerden wegens de lockdownmaatregelen die de regeringen hadden getroffen naar aanleiding van de COVID-19-pandemie, waarbij het met name ging om de verlaging van de personeels- en verkoopkosten alsook de kostenreductie die het gevolg was van het aan de grond blijven van de luchtvaartuigen. Overigens heeft de Republiek Oostenrijk in haar memorie in interventie melding gemaakt van een lijst van maatregelen die AUA had getroffen om haar kosten in verband met de COVID-19-pandemie te verlagen, waardoor met name de totale uitgaven met 54 % waren verminderd ten opzichte van 2019. Een van die door de Republiek

Oostenrijk genoemde maatregelen bestond in de sluiting van meerdere faciliteiten voor technisch onderhoud en bijstand aan passagiers in bepaalde *Länder* (deelstaten). Bovendien heeft AUA haar vloot afgebouwd door de meeste vliegtuigen van het model Dash buiten bedrijf te stellen en meerdere luchtvaartuigen te verkopen. Verzoeksters hebben de waarachtigheid of relevantie van die gegevens niet betwist.

93 Het Gerecht kan dan ook enkel vaststellen dat het verwijt van verzoeksters dat de Commissie geen rekening heeft gehouden met de „vermijdbare" kosten, te abstract is en met geen enkel concreet gegeven wordt gestaafd. Met name zetten verzoeksters niet concreet uiteen welke kosten AUA had kunnen vermijden en dus hadden moeten worden uitgesloten van de begroting van de door AUA geleden schade.

94 Derhalve moet het betreffende argument worden afgewezen.

95 Wat in de derde plaats het argument betreft dat de Commissie geen rekening heeft gehouden met de schade die andere luchtvaartmaatschappijen hebben geleden, kan ermee worden volstaan te verwijzen naar de punten 53 tot en met 57 hierboven om tot de slotsom te komen dat verzoeksters niet op goede gronden kunnen stellen dat de Commissie verplicht was om in het bestreden besluit de schade te begroten die de andere luchtvaartmaatschappijen dan AUA hebben geleden.

96 Derhalve moet het eerste onderdeel van het derde middel worden afgewezen.

Tweede onderdeel van het derde middel: raming van het bedrag van de steun

97 Ten eerste betogen verzoeksters – onder verwijzing naar de argumenten die zij in het kader van het eerste middel hebben aangevoerd – dat de Commissie geen rekening heeft gehouden met eventuele aanvullende steun van „Lufthansa" ten gunste van AUA. Om te beginnen is de vermelding in het bestreden besluit dat de kapitaalinjectie van DLH moet worden geïnvesteerd in efficiënte technologieën op het gebied van klimaat en geluidsoverlast en dus niet de door AUA geleden schade dekt die de maatregel in kwestie beoogt te herstellen, volgens hen niet overtuigend aangezien de gunstige effecten van die kapitaalinjectie onmiddellijk optreden terwijl de voorgenomen investeringen – die niet gepaard gaan met enigerlei bindende toezegging – pas in 2030 worden gerealiseerd. Daarnaast heeft de Commissie enkel melding gemaakt van een gering gedeelte van de aan de Lufthansa-groep toegekende steun – ten belope van 150 miljoen EUR – zonder daarbij te vermelden dat AUA door de Duitse maatregel kan worden begunstigd voor een hoger bedrag.

98 Ten tweede zijn verzoeksters van mening dat de Commissie bij haar beoordeling van de evenredigheid van de maatregel in kwestie de impact van de op grond van de Oostenrijkse steunregeling aan AUA toegekende staatssteun onderschat. De Commissie wijst er namelijk op dat die steun zich uitstrekt tot andere kosten die AUA geacht wordt te hebben gedragen in het tweede semester van 2020, zonder evenwel de juistheid van die beoordeling nader toe te lichten. Wat voorts de kwantificering van de verliezen tijdens het tweede semester van 2020 betreft, heeft de Commissie volgens verzoeksters eenvoudigweg de ramingen van AUA overgenomen, zonder een onafhankelijke analyse van die verliezen te verrichten. Verzoeksters stellen zich op het standpunt dat de Commissie tevens het bedrag van de op grond van de Oostenrijkse steunregeling aan AUA toegekende steun heeft onderschat door deze steun op [70 tot 80] miljoen EUR te ramen, zonder evenwel uiteen te zetten hoe zij dit cijfer heeft berekend. Volgens hen bedraagt deze steun 270 miljoen EUR. Het bedrag van die steun is dus samen met

het bedrag van de kapitaalinjectie van DLH goed voor minstens 420 miljoen EUR, wat hoger is dan het bedrag van de verliezen die AUA wordt geacht te hebben geleden in het tweede semester van 2020.

99 Ten derde zijn verzoeksters van mening dat de Commissie – in strijd met haar eerdere besluitvorming – geen rekening heeft gehouden met het concurrentievoordeel dat voortvloeit uit het discriminerende karakter van de maatregel in kwestie en dat tot uiting komt in grotere marktaandelen van AUA dan waarop zij anders aanspraak had kunnen maken.

100 De Commissie, daarin ondersteund door de Bondsrepubliek Duitsland, de Republiek Oostenrijk en AUA, bestrijdt die argumenten.

101 Wat in de eerste plaats het argument van verzoeksters betreft dat de Commissie geen rekening heeft gehouden met eventuele aanvullende steun van „Lufthansa" ten gunste van AUA, moet ten eerste worden opgemerkt dat dit argument gedeeltelijk samenvalt met de argumenten die in het kader van het eerste middel zijn aangevoerd. Derhalve moet worden verwezen naar de analyse van dat middel.

102 Ten tweede zij opgemerkt dat het VWEU zich niet verzet tegen de gelijktijdige toepassing van artikel 107, lid 2, onder b), en artikel 107, lid 3, onder b), VWEU mits aan de voorwaarden van elk van beide bepalingen is voldaan. Dat is met name het geval wanneer de feiten en omstandigheden die tot een ernstige verstoring van de economie leiden, het gevolg zijn van een buitengewone gebeurtenis.

103 In casu zijn – zoals in de punten 5 tot en met 7 hierboven is opgemerkt – de Duitse lening, de steun waarop het besluit betreffende Lufthansa ziet en de op grond van de Oostenrijkse steunregeling aan AUA verleende steun toegekend op de grondslag van artikel 107, lid 3, onder b), VWEU, terwijl de maatregel in kwestie is vastgesteld op de grondslag van artikel 107, lid 2, onder b), VWEU.

104 In dit verband heeft de Commissie in punt 29 van het bestreden besluit opgemerkt dat voornoemde op de grondslag van artikel 107, lid 3, onder b), VWEU vastgestelde maatregelen tot doel hadden de solvabiliteit en levensvatbaarheid van AUA te herstellen, zodat zij meer kosten dekten dan het geval zou zijn geweest wanneer louter de schade werd vergoed die rechtstreeks is veroorzaakt door de naar aanleiding van de COVID-19-pandemie opgelegde reisbeperkingen. In de punten 47 en 49 van het bestreden besluit heeft de Commissie er tevens op gewezen dat de Oostenrijkse autoriteiten hadden bevestigd dat de maatregel in kwestie niet kon worden gecumuleerd met andere steun die dezelfde kosten dekte en dat de overige maatregelen die deel uitmaakten van de aan AUA toegekende steun niet tot overcompensatie konden leiden aangezien zij er niet toe strekten om de schade te vergoeden die AUA had geleden ten gevolge van de naar aanleiding van de COVID-19-pandemie opgelegde reisbeperkingen, alsmede dat die maatregel niet kon worden aangewend om een dergelijke schadevergoeding toe te kennen.

105 Met name heeft de Commissie in punt 50 van het bestreden besluit uiteengezet dat die maatregelen geen verband hielden met enigerlei vergoeding voor de door AUA geleden schade, omdat voor de op grond van de Oostenrijkse steunregeling aan AUA verstrekte lening zekerheden waren gesteld die bestonden in de securitisatie van aandelen en activa van AUA, en omdat de kapitaalinjectie van DLH – zoals in casu was overeengekomen tussen AUA, haar aandeelhouders en de Oostenrijkse regering – tegen 2030 moest worden geïnvesteerd in efficiënte technologieën op het gebied van klimaat en geluidsoverlast.

106 Bovendien is de Commissie in de punten 82 tot en met 86 van het bestreden besluit nagegaan of de op de grondslag van artikel 107, lid 3, onder b), VWEU vastgestelde steunmaatregelen die AUA ten goede konden komen, niet dezelfde schade dekten als de schade die de maatregel in kwestie beoogde te herstellen, waarbij zij tot de slotsom is gekomen dat dit niet het geval was.

107 Hieruit volgt dat de Commissie, anders dan verzoeksters stellen, niet heeft nagelaten om bij haar raming van het bedrag van de betreffende steun en bij de beoordeling van de evenredigheid van deze maatregel rekening te houden met het geheel van steunmaatregelen die ten goede konden komen aan de Lufthansa-groep.

108 Verzoeksters voeren geen enkel concreet en gestaafd gegeven aan waaruit blijkt dat alle of sommige van die steunmaatregelen tot doel hebben dezelfde subsidiabele kosten te dekken als die welke begrepen zijn in de schade die de maatregel in kwestie beoogt te herstellen.

109 Ten derde hebben verzoeksters in het bijzonder kritiek op punt 50, onder b), van het bestreden besluit, op grond waarvan AUA – zoals in punt 105 hierboven is opgemerkt – het door DLH geïnjecteerde kapitaal tegen 2030 moet investeren in efficiënte geluidswerende en milieuvriendelijkere technologieën, voor zover het overeenkomstige bedrag reeds ter beschikking van AUA is gesteld. Dit argument gaat echter om te beginnen voorbij aan het feit dat een dergelijke investering kan worden gespreid in de tijd. Daarnaast toont de toezegging om een bedrag ten belope van het geïnjecteerde kapitaal aan te wenden voor de financiering van die investering duidelijk aan dat de kapitaalinjectie een heel andere doelstelling dient dan die welke met de maatregel in kwestie wordt nagestreefd.

110 Wat betreft het argument van verzoeksters dat die investeringstoezegging niet bindend is, kan ermee worden volstaan op te merken dat uit punt 50, onder b), van het bestreden besluit blijkt dat AUA in het kader van het tussen AUA, haar aandeelhouders en de Oostenrijkse regering overeengekomen pakket aan financiële middelen „gehouden” is een bedrag ten belope van de kapitaalinjectie van DLH te investeren in efficiënte geluidswerende en milieuvriendelijkere technologieën.

111 Wat in de tweede plaats de argumenten van verzoeksters betreft die verband houden met de op grond van de Oostenrijkse steunregeling aan AUA toegekende steun, dient erop te worden gewezen dat de Commissie in punt 87 van het bestreden besluit heeft opgemerkt dat de ernstige verstoring van de Oostenrijkse economie ten gevolge van de COVID-19-pandemie de door AUA voor 2020 verwachte financiële resultaten op een meer algemene wijze moest beïnvloeden. Deze verwachte verliezen – ten aanzien waarvan niet kon worden vastgesteld dat zij op enigerlei wijze in een rechtstreeks causaal verband stonden met de reisbeperkingen en lockdownmaatregelen – konden volgens de Commissie [tussen 300 en 400] miljoen EUR bedragen voor de periode van 1 tot en met 9 maart 2020 en van 15 juni tot en met 31 december 2020, dat wil zeggen buiten de periode waarop de maatregel in kwestie betrekking heeft. Zoals blijkt uit punt 88 van het bestreden besluit, wilde de Republiek Oostenrijk AUA op grond van de Oostenrijkse steunregeling dus een staatsgarantie van 90 % op een lening van 300 miljoen EUR toekennen om de gevolgen van de ernstige verstoring van de Oostenrijkse economie weg te nemen.

112 Ten eerste voeren verzoeksters aan dat de Commissie ervan is uitgegaan dat de op grond van de Oostenrijkse steunregeling aan AUA toegekende steun tot doel had de verliezen goed te maken die AUA in het tweede semester van 2020 had geleden, zonder evenwel aan te tonen dat dit doel daadwerkelijk was bereikt. Met dit argument trachten verzoeksters in werkelijkheid twijfel te laten bestaan over de vraag of die steun dezelfde kosten zou kunnen dekken als die welke begrepen zijn

in de schade die AUA tijdens de periode van 9 maart tot en met 14 juni 2020 heeft geleden ten gevolge van de naar aanleiding van de COVID-19-pandemie opgelegde reisbeperkingen en die de maatregel in kwestie beoogt te herstellen.

113 In herinnering dient echter te worden gebracht dat de Oostenrijkse steunregeling is ingevoerd op de grondslag van artikel 107, lid 3, onder b), VWEU en dus tot doel had de door de pandemie veroorzaakte ernstige verstoring van de Oostenrijkse economie op te heffen door steun te verlenen aan een groot aantal ondernemingen die behoefte hadden aan liquiditeit, ongeacht de economische sector waartoe zij behoorden. Met die regeling werd bijgevolg een andere doelstelling nagestreefd dan met de maatregel in kwestie.

114 In dit verband is de door de Commissie in punt 87 van het bestreden besluit verstrekte toelichting – waarin zij uiteenzet dat de op grond van die Oostenrijkse steunregeling aan AUA toegekende steun tot doel had de door AUA geleden verliezen te dekken die niet rechtstreeks waren veroorzaakt door de annulering en omboeking van de vluchten van AUA in de periode van 9 maart tot en met 14 juni 2020 ten gevolge van de reisbeperkingen – geheel in overeenstemming met de verschillende doelstellingen van de aan de orde zijnde steun. Het feit dat de Commissie in het bestreden besluit niet heeft gepreciseerd op basis waarvan zij zich op het standpunt heeft gesteld dat de op grond van de Oostenrijkse steunregeling aan AUA toegekende steun tot doel had de verliezen goed te maken die AUA verwachtte te lijden tijdens het tweede semester van 2020, kan dus op zichzelf beschouwd niet afdoen aan de rechtmatigheid van dat besluit.

115 Ten tweede verwijten verzoeksters de Commissie dat zij zich voor het bedrag van die verliezen, dat geraamd is op [300 tot 400] miljoen EUR, heeft verlaten op door AUA overgelegde schattingen in plaats van zelf een onafhankelijke analyse te verrichten. Hoewel de bron van dat cijfer niet blijkt uit het bestreden besluit, heeft die raming betrekking op verliezen die de maatregel in kwestie niet beoogt te dekken. Het is namelijk de op grond van de Oostenrijkse steunregeling aan AUA toegekende steun – waarvan de rechtmatigheid en de verenigbaarheid met de interne markt in het onderhavige geding niet aan de orde zijn – die tot doel heeft een deel van die verliezen te dekken. De vraag of de raming van de betreffende verliezen wel nauwkeurig is, heeft dus geen invloed op de rechtmatigheid van het bestreden besluit.

116 Ten derde – en om dezelfde reden – kunnen verzoeksters de Commissie niet met succes verwijten dat zij in het bestreden besluit niet heeft uiteengezet hoe zij het bedrag van de op grond van de Oostenrijkse steunregeling aan AUA toegekende steun, die is geraamd op [70 tot 80] miljoen EUR, heeft berekend. Zij kunnen weliswaar op goede gronden argumenten aanvoeren waarmee zij de raming van het bedrag van de in de onderhavige zaak aan de orde zijnde steun bestrijden, maar zij kunnen niet op dienstige wijze kritiek leveren op de raming van het bedrag van een andere steunmaatregel, waarvan de rechtmatigheid en de verenigbaarheid met de interne markt niet ter toetsing aan het Gerecht zijn voorgelegd in het kader van het onderhavige geding.

117 Hoe dan ook blijkt uit punt 80 van het bestreden besluit dat de Oostenrijkse autoriteiten zich ertoe hebben verbonden om de Commissie uiterlijk 30 juni 2021 de resultaten over te leggen van een ex-postraming van de door AUA in de periode van 9 maart tot en met 14 juni 2020 geleden schade die de maatregel in kwestie beoogt te herstellen, welke raming gebaseerd zou zijn op de door een onafhankelijke instantie gecontroleerde en naar behoren gecertificeerde operationele rekeningen van AUA voor 2020. Voor het geval dat uit de ex-postraming zou blijken dat AUA overgecompenseerd is, hebben de Oostenrijkse autoriteiten zich ertoe verbonden om erop toe te zien dat AUA het bedrag van de overcompensatie zou terugbetalen.

118 Ten vierde moet bijgevolg het argument van verzoeksters dat het bedrag van de op grond van de Oostenrijkse steunregeling aan AUA toegekende steun samen met het bedrag van de kapitaalinjectie van DLH hoger is dan het bedrag van de verwachte verliezen van AUA voor het tweede semester van 2020, worden afgewezen.

119 Wat in de derde plaats het argument van verzoeksters betreft dat de Commissie geen rekening heeft gehouden met het concurrentievoordeel dat AUA geniet ten gevolge van het discriminerende karakter van de maatregel in kwestie, zij opgemerkt dat bij de beoordeling van de verenigbaarheid van steun met de interne markt het voordeel dat deze steun de begunstigde ervan verschaft zich niet uitstrekt tot het eventuele economische profijt dat hij door de exploitatie van dat voordeel heeft gerealiseerd. Dat economische profijt valt mogelijkerwijs niet samen met het voordeel waarin die steun bestaat en kan zelfs ontbreken, zonder dat dit een rechtvaardiging vormt voor een andere beoordeling van de verenigbaarheid van de betreffende steun met de interne markt (zie in die zin arrest van 21 december 2016, Commissie/Aer Lingus en Ryanair Designated Activity, C-164/15 P en C-165/15 P, EU:C:2016:990, punt 92).

120 Derhalve moet worden vastgesteld dat de Commissie terecht rekening heeft gehouden met het aan AUA verschafte voordeel zoals dat uit de maatregel in kwestie voortvloeit. Daarentegen kan de Commissie niet worden verweten dat zij niet heeft vastgesteld of er eventueel economisch profijt voortvloeit uit dat voordeel.

121 Verzoeksters kunnen de Commissie dus niet op goede gronden verwijten dat zij geen rekening heeft gehouden met een eventueel concurrentievoordeel dat voortvloeit uit het vermeende discriminerende karakter van de maatregel in kwestie.

122 Het tweede onderdeel van het derde middel – en bijgevolg dit middel in zijn geheel – moet dan ook worden afgewezen.

Vierde middel: schending van de procedurele rechten van verzoeksters

123 Verzoeksters betogen dat het door de Commissie verrichte onderzoek ontoereikend was, met name wat betreft de evenredigheid van de maatregel in kwestie en de verenigbaarheid van deze maatregel met het non-discriminatiebeginsel alsook het beginsel van vrijheid van dienstverrichting en het beginsel van vrijheid van vestiging. De ontoereikendheid van voornoemd onderzoek toont volgens verzoeksters aan dat er ernstige moeilijkheden waren die voor de Commissie aanleiding hadden moeten zijn om de formele onderzoeksprocedure in te leiden alsook om verzoeksters in staat te stellen hun opmerkingen in te dienen en aldus invloed op dat onderzoek uit te oefenen.

124 De Commissie, de Bondsrepubliek Duitsland, de Republiek Oostenrijk en AUA bestrijden het betoog van verzoeksters.

125 Opgemerkt dient te worden dat het vierde middel van verzoeksters – zoals de Commissie in wezen stelt – in werkelijkheid subsidiair wordt aangevoerd voor het geval dat het Gerecht de juistheid van de beoordeling van de maatregel in kwestie als zodanig niet zou onderzoeken. Volgens vaste rechtspraak is een dergelijk middel namelijk gericht op het verkrijgen van een verklaring dat een belanghebbende bevoegd is om in die hoedanigheid beroep in te stellen op grond van artikel 263 VWEU, waartoe hij anders niet gerechtigd zou zijn (zie in die zin arresten van 24 mei 2011, Commissie/Kronoply en Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, punt 48, en 27 oktober 2011, Oostenrijk/Scheucher-Fleisch e.a., C-47/10 P, EU:C:2011:698, punt 44). Het

Gerecht heeft de eerste drie middelen van het beroep, die betrekking hebben op de juistheid van de beoordeling van de maatregel in kwestie als zodanig, echter wel degelijk onderzocht, zodat het betreffende middel zonder voorwerp is.

126 Voorts dient te worden vastgesteld dat het vierde middel geen zelfstandige inhoud heeft. In het kader van een dergelijk middel kan de verzoekende partij, teneinde haar procedurele rechten in de formele onderzoeksprocedure te waarborgen, namelijk enkel middelen aanvoeren waaruit blijkt dat de beoordeling van de gegevens en elementen waarover de Commissie beschikte of kon beschikken tijdens de inleidende fase van het onderzoek van de aangemelde maatregel, twijfel had moeten doen rijzen over de verenigbaarheid van deze maatregel met de interne markt (zie in die zin arresten van 22 december 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, punt 81; 9 juli 2009, 3F/Commissie, C-319/07 P, EU:C:2009:435, punt 35, en 24 mei 2011, Commissie/Kronoply en Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, punt 59). Deze middelen kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de ontoereikendheid of onvolledigheid van het door de Commissie tijdens de inleidende onderzoeksprocedure uitgevoerde onderzoek of op het feit dat derden klachten hebben ingediend. Opgemerkt dient evenwel te worden dat de in het kader van het eerste, het tweede en het derde middel aangevoerde argumenten beknopt worden herhaald in het vierde middel, zonder dat er specifieke elementen worden aangedragen met betrekking tot eventuele ernstige moeilijkheden.

127 Aangezien het Gerecht het eerste tot en met het derde middel ten gronde heeft onderzocht, moet dan ook worden vastgesteld dat de gegrondheid van het vierde middel niet hoeft te worden onderzocht.

Vijfde middel: de Commissie heeft artikel 296, tweede alinea, VWEU geschonden

128 Verzoeksters stellen dat de Commissie artikel 296, tweede alinea, VWEU heeft geschonden doordat zij ten eerste in het bestreden besluit niet heeft vermeld waarom zij niet is nagegaan of de aan AUA toegekende maatregel in kwestie ten goede komt aan de Lufthansa-groep dan wel of de aan „Lufthansa” toegekende steun ten goede kan komen aan AUA, ten tweede niet is nagegaan of deze maatregel strookt met het non-discriminatiebeginsel alsook het beginsel van vrijheid van dienstverrichting en het beginsel van vrijheid van vestiging, ten derde het aan AUA verschafte concurrentievoordeel niet heeft beoordeeld, en ten vierde de door de reisbeperkingen veroorzaakte schade niet heeft begroot, noch een motivering ten grondslag heeft gelegd aan haar beoordeling van de evenredigheid van die maatregel en van de cumulatie ervan met de Duitse lening, de steun waarop het besluit betreffende Lufthansa ziet en de Oostenrijkse steunregeling.

129 De Commissie, de Bondsrepubliek Duitsland, de Republiek Oostenrijk en AUA bestrijden het betoog van verzoeksters.

130 In dit verband zij eraan herinnerd dat de door artikel 296 VWEU vereiste motivering een wezenlijk vormvoorschrift is (arrest van 18 juni 2015, Ipatau/Raad, C-535/14 P, EU:C:2015:407, punt 37) en moet beantwoorden aan de aard van de betreffende handeling alsook de redenering van de instelling die de handeling heeft verricht duidelijk en ondubbelzinnig tot uitdrukking moet brengen, zodat de belanghebbenden kennis kunnen nemen van de rechtvaardigingsgronden van de genomen maatregel en de bevoegde rechter zijn toezicht kan uitoefenen. Het motiveringsvereiste moet dan ook worden beoordeeld aan de hand van de omstandigheden van het geval, waarbij in het bijzonder rekening moet worden gehouden met de inhoud van de handeling, de aard van de redengeving en het belang dat de adressaten van de handeling of andere rechtstreeks en individueel door de handeling geraakte personen bij een toelichting

kunnen hebben. Het is niet noodzakelijk dat alle relevante feitelijke en juridische gegevens in de motivering worden gespecificeerd, aangezien bij de beantwoording van de vraag of de motivering van een handeling voldoet aan de vereisten van artikel 296 VWEU niet alleen acht moet worden geslagen op de bewoordingen van die handeling, maar ook op haar context en op het geheel van rechtsregels die de betreffende materie beheersen (arresten van 2 april 1998, Commissie/Sytraval en Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, punt 63; 22 juni 2004, Portugal/Commissie, C-42/01, EU:C:2004:379, punt 66, en 15 april 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, punt 79).

131 Wat in casu de aard van de aan de orde zijnde handeling betreft, zij opgemerkt dat het bestreden besluit is vastgesteld na de bij artikel 108, lid 3, VWEU ingevoerde inleidende fase van het onderzoek van steunmaatregelen, die enkel tot doel heeft de Commissie in staat te stellen om zich een eerste oordeel te vormen over de gedeeltelijke of volledige verenigbaarheid van de betreffende steunmaatregel met de interne markt, zonder dat de formele onderzoeksfase van artikel 108, lid 2, VWEU is ingeleid, die de Commissie daarentegen in staat moet stellen om zich volledig te informeren over alle gegevens die verband houden met die steunmaatregel.

132 In een dergelijk besluit, dat binnen een kort tijdsbestek wordt vastgesteld, moet de Commissie enkel vermelden waarom zij van mening is dat er geen ernstige moeilijkheden bestaan om de verenigbaarheid van de betreffende steun met de interne markt te beoordelen (arrest van 22 december 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, punt 65).

133 In zoverre kan ten eerste, wat betreft de motivering van het bestreden besluit in verband met de onderlinge verhouding tussen de maatregel in kwestie en de overige in punt 8 hierboven vermelde steunmaatregelen, worden volstaan met de opmerking dat het door verzoeksters gemaakte verwijt voortkomt uit een onvolledige lezing van het bestreden besluit en een onvolledig begrip van de aspecten van de context waarvan dat besluit deel uitmaakt. Uit het geheel van de in de punten 31 tot en met 43 hierboven vervatte overwegingen blijkt echter dat de Commissie haar beoordeling van de onderlinge verhouding van de aan de orde zijnde maatregelen rechtens genoegzaam heeft gemotiveerd.

134 Wat ten tweede het non-discriminatiebeginsel alsook het beginsel van vrijheid van dienstverrichting en het beginsel van vrijheid van vestiging betreft, zij eraan herinnerd dat wanneer de begunstigden van de handeling en de overige, door de handeling niet begunstigde marktdeelnemers zich in een vergelijkbare situatie bevinden, de instelling van de Unie die de handeling heeft vastgesteld gehouden is om in het kader van een bijzondere motivering uiteen te zetten waarom het aldus in het leven geroepen verschil in behandeling objectief gerechtvaardigd is (arrest van 15 april 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, punt 82). In casu moet echter worden geconstateerd dat het bestreden besluit de in punt 61 hierboven vermelde elementen bevat, op grond waarvan kan worden begrepen waarin het bijzondere belang van AUA voor het Oostenrijkse luchtverkeer en de Oostenrijkse economie is gelegen, alsmede waarom de Republiek Oostenrijk AUA als enige begunstigde van de maatregel in kwestie heeft gekozen.

135 Daarbij komt dat voor zover verzoeksters verwijzen naar het concurrentievoordeel dat voortvloeit uit het discriminerende karakter van de maatregel in kwestie, kan worden volstaan met de vaststelling dat de Commissie een dergelijk voordeel – zoals blijkt uit de punten 119 tot en met 121 hierboven – niet in aanmerking hoefde te nemen bij de beoordeling van de verenigbaarheid van die maatregel met de interne markt, zodat zij ook in het bestreden besluit niet op deze kwestie hoefde in te gaan.

136 Wat ten derde de begroting van de door AUA geleden schade en de raming van het bedrag van de steun betreft, zij opgemerkt dat de Commissie in het bestreden besluit heeft uiteengezet waarom zij er voor de berekening van de schade die op grond van artikel 107, lid 2, onder b), VWEU kon worden vergoed, van is uitgegaan dat de in de periode van 9 maart tot en met 14 juni 2020 geleden schade moest worden geacht rechtstreeks te zijn veroorzaakt door de annulering en omboeking van de vluchten ten gevolge van de naar aanleiding van de COVID-19-pandemie opgelegde reisbeperkingen (zie de punten 84-88 hierboven). Daarnaast heeft zij rechtens genoegzaam de methode voor de berekening van het bedrag van de schade toegelicht, daaronder begrepen de in aanmerking te nemen kosten (zie de punten 89-91 hierboven).

137 Evenzo heeft de Commissie voldoende duidelijk en nauwkeurig uiteengezet hoe zij het bedrag van de aan de orde zijnde steun heeft berekend en waarom zij van mening is dat de maatregel in kwestie niet kan worden gecumuleerd met andere steunmaatregelen die dezelfde subsidiabele kosten dekken.

138 Hieruit volgt dat het bestreden besluit toereikend gemotiveerd is, zodat het vijfde middel van verzoeksters moet worden afgewezen.

139 Gelet op een en ander moet het beroep in zijn geheel worden verworpen, zonder dat uitspraak hoeft te worden gedaan over de ontvankelijkheid ervan.

Kosten

140 Volgens artikel 134, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering wordt de in het ongelijk gestelde partij verwezen in de kosten voor zover dat is gevorderd. Aangezien verzoeksters in het ongelijk zijn gesteld, dienen zij overeenkomstig de vordering van de Commissie te worden verwezen in hun eigen kosten en in de kosten van de Commissie.

141 De Bondsrepubliek Duitsland en de Republiek Oostenrijk zullen overeenkomstig artikel 138, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering hun eigen kosten dragen.

142 AUA zal overeenkomstig artikel 138, lid 3, van het Reglement voor de procesvoering haar eigen kosten dragen.

HET GERECHT (Tiende kamer – uitgebreid),

rechtdoende, verklaart:

1) **Het beroep wordt verworpen.**

2) **Ryanair DAC en Laudamotion GmbH worden verwezen in hun eigen kosten en in de kosten van de Europese Commissie.**

3) **De Bondsrepubliek Duitsland, de Republiek Oostenrijk en Austrian Airlines AG zullen hun eigen kosten dragen.**

Kornezov Buttigieg Kowalik-Bańczyk

Hesse Petrlík

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 14 juli 2021.

ondertekeningen