Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL GERAL (Décima Secção alargada)

14 de julho de 2021 *

«Auxílios de Estado — Mercado austríaco dos transportes aéreos — Auxílio concedido pela Áustria a favor de uma companhia aérea no âmbito da pandemia de COVID-19 — Empréstimo subordinado a favor da Austrian Airlines AG — Decisão de não levantar objeções — Auxílio anteriormente concedido à sociedade-mãe do beneficiário — Auxílio destinado a remediar os danos causados por um acontecimento extraordinário — Liberdade de estabelecimento — Livre prestação de serviços — Igualdade de tratamento — Dever de fundamentação»

No processo T-677/20,

**Ryanair DAC**, com sede em Swords (Irlanda),

**Laudamotion GmbH**, com sede em Schwechat (Áustria),

representadas por E. Vahida, F.-C. Laprévote, V. Blanc, S. Rating e I.-G. Metaxas-Maranghidis, advogados,

recorrentes,

contra

**Comissão Europeia**, representada por L. Flynn, F. Tomat e S. Noë, na qualidade de agentes,

recorrida,

apoiada por:

**República Federal da Alemanha**, representada por R. Kanitz, J. Möller e P.-L. Krüger, na qualidade de agentes,

por

**República da Áustria**, representada por A. Posch, J. Schmoll, G. Eberhard e S. Weber, na qualidade de agentes,

e por

**Austrian Airlines AG**, com sede em Viena (Áustria), representada por A. Zellhofer, advogado,

* Língua do processo: inglês.

intervenientes,

que tem por objeto, com base no artigo 263.º TFUE, um pedido de anulação da Decisão C(2020) 4684 final da Comissão, de 6 de julho de 2020, relativa ao auxílio de Estado SA.57369 (2020/N) — Áustria — COVID-19 — Auxílio a favor da Austrian Airlines,

O TRIBUNAL GERAL (Décima Secção alargada),

composto por: A. Kornezov (relator), presidente, E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk, G. Hesse e D. Petrlík, juízes,

secretário: P. Cullen, administrador,

vistos os autos e após a audiência de 23 de abril de 2021,

profere o presente

## Acórdão

### Antecedentes do litígio

1 A Austrian Airlines AG (a seguir «AUA») é uma companhia aérea que faz parte do grupo Lufthansa. À frente do grupo Lufthansa encontra-se a sociedade-mãe Deutsche Lufthansa AG (a seguir «DLH»). O grupo Lufthansa inclui, nomeadamente, as companhias aéreas Brussels Airlines SA/NV, AUA, Swiss International Air Lines Ltd e Edelweiss Air AG.

2 Em 23 de junho de 2020, a República da Áustria notificou à Comissão Europeia, em conformidade com o artigo 108.º, n.º 3, TFUE, uma medida de auxílio individual (a seguir «medida em causa»), concedida sob a forma de empréstimo subordinado convertível em subvenção de 150 milhões de euros a favor da AUA. Esta medida visa indemnizar parcialmente a AUA pelos danos resultantes da anulação ou da reprogramação dos seus voos na sequência da instauração de restrições em matéria de deslocações no contexto da pandemia de COVID-19.

3 Em 6 de julho de 2020, a Comissão adotou a Decisão C(2020) 4684 final, relativa ao auxílio de Estado SA.57369 (2020/N) — Áustria — COVID-19 — Auxílio a favor da Austrian Airlines (a seguir «decisão recorrida»), na qual considerou que a medida em causa, por um lado, constituía um auxílio de Estado na aceção do artigo 107.º, n.º 1, TFUE e, por outro, era compatível com o mercado interno ao abrigo do artigo 107.º, n.º 2, alínea b), TFUE.

4 A medida em causa inscreve-se no âmbito de uma série de medidas de auxílio a favor da AUA e do grupo Lufthansa que pode ser resumida da seguinte forma.

5 Com a Decisão de 22 de março de 2020, SA.56714 (2020/N) — Alemanha — Medidas COVID-19, a Comissão autorizou, com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea b), TFUE, um regime de auxílios instituído pela República Federal da Alemanha com vista a apoiar as empresas que precisavam de liquidez para as suas atividades na Alemanha, sem limitação do setor económico em causa. Ao abrigo desse regime, a DLH podia receber uma garantia estatal de 80 % sobre um empréstimo de 3 mil milhões de euros (a seguir «empréstimo alemão»).

6 Por Decisão de 17 de abril de 2020, SA.56981 (2020/N) — Áustria — Regime austríaco de garantia dos créditos intercalares a título do quadro temporário para os auxílios de Estado destinados a apoiar a economia durante a atual pandemia de COVID-19, conforme alterada pela Decisão de 9 de junho de 2020 SA.57520 (2020/N) Áustria — Medidas anticrise austríacas — COVID-19: Garantias para as grandes empresas com base na lei da garantia de 1977 pela Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws) — Retificação do regime de auxílio SA.56981 (2020/N), a Comissão autorizou, com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea b), TFUE, um regime de auxílio instituído pela República da Áustria a favor das empresas afetadas pela pandemia de COVID-19, sem limitação do setor em causa (a seguir «regime de auxílio austríaco»). Ao abrigo desse regime, a República da Áustria concedeu à AUA um auxílio sob a forma de garantia de Estado de 90 % sobre um empréstimo de 300 milhões de euros concedido por um consórcio de bancos comerciais.

7 Com a Decisão de 25 de junho de 2020, SA.57153 (2020/N) — Alemanha — COVID-19 — Auxílio à Lufthansa (a seguir «decisão Lufthansa»), a Comissão autorizou, com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea b), TFUE, a concessão de um auxílio individual de 6 mil milhões de euros a favor da DLH, composta, primeiro, por 306 044 326,40 euros de participação no capital, segundo, por 4 693 955 673,60 euros de «participação silenciosa», um instrumento de capital híbrido, tratado como capitais próprios segundo as normas internacionais de contabilidade, e, terceiro, de mil milhões de euros de «participação silenciosa» com as características de crédito convertível. Este auxílio podia ser utilizado pela DLH para apoiar as outras sociedades do grupo Lufthansa que não se encontrassem numa situação de dificuldades financeiras em 31 de dezembro de 2019, incluindo a AUA.

8 A decisão Lufthansa precisa que a medida de auxílio que dela é objeto faz parte de um conjunto mais amplo de medidas de apoio a favor do grupo Lufthansa, composto pelas seguintes medidas:

– o empréstimo alemão a favor da DLH acima referido no n.º 5;

– uma garantia de Estado de 90 % sobre um empréstimo de 300 milhões de euros que a República da Áustria pretendia conceder à AUA a título do regime de auxílios austríaco acima referido no n.º 6;

– a medida em causa, acima mencionada no n.º 2;

– um auxílio de tesouraria de 250 milhões de euros e um empréstimo de 40 milhões de euros concedidos pelo Reino da Bélgica à Brussels Airlines;

– uma garantia de Estado de 85 % sobre um empréstimo de 1 400 000 000 de euros concedido pela Confederação Suíça à Swiss International Air Lines e à Edelweiss Air.

9 Na decisão Lufthansa, a Comissão observou, em substância, que as medidas de auxílio concedidas por outros Estados a favor das empresas do grupo Lufthansa, a saber, as acima enumeradas no segundo, terceiro, quarto e quinto travessões do n.º 8, e que incluem, portanto, a medida em causa, seriam deduzidas do auxílio individual a favor da DLH objeto dessa decisão ou do empréstimo alemão.

**Tramitação do processo e pedidos das partes**

10 Por petição apresentada na Secretaria do Tribunal Geral em 13 de novembro de 2020, a Ryanair DAC e a Laudamotion GmbH interpuseram o presente recurso.

11 Por requerimento apresentado na Secretaria do Tribunal Geral no mesmo dia, as recorrentes pediram ao Tribunal Geral que julgasse o presente recurso seguindo uma tramitação acelerada, em conformidade com os artigos 151.º e 152.º do Regulamento de Processo do Tribunal Geral. Por Decisão de 11 de dezembro de 2020, o Tribunal Geral (Décima Secção) deferiu o pedido de tramitação acelerada.

12 A Comissão apresentou a contestação na Secretaria do Tribunal Geral em 23 de dezembro de 2020.

13 Nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do Regulamento de Processo, as recorrentes apresentaram, em 28 de dezembro de 2020, um pedido fundamentado de realização de audiência de alegações.

14 Por requerimentos apresentados na Secretaria do Tribunal Geral em 9 de agosto e 18 e 19 de fevereiro de 2021, respetivamente, a República Federal da Alemanha, a AUA e a República da Áustria pediram para intervir no presente processo em apoio dos pedidos da Comissão.

15 Por Decisões, respetivamente, de 18 de fevereiro e de 2 de março de 2021, o presidente da Décima Secção do Tribunal Geral admitiu as intervenções da República Federal da Alemanha e da República da Áustria.

16 Por Despacho de 9 de março de 2021, o presidente da Décima Secção do Tribunal Geral admitiu a intervenção da AUA.

17 Por medidas de organização do processo, respetivamente, notificadas em 24 de fevereiro e 10 de março de 2021, a República Federal da Alemanha, a AUA e a República da Áustria foram autorizadas, em aplicação do artigo 154.º, n.º 3, do Regulamento de Processo, a apresentar articulado de intervenção. Em 10, 24 e 25 de março de 2021, a República Federal da Alemanha, a AUA e a República da Áustria apresentaram, respetivamente, na Secretaria do Tribunal Geral os seus articulados de intervenção.

18 Sob proposta da Décima Secção, o Tribunal Geral decidiu, em aplicação do artigo 28.º do Regulamento de Processo, remeter o processo a uma formação de julgamento alargada.

19 Foram ouvidas as alegações das partes e as suas respostas às questões colocadas pelo Tribunal Geral na audiência de 23 de abril de 2021.

20 As recorrentes concluem pedindo que o Tribunal Geral se digne:

– anular a decisão recorrida;

– condenar a Comissão nas despesas.

21 A Comissão conclui pedindo que o Tribunal Geral se digne:

– negar provimento ao recurso;

– condenar as recorrentes nas despesas.

22 A República Federal da Alemanha e a República da Áustria, à semelhança da Comissão, pedem que seja negado provimento ao recurso e que as recorrentes sejam condenadas nas despesas.

23 A AUA conclui pedindo que o Tribunal Geral se digne julgar o recurso inadmissível e improcedente no restante e condenar as recorrentes nas despesas.

## Questão de direito

24 Importa lembrar que o juiz da União Europeia pode apreciar, consoante as circunstâncias de cada caso concreto, se uma boa administração da justiça justifica julgar um recurso improcedente quanto ao mérito sem conhecer previamente da sua admissibilidade (v., neste sentido, Acórdãos de 26 de fevereiro de 2002, Conselho/Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, n.os 51 e 52, e de 14 de setembro de 2016, Trajektna luka Split/Comissão, T-57/15, não publicado, EU:T:2016:470, n.º 84). Consequentemente, tendo especialmente em conta as considerações que levaram a ordenar a tramitação acelerada do presente processo e a importância dada, tanto pelas recorrentes como pela Comissão e pela República da Áustria, a uma resposta rápida quanto ao mérito, há que conhecer imediatamente do mérito do recurso, sem conhecer previamente da sua admissibilidade.

25 As recorrentes invocam cinco fundamentos de recurso, relativos, respetivamente, o primeiro, ao facto de a Comissão não ter examinado o eventual auxílio destinado ou proveniente da «Lufthansa», o segundo, à violação dos princípios da não discriminação, da livre prestação de serviços e da liberdade de estabelecimento, o terceiro, ao facto de a Comissão ter aplicado erradamente o artigo 107.º, n.º 2, alínea b), TFUE, e a um erro manifesto de apreciação, o quarto, ao facto de a Comissão dever dar início ao procedimento formal de investigação e, o quinto, a uma violação do dever de fundamentação na aceção do artigo 296.º TFUE.

### *Quanto ao primeiro fundamento, relativo ao facto de a Comissão não ter examinado o eventual auxílio com destino ou proveniência da «Lufthansa»*

26 Primeiro, as recorrentes alegam que a Comissão cometeu um erro de direito e um erro manifesto de apreciação ao não verificar se a medida em causa beneficiava igualmente a «Lufthansa». Se fosse esse o caso, a medida em causa tornar-se-ia incompatível na aceção do artigo 107.º, n.º 2, alínea b), TFUE, pois deixaria de cobrir as «despesas admissíveis» ligadas aos danos sofridos pela AUA. Esse auxílio poderia, assim, ser utilizado para fins diferentes do seu objetivo inicial.

27 Em segundo lugar, e inversamente, a Comissão não teve em conta todo o auxílio concedido ao grupo Lufthansa. Com efeito, a Comissão não avaliou se um auxílio suplementar, além da recapitalização de 150 milhões de euros concedida pela DLH a favor da AUA, mencionada na decisão recorrida, poderia beneficiar a AUA, dando assim origem a uma sobrecompensação dos danos que a medida em causa visa remediar.

28 A Comissão, apoiada pela República Federal da Alemanha, pela República da Áustria e pela AUA, contesta os argumentos das recorrentes.

29 Em primeiro lugar, há que observar que a Comissão explicou, nos n.os 5, 48, 49 e 50 da decisão recorrida, que a medida em causa fazia parte de um envelope financeiro a favor da AUA no montante total de 600 milhões de euros, constituído, além da medida em causa, por uma contribuição de 150 milhões de euros em capital próprio proveniente da sociedade-mãe DLH (a seguir «injeção de capital da DLH»), e de um auxílio sob a forma de garantia de Estado de 90 % de um empréstimo de 300 milhões de euros concedido por um consórcio de bancos comerciais concedido à AUA ao abrigo do regime de auxílio austríaco (v. n.º 6, *supra*). A Comissão referiu, a este respeito, que, embora a medida em causa visasse remediar os danos causados à AUA pelo cancelamento e reprogramação dos seus voos devido à imposição de restrições de viagem e de outras medidas de confinamento ligadas à pandemia de COVID-19, as outras partes do envelope financeiro a favor da AUA acima referidas visavam, por sua vez, garantir a sua solvabilidade e uma capitalização adequada a fim de lhe permitir fazer face aos efeitos da pandemia de COVID-19 que não eram abrangidos pela medida em causa e a problemáticas tecnológicas sem relação com essa pandemia.

30 Em segundo lugar, a Comissão recordou, no n.º 25 da decisão recorrida, que o auxílio objeto da decisão Lufthansa podia ser utilizado pela DLH para apoiar as outras companhias do grupo Lufthansa que não tinham dificuldades financeiras em 31 de dezembro de 2019, incluindo a AUA. Além disso, a Comissão explicou, no n.º 85 da decisão recorrida, que, quando examinou a proporcionalidade do auxílio objeto da decisão Lufthansa, tinha tido em conta, em conformidade com o ponto 54 da Comunicação de 19 de março de 2020, intitulada «Quadro temporário relativo a medidas de auxílio estatal em apoio da economia no atual contexto do surto de COVID-19» (JO 2020, C 91 I, p. 1), alterada em 3 de abril de 2020 (JO 2020, C 112 I, p. 1), em 13 de maio de 2020 (JO 2020, C 164, p. 3) e em 29 de junho de 2020 (JO 2020, C 218, p. 3) (a seguir «quadro temporário»), as medidas de auxílio adicionais concedidas ou previstas, no contexto da pandemia de COVID-19, a favor das companhias do grupo Lufthansa. A este respeito, a Comissão recordou, no mesmo número da decisão recorrida, que tinha concluído, na decisão Lufthansa, que todas as medidas de auxílio acima referidas no n.º 8, incluindo a medida em causa e a medida a favor da AUA a título do regime de auxílios austríaco, se limitavam ao mínimo necessário para restaurar a estrutura do capital do grupo Lufthansa e para garantir a sua viabilidade.

31 Em terceiro lugar, refira-se igualmente que a Comissão já tinha tido em conta todas as medidas de auxílio concedidas a favor das companhias que faziam parte do grupo Lufthansa, incluindo a favor da AUA, bem como a articulação entre estas, na decisão Lufthansa, adotada duas semanas antes da decisão recorrida, e para a qual a Comissão nesta remete várias vezes. Nestas circunstâncias, a decisão Lufthansa constitui um elemento do contexto em que se insere a decisão recorrida, que deve, por conseguinte, ser tomada em consideração, sem prejuízo da sua legalidade, a qual não é objeto do presente litígio.

32 Nos n.os 77 e 114 a 121 da decisão Lufthansa, a Comissão referiu, em substância, que o apoio concedido por outros Estados às companhias do grupo Lufthansa seria deduzido, consoante o caso, quer do montante do auxílio objeto dessa decisão quer do empréstimo alemão (v. n.º 5, *supra*). Em especial, no seu n.º 115, a Comissão observou, por um lado, que o empréstimo que a República da Áustria previa conceder à AUA, a título do regime de auxílio austríaco, em montante até 300 milhões de euros, seria deduzido do empréstimo alemão e, por outro, que o

montante de 150 milhões de euros que a República da Áustria projetava conceder à AUA a título da medida em causa seria deduzido da primeira participação silenciosa acima referida no n.º 7, ou seja, do empréstimo alemão.

33 Em quarto lugar, quanto à injeção de capital da DLH, a Comissão referiu, no n.º 26 da decisão recorrida, que, se o seu montante viesse a provir do auxílio objeto da decisão Lufthansa, constituiria, de qualquer forma, um auxílio já autorizado nos termos dessa decisão.

34 Por conseguinte, resulta de todos os elementos acima referidos que, contrariamente ao que sustentam as recorrentes, a Comissão examinou expressamente o conjunto das medidas de auxílio concedidas a favor das companhias do grupo Lufthansa e a articulação entre estas.

35 As recorrentes sustentam, portanto, sem razão que a Comissão não examinou as medidas de auxílio acima referidas no seu conjunto.

36 Quanto ao argumento das recorrentes de que existe o risco de a medida em causa, concedida à AUA, beneficiar igualmente a «Lufthansa», refira-se que este argumento não tem suficientemente em conta a articulação entre as diferentes medidas de auxílio, acima descritas no n.º 8.

37 Com efeito, resulta dessa articulação que, se as companhias do grupo Lufthansa, como a AUA, viessem a beneficiar de auxílios concedidos por um Estado diferente da República Federal da Alemanha, o montante destes seria deduzido do montante concedido ao grupo Lufthansa por este último Estado-Membro. As medidas de auxílio acima referidas instituem, assim, um mecanismo de deduções, segundo o qual o auxílio concedido pela República Federal da Alemanha a favor de todo o grupo Lufthansa é reduzido até ao limite dos auxílios concedidos por outros Estados a uma ou outra companhia do referido grupo, pelo que o montante global de que este beneficia continua a ser o mesmo.

38 Por conseguinte, o risco de «extravasar» da medida em causa para a DLH ou para as outras companhias do grupo Lufthansa, invocado pelas recorrentes, não está em concordância com o mecanismo de deduções acima referido.

39 O mesmo se diga do argumento das recorrentes de que existe um risco inverso, a saber, o de a AUA beneficiar de um apoio por parte da DLH que vá além da injeção de capital, o que, em seu entender, pode implicar uma sobrecompensação a favor da AUA.

40 Refira-se, a este respeito, a título preliminar, que, na decisão recorrida, a Comissão teve em conta a injeção de capital da DLH. Com efeito, por um lado, declarou, no n.º 26 da decisão recorrida, que, se esse montante viesse a ser usado no auxílio objeto da decisão Lufthansa, tratar-se-ia, em qualquer caso, de um auxílio já autorizado pela Comissão. Por outro lado, referiu, nos n.os 82 a 89 da decisão recorrida, que a referida injeção de capital não cobriria os mesmos custos incluídos no dano que a medida em causa se destinava a remediar.

41 Embora as recorrentes insistam no facto de que não está excluída a possibilidade de a DLH transferir para a AUA liquidez suplementar além da injeção de capital, essa alegação continua a ser hipotética, não apresentando as recorrentes nenhum elemento concreto nesse sentido. Seja como for, e mesmo admitindo que a DLH tivesse essa intenção, as considerações acima expostas no n.º 40 continuam a ser válidas, dado que, em primeiro lugar, essa transferência hipotética de liquidez suplementar teria origem no auxílio já autorizado na decisão Lufthansa, cuja legalidade

não é objeto do presente recurso, e, em segundo lugar, não é expectável que o empréstimo alemão e o auxílio objeto da decisão Lufthansa, baseados no artigo 107.º, n.º 3, alínea b), TFUE, por um lado, e a medida em causa, por outro, baseada no artigo 107.º, n.º 2, alínea b), TFUE, cubram os mesmos custos elegíveis, como salientou a Comissão nos n.ºs 82 e 83 da decisão recorrida. Com efeito, enquanto as primeiras medidas visam assegurar a solvabilidade e uma capitalização adequada do beneficiário, a medida em causa visa remediar o dano causado pelo cancelamento e reprogramação dos voos da AUA devido à imposição de restrições de viagem e de outras medidas de confinamento ligadas à pandemia de COVID-19.

42 Por outro lado, o mecanismo de deduções acima referido no n.º 37, que não é contestado pelas recorrentes, regula a articulação entre essas diferentes medidas de auxílio, reduzindo assim o risco de sobrecompensação a favor da AUA. Com efeito, como resulta do n.º 85 da decisão recorrida, a Comissão já tinha concluído, na decisão Lufthansa, que todas as medidas de auxílio acima referidas no n.º 8, incluindo a medida em causa e a medida a favor da AUA a título do regime de auxílios austríaco, se limitavam ao mínimo necessário para restaurar a estrutura do capital do grupo Lufthansa e para garantir a sua viabilidade. Assim, uma vez que, graças ao referido mecanismo de deduções, o montante global de que o referido grupo poderia beneficiar continua a ser o mesmo, o risco de «extravasar» inverso alegado pelas recorrentes não revela ter incidência na apreciação global do conjunto das medidas em questão levada a cabo pela Comissão.

43 Por último, as recorrentes alegam que a medida em causa se inscreve num contexto comparável ao relativo à medida de auxílio a favor da KLM, autorizada pela Decisão C(2020) 4871 final, relativa ao auxílio de Estado SA.57116 (2020/N) — Países Baixos — COVID-19: Garantia de Estado e empréstimo de Estado a favor da KLM (a seguir «decisão KLM»), na medida em que tanto a decisão recorrida como a Decisão KLM dizem respeito a beneficiários que fazem parte de um grupo de empresas. Todavia, contrariamente ao que sustentam as recorrentes, a decisão KLM dizia respeito a uma situação bem diferente da que está em causa no presente processo, caracterizada pelo facto de a Comissão ter examinado separadamente duas medidas de auxílio concedidas a duas sociedades pertencentes ao mesmo grupo, apesar de a sociedade-mãe destas desempenhar um certo papel na concessão e na administração desses auxílios. Foi nestas circunstâncias que o Tribunal Geral referiu que a Comissão não tinha fundamentado suficientemente a sua conclusão de que, por um lado, os beneficiários respetivos dos referidos auxílios eram exclusivamente as sociedades filiais e não a sociedade-mãe ou o grupo enquanto tal e, por outro, o auxílio concedido a uma delas em caso nenhum podia beneficiar o outro [Acórdão de 19 de maio de 2021, Ryanair/Comissão (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286]. Ora, no caso presente, ao contrário das circunstâncias na origem desse acórdão e como acima resulta dos n.ºs 31 a 42, a Comissão teve plenamente em conta o facto de o auxílio objeto da decisão Lufthansa poder beneficiar todas as sociedades do grupo Lufthansa, analisou expressamente a articulação entre esse auxílio e os outros auxílios suscetíveis de serem concedidos a essas mesmas sociedades e apreciou a proporcionalidade destes, considerados em conjunto.

44 Por conseguinte, há que julgar improcedente o primeiro fundamento.

***Quanto ao segundo fundamento, relativo à violação dos princípios da não discriminação, da livre prestação de serviços e da liberdade de estabelecimento***

45 As recorrentes sustentam que a Comissão violou o princípio da não discriminação e o princípio da livre prestação de serviços e da liberdade de estabelecimento, pelo facto de a medida em causa só beneficiar a AUA.

46 A Comissão, a República Federal da Alemanha, a República da Áustria e a AUA contestam a argumentação das recorrentes.

47 Há que lembrar que os auxílios estatais que violem disposições ou princípios gerais do direito da União não podem ser declarados compatíveis com o mercado interno (Acórdão de 22 de setembro de 2020, Áustria/Comissão, C-594/18 P, EU:C:2020:742, n.º 44; v., igualmente, neste sentido, Acórdão de 15 de abril de 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, n.os 50 e 51).

*Quanto à violação do princípio da não discriminação*

48 O princípio da não discriminação exige que situações comparáveis não sejam tratadas de modo diferente e que situações diferentes não sejam tratadas de modo igual, a menos que esse tratamento seja objetivamente justificado (Acórdão de 15 de abril de 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, n.º 66; v. igualmente, neste sentido, Acórdão de 5 de junho de 2018, Montero Mateos, C-677/16, EU:C:2018:393, n.º 49).

49 Os elementos que caracterizam situações diferentes e, portanto, o seu caráter comparável devem ser determinados e apreciados à luz do objeto e do objetivo do ato da União que institui a distinção em causa. Além disso, devem ser tidos em consideração os princípios e objetivos do domínio em que se integra o ato em causa (Acórdão de 16 de dezembro de 2008, Arcelor Atlantique et Lorraine e o., C-127/07, EU:C:2008:728, n.º 26).

50 Além disso, importa recordar que o princípio da proporcionalidade, que faz parte dos princípios gerais do direito da União, exige que os atos das instituições da União não ultrapassem os limites do que é adequado e necessário para a realização dos objetivos legítimos prosseguidos pela legislação em causa (Acórdão de 17 de maio de 1984, Denkavit Nederland, 15/83, EU:C:1984:183, n.º 25), sendo que, quando haja uma escolha entre várias medidas adequadas, se deve recorrer à menos restritiva e que os inconvenientes causados não devem ser desproporcionados relativamente aos objetivos prosseguidos [Acórdão de 30 de abril de 2019, Itália/Conselho (Quota de capturas de espadarte mediterrânico), C-611/17, EU:C:2019:332, n.º 55].

51 As recorrentes alegam que a decisão recorrida autoriza um tratamento discriminatório que não é necessário para se atingir o objetivo da medida em causa, a saber, remediar os danos causados pelo cancelamento e reprogramação dos voos por causa das restrições de viagens e das medidas de confinamento impostas no âmbito da pandemia de COVID-19. Observam que o grupo Ryanair detém 8 % do mercado austríaco e sofreu, portanto, cerca de 8 % dos danos causados pela pandemia de COVID-19. Se a medida em causa fosse concedida a todas as companhias aéreas que operam na Áustria, o objetivo da medida seria atingido sem qualquer discriminação. A este respeito, a decisão recorrida não explica a razão pela qual a medida em causa foi concedida apenas à AUA, quando as outras companhias aéreas que operam na Áustria também sofreram danos resultantes das restrições de viagens e das medidas de confinamento impostas no âmbito da pandemia de COVID-19. Segundo as recorrentes, a medida em causa é uma medida de «nacionalismo económico evidente».

52 A este respeito, em primeiro lugar, importa lembrar que a medida em causa visa unicamente indemnizar parcialmente a AUA pelo dano resultante do cancelamento ou da reprogramação dos seus voos na sequência da instauração de restrições em matéria de deslocação ou de outras medidas de confinamento no contexto da pandemia de COVID-19.

53 É verdade que, como acertadamente alegam as recorrentes, todas as companhias aéreas que operam na Áustria foram afetadas pelas referidas restrições e que, consequentemente, todas sofreram, à semelhança da AUA, um dano resultante do cancelamento ou da reprogramação dos seus voos na sequência da instauração das referidas restrições.

54 Contudo, como acertadamente alega a Comissão na contestação, não é menos verdade que não existe qualquer obrigação de os Estados-Membros concederem auxílios destinados a remediar os danos causados por um «acontecimento extraordinário», na aceção do artigo 107.º, n.º 2, alínea b), TFUE.

55 Mais concretamente, por um lado, embora o artigo 108.º, n.º 3, TFUE obrigue os Estados-Membros a notificarem à Comissão os seus projetos em matéria de auxílios de Estado antes da sua execução, não os obriga, em contrapartida, a concederem um auxílio (Despacho de 30 de maio de 2018, Yanchev, C-481/17, não publicado, EU:C:2018:352, n.º 22).

56 Por outro lado, um auxílio pode destinar-se a remediar os danos causados por um acontecimento extraordinário, em conformidade com o artigo 107.º, n.º 2, alínea b), TFUE, independentemente do facto de não remediar integralmente esses danos.

57 Por conseguinte, não decorre nem do artigo 108.º, n.º 3, TFUE nem do artigo 107.º, n.º 2, alínea b), TFUE que os Estados-Membros sejam obrigados a remediar a totalidade dos danos causados por um acontecimento extraordinário, pelo que também não podem ser obrigados a conceder auxílios a todas as vítimas desses danos.

58 Refira-se, em segundo lugar, que um auxílio individual como o que está em causa beneficia só, por definição, uma única empresa, com exclusão de todas as outras, incluindo as que se encontram numa situação comparável à do beneficiário desse auxílio. Assim, pela sua própria natureza, um auxílio individual cria uma diferença de tratamento, ou até uma discriminação, que é, porém, inerente ao caráter individual da referida medida. Ora, sustentar, como fazem as recorrentes, que o auxílio individual em causa é contrário ao princípio da não discriminação equivale, em substância, a pôr sistematicamente em causa a compatibilidade de todos os auxílios individuais com o mercado interno unicamente por causa do seu caráter intrinsecamente exclusivo e, como tal, discriminatório, quando o direito da União permite aos Estados-Membros concederem auxílios individuais, desde que estejam preenchidas as condições previstas no artigo 107.º TFUE.

59 No entanto, mesmo admitindo, como afirmam as recorrentes, que a diferença de tratamento instituída pela medida em causa, por beneficiar unicamente a AUA, possa ser equiparada a uma discriminação, é necessário verificar se é justificada por um objetivo legítimo e se é necessária, adequada e proporcionada para o atingir. Do mesmo modo, na medida em que as recorrentes fazem referência ao artigo 18.º, primeiro parágrafo, TFUE, há que salientar que, de acordo com esta disposição, é proibida toda e qualquer discriminação em razão da nacionalidade no âmbito de aplicação dos Tratados, «sem prejuízo das suas disposições especiais». Por conseguinte, importa verificar se essa diferença de tratamento é permitida ao abrigo do artigo 107.º, n.º 2, alínea b), TFUE, que constitui a base jurídica da decisão recorrida. Esse exame implica, por um lado, que o objetivo da medida em causa preencha os requisitos previstos nesta última disposição e, por outro, que as modalidades de concessão da medida em causa, a saber, no caso presente, o facto de beneficiar apenas a AUA, possam permitir que esse objetivo seja alcançado e não vão além do necessário para o alcançar.

60 Quanto ao objetivo da medida em causa, as recorrentes não contestam que a indemnização por danos resultantes do cancelamento ou da reprogramação dos voos de uma companhia aérea na sequência da instauração de restrições em matéria de deslocações no contexto da pandemia de COVID-19 permite remediar os danos causados por essa pandemia. As recorrentes também não contestam que a pandemia de COVID-19 constitui um acontecimento extraordinário na aceção do artigo 107.º, n.º 2, alínea b), TFUE.

61 Quanto às modalidades de concessão da medida em causa, a Comissão referiu, no n.º 40 da decisão recorrida, que, segundo as autoridades austríacas, a AUA desempenhava um papel essencial no serviço aéreo da Áustria e que contribuía significativamente para a economia austríaca, uma vez que era o único transportador em rede que operava a partir da Áustria que apresentava uma ligação de longo curso com partida e destino à plataforma de Viena. Além disso, tendo em conta a zona de captação de clientela relativamente pequena de Viena, nenhuma outra companhia aérea pode propor um número significativo de voos de longo curso diretos com partida e destino em Viena, uma vez que os voos de entrada podem igualmente ser encaminhados para outros aeroportos, a partir dos quais podem ser propostos voos de longo curso. Além disso, a AUA emprega cerca de 7000 pessoas e cerca de 17 500 postos de trabalho dependem direta ou indiretamente da AUA. Segundo as autoridades austríacas, a importância económica de um transportador em rede como a AUA representa cerca de 2,7 mil milhões de euros por ano de valor acrescentado para a economia austríaca e cerca de mil milhões de euros por ano de impostos.

62 Refira-se ainda que, segundo as informações fornecidas pelas recorrentes no anexo A.2.2 da petição, a AUA é a maior companhia aérea na Áustria, onde detinha 43 % de quota de mercado em 2019, sendo esta quota de mercado significativamente maior do que a da segunda companhia aérea e das recorrentes, cujas quotas de mercado respetivas eram apenas de 14 % e de 8 % em 2019.

63 As recorrentes alegam, no entanto, que isso não justifica a diferença de tratamento resultante da medida em causa. Com efeito, consideram que a diferença de tratamento não é proporcionada, uma vez que a medida concede à AUA a totalidade do auxílio destinado a remediar os danos causados pela pandemia de COVID-19, apesar de a AUA só sofrer 43 % desses danos.

64 A este respeito, resulta da decisão recorrida que a AUA, devido ao seu papel essencial para o serviço aéreo da Áustria, foi mais afetada pelo cancelamento e reprogramação dos voos na Áustria na sequência da imposição de restrições de viagens no contexto da pandemia de COVID-19 do que as outras companhias aéreas presentes nesse país. Isto é confirmado por todos os dados acima resumidos nos n.ºs 61 e 62.

65 Além disso, resulta dos referidos dados que a AUA é, em proporção e pela amplitude das suas atividades na Áustria, significativamente mais afetada por essas restrições do que a Ryanair, que só realizava, como resulta do anexo A.2.2 da petição, uma parte mínima das suas atividades com origem ou destino nesse país, ao contrário da AUA, para a qual essa parte é muito maior. Quanto à Laudamotion, as recorrentes não fornecem informações suficientemente claras que permitam compreender a proporção das atividades que esta companhia aérea realiza com partida ou destino na Áustria relativamente ao conjunto das suas atividades. Em todo o caso, nenhum elemento dos autos de que dispõe o Tribunal Geral permite deduzir que a referida companhia aérea desempenha um papel essencial para o serviço aéreo da Áustria.

66 Por último, no que respeita à questão de saber se a medida em causa vai além do necessário para atingir o objetivo visado, há que observar que o seu montante é inferior ao do dano causado à AUA pelo cancelamento e reprogramação dos seus voos devido à imposição de restrições de viagens no

contexto da pandemia de COVID-19, como resulta nomeadamente do n.º 79 da decisão recorrida. Por conseguinte, a medida em causa não vai além do necessário para atingir o objetivo legítimo que prossegue.

67 Consequentemente, há que observar que a diferença de tratamento em benefício da AUA é adequada para remediar os danos resultantes dessas restrições e não vai além do necessário para alcançar esse objetivo.

68 Além disso, as recorrentes não demonstram que repartir o montante do auxílio em causa entre todas as companhias aéreas presentes na Áustria não teria privado essa medida de efeito útil.

69 Daí resulta, em todo o caso e na medida em que a diferença de tratamento instituída pela medida em causa possa ser equiparada a uma discriminação, que era justificado só conceder o benefício da medida em causa à AUA e que essa medida não viola o princípio da não discriminação.

*Quanto à violação da liberdade de estabelecimento e da livre prestação de serviços*

70 Há que lembrar, por um lado, que as disposições do Tratado FUE relativas à liberdade de estabelecimento visam assegurar o benefício do tratamento nacional no Estado-Membro de acolhimento (v. Acórdão de 6 de outubro de 2015, Finanzamt Linz, C-66/14, EU:C:2015:661, n.º 26 e jurisprudência aí referida).

71 Por outro lado, a livre prestação de serviços opõe-se à aplicação de qualquer legislação nacional que tenha como efeito tornar a prestação de serviços entre Estados-Membros mais difícil do que a prestação de serviços puramente interna de um Estado-Membro, independentemente da existência de discriminação em razão da nacionalidade ou da residência (v., neste sentido, Acórdão de 6 de fevereiro de 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, n.º 25). Refira-se, porém, que, nos termos do artigo 58.º, n.º 1, TFUE, a livre prestação de serviços em matéria de transportes é regulada pelas disposições constantes do título relativo aos transportes, ou seja, o título VI do Tratado FUE. A livre prestação de serviços em matéria de transportes está, portanto, sujeita, no âmbito do direito primário, a um regime jurídico específico (Acórdão de 18 de março de 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, n.º 36). Consequentemente, o artigo 56.º TFUE, que consagra a livre prestação de serviços, não é aplicável enquanto tal ao domínio dos transportes aéreos (Acórdão de 25 de janeiro de 2011, Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, n.º 22).

72 Por conseguinte, as medidas de liberalização para o transporte aéreo só podem ser adotadas com base no artigo 100.º, n.º 2, TFUE (Acórdão de 18 de março de 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, n.º 38). Ora, como acertadamente referem as recorrentes, o legislador da União adotou o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (JO 2008, L 293, p. 3), com base nessa disposição, que tem precisamente por objetivo definir as condições de aplicação do princípio da livre prestação de serviços no setor dos transportes aéreos (v., por analogia, Acórdão de 6 de fevereiro de 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, n.ºs 23 e 24).

73 No caso, as recorrentes alegam, em substância, que a medida em causa constitui um entrave à liberdade de estabelecimento e à livre prestação de serviços devido à sua natureza discriminatória.

74 Ora, embora seja verdade que a medida em causa diz respeito a um auxílio individual que apenas beneficia a AUA, as recorrentes não demonstram em que é esse caráter exclusivo é suscetível de as dissuadir de se estabelecerem na Áustria ou de efetuarem prestações de serviços com origem e com destino nesse país. As recorrentes não identificam, nomeadamente, os elementos de facto ou de direito que fariam essa medida produzir efeitos restritivos que fossem além dos que dão origem à proibição do artigo 107.º, n.º 1, TFUE, mas que, como já acima se considerou nos n.os 60 a 66, são necessários e proporcionados para remediar os danos causados à AUA pelo acontecimento extraordinário que é a pandemia de COVID-19, em conformidade com as exigências previstas no artigo 107.º, n.º 2, alínea b), TFUE.

75 Consequentemente, a medida em causa não pode constituir um entrave à liberdade de estabelecimento ou à livre prestação de serviços. Daí resulta que as recorrentes não têm razão ao criticar a Comissão por não ter examinado a compatibilidade dessa medida com a liberdade de estabelecimento e a livre prestação de serviços.

76 Nestas circunstâncias, improcede o terceiro fundamento de recurso.

***Quanto ao terceiro fundamento, relativo a uma aplicação errada do artigo 107.º, n.º 2, alínea b), TFUE e a um erro manifesto de apreciação quanto à proporcionalidade do auxílio***

77 O terceiro fundamento das recorrentes divide-se, em substância, em duas partes, relativas, a primeira, a erros da Comissão na avaliação do montante do dano causado à AUA e, a segunda, a erros da Comissão na avaliação do montante do auxílio em causa.

*Quanto à primeira parte do terceiro fundamento, relativa à avaliação do dano causado à AUA*

78 Primeiro, as recorrentes alegam que a medida em causa visa cobrir, segundo a decisão recorrida, os danos causados à AUA durante o período entre 9 de março e 14 de junho de 2020 em razão do cancelamento e reprogramação dos voos da AUA na sequência da imposição de restrições de viagem e de outras medidas de confinamento ligadas à pandemia de COVID-19. Afirmam, porém, que uma parte dos danos causados à AUA não é consequência da imposição de restrições de viagem e de outras medidas de confinamento, dado que essas restrições só tinham estado em vigor parcialmente no período entre 9 e 18 de março de 2020, apesar de a medida em causa se destinar a remediar o dano sofrido ao longo do período entre 9 de março e 14 de junho de 2020. Por conseguinte, os danos causados à AUA durante esse primeiro período são o resultado da renitência dos passageiros em viajar devido às incertezas em torno da pandemia. Entendem, assim, que o método para calcular o dano aprovado pela Comissão reflete mais o impacto da crise da COVID-19 no seu conjunto do que o impacto específico das restrições de viagem impostas pelas autoridades austríacas ou de outros países. Consideram, assim, que a Comissão sobreavaliou manifestamente o montante dos danos causados diretamente pelas restrições de viagem e pelas outras medidas de confinamento ligadas à pandemia de COVID-19. Alegam, por conseguinte, que a decisão recorrida contém uma contradição.

79 Em segundo lugar, as recorrentes alegam que nada na decisão recorrida prova que os custos evitados durante o período entre 9 de março e 14 de junho de 2020, que não deviam ser tidos em conta para determinar o dano sofrido pela AUA, refletiam os seus custos «evitáveis». Consequentemente, os custos evitados utilizados na avaliação dos danos poderiam conter elementos de custos que eram «evitáveis».

80 Em terceiro lugar, a Comissão não avaliou, na decisão recorrida, os danos causados às outras companhias aéreas. Segundo as recorrentes, um «acontecimento extraordinário» na aceção do artigo 107.º, n.º 2, alínea b), TFUE afeta, por definição, várias ou mesmo todas as empresas do setor em causa. Afirmam, assim, que muitas outras companhias aéreas sofreram danos na Áustria em consequência das restrições de viagens impostas no âmbito da pandemia de COVID-19. Entendem, portanto, que essa disposição se destina a remediar os danos sofridos também pelos concorrentes da AUA e não apenas por esta.

81 A Comissão, a República Federal da Alemanha, a República da Áustria e a AUA contestam a argumentação das recorrentes.

82 Há que lembrar, a título preliminar, que, dado ser uma derrogação do princípio geral da incompatibilidade dos auxílios de Estado com o mercado interno, enunciado no artigo 107.º, n.º 1, TFUE, o artigo 107.º, n.º 2, alínea b), TFUE deve ser objeto de interpretação estrita. Por conseguinte, só podem ser compensadas, na aceção dessa disposição, as desvantagens económicas causadas diretamente por calamidades naturais ou por outros acontecimentos extraordinários (Acórdão de 23 de fevereiro de 2006, Atzeni e o., C-346/03 e C-529/03, EU:C:2006:130, n.º 79).

83 Daí resulta que os auxílios suscetíveis de ser superiores às perdas sofridas pelos seus beneficiários não são abrangidos pelo artigo 107.º, n.º 2, alínea b), TFUE (v., neste sentido, Acórdão de 11 de novembro de 2004, Espanha/Comissão, C-73/03, não publicado, EU:C:2004:711, n.ºs 40 e 41).

84 No caso, refira-se, em primeiro lugar, que, como resulta dos n.ºs 41 e 69 da decisão recorrida, para efeitos da avaliação dos danos, as autoridades austríacas tiveram em conta o período de imobilização da frota da AUA, de 19 de março a 14 de junho de 2020, bem como os dias imediatamente anteriores a esse período, de 9 a 18 de março de 2020.

85 A este respeito, na decisão recorrida, a Comissão precisou as razões pelas quais considerou adequado autorizar um auxílio que cobria não só os danos causados à AUA durante o período de imobilização da sua frota, de 19 de março a 14 de junho de 2020, mas também os sofridos durante os dias que o precederam imediatamente, de 9 a 18 de março de 2020.

86 Com efeito, como explicado nos n.ºs 6 a 14 da decisão recorrida, o Governo austríaco já tinha instituído restrições de viagem no período compreendido entre 9 e 18 de março de 2020. Em especial, em 9 de março de 2020, a República da Áustria tinha proibido a aterragem no seu território de aviões provenientes da China, da Coreia do Sul, do Irão e da Itália. Essa proibição foi progressivamente alargada a outros países, nomeadamente à Suíça, à França e à Espanha, em 13 de março de 2020, bem como ao Reino Unido, aos Países Baixos, à Rússia e à Ucrânia, em 15 de março de 2020. Por outro lado, em 10 de março de 2020, a República da Áustria impôs com efeitos imediatos medidas gerais que incluíam restrições de viagens em resposta à pandemia de COVID-19. Impôs igualmente controlos médicos nas fronteiras, primeiro com a Itália, em 11 de março de 2020, seguidamente com a Suíça, em 14 de março de 2020, e, por último, com a Alemanha, em 19 de março de 2020. Entretanto, em 12 de março de 2020, os Estados Unidos da América anunciaram deixar de autorizar a entrada no seu território dos cidadãos europeus e de todos os passageiros que tivessem permanecido em países do espaço Schengen. Em 13 de março de 2020, o Governo austríaco anunciou um conjunto de medidas legislativas restritivas, que entraram em vigor em 16 de março de 2020. Essas medidas impuseram vastas restrições à liberdade de circulação em todo o território austríaco.

87 Por conseguinte, tendo em conta a deterioração progressiva das condições de viagem resultantes das restrições impostas a esse respeito devido à pandemia de COVID-19, que levou ao cancelamento e à reprogramação dos voos da AUA durante o período de 9 de março a 14 de junho de 2020, a Comissão podia ter em conta, sem cometer nenhum erro, o dano causado à AUA pelos referidos cancelamentos e reprogramações durante esse período.

88 Por conseguinte, improcede o argumento das recorrentes de que, tendo em conta o dano ocorrido durante o período de 9 a 18 de março de 2020, a Comissão sobreavaliou o referido dano. Pela mesma razão, a decisão recorrida não enferma de qualquer contradição.

89 No que respeita, em segundo lugar, ao argumento das recorrentes de que a Comissão não se certificou de que a AUA fez o necessário para reduzir os seus custos durante o período de 9 de março a 14 de junho de 2020, de modo a que fossem excluídos da reparação dos danos não só os custos evitados mas também os custos «evitáveis», isto é, os custos que poderia ter evitado, mas que, apesar disso, teve de suportar, refira-se que, no n.º 74 da decisão recorrida, a Comissão explicou que os danos a indemnizar correspondiam à perda de valor acrescentado, calculada como a diferença entre, por um lado, os lucros cessantes da AUA, a saber, a diferença entre o volume de negócios que poderia esperar realizar, durante o período de 9 de março a 14 de junho de 2020, sem restrições de viagens e outras medidas de confinamento ligadas à pandemia de COVID-19, e o volume de negócios efetivamente realizado durante esse período, corrigido da margem de lucro da AUA, e, por outro, os custos evitados.

90 A Comissão definiu os custos evitados como os que a AUA teria suportado durante o período de 9 de março a 14 de junho de 2020, se a sua atividade não tivesse sido afetada pelas restrições de viagens e pelas medidas de confinamento ligadas à pandemia de COVID-19, e que a AUA não teve que suportar, dado o cancelamento das suas operações. A Comissão explicou igualmente que os custos evitados deviam ser quantificados para cada tipo de custo relevante, em função da sua correlação com a diminuição do tráfego, comparando os custos suportados pela AUA durante o mesmo período do ano anterior com os custos suportados pela AUA durante o período de 9 de março a 14 de junho de 2020.

91 A Comissão precisou igualmente, na nota de rodapé da página 19 da decisão recorrida, que os custos evitados devido às medidas de confinamento ligadas à pandemia de COVID-19 diziam respeito, por exemplo, à redução dos custos de combustível, às taxas e encargos, bem como à redução dos custos de pessoal, em especial com o recurso ao trabalho a curto prazo.

92 Assim, a avaliação dos danos tem em conta, como resulta do n.º 42, alínea b), da decisão recorrida, os custos adicionais e os custos evitados devido a essas restrições. A esse respeito, com base numa análise dos custos da AUA e da incidência tanto positiva como negativa das medidas de confinamento tomadas pelos governos na sequência da pandemia de COVID-19 sobre os custos variáveis, a Comissão teve em conta, na referida avaliação, a diferença verificada em todos os custos variáveis, em especial os custos de combustível, as taxas, as despesas e encargos, as despesas de manutenção, as comissões ligadas à Associação Internacional do Transporte Aéreo (IATA) e os custos de restauração, e a diferença verificada nos custos fixos em razão das medidas de confinamento tomadas pelos governos no seguimento da pandemia de COVID-19, em particular a redução dos custos de pessoal e de comercialização e a imobilização das aeronaves. De resto, no seu articulado de intervenção, a República da Áustria apresentou uma lista de medidas tomadas pela AUA com vista a reduzir os seus custos no contexto da pandemia de COVID-19, que consiste, nomeadamente, numa redução de 54 % das despesas totais, em comparação com o ano de 2019. Entre essas medidas, a República da Áustria indicou o encerramento de várias bases de

manutenção técnica e de instalações de assistência aos passageiros em certos *Länder*. Afirma ainda que a AUA diminuiu a sua frota, suprimindo a maioria dos aviões do modelo Dash e vendendo várias aeronaves. As recorrentes não impugnaram a veracidade ou a pertinência destes elementos.

93 Nestas circunstâncias, o Tribunal Geral não pode deixar de concluir que a crítica das recorrentes relativa a uma alegada omissão da Comissão de ter em conta os custos «evitáveis» é demasiado abstrata e não tem suporte em nenhum dado concreto. Em especial, as recorrentes não especificam concretamente quais os custos que a AUA poderia ter evitado e que deviam, portanto, ser excluídos da avaliação dos danos que lhe foram causados.

94 Improcede, portanto, este argumento.

95 Em terceiro lugar, quanto ao argumento de que a Comissão não teve em conta os danos sofridos por outras companhias aéreas, basta remeter para os n.os 53 a 57, *supra*, para concluir que as recorrentes não têm razão ao sustentar que a Comissão tinha de avaliar, na decisão recorrida, o dano causado às companhias aéreas diferentes da AUA.

96 Improcede, assim, a primeira parte do terceiro fundamento.

*Quanto à segunda parte do terceiro fundamento, relativa à avaliação do montante do auxílio*

97 Primeiro, as recorrentes alegam, remetendo para os seus argumentos apresentados no âmbito do primeiro fundamento, que a Comissão não teve em conta um eventual auxílio suplementar proveniente da «Lufthansa» a favor da AUA. Entendem, por um lado, que a indicação, na decisão recorrida, de que a injeção de capital da DLH devia ser investida em tecnologias eficazes em matéria de clima e de perturbações sonoras e não cobria, portanto, os danos sofridos pela AUA que a medida em causa visa remediar, não é convincente, uma vez que os efeitos benéficos dessa injeção são imediatos, ao passo que os investimentos previstos, não sujeitos a nenhuma forma de obrigações vinculativas, só se concretizarão em 2030. Entendem ainda que a Comissão se limitou a mencionar uma parte mínima do auxílio concedido a favor do grupo Lufthansa, no montante de 150 milhões de euros, ignorando a possibilidade de a medida alemã poder beneficiar a AUA para além desse montante.

98 Em segundo lugar, afirmam que a Comissão subestimou o impacto do auxílio de Estado concedido à AUA a título do regime de auxílios austríaco no âmbito da sua avaliação da proporcionalidade da medida em causa. Com efeito, a Comissão indica que o referido auxílio cobre outros custos da AUA supostamente suportados durante o segundo semestre de 2020, sem, todavia, explicar a razão desta apreciação. Além disso, quanto à quantificação das perdas durante o segundo semestre de 2020, a Comissão limitou-se a reproduzir as estimativas da AUA, sem proceder a uma análise independente das referidas perdas. A Comissão também subestimou o montante do auxílio concedido à AUA a título do regime de auxílios austríaco, avaliando-o em [70 a 80] milhões de euros, sem, no entanto, explicar como calculou esse montante. Ora, segundo as recorrentes, o montante desse auxílio é de 270 milhões de euros. Assim, o montante desse auxílio e o montante da injeção de capital da DLH, considerados em conjunto, ascenderiam a pelo menos 420 milhões de euros, o que ultrapassa o montante das perdas da AUA supostamente suportadas durante o segundo semestre de 2020.

99 Em terceiro lugar, contrariamente à sua prática decisória, a Comissão não teve em conta a vantagem concorrencial decorrente do caráter discriminatório da medida em causa, que se traduziria em maiores quotas de mercado para a AUA do que aquelas a que de outra forma teria direito.

100 A Comissão, apoiada pela República Federal da Alemanha, pela República da Áustria e pela AUA, contesta estes argumentos.

101 Em primeiro lugar, quanto ao argumento das recorrentes de que a Comissão não teve em conta um eventual auxílio suplementar proveniente da «Lufthansa» a favor da AUA, refira-se, primeiro, que este se sobrepõe parcialmente aos argumentos apresentados no âmbito do primeiro fundamento. Por conseguinte, há que remeter para a análise deste último.

102 Segundo, refira-se que o Tratado FUE não se opõe a uma aplicação concomitante do artigo 107.º, n.º 2, alínea b), e do artigo 107.º, n.º 3, alínea b), TFUE, desde que estejam preenchidos os requisitos de cada uma destas duas disposições. É o que sucede, nomeadamente, quando os factos e as circunstâncias que dão origem a uma perturbação grave da economia resultam de um acontecimento extraordinário.

103 No caso, como foi acima indicado nos n.os 5 a 7, o empréstimo alemão e o auxílio objeto da decisão Lufthansa, bem como a medida de auxílio concedida à AUA ao abrigo do regime de auxílios austríaco, foram concedidos com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea b), TFUE, ao passo que a medida em causa foi concedida com base no artigo 107.º, n.º 2, alínea b), TFUE.

104 A esse respeito, a Comissão referiu, no n.º 29 da decisão recorrida, que as medidas acima referidas, concedidas com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea b), TFUE, se destinavam a restaurar a solvabilidade e a viabilidade da AUA e cobriam, portanto, os custos para além da simples compensação dos danos causados diretamente pelas restrições de viagem impostas no âmbito da pandemia de COVID-19. Nos n.os 47 e 49 da decisão recorrida, a Comissão assinalou igualmente que as autoridades austríacas tinham confirmado que a medida em causa não podia ser cumulada com outros auxílios que cobrissem os mesmos custos e que as outras medidas faziam parte do apoio concedido à AUA não podiam dar origem a uma sobrecompensação, pois não se destinavam a indemnizar a AUA pelo dano que tinha sofrido por causa das restrições de viagens impostas em razão da pandemia de COVID-19, e que essa medida não podia ser utilizada com vista a essa indemnização.

105 Em especial, a Comissão explicou, no n.º 50 da decisão recorrida, que essas medidas não tinham nenhuma relação com uma indemnização dos danos causados à AUA, uma vez que, por um lado, o empréstimo concedido à AUA ao abrigo do regime de auxílio austríaco era garantido por garantias que consistiam na titularização de ações e de ativos da AUA e, por outro, a injeção de capital da DLH devia, como tinha sido acordado entre a AUA, os seus acionistas e o Governo austríaco, ser investido em tecnologias eficazes em matéria de clima e de perturbações sonoras até 2030.

106 Além disso, nos n.os 82 a 86 da decisão recorrida, a Comissão verificou se as medidas de auxílio concedidas com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea b), TFUE, suscetíveis de beneficiar a AUA, não cobriam o mesmo prejuízo que a medida em causa se destinava a remediar, concluindo que não era esse o caso.

107 Daí resulta que, contrariamente ao que alegam as recorrentes, a Comissão não deixou de ter em conta todas as medidas de auxílio suscetíveis de beneficiar o grupo Lufthansa, na sua avaliação do montante do auxílio em causa e da sua proporcionalidade.

108 Ora, as recorrentes não apresentam nenhum elemento concreto e fundamentado suscetível de demonstrar que todas ou algumas das medidas de auxílio em questão visam cobrir os mesmos custos elegíveis incluídos no dano que a medida em causa visa remediar.

109 Em terceiro lugar, as recorrentes criticam, em especial, o n.º 50, alínea b), da decisão recorrida, segundo o qual, como acima indicado no n.º 105, a AUA devia investir, até 2030, o capital injetado pela DLH em tecnologias antirruído eficazes e mais respeitadoras do ambiente, na medida em que o montante correspondente já estaria colocado à disposição da AUA. Contudo, por um lado, este argumento abstrai do facto de esse investimento poder ser escalonado no tempo. Por outro lado, o compromisso de utilizar um montante equivalente ao capital injetado para financiar esse investimento demonstra claramente que essa injeção de capital tinha uma finalidade completamente diferente da prosseguida pela medida em causa.

110 Quanto ao argumento das recorrentes que contesta o caráter vinculativo desse compromisso de investimento, basta referir que resulta do n.º 50, alínea b), da decisão recorrida que, no quadro do envelope financeiro acordado entre a AUA, os seus acionistas e o Governo austríaco, a AUA é «obrigada» a investir um montante equivalente à injeção de capital da DLH em tecnologias eficazes antirruído e mais respeitadoras do ambiente.

111 Em segundo lugar, quanto aos argumentos das recorrentes sobre o auxílio concedido à AUA ao abrigo do regime de auxílio austríaco, refira-se que a Comissão assinalou, no n.º 87 da decisão recorrida, que os resultados financeiros que a AUA previa para o ano de 2020 deveriam ser mais geralmente afetados pela perturbação grave da economia austríaca em razão da pandemia de COVID-19. Essas perdas previstas, relativamente às quais não se podia estabelecer nenhum nexo de causalidade com as restrições de viagem e com as medidas de confinamento, poderiam, segundo a Comissão, chegar a [entre 300 e 400] milhões de euros no período de 1 a 9 de março de 2020 e de 15 de junho a 31 de dezembro de 2020, isto é, fora do período a que respeita a medida em causa. Foi, portanto, para atenuar os efeitos da perturbação grave da sua economia que a República da Áustria projetou conceder à AUA uma garantia de Estado de 90 % sobre um empréstimo de 300 milhões de euros, ao abrigo do regime de auxílios austríaco, como resulta do n.º 88 da decisão recorrida.

112 Em primeiro lugar, as recorrentes alegam que a Comissão presumiu que o auxílio concedido à AUA ao abrigo do regime de auxílios austríaco visava cobrir perdas sofridas por esta durante o segundo semestre de 2020, sem, no entanto, demonstrar que era esse efetivamente o caso. Com este argumento, as recorrentes tentam, na realidade, deixar pairar a dúvida quanto ao facto de o referido auxílio poder cobrir os mesmos custos incluídos no dano causado à AUA durante o período de 9 de março a 14 de junho de 2020 devido às restrições de viagem impostas no contexto da pandemia de COVID-19, e que a medida em causa visa remediar.

113 Contudo, há que lembrar que o regime de auxílios austríaco foi instituído com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea b), TFUE e visava, assim, remediar a perturbação grave da economia austríaca provocada pela pandemia, fornecendo apoio a um grande número de empresas com necessidades de liquidez, sem estar limitado a um determinado setor económico. Esse regime prosseguia, portanto, uma finalidade distinta da prosseguida pela medida em causa.

114 A esse respeito, a explicação da Comissão, que figura no n.º 87 da decisão recorrida, segundo a qual o auxílio concedido à AUA ao abrigo do referido regime de auxílios austríaco visava cobrir as perdas sofridas pela AUA não diretamente causadas pela anulação e pela reprogramação dos voos da AUA durante o período compreendido entre 9 de março e 14 de junho de 2020 em razão das restrições de viagens é perfeitamente coerente com as diferentes finalidades prosseguidas pelos auxílios em questão. Assim, o simples facto de a Comissão não ter precisado, na decisão recorrida, em que base considerou que o auxílio concedido à AUA ao abrigo do regime de auxílios austríaco visava cobrir as perdas nela previstas durante o segundo semestre de 2020 não é suscetível de pôr em causa a legalidade da decisão recorrida.

115 Em segundo lugar, as recorrentes criticam a Comissão por ter confiado, no que respeita ao montante dessas perdas, estimado em [entre 300 e 400] milhões de euros, nas estimativas fornecidas pela AUA, em vez de proceder a uma análise independente por si própria. Embora seja verdade que a fonte desse número não resulta da decisão recorrida, não é menos verdade que essa estimativa diz respeito a perdas que a medida em causa não visa cobrir. Com efeito, é o auxílio concedido à AUA ao abrigo do regime de auxílios austríaco, cuja legalidade e compatibilidade com o mercado interno não são objeto do presente litígio, que se destina a cobrir uma parte dessas perdas. Por conseguinte, a questão da estimativa exata dessas perdas não tem incidência na legalidade da decisão recorrida.

116 Em terceiro lugar, e pela mesma razão, as recorrentes não podem utilmente acusar a Comissão de não ter explicado, na decisão recorrida, como calculou o montante do auxílio concedido à AUA ao abrigo do regime de auxílios austríaco, estimado em [entre 70 e 80] milhões de euros. Com efeito, embora as recorrentes possam validamente invocar argumentos que impugnem a estimativa do montante do auxílio em causa no presente processo, não podem criticar utilmente a estimativa do montante de outro auxílio, cuja legalidade e compatibilidade com o mercado interno não estão sujeitas à fiscalização do Tribunal Geral no âmbito do presente litígio.

117 Em todo o caso, resulta do n.º 80 da decisão recorrida que as autoridades austríacas se comprometeram a apresentar à Comissão, até 30 de junho de 2021, os resultados da avaliação *ex post* do dano causado à AUA no período de 9 de março a 14 de junho de 2020, que a medida em causa visa corrigir, baseada nas contas operacionais da AUA em 2020, auditadas e devidamente certificadas por um órgão independente. No caso de a avaliação *ex post* vir a demonstrar que a AUA beneficiou de uma sobrecompensação, as autoridades austríacas comprometeram-se a assegurar que a AUA a reembolsasse.

118 Em quarto lugar, e em consequência, o argumento das recorrentes de que o montante conjugado do auxílio concedido à AUA ao abrigo do regime de auxílios austríaco e o montante da injeção de capital da DLH ultrapassaria o montante das perdas previstas da AUA para o segundo semestre de 2020 só pode ser rejeitado.

119 Em terceiro lugar, quanto ao argumento das recorrentes de que a Comissão não teve em conta a vantagem concorrencial em benefício da AUA resultante do caráter discriminatório da medida em causa, refira-se que, para efeitos da apreciação da compatibilidade de um auxílio com o mercado interno, a vantagem proporcionada por esse auxílio ao seu beneficiário não inclui o eventual benefício económico por ele realizado através da exploração dessa vantagem. Esse benefício pode não ser idêntico à vantagem que o referido auxílio constitui, pode até ser inexistente, sem que essa circunstância possa justificar uma apreciação diferente da compatibilidade desse auxílio com o mercado interno (v, neste sentido, Acórdão de 21 de dezembro de 2016, Comissão/Lingus e Ryanair Designated Activity, C-164/15 P e C-165/15 P, EU:C:2016:990, n.º 92).

120 Por conseguinte, há que observar que a Comissão teve acertadamente em conta a vantagem conferida à AUA pela medida em causa. Em contrapartida, a Comissão não pode ser acusada de não ter determinado a existência de um eventual benefício económico decorrente dessa vantagem.

121 Nestas condições, as recorrentes não têm razão ao acusar a Comissão de não ter tido em conta uma eventual vantagem concorrencial resultante do alegado caráter discriminatório da medida em causa.

122 Por conseguinte, improcede a segunda parte do terceiro fundamento e, consequentemente, o referido fundamento na íntegra.

***Quanto ao quarto fundamento, relativo à violação dos direitos processuais das recorrentes***

123 As recorrentes alegam que o exame efetuado pela Comissão foi insuficiente, nomeadamente no que respeita à proporcionalidade da medida em causa e à sua compatibilidade com o princípio da não discriminação e com os princípios relativos à livre prestação de serviços e à liberdade de estabelecimento. Entende que o caráter insuficiente desse exame demonstra a existência de dificuldades sérias que deveriam ter levado a Comissão a dar início ao procedimento formal de exame e a permitir que as recorrentes apresentassem as suas observações e, assim, influenciarem o referido exame.

124 A Comissão, a República Federal da Alemanha, a República da Áustria e a AUA contestam a argumentação das recorrentes.

125 Há que referir, como em substância faz a Comissão, que o quarto fundamento das recorrentes apresenta, na realidade, caráter subsidiário, para o caso de o Tribunal Geral não ter examinado o mérito da apreciação da medida em causa enquanto tal. Com efeito, decorre de jurisprudência constante que um fundamento desse tipo se destina a permitir que seja admissível o recurso interposto por uma parte, nessa qualidade, nos termos do artigo 263.º TFUE, o que de outro modo lhe seria recusado (v., neste sentido, Acórdãos de 24 de maio de 2011, Comissão/Kronoply e Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, n.º 48, e de 27 de outubro de 2011, Áustria/Scheucher-Fleisch e o., C-47/10 P, EU:C:2011:698, n.º 44). Ora, o Tribunal Geral examinou os três primeiros fundamentos do recurso, que dizem respeito ao mérito da apreciação da medida em causa enquanto tal, pelo que este fundamento fica privado da sua finalidade declarada.

126 Além disso, não se pode deixar de observar que o presente fundamento não tem conteúdo autónomo. Com efeito, no âmbito deste fundamento, o recorrente só pode invocar, a fim de preservar os direitos processuais de que goza no quadro do procedimento formal de exame, argumentos suscetíveis de demonstrar que a apreciação das informações e dos elementos de que a Comissão dispunha ou podia dispor na fase preliminar de exame da medida notificada deveria ter suscitado dúvidas quanto à sua compatibilidade com o mercado interno (v., neste sentido, Acórdãos de 22 de dezembro de 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, n.º 81; de 9 de julho de 2009, 3F/Comissão, C-319/07 P, EU:C:2009:435, n.º 35; e de 24 de maio de 2011, Comissão/Kronoply e Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, n.º 59), tais como o caráter insuficiente ou incompleto do exame realizado pela Comissão no procedimento de exame preliminar ou a existência de denúncias de terceiros. Ora, há que observar que o quarto fundamento reproduz de forma condensada os argumentos apresentados nos fundamentos primeiro a terceiro, sem destacar elementos específicos relacionados com eventuais dificuldades sérias.

127 Por estes motivos, deve considerar-se que, uma vez que o Tribunal Geral examinou o mérito dos referidos fundamentos, não é necessário conhecer do mérito do presente fundamento.

***Quanto ao quinto fundamento, relativo ao facto de a Comissão ter violado o artigo 296.º, segundo parágrafo, TFUE***

128 As recorrentes alegam que a Comissão violou o artigo 296.º, segundo parágrafo, TFUE, na medida em que, em primeiro lugar, não indicou, na decisão recorrida, a razão pela qual não verificou se a medida em causa concedida à AUA beneficiaria o grupo Lufthansa ou se o auxílio concedido à «Lufthansa» poderia beneficiar a AUA, em segundo lugar, não verificou se essa medida respeitava o princípio da não discriminação e os princípios relativos à livre prestação de serviços e à liberdade de estabelecimento, em terceiro lugar, não analisou a vantagem concorrencial concedida à AUA e, em quarto lugar, não avaliou os danos causados pelas restrições de viagens nem fundamentou a sua apreciação da proporcionalidade dessa medida e do seu cúmulo com o empréstimo alemão, uma vez que o auxílio era o objeto da decisão Lufthansa e do regime de auxílios austríaco.

129 A Comissão, a República Federal da Alemanha, a República da Áustria e a AUA contestam a argumentação das recorrentes.

130 A este respeito, há que lembrar que a fundamentação exigida pelo artigo 296.º TFUE constitui uma formalidade essencial (Acórdão de 18 de junho de 2015, Ipatau/Conselho, C-535/14 P, EU:C:2015:407, n.º 37) e deve ser adaptada à natureza do ato em causa e revelar, de forma clara e inequívoca, a argumentação da instituição autora do ato, por forma a permitir aos interessados conhecerem as razões da medida adotada e ao órgão jurisdicional competente exercer a sua fiscalização. Assim, a exigência de fundamentação deve ser apreciada em função das circunstâncias do caso, designadamente do conteúdo do ato, da natureza dos fundamentos invocados e do interesse que os destinatários ou outras pessoas direta e individualmente afetadas pelo ato possam ter em obter explicações. Não se exige que a fundamentação especifique todos os elementos de facto e de direito pertinentes, na medida em que a questão de saber se a fundamentação de um ato cumpre as exigências do referido artigo 296.º TFUE deve ser apreciada à luz não somente do seu teor mas também do seu contexto e do conjunto das normas jurídicas que regem a matéria em causa (Acórdãos de 2 de abril de 1998, Comissão/Sytraval e Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, n.º 63; de 22 de junho de 2004, Portugal/Comissão, C-42/01, EU:C:2004:379, n.º 66; e de 15 de abril de 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, n.º 79).

131 No caso, no que respeita à natureza do ato em causa, a decisão recorrida foi adotada no termo da fase preliminar de exame dos auxílios instituída pelo artigo 108.º, n.º 3, TFUE, cujo único objetivo é permitir à Comissão formar uma primeira opinião sobre a compatibilidade parcial ou total do auxílio em causa, sem dar início ao procedimento formal de investigação previsto no n.º 2 desse artigo, que, por seu turno, se destina a permitir à Comissão dispor de informação completa sobre todos os dados relativos a esse auxílio.

132 Ora, essa decisão, que é tomada em prazos curtos, deve apenas conter as razões pelas quais a Comissão considera não estar perante dificuldades sérias de apreciação da compatibilidade do auxílio em causa com o mercado comum (Acórdão de 22 de dezembro de 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, n.º 65).

133 A este respeito, em primeiro lugar, no que respeita à fundamentação da decisão recorrida quanto à articulação entre a medida em causa e as outras medidas de auxílio acima referidas no n.º 8, basta observar que a crítica formulada pelas recorrentes resulta de uma leitura parcial da decisão recorrida e dos elementos do contexto em que se insere. Ora, resulta de todas as considerações acima expostas nos n.os 31 a 43, que a Comissão fundamentou suficientemente a sua apreciação da articulação das medidas em causa.

134 Segundo, no que respeita ao princípio da não discriminação e aos princípios relativos à livre prestação de serviços e à liberdade de estabelecimento, é certo que há que lembrar que, quando os beneficiários do ato, por um lado, e os outros operadores excluídos, por outro, se encontram numa situação comparável, a instituição da União autora do ato tem o dever de explicar, no âmbito de uma fundamentação específica, em que medida a desigualdade de tratamento criada é objetivamente justificada (Acórdão de 15 de abril de 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, n.º 82). Contudo, no caso, há que observar que a decisão recorrida contém os elementos, acima recordados no n.º 61, que permitem compreender a importância particular da AUA para o serviço aéreo da Áustria e para a economia austríaca, bem como as razões pelas quais a República da Áustria escolheu a AUA como única beneficiária da medida em causa.

135 Por outro lado, na medida em que as recorrentes invocam a vantagem concorrencial resultante do caráter discriminatório da medida em causa, basta observar, como resulta claramente dos n.os 119 a 121, *supra*, que a Comissão não tinha de tomar em consideração essa vantagem para apreciar a compatibilidade dessa medida com o mercado interno, pelo que também não tinha de a mencionar na decisão recorrida.

136 Em terceiro lugar, no que respeita à estimativa do dano causado à AUA e ao montante do auxílio, refira-se que a Comissão explicou na decisão recorrida as razões pelas quais considerou que, para efeitos do cálculo dos danos suscetíveis de serem indemnizados nos termos do artigo 107.º, n.º 2, alínea b), TFUE, os sofridos durante o período de 9 de março a 14 de junho de 2020 eram considerados diretamente causados pelo cancelamento e pela reprogramação dos voos devido às restrições de viagens impostas no contexto da pandemia de COVID-19 (n.os 84 a 88, *supra*). Também explicou suficientemente a metodologia para calcular o montante do dano, incluindo os custos que deviam ser tomados em consideração (v. n.os 89 a 91, *supra*).

137 Do mesmo modo, a Comissão explicou de forma suficientemente clara e precisa a forma como calculou o montante do auxílio em causa e as razões pelas quais considerou que a medida em causa não podia ser cumulada com outras medidas de auxílio que cobrissem os mesmos custos elegíveis.

138 Daí resulta que a decisão recorrida está suficientemente fundamentada e que, consequentemente, improcede o quinto fundamento invocado pelas recorrentes.

139 Resulta do exposto que há que negar integralmente provimento ao recurso, sem que seja necessário conhecer da sua admissibilidade.

**Quanto às despesas**

140 Nos termos do artigo 134.º, n.º 1, do Regulamento de Processo, a parte vencida é condenada nas despesas se a parte vencedora o tiver requerido. Tendo as recorrentes sido vencidas, há que condená-las a suportar as suas próprias despesas e as despesas da Comissão, em conformidade com o pedido desta última.

141 A República Federal da Alemanha e a República da Áustria suportarão as suas próprias despesas, nos termos do artigo 138.º, n.º 1, do Regulamento de Processo.

142 A AUA suportará as suas próprias despesas, nos termos do artigo 138.º, n.º 3, do Regulamento de Processo.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL GERAL (Décima Secção alargada)

decide:

**1) É negado provimento ao recurso.**

**2) A Ryanair DAC e a Laudamotion GmbH são condenadas a suportar, além das suas próprias despesas, as despesas efetuadas pela Comissão Europeia.**

**3) A República Federal da Alemanha, a República da Áustria e a Austrian Airlines AG suportarão as suas próprias despesas.**

Kornezov Buttigieg Kowalik-Bańczyk

Hesse Petrlík

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 14 de julho de 2021.

Assinaturas