Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera a zecea extinsă)

14 iulie 2021 *

„Ajutoare de stat – Piața austriacă a transportului aerian – Ajutor acordat de Austria în favoarea unei companii aeriene în cadrul pandemiei de COVID-19 – Împrumut subordonat în favoarea Austrian Airlines – Decizie de a nu ridica obiecții – Ajutor acordat anterior societății-mamă a beneficiarului – Ajutor destinat reparării pagubelor provocate de un eveniment extraordinar – Libertatea de stabilire – Libera prestare a serviciilor – Egalitatea de tratament – Obligația de motivare”

În cauza T-677/20,

Ryanair DAC, cu sediul în Swords (Irlanda),

Laudamotion GmbH, cu sediul în Schwechat (Austria),

reprezentate de E. Vahida, F.-C. Laprévote, V. Blanc, S. Rating și I.-G. Metaxas-Maranghidis, avocați,

reclamante,

împotriva

Comisiei Europene, reprezentată de L. Flynn, F. Tomat și S. Noë, în calitate de agenți,

pârâtă,

susținută de

Republica Federală Germania, reprezentată de R. Kanitz, J. Möller și P.-L. Krüger, în calitate de agenți,

de

Republica Austria, reprezentată de A. Posch, J. Schmoll, G. Eberhard și S. Weber, în calitate de agenți,

și de

Austrian Airlines AG, cu sediul în Viena (Austria), reprezentată de A. Zellhofer, avocat,

* Limba de procedură: engleza.

interveniente,

având ca obiect o cerere întemeiată pe articolul 263 TFUE prin care se solicită anularea Deciziei C(2020) 4684 final a Comisiei din 6 iulie 2020 privind ajutorul de stat SA.57539 (2020/N) – Austria – COVID-19 – Ajutor în favoarea Austrian Airlines,

TRIBUNALUL (Camera a zecea extinsă),

compus din domnii A. Kornezov (raportor), președinte, E. Buttigieg, doamna K. Kowalik-Bańczyk și domnii G. Hesse și D. Petrlík, judecători,

grefier: domnul P. Cullen, administrator,

având în vedere faza scrisă a procedurii și în urma ședinței din 23 aprilie 2021,

pronunță prezenta

Hotărâre

Istoricul cauzei

1 Austrian Airlines AG (denumită în continuare „AUA”) este o companie aeriană care face parte din grupul Lufthansa. La conducerea grupului Lufthansa se află societatea-mamă Deutsche Lufthansa AG (denumită în continuare „DLH”). Grupul Lufthansa cuprinde printre altele companiile aeriene Brussels Airlines SA/NV, AUA, Swiss International Air Lines Ltd și Edelweiss Air AG.

2 La 23 iunie 2020, Republica Austria a notificat Comisiei Europene, în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) TFUE, o măsură de ajutor individual (denumită în continuare „măsura în cauză”), acordată sub forma unui împrumut subordonat convertibil în subvenție de 150 de milioane de euro în favoarea AUA. Această măsură urmărește să despăgubească AUA pentru pagubele care rezultă din anularea sau din reprogramarea zborurilor sale ca urmare a instituirii unor restricții de călătorie și a altor măsuri de izolare în contextul pandemiei de COVID-19.

3 La 6 iulie 2020, Comisia a adoptat Decizia C(2020) 4684 final privind ajutorul de stat SA.57539 (2020/N) – Austria – COVID-19 – Ajutor în favoarea Austrian Airlines (denumită în continuare „decizia atacată”), prin care a considerat că măsura în cauză, pe de o parte, constituia un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE și, pe de altă parte, era compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (2) litera (b) TFUE.

4 Măsura în cauză se înscrie în cadrul unei serii de măsuri de ajutor în favoarea AUA și a grupului Lufthansa, care poate fi rezumată după cum urmează.

5 Prin decizia din 22 martie 2020, SA.56714 (2020/N) – Germania – Măsuri COVID-19, Comisia a autorizat, în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (b) TFUE, o schemă de ajutor instituită de Republica Federală Germania în vederea sprijinirii întreprinderilor care au nevoie de lichidități pentru activitățile lor în Germania, indiferent de sectorul economic în cauză. În temeiul acestui regim, DLH era eligibilă să primească o garanție de stat de 80 % pentru un împrumut de 3 miliarde de euro (denumit în continuare „împrumutul german”).

6 Prin decizia din 17 aprilie 2020, SA.56981 (2020/N) – Austria – Regimul austriac de garantare a creditelor-punte în cadrul temporar pentru ajutoarele de stat destinate susținerii economiei în perioada pandemiei actuale de COVID-19, astfel cum a fost modificată prin Decizia din 9 iunie 2020 SA.57520 (2020/N) – Măsuri anticriză austriece – COVID-19: Garanții pentru marile întreprinderi în temeiul Legii din 1977 privind garanția din partea Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws) – Modificarea schemei de ajutor SA.56981 (2020/N), Comisia a autorizat, în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (b) TFUE, o schemă de ajutor instituită de Republica Austria în favoarea întreprinderilor afectate de pandemia de COVID-19, indiferent de sectorul în cauză (denumită în continuare „schema de ajutor austriacă”). În temeiul acestei scheme, Republica Austria a acordat AUA un ajutor sub forma unei garanții de stat de 90 % pentru un împrumut de 300 de milioane de euro oferit de un consorțiu de bănci comerciale.

7 Prin decizia din 25 iunie 2020, SA.57153 (2020/N) – Germania – COVID-19 – Ajutor pentru Lufthansa (denumită în continuare „decizia Lufthansa”), Comisia a autorizat, în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (b) TFUE, acordarea unui ajutor individual de 6 miliarde de euro în favoarea DLH, compus, în primul rând, din 306 044 326,40 euro de participare la capital, în al doilea rând, din 4 693 955 673,60 euro de „participare silențioasă”, un instrument de capital hibrid, tratată precum capitalurile proprii potrivit standardelor internaționale de contabilitate, și, în al treilea rând, din 1 miliard de euro de „participare silențioasă” cu caracteristicile unui titlu de creanță convertibil. Acest ajutor putea fi utilizat de DLH pentru a susține celelalte societăți ale grupului Lufthansa care nu se aflau într-o situație de dificultate financiară la 31 decembrie 2019, inclusiv AUA.

8 Decizia Lufthansa precizează că măsura de ajutor care face obiectul acesteia face parte dintr-un ansamblu mai larg de măsuri de sprijin în favoarea grupului Lufthansa, compus din următoarele măsuri:

– împrumutul german în favoarea DLH menționat la punctul 5 de mai sus;

– o garanție de stat de 90 % pentru un împrumut de 300 de milioane de euro pe care Republica Austria intenționa să îl acorde AUA în temeiul schemei de ajutor austriece menționate la punctul 6 de mai sus;

– măsura în cauză, menționată la punctul 2 de mai sus;

– un ajutor de trezorerie de 250 de milioane de euro și un împrumut de 40 de milioane de euro acordat de Regatul Belgiei în favoarea Brussels Airlines;

– o garanție de stat de 85 % pentru un împrumut de 1,4 miliarde de euro acordată de Confederația Elvețiană societăților Swiss International Air Lines Ltd și Edelweiss Air AG.

9 În decizia Lufthansa, Comisia a arătat în esență că măsurile de ajutor acordate de alte state în favoarea întreprinderilor din grupul Lufthansa, și anume cele enumerate la a doua, la a treia, la a patra și la a cincea liniuță de la punctul 8 de mai sus și care cuprind, așadar, măsura în cauză, ar fi deduse din ajutorul individual în favoarea DLH care face obiectul acestei decizii sau din împrumutul german.

Procedura și concluziile părților

10 Prin cererea introductivă depusă la grefa Tribunalului la 13 noiembrie 2020, reclamantele, Ryanair DAC și Laudamotion GmbH, au introdus prezenta acțiune.

11 Prin înscrisul depus la grefa Tribunalului în aceeași zi, reclamantele au solicitat judecarea prezentei acțiuni potrivit procedurii accelerate, conform articolelor 151 și 152 din Regulamentul de procedură al Tribunalului. Prin Decizia din 11 decembrie 2020, Tribunalul (Camera a zecea) a admis cererea de aplicare a procedurii accelerate.

12 Comisia a depus memoriul în apărare la grefa Tribunalului la 23 decembrie 2020.

13 În temeiul articolului 106 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, la 28 decembrie 2020, reclamantele au introdus o cerere motivată de organizare a unei ședințe de audiere a pledoariilor.

14 Prin înscrisurile depuse la grefa Tribunalului la 9, la 18 și, respectiv, la 19 februarie 2021, Republica Federală Germania, AUA și Republica Austria au formulat cereri de intervenție în prezenta procedură în susținerea concluziilor Comisiei.

15 Prin deciziile din 18 februarie și, respectiv, din 2 martie 2021, președintele Camerei a zecea a Tribunalului a admis intervențiile Republicii Federale Germania și Republicii Austria.

16 Prin Ordonanța din 9 martie 2021, președintele Camerei a zecea a Tribunalului a admis cererea de intervenție a AUA.

17 Prin măsuri de organizare a procedurii comunicate la 24 februarie și, respectiv, la 10 martie 2021, Republica Federală Germania, AUA și Republica Austria au fost autorizate, în temeiul articolului 154 alineatul (3) din Regulamentul de procedură, să depună un memoriu în intervenție. La 10, la 24 și la 25 martie 2021, Republica Federală Germania, AUA și, respectiv, Republica Austria au depus la grefa Tribunalului memoriile lor în intervenție.

18 La propunerea Camerei a zecea, Tribunalul a decis, în temeiul articolului 28 din Regulamentul de procedură, să trimită cauza unui complet de judecată extins.

19 Pledoariile părților și răspunsurile acestora la întrebările adresate de Tribunal au fost ascultate în ședința din 23 aprilie 2021.

20 Reclamantele solicită Tribunalului:

– anularea deciziei atacate;

– obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată.

21 Comisia solicită Tribunalului:

– respingerea acțiunii;

– obligarea reclamantelor la plata cheltuielilor de judecată.

22 Republica Federală Germania și Republica Austria, asemenea Comisiei, solicită respingerea acțiunii ca nefondată și obligarea reclamantelor la plata cheltuielilor de judecată.

23 AUA solicită Tribunalului respingerea acțiunii ca inadmisibilă, respingerea acțiunii pe fond în rest și obligarea reclamantelor la plata cheltuielilor de judecată.

În drept

24 Trebuie amintit că instanța Uniunii Europene are dreptul să aprecieze, în funcție de împrejurările din fiecare speță, dacă o bună administrare a justiției justifică respingerea unei acțiuni pe fond, fără a se pronunța în prealabil asupra inadmisibilității sale (a se vedea în acest sens Hotărârea din 26 februarie 2002, Consiliul/Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, punctele 51 și 52, și Hotărârea din 14 septembrie 2016, Trajektna luka Split/Comisia, T-57/15, nepublicată, EU:T:2016:470, punctul 84). Prin urmare, având în vedere în special considerațiile care au condus la aprobarea unei examinări accelerate a prezentei proceduri și importanța unui răspuns rapid pe fond atât pentru reclamante, cât și pentru Comisie și pentru Republica Austria, trebuie să se examineze de la bun început temeinicia acțiunii, fără pronunțarea în prealabil asupra admisibilității acesteia.

25 În susținerea acțiunii, reclamantele invocă cinci motive, întemeiate, primul, pe faptul că Comisia nu a examinat eventualul ajutor către sau provenind de la „Lufthansa”, al doilea, pe o încălcare a principiilor nediscriminării, liberei prestări a serviciilor și libertății de stabilire, al treilea, pe faptul că Comisia ar fi aplicat în mod eronat articolul 107 alineatul (2) litera (b) TFUE și pe o eroare vădită de apreciere, al patrulea, pe faptul că Comisia ar fi trebuit să inițieze procedura oficială de investigare și, respectiv, al cincilea, pe încălcarea obligației de motivare în sensul articolului 296 TFUE.

Cu privire la primul motiv, întemeiat pe faptul că Comisia nu a examinat eventualul ajutor către sau provenind de la „Lufthansa”

26 În primul rând, reclamantele susțin că Comisia a săvârșit o eroare de drept și o eroare vădită de apreciere prin faptul că a omis să verifice dacă de măsura în cauză ar beneficia și „Lufthansa”. Dacă aceasta ar fi situația, măsura în cauză ar deveni incompatibilă în sensul articolului 107 alineatul (2) litera (b) TFUE, întrucât nu ar mai acoperi „costurile admisibile” legate de prejudiciile suferite de AUA. Acest ajutor ar putea fi utilizat astfel în scopuri diferite față de obiectivul său inițial.

27 În al doilea rând și invers, Comisia ar fi omis să țină seama de ansamblul ajutorului acordat grupului Lufthansa. Astfel, Comisia ar fi omis să evalueze dacă AUA ar putea beneficia de un ajutor suplimentar, pe lângă recapitalizarea de 150 de milioane de euro acordată de DLH în favoarea AUA menționată în decizia atacată, determinând astfel o supracompensare a prejudiciilor pe care măsura în cauză urmărește să le repare.

28 Comisia, susținută de Republica Federală Germania, de Republica Austria și de AUA, contestă argumentele reclamantelor.

29 *Primo*, trebuie să se constate că, la punctele 5, 48, 49 și 50 din decizia atacată, Comisia a explicat că măsura în cauză făcea parte dintr-un pachet financiar în favoarea AUA în valoare totală de 600 de milioane de euro, constituit, pe lângă măsura în cauză, dintr-o contribuție de 150 de milioane de euro în fonduri proprii provenind de la DLH (denumită în continuare „injecția de capital a DLH”)

și dintr-un ajutor sub forma unei garanții de stat de 90 % pentru un împrumut de 300 de milioane de euro oferit de un consorțiu de bănci comerciale, acordat AUA în temeiul schemei de ajutor austriece (a se vedea punctul 6 de mai sus). Comisia a arătat în această privință că, deși măsura în cauză viza să repare pagubele suferite de AUA ca urmare a anulării și a reprogramării zborurilor sale din cauza impunerii unor restricții de călătorie și a altor măsuri de izolare legate de pandemia de COVID-19, celelalte părți ale pachetului financiar în favoarea AUA menționate mai sus urmăreau, la rândul lor, să garanteze solvabilitatea sa și o capitalizare adecvată pentru a-i permite să facă față efectelor pandemiei de COVID-19 care nu erau acoperite de măsura în cauză, precum și unor problematici tehnologice care nu aveau legătură cu această pandemie.

30 *Secundo*, Comisia a amintit, în considerentul (25) al deciziei atacate, că ajutorul care face obiectul deciziei Lufthansa putea fi utilizat de DLH pentru a susține celelalte companii ale grupului Lufthansa care nu aveau dificultăți financiare la 31 decembrie 2019, inclusiv AUA. În plus, Comisia a explicat, în considerentul (85) al deciziei atacate, că, atunci când a examinat proporționalitatea ajutorului care face obiectul deciziei Lufthansa, a ținut seama, în conformitate cu punctul 54 din Comunicarea din 19 martie 2020, intitulată „Cadru temporar pentru măsuri de ajutor de stat de sprijinire a economiei în contextul actualei epidemii de COVID-19” (JO 2020, C 91 I, p. 1), modificată la 3 aprilie 2020 (JO 2020, C 112 I, p. 1), la 13 mai 2020 (JO 2020, C 164, p. 3) și la 29 iunie 2020 (JO 2020, C 218, p. 3) (denumită în continuare „Cadrul temporar”), de măsurile de ajutor suplimentare acordate sau prevăzute în contextul pandemiei de COVID-19 pentru companiile din grupul Lufthansa. În această privință, Comisia a amintit, în același considerent al deciziei atacate, că a concluzionat, în decizia Lufthansa, că toate măsurile de ajutor menționate la punctul 8 de mai sus, inclusiv măsura în cauză, precum și cea acordată în favoarea AUA în cadrul schemei de ajutor austriece, erau limitate la minimul necesar pentru restabilirea structurii capitalului grupului Lufthansa și pentru a garanta viabilitatea acestuia din urmă.

31 *Tertio*, trebuie să se arate de asemenea că Comisia a ținut deja seama de toate măsurile de ajutor acordate în favoarea companiilor care fac parte din grupul Lufthansa, inclusiv în favoarea AUA, precum și de legătura dintre acestea, în decizia Lufthansa, adoptată cu două săptămâni înainte de decizia atacată, și la care Comisia face trimitere în mai multe rânduri în aceasta din urmă. În aceste împrejurări, decizia Lufthansa constituie un element al contextului în care se înscrie decizia atacată, de care trebuie, în consecință, să se țină seama, fără a aduce atingere legalității sale, care nu face obiectul prezentului litigiu.

32 În considerentul (77), precum și în considerentele (114)-(121) ale deciziei Lufthansa, Comisia a arătat în esență că ajutorul acordat de alte state companiilor din grupul Lufthansa ar fi dedus, după caz, fie din cuantumul ajutorului care face obiectul acestei decizii, fie din împrumutul german (a se vedea punctul 5 de mai sus). În special, în considerentul (115) al acesteia, Comisia a observat, pe de o parte, că împrumutul pe care Republica Austria intenționa să îl acorde AUA, în temeiul schemei de ajutor austriece, în cuantum de până la 300 de milioane de euro, ar fi dedus din împrumutul german și, pe de altă parte, că suma de 150 de milioane de euro pe care Republica Austria intenționa să o acorde AUA în temeiul măsurii în cauză ar fi dedusă fie din prima participație silențioasă menționată la punctul 7 de mai sus, fie din împrumutul german.

33 *Quarto*, în ceea ce privește injecția de capital a DLH, Comisia a arătat, în considerentul (26) al deciziei atacate, că, în cazul în care cuantumul acesteia ar proveni din ajutorul care face obiectul deciziei Lufthansa, acesta ar constitui, în orice caz, un ajutor deja autorizat în temeiul respectivei decizii.

34 Prin urmare, din ansamblul elementelor citate anterior reiese că, contrar celor susținute de reclamante, Comisia a examinat în mod explicit toate măsurile de ajutor acordate în favoarea companiilor grupului Lufthansa și relația dintre acestea.

35 În consecință, reclamantele susțin în mod eronat că Comisia a omis să examineze măsurile de ajutor menționate anterior în ansamblul lor.

36 În ceea ce privește argumentul reclamantelor potrivit căruia ar exista un risc ca măsura în cauză, acordată AUA, să profite și „Lufthansa”, trebuie arătat că acest argument nu ține seama suficient de legătura dintre diferitele măsuri de ajutor, descrise la punctul 8 de mai sus.

37 Astfel, din această articulare reiese că, dacă companiile grupului Lufthansa, precum AUA, ar trebui să beneficieze de ajutoare acordate de un alt stat decât Republica Federală Germania, cuantumul acestora ar fi dedus din cuantumul acordat grupului Lufthansa de acest din urmă stat membru. Măsurile de ajutor menționate mai sus instituie astfel un mecanism de deduceri, potrivit căruia ajutorul acordat de Republica Federală Germania în favoarea întregului grup Lufthansa este redus cu ajutoarele acordate de alte state uneia sau alteia dintre companiile din grupul respectiv, așa încât cuantumul global de care beneficiază acesta rămâne același.

38 Prin urmare, riscul de „debordare” a măsurii în cauză către DLH sau către celelalte companii ale grupului Lufthansa, invocat de reclamante, nu concordă cu mecanismul de deduceri menționat mai sus.

39 Situația este aceeași în ceea ce privește argumentul reclamantelor potrivit căruia ar exista un risc contrar, și anume ca AUA să beneficieze de un sprijin din partea DLH care depășește injecția de capital, ceea ce ar putea determina, în opinia lor, o supracompensare în favoarea AUA.

40 În această privință, trebuie arătat cu titlu introductiv că, în decizia atacată, Comisia a ținut seama de injecția de capital a DLH. Astfel, pe de o parte, ea a constatat, în considerentul (26) al deciziei atacate, că, în cazul în care acest cuantum ar fi epuizat în ajutorul care face obiectul deciziei Lufthansa, ar fi vorba, în orice caz, despre un ajutor deja autorizat de Comisie. Pe de altă parte, ea a arătat, în considerentele (82)-(89) ale deciziei atacate, că respectiva injecție de capital nu ar acoperi aceleași costuri precum cele incluse în prejudiciul pe care măsura în cauză urmărea să îl repare.

41 Deși reclamantele insistă asupra faptului că nu ar fi exclus ca DLH să transfere către AUA lichidități suplimentare dincolo de injecția de capital, această afirmație rămâne ipotetică, reclamantele neprezentând niciun element concret în acest sens. În orice caz și chiar presupunând că DLH ar avea o astfel de intenție, considerațiile expuse la punctul 40 de mai sus ar rămâne valabile, dat fiind, în primul rând, că un asemenea transfer ipotetic de lichidități suplimentare ar avea la origine ajutorul deja autorizat în decizia Lufthansa, a cărui legalitate nu face obiectul prezentei acțiuni, și, în al doilea rând, că împrumutul german și ajutorul care face obiectul deciziei Lufthansa, întemeiate pe articolul 107 alineatul (3) litera (b) TFUE, pe de o parte, și măsura în cauză, întemeiată pe articolul 107 alineatul (2) litera (b) TFUE, pe de altă parte, nu trebuie să acopere aceleași costuri eligibile, după cum a subliniat Comisia în considerentele (82) și (83) ale deciziei atacate. Astfel, în timp ce primele măsuri urmăresc să asigure solvabilitatea și capitalizarea adecvată a beneficiarului, măsura în cauză urmărește repararea prejudiciului cauzat prin anularea și reprogramarea zborurilor AUA ca urmare a impunerii unor restricții de călătorie și a altor măsuri de izolare legate de pandemia de COVID-19.

42 Pe de altă parte, mecanismul deducerilor menționat la punctul 37 de mai sus, care nu este contestat de reclamante, reglementează legătura dintre aceste diferite măsuri de ajutor, reducând în acest fel riscul de supracompensare în favoarea AUA. Astfel, după cum reiese din considerentul (85) al deciziei atacate, Comisia a concluzionat deja, în decizia Lufthansa, că toate măsurile de ajutor menționate la punctul 8 de mai sus, inclusiv măsura în cauză, precum și cea acordată în favoarea AUA în cadrul schemei de ajutor austriece erau limitate la minimul necesar pentru restabilirea structurii capitalului grupului Lufthansa și pentru a garanta viabilitatea acestuia din urmă. Așadar, dat fiind că, datorită mecanismului de deduceri menționat, valoarea globală de care ar putea beneficia grupul menționat rămâne aceeași, riscul de „debordare” inversă invocat de reclamante pare să nu aibă incidență asupra aprecierii globale a ansamblului măsurilor în discuție efectuate de Comisie.

43 În sfârșit, reclamantele susțin că măsura în cauză se înscrie într-un context similar celui referitor la măsura de ajutor în favoarea KLM, autorizată prin Decizia C (2020) 4871 final privind ajutorul de stat SA.57116 (2020/N) – Țările de Jos – COVID-19: Garanție de stat și împrumut de stat în favoarea KLM (denumită în continuare „decizia KLM”), întrucât atât decizia atacată, cât și decizia KLM ar privi beneficiari care fac parte dintr-un grup de întreprinderi. Cu toate acestea, contrar celor susținute de reclamante, decizia KLM privea o situație clar distinctă de cea în discuție în prezenta cauză, caracterizată de faptul că Comisia examinase separat două măsuri de ajutor acordate în favoarea a două societăți care aparțin aceluiași grup, în condițiile în care societatea-mamă a acestora juca un anumit rol în acordarea și administrarea ajutoarelor respective. În aceste împrejurări, Tribunalul a arătat că Comisia a omis să își motiveze corespunzător cerințelor legale concluzia potrivit căreia, pe de o parte, beneficiarii respectivi ai ajutoarelor menționate erau exclusiv filialele și nu societatea-mamă sau grupul ca atare și, pe de altă parte, ajutorul acordat uneia dintre ele nu putea în niciun caz să beneficieze celeilalte [Hotărârea din 19 mai 2021, Ryanair/Comisia (KLM; Covid-19), T-643/20, EU:T:2021:286]. Or, spre deosebire de împrejurările aflate la originea acestei hotărâri, în speță și astfel cum reiese din cuprinsul punctelor 31-42 de mai sus, Comisia a ținut seama pe deplin de faptul că ajutorul care făcea obiectul deciziei Lufthansa putea beneficia tuturor societăților din grupul Lufthansa, a examinat în mod explicit legătura dintre acest ajutor și celelalte ajutoare susceptibile să fie acordate acelorași societăți și a apreciat proporționalitatea acestora, privite împreună.

44 În consecință, primul motiv trebuie respins ca nefondat.

Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe o încălcare a principiilor nediscriminării, liberei prestări a serviciilor și libertății de stabilire

45 Reclamantele susțin că Comisia a încălcat principiul nediscriminării, precum și principiul liberei prestări a serviciilor și al libertății de stabilire, pentru motivul că de măsura în cauză nu beneficiază decât AUA.

46 Comisia, Republica Federală Germania, Republica Austria și AUA contestă argumentația reclamantelor.

47 Trebuie amintit că un ajutor de stat care încalcă dispoziții ale tratatului sau principii generale ale dreptului Uniunii nu poate fi declarat compatibil cu piața internă (Hotărârea din 22 septembrie 2020, Austria/Comisia, C-594/18 P, EU:C:2020:742, punctul 44; a se vedea de asemenea în acest sens Hotărârea din 15 aprilie 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, punctele 50 și 51).

Cu privire la încălcarea principiului nediscriminării

48 Principiul nediscriminării impune ca situații comparabile să nu fie tratate în mod diferit și ca situații diferite să nu fie tratate în același mod, cu excepția cazului în care un astfel de tratament este justificat în mod obiectiv (Hotărârea din 15 aprilie 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, punctul 66; a se vedea de asemenea în acest sens Hotărârea din 5 iunie 2018, Montero Mateos, C-677/16, EU:C:2018:393, punctul 49).

49 Elementele care definesc diferite situații și, astfel, caracterul comparabil al acestora trebuie să fie determinate și evaluate în special în funcție de obiectul și de finalitatea actului Uniunii care instituie distincția în cauză. În plus, trebuie luate în considerare principiile și obiectivele domeniului din care face parte actul respectiv (Hotărârea din 16 decembrie 2008, Arcelor Atlantique et Lorraine și alții, C-127/07, EU:C:2008:728, punctul 26).

50 Pe de altă parte, trebuie amintit că principiul proporționalității, care se numără printre principiile generale ale dreptului Uniunii, impune ca actele instituțiilor Uniunii să nu depășească limitele a ceea ce este adecvat și necesar pentru realizarea obiectivelor urmărite de reglementarea în cauză (Hotărârea din 17 mai 1984, Denkavit Nederland, 15/83, EU:C:1984:183, punctul 25), fiind stabilit că, atunci când este posibilă alegerea între mai multe măsuri adecvate, trebuie să se recurgă la cea mai puțin constrângătoare și că inconvenientele cauzate nu trebuie să fie disproporționate în raport cu scopurile vizate [Hotărârea din 30 aprilie 2019, Italia/Consiliul (Cota de pescuit pentru peștele-spadă mediteraneean), C-611/17, EU:C:2019:332, punctul 55].

51 Reclamantele susțin că decizia atacată autorizează un tratament discriminatoriu care nu ar fi necesar pentru atingerea obiectivului măsurii în cauză, și anume repararea pagubelor provocate de anularea și de reprogramarea zborurilor ca urmare a restricțiilor de călătorie și a măsurilor de izolare impuse în cadrul pandemiei de COVID-19. Acestea constată că grupul Ryanair deține 8 % din piața austriacă și a suferit, așadar, aproximativ 8 % din prejudiciile cauzate de pandemia de COVID-19. Dacă măsura în cauză ar fi acordată tuturor companiilor aeriene care își desfășoară activitatea în Austria, obiectivul măsurii ar fi atins fără discriminare. În această privință, decizia atacată nu ar explica motivul pentru care măsura în cauză a fost acordată numai AUA, deși celelalte companii aeriene care își desfășoară activitatea în Austria ar fi suferit de asemenea prejudicii care rezultă din restricțiile de călătorie și din măsurile de izolare impuse în cadrul pandemiei de COVID-19. Potrivit reclamantelor, măsura în cauză ar fi o măsură de „naționalism economic evident”.

52 În această privință, în primul rând, trebuie amintit că măsura în cauză urmărește numai să despăgubească în parte AUA pentru prejudiciul rezultat din anularea sau din reprogramarea zborurilor sale ca urmare a instituirii unor restricții de călătorie sau a altor măsuri de izolare în contextul pandemiei de COVID-19.

53 Desigur, este adevărat, după cum arată reclamantele în mod întemeiat, că toate companiile aeriene care operează în Austria au fost afectate de restricțiile menționate și că, pe cale de consecință, toate acestea au suferit, precum AUA, un prejudiciu rezultat din anularea sau din reprogramarea zborurilor lor ca urmare a instituirii restricțiilor menționate.

54 Cu toate acestea, după cum arată în mod întemeiat Comisia în memoriul său în apărare, nu este mai puțin adevărat că în sarcina statelor membre nu există nicio obligație de a acorda ajutoare destinate reparării pagubelor provocate de un „eveniment extraordinar” în sensul articolului 107 alineatul (2) litera (b) TFUE.

55 Mai precis, pe de o parte, deși articolul 108 alineatul (3) TFUE obligă statele membre să notifice Comisiei proiectele lor în materie de ajutoare de stat înainte de punerea în aplicare a acestora, el nu le obligă, în schimb, să acorde un ajutor (Ordonanța din 30 mai 2018, Yanchev, C-481/17, nepublicată, EU:C:2018:352, punctul 22).

56 Pe de altă parte, un ajutor poate fi destinat reparării pagubelor provocate de un eveniment extraordinar, în conformitate cu articolul 107 alineatul (2) litera (b) TFUE, independent de faptul că nu repară toate aceste pagube.

57 În consecință, nu rezultă nici din articolul 108 alineatul (3) TFUE, nici din articolul 107 alineatul (2) litera (b) TFUE că statele membre ar fi obligate să repare toate pagubele provocate de un eveniment extraordinar, astfel încât ele nu pot fi obligate nici să acorde ajutoare tuturor victimelor acestor pagube.

58 În al doilea rând, trebuie arătat că de un ajutor individual precum cel în cauză beneficiază, prin definiție, numai o singură întreprindere, cu excluderea tuturor celorlalte întreprinderi, inclusiv a celor care se află într-o situație comparabilă cu cea a beneficiarului acestui ajutor. Așadar, prin natura sa, un asemenea ajutor individual instituie o diferență de tratament sau chiar o discriminare, care este însă inerentă caracterului individual al măsurii menționate. Or, a susține, precum reclamantele, că ajutorul individual în cauză este contrar principiului nediscriminării echivalează în esență cu a pune în discuție în mod sistematic compatibilitatea cu piața internă a oricărui ajutor individual numai ca urmare a caracterului său intrinsec exclusiv și prin aceasta discriminatoriu, deși dreptul Uniunii le permite statelor membre să acorde ajutoare individuale, cu condiția ca toate cerințele prevăzute la articolul 107 TFUE să fie îndeplinite.

59 În al treilea rând și în orice caz, dacă se presupune că, după cum afirmă reclamantele, diferența de tratament instituită prin măsura în cauză, prin faptul că de ea nu beneficiază decât AUA, poate fi asimilată unei discriminări, trebuie să se verifice dacă aceasta este justificată de un obiectiv legitim și dacă este necesară, adecvată și proporțională pentru atingerea acestuia. De asemenea, întrucât reclamantele se referă la articolul 18 primul paragraf TFUE, trebuie subliniat că, potrivit acestei dispoziții, se interzice orice discriminare exercitată pe motiv de cetățenie sau naționalitate în domeniul de aplicare al tratatelor „fără a aduce atingere dispozițiilor speciale pe care le prevăd”. Prin urmare, trebuie să se verifice dacă respectiva diferență de tratament este permisă în raport cu articolul 107 alineatul (2) litera (b) TFUE, care constituie temeiul juridic al deciziei atacate. Examinarea menționată implică, pe de o parte, ca obiectivul măsurii în cauză să îndeplinească cerințele prevăzute de această din urmă dispoziție și, pe de altă parte, ca modalitățile de acordare a măsurii în cauză, și anume, în speță, faptul că de aceasta beneficiază numai AUA, să fie de natură să permită atingerea obiectivului respectiv și să nu depășească ceea ce este necesar pentru atingerea sa.

60 În ceea ce privește obiectivul măsurii în cauză, reclamantele nu contestă că despăgubirea pentru o pagubă care rezultă din anularea sau din reprogramarea zborurilor unei companii aeriene ca urmare a instituirii unor restricții de călătorie în contextul pandemiei de COVID-19 permite repararea pagubelor provocate de această pandemie. Reclamantele nu contestă nici că pandemia de COVID-19 constituie un eveniment extraordinar în sensul articolului 107 alineatul (2) litera (b) TFUE.

61 În ceea ce privește modalitățile de acordare a măsurii în cauză, Comisia a arătat, la alineatul 40 din decizia atacată, că, potrivit autorităților austriece, AUA avea un rol esențial în ceea ce privește serviciile de transport aerian din Austria și că aducea o contribuție semnificativă la economia

austriacă, dat fiind că era singurul transportator în rețea care opera cu plecare din Austria și care oferea o legătură pe distanță lungă cu punctul de plecare sau de sosire pe platforma din Viena. În plus, ținând seama de zona de atracție comercială relativ mică a Vienei, nicio altă companie aeriană nu ar fi în măsură să propună un număr important de zboruri pe distanță lungă directe dinspre și spre Viena, dat fiind că zborurile de transfer ar putea fi de asemenea direcționate către alte aeroporturi, de unde ar putea fi oferite zboruri pe distanță lungă. În plus, AUA ar fi angajatorul al aproximativ 7 000 de persoane, iar aproximativ 17 500 de locuri de muncă ar depinde direct sau indirect de AUA. Potrivit autorităților austriece, importanța economică a unui transportator în rețea precum AUA ar reprezenta aproximativ 2,7 miliarde de euro pe an de valoare adăugată pentru economia austriacă și aproximativ 1 miliard de euro pe an de taxe.

62 Pe de altă parte, este necesar să se arate că, potrivit informațiilor furnizate de reclamante în anexa A.2.2 la cererea introductivă, AUA este cea mai mare companie aeriană din Austria, unde deținea 43 % din cota de piață în anul 2019, această cotă de piață fiind semnificativ mai ridicată decât cea a celei de a doua companii aeriene și cea a reclamantelor, ale căror cote de piață respective nu erau decât de 14 % și de 8 % în anul 2019.

63 Reclamantele arată totuși că aceste împrejurări nu permit justificarea diferenței de tratament care rezultă din măsura în cauză. Astfel, ele consideră că diferența de tratament menționată nu este proporțională, întrucât măsura respectivă acordă AUA integralitatea ajutorului destinat reparării pagubei în cauză, în condițiile în care AUA ar suferi doar 43 % din paguba menționată.

64 În această privință, din decizia atacată rezultă că AUA, ca urmare a rolului său esențial pentru deservirea aeriană a Austriei, a fost afectată mai mult de anularea și de reprogramarea zborurilor în Austria ca urmare a impunerii unor restricții de călătorie în contextul pandemiei de COVID-19 decât celelalte companii aeriene prezente în această țară. Acest aspect este confirmat de ansamblul datelor rezumate la punctele 61 și 62 de mai sus.

65 În plus, din datele menționate reiese că AUA este, proporțional și prin amploarea activităților sale în Austria, semnificativ mai afectată de aceste restricții decât este Ryanair, care nu realiza, după cum rezultă din anexa A.2.2 la cererea introductivă, decât o parte minimă din activitățile sale dinspre sau spre această țară, spre deosebire de AUA, pentru care această parte este mult mai importantă. În ceea ce privește Laudamotion, reclamantele nu furnizează informații suficient de clare care să permită înțelegerea proporției activităților desfășurate de această companie aeriană dinspre sau către Austria în raport cu ansamblul activităților sale. În orice caz, niciun element din dosarul de care dispune Tribunalul nu permite să se deducă faptul că compania aeriană menționată joacă un rol esențial pentru deservirea aeriană a Austriei.

66 În sfârșit, în ceea ce privește problema dacă măsura în cauză depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului urmărit, trebuie constatat că valoarea acesteia este inferioară valorii prejudiciului cauzat AUA prin anularea și reprogramarea zborurilor sale ca urmare a impunerii unor restricții de călătorie în contextul pandemiei de COVID-19, astfel cum reiese în special din cuprinsul considerentului (79) al deciziei atacate. Prin urmare, măsura în cauză nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului legitim pe care îl urmărește.

67 În consecință, trebuie să se constate că diferența de tratament în favoarea AUA este adecvată în vederea reparării pagubelor rezultate din restricțiile menționate și nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.

68 În plus, reclamantele nu demonstrează că repartizarea cuantumului ajutorului în cauză între toate companiile aeriene prezente în Austria nu ar fi lipsit de efect util măsura menționată.

69 Rezultă, în orice caz și în măsura în care diferența de tratament instituită prin măsura în cauză poate fi asimilată unei discriminări, că era justificat ca beneficiul măsurii în cauză să fie acordat numai AUA și că măsura în cauză nu încalcă principiul nediscriminării.

Cu privire la încălcarea libertății de stabilire și a liberei prestări a serviciilor

70 Pe de o parte, trebuie amintit că prevederile tratatului referitoare la libertatea de stabilire urmăresc să asigure beneficiul tratamentului național în statul membru gazdă (a se vedea Hotărârea din 6 octombrie 2015, Finanzamt Linz, C-66/14, EU:C:2015:661, punctul 26 și jurisprudența citată).

71 Pe de altă parte, libera prestare a serviciilor se opune aplicării oricărei reglementări naționale al cărei efect este de a face ca prestarea de servicii între state membre să fie mai dificilă decât prestarea de servicii realizată exclusiv în cadrul unui stat membru, independent de existența unei discriminări în funcție de cetățenie sau naționalitate ori de reședință (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 februarie 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, punctul 25). Este însă necesar să se constate că, în temeiul articolului 58 alineatul (1) TFUE, libera prestare a serviciilor în domeniul transporturilor este reglementată de dispozițiile titlului privind transporturile, și anume titlul VI din Tratatul FUE. Astfel, libera prestare a serviciilor în materie de transporturi este supusă, în cadrul dreptului primar, unui regim juridic special (Hotărârea din 18 martie 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, punctul 36). În consecință, articolul 56 TFUE, care consacră libera prestare a serviciilor, nu se aplică ca atare domeniului navigației aeriene (Hotărârea din 25 ianuarie 2011, Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, punctul 22).

72 Prin urmare, măsurile de liberalizare pentru transporturile aeriene pot fi adoptate numai în temeiul articolului 100 alineatul (2) TFUE (Hotărârea din 18 martie 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, punctul 38). Or, după cum arată în mod întemeiat reclamantele, legiuitorul Uniunii a adoptat Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO 2008, L 293, p. 3) în temeiul acestei dispoziții, care are ca scop tocmai definirea condițiilor de aplicare, în sectorul transportului aerian, a principiului liberei prestări a serviciilor (a se vedea prin analogie Hotărârea din 6 februarie 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, punctele 23 și 24).

73 În speță, trebuie arătat că reclamantele susțin în esență că măsura în cauză constituie un obstacol în calea libertății de stabilire și a liberei prestări a serviciilor ca urmare a caracterului său discriminatoriu.

74 Or, deși este adevărat că măsura în cauză privește un ajutor individual de care nu beneficiază decât AUA, reclamantele nu stabilesc în ce măsură acest caracter exclusiv este de natură să le descurajeze să se stabilească în Austria sau să efectueze prestări de servicii din și spre această țară. În special, reclamantele nu au identificat elementele de fapt sau de drept care ar face ca schema de ajutor în discuție să producă efecte restrictive care le-ar depăși pe cele care declanșează interdicția prevăzută la articolul 107 alineatul (1) TFUE, dar care, după cum s-a considerat la punctele 60-66 de mai sus, sunt totuși necesare și proporționale în vederea reparării pagubelor provocate AUA de evenimentul extraordinar pe care îl constituie pandemia de COVID-19, în conformitate cu cerințele prevăzute la articolul 107 alineatul (2) litera (b) TFUE.

75 În consecință, măsura în cauză nu poate constitui un obstacol în calea libertății de stabilire sau a liberei prestări a serviciilor. Rezultă că reclamantele nu pot reproșa în mod întemeiat Comisiei că nu a examinat compatibilitatea acestei măsuri cu libertatea de stabilire și cu libera prestare a serviciilor.

76 În aceste condiții, al doilea motiv al acțiunii trebuie înlăturat.

Cu privire la al treilea motiv, întemeiat pe o aplicare eronată a articolului 107 alineatul (2) litera (b) TFUE și pe o eroare vădită de apreciere în ceea ce privește proporționalitatea ajutorului

77 Al treilea motiv al reclamantelor se împarte în esență în două aspecte, întemeiate, primul, pe faptul că Comisia ar fi săvârșit erori în evaluarea cuantumului prejudiciului cauzat AUA și, al doilea, pe faptul că ea ar fi săvârșit erori în evaluarea cuantumului ajutorului în cauză.

Cu privire la primul aspect al celui de al treilea motiv, referitor la evaluarea prejudiciului cauzat AUA

78 În primul rând, reclamantele susțin că măsura în cauză vizează acoperirea, potrivit deciziei atacate, prejudiciilor cauzate AUA în perioada 9 martie-14 iunie 2020 din cauza anulării și a reprogramării zborurilor AUA ca urmare a impunerii restricțiilor de călătorie și a altor măsuri de izolare legate de pandemia de COVID-19. Or, o parte din prejudiciile cauzate AUA nu ar fi consecința impunerii unor restricții de călătorie și a altor măsuri de izolare, dat fiind că restricțiile menționate nu ar fi fost în vigoare decât parțial în perioada 9-18 martie 2020, în timp ce măsura în cauză urmărește repararea prejudiciului suferit în perioada 9 martie-14 iunie 2020. Prin urmare, pagubele cauzate AUA în cursul acestei prime perioade ar fi rezultatul reticenței pasagerilor de a călători din cauza incertitudinilor legate de pandemie. Metoda pentru calcularea prejudiciului aprobat de Comisie ar reflecta, așadar, impactul crizei COVID-19 în ansamblul său, iar nu impactul specific al restricțiilor de călătorie impuse de autoritățile austriece sau de alte țări. Astfel, Comisia ar fi supraestimat în mod vădit cuantumul prejudiciilor cauzate direct de restricțiile de călătorie și de celelalte măsuri de izolare legate de pandemia de COVID-19. Decizia atacată ar conține, așadar, o contradicție.

79 În al doilea rând, reclamantele susțin că niciun element din decizia atacată nu dovedește că costurile evitate în perioada 9 martie-14 iunie 2020, care nu trebuiau luate în considerare pentru stabilirea prejudiciului suferit de AUA, reflectau costurile „evitabile” ale acesteia. În consecință, costurile evitate utilizate în evaluarea prejudiciilor ar putea conține într-adevăr elemente de costuri care erau „evitabile”.

80 În al treilea rând, Comisia ar fi omis, în decizia atacată, să evalueze prejudiciile cauzate altor companii aeriene. Potrivit reclamantelor, un „eveniment extraordinar” în sensul articolului 107 alineatul (2) litera (b) TFUE afectează prin definiție mai multe sau chiar toate întreprinderile din sectorul în cauză. Astfel, numeroase alte companii aeriene ar fi suferit prejudicii în Austria ca urmare a restricțiilor de călătorie impuse în cadrul pandemiei de COVID-19. Prin urmare, această dispoziție ar fi destinată să repare prejudiciile suferite și de concurenții AUA, iar nu doar de aceasta din urmă.

81 Comisia, Republica Federală Germania, Republica Austria și AUA contestă argumentația reclamantelor.

82 Cu titlu preliminar, este necesar să se arate că, întrucât constituie o derogare de la principiul general al incompatibilității ajutoarelor de stat cu piața internă, enunțat la articolul 107 alineatul (1) TFUE, articolul 107 alineatul (2) litera (b) TFUE trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte. Prin urmare, în sensul acestei dispoziții, pot fi compensate numai dezavantajele economice cauzate direct de calamități naturale sau de alte evenimente extraordinare (Hotărârea din 23 februarie 2006, Atzeni și alții, C-346/03 și C-529/03, EU:C:2006:130, punctul 79).

83 Rezultă că ajutoarele susceptibile să depășească pierderile suportate de beneficiarii lor nu intră sub incidența articolului 107 alineatul (2) litera (b) TFUE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 noiembrie 2004, Spania/Comisia, C-73/03, nepublicată, EU:C:2004:711, punctele 40 și 41).

84 În speță, în primul rând, trebuie arătat că, astfel cum reiese din cuprinsul punctelor 41 și 69 din decizia atacată, în vederea evaluării prejudiciilor, autoritățile austriece au ținut seama de perioada de imobilizare a flotei AUA, de la 19 martie la 14 iunie 2020, precum și de zilele care au precedat imediat această perioadă, de la 9 la 18 martie 2020.

85 În această privință, în decizia atacată, Comisia a precizat motivele pentru care a considerat adecvat să autorizeze un ajutor care acoperea nu numai prejudiciile cauzate AUA în perioada imobilizării flotei sale, între 19 martie și 14 iunie 2020, ci și pe cele suferite în zilele imediat anterioare, de la 9 la 18 martie 2020.

86 Astfel, după cum s-a explicat la punctele 6-14 din decizia atacată, guvernul austriac instituise deja restricții de călătorie în perioada 9-18 martie 2020. În special, la 9 martie 2020, Republica Austria a interzis aterizarea pe teritoriul său a unor avioane care proveneau din China, din Coreea de Sud, din Iran și din Italia. Această interdicție a fost extinsă progresiv la alte țări, în special la Elveția, la Franța și la Spania, la 13 martie 2020, precum și la Regatul Unit, la Țările de Jos, la Rusia și la Ucraina la 15 martie 2020. În plus, la 10 martie 2020, Republica Austria a impus cu efect imediat măsuri generale care includeau restricții de călătorie ca răspuns la pandemia de COVID-19. Ea a impus de asemenea controale medicale la frontiere, mai întâi cu Italia, la 11 martie 2020, ulterior cu Elveția, la 14 martie 2020, și, în sfârșit, cu Germania, la 19 martie 2020. Între timp, la 12 martie 2020, Statele Unite ale Americii au anunțat că nu mai autorizează intrarea pe teritoriul lor a cetățenilor europeni, precum și a tuturor călătorilor care au locuit în țări din spațiul Schengen. La 13 martie 2020, guvernul austriac a anunțat un ansamblu de măsuri legislative restrictive, care au intrat în vigoare la 16 martie 2020. Aceste măsuri au impus restricții vaste privind libertatea de circulație pe întreg teritoriul austriac.

87 Prin urmare, ținând seama de deteriorarea progresivă a condițiilor de călătorie din cauza restricțiilor impuse în această privință ca urmare a pandemiei de COVID-19, care a condus la anularea și la reprogramarea zborurilor AUA în perioada 9 martie-14 iunie 2020, Comisia putea să țină seama, fără a săvârși o eroare, de prejudiciul cauzat AUA prin anulările și reprogramările menționate în această perioadă.

88 În consecință, trebuie respins argumentul reclamantelor potrivit căruia, luând în considerare prejudiciul survenit în perioada 9-18 martie 2020, Comisia a supraevaluat prejudiciul respectiv. Pentru același motiv, decizia atacată nu este afectată de nicio contradicție.

89 În ceea ce privește, în al doilea rând, argumentul reclamantelor potrivit căruia Comisia ar fi omis să se asigure că AUA a făcut ceea ce era necesar pentru a-și reduce costurile în perioada 9 martie -14 iunie 2020, astfel încât să fie excluse de la repararea prejudiciilor nu numai costurile evitate, ci

și costurile „evitabile”, cu alte cuvinte, costurile pe care aceasta le-ar fi putut evita, dar pe care le-a suportat totuși, trebuie arătat că, în considerentul (74) al deciziei atacate, Comisia a explicat că prejudiciile care trebuie despăgubite corespundeau pierderii valorii adăugate, calculată ca fiind diferența dintre, pe de o parte, câștigul nerealizat al AUA, și anume diferența dintre cifra de afaceri pe care ar fi putut să se aștepte să o realizeze, în perioada 9 martie-14 iunie 2020, în lipsa restricțiilor de călătorie și a altor măsuri de izolare legate de pandemia de COVID-19, și cifra de afaceri realizată efectiv în această perioadă, corectată de marja de profit AUA, și, pe de altă parte, costurile evitate.

90 Comisia a definit costurile evitate ca fiind cele pe care AUA le-ar fi suportat în perioada 9 martie -14 iunie 2020 dacă activitatea sa nu ar fi fost afectată de restricțiile de călătorie și de măsurile de izolare legate de pandemia de COVID-19 și pe care AUA nu ar fi trebuit să le suporte ca urmare a anulării operațiunilor sale. Comisia a explicat de asemenea că costurile evitate trebuiau cuantificate pentru fiecare tip de cost relevant, în funcție de corelația lor cu scăderea traficului, comparând costurile suportate de AUA în aceeași perioadă a anului precedent cu costurile suportate de AUA în perioada 9 martie-14 iunie 2020.

91 Comisia a precizat de asemenea, la nota de subsol 19 din decizia atacată, că costurile evitate ca urmare a măsurilor de izolare legate de pandemia de COVID-19 priveau, de exemplu, reducerea costurilor de carburant, a redevențelor și a cheltuielilor, precum și reducerea costurilor de personal, în special ca urmare a recurgerii la munca pe termen scurt.

92 Așadar, evaluarea prejudiciului ține seama, după cum reiese din considerentul (42) litera (b) al deciziei atacate, de costurile suplimentare și de costurile evitate ca urmare a restricțiilor menționate. În această privință, pe baza unei analize a costurilor AUA și a incidenței atât pozitive, cât și negative a măsurilor de izolare adoptate de guverne în urma pandemiei de COVID-19 asupra costurilor variabile, Comisia a ținut seama, cu ocazia evaluării menționate, de diferența constatată în toate costurile variabile, în special costurile de carburant, redevențele, cheltuielile și taxele, cheltuielile de întreținere, comisioanele legate de Asociația Internațională de Transport Aerian (IATA) și costurile de restaurație, și de cea constatată în costurile fixe care au variat ca urmare a măsurilor de izolare adoptate de guverne în urma pandemiei de COVID-19, în special reducerea costurilor de personal și de comercializare, precum și a imobilizării aeronavelor. De altfel, în memoriul său în intervenție, Republica Austria a menționat o listă de măsuri luate de AUA în vederea reducerii costurilor sale în contextul pandemiei de COVID-19, constând în special într-o reducere cu 54 % a cheltuielilor totale, în comparație cu anul 2019. Printre aceste măsuri, Republica Austria a indicat închiderea mai multor baze de întreținere tehnică și a unor instalații de asistență pentru pasageri în anumite landuri. În plus, AUA și-ar fi diminuat flota, eliminând majoritatea avioanelor de model Dash și vânzând mai multe aeronave. Reclamantele nu contestă veridicitatea sau pertinența acestor elemente.

93 În aceste împrejurări, Tribunalul nu poate decât să constate că reproșul recurentelor referitor la o pretinsă omisiune a Comisiei de a ține seama de costurile „evitabile” este prea abstract și nu este susținut de nicio informație concretă. În special, reclamantele nu reușesc să precizeze concret ce costuri ar fi putut evita AUA și, prin urmare, trebuiau excluse de la evaluarea prejudiciilor cauzate acesteia.

94 În consecință, acest argument trebuie înlăturat.

95 În al treilea rând, în ceea ce privește argumentul potrivit căruia Comisia ar fi omis să țină seama de prejudiciile suferite de alte companii aeriene, este suficient să se facă trimitere la punctele 53-57 de mai sus pentru a concluziona că reclamantele nu pot susține în mod întemeiat că Comisia era obligată să evalueze, în decizia atacată, prejudiciul cauzat altor companii aeriene decât AUA.

96 În consecință, primul aspect al celui de al treilea motiv trebuie respins.

Cu privire la al doilea aspect al celui de al treilea motiv, referitor la evaluarea cuantumului ajutorului

97 În primul rând, reclamantele susțin, făcând trimitere la argumentele lor prezentate în cadrul primului motiv, că Comisia nu ar fi ținut seama de un eventual ajutor suplimentar provenind de la „Lufthansa” în favoarea AUA. Pe de o parte, indicația din decizia atacată potrivit căreia injecția de capital a DLH ar trebui să fie investită în tehnologii eficiente în materie de climă și de zgomot și nu ar acoperi, așadar, prejudiciile suferite de AUA pe care măsura în cauză urmărește să le repare nu ar fi convingătoare, întrucât efectele benefice ale acestei injecții ar fi imediate, în timp ce investițiile avute în vedere, care nu sunt supuse niciunei forme de angajamente obligatorii, nu s-ar materializa decât în anul 2030. Pe de altă parte, Comisia s-ar fi limitat să menționeze o parte minimă din ajutorul acordat în favoarea grupului Lufthansa, în cuantum de 150 de milioane de euro, trecând sub tăcere posibilitatea ca măsura germană să poată beneficia AUA dincolo de acest cuantum.

98 În al doilea rând, Comisia ar fi subestimat impactul ajutorului de stat acordat AUA în temeiul schemei de ajutor austriece în cadrul evaluării proporționalității măsurii în cauză. Astfel, Comisia ar arăta că ajutorul menționat ar acoperi alte costuri ale AUA care trebuiau să fie suportate în cursul celui de al doilea semestru al anului 2020, fără să explice însă temeinicia acestei aprecieri. În plus, în ceea ce privește cuantificarea pierderilor în al doilea semestru al anului 2020, Comisia doar ar fi preluat estimările AUA, fără a efectua o analiză independentă a pierderilor menționate. Comisia ar fi subestimat de asemenea cuantumul ajutorului acordat AUA în temeiul schemei de ajutor austriece, evaluându-l la [70-80] de milioane de euro, fără a explica însă cum a calculat această cifră. Or, potrivit recurentelor, cuantumul acestui ajutor ar fi de 270 de milioane de euro. Așadar, cuantumul acestui ajutor, considerat împreună cu cel al injecției de capital a DLH, s-ar ridica la cel puțin 420 de milioane de euro, ceea ce ar depăși cuantumul pierderilor AUA care ar trebui să fie suportate în cursul celui de al doilea semestru al anului 2020.

99 În al treilea rând, contrar practicii sale decizionale, Comisia nu ar fi ținut seama de avantajul concurențial care decurgea din caracterul discriminatoriu al măsurii în cauză, care s-ar traduce prin cote de piață mai mari pentru AUA decât cele pe care le-ar fi putut pretinde altfel.

100 Comisia, susținută de Republica Federală Germania, de Republica Austria și de AUA, contestă aceste argumente.

101 În primul rând, în ceea ce privește argumentul reclamantelor potrivit căruia Comisia ar fi omis să țină seama de un eventual ajutor suplimentar provenind de la „Lufthansa” în favoarea AUA, *primo*, trebuie arătat că acesta coincide în parte cu argumentele prezentate în cadrul primului motiv. Prin urmare, trebuie să se facă trimitere la analiza acestuia din urmă.

102 *Secundo*, este necesar să se arate că Tratatul FUE nu se opune unei aplicări concomitente a articolului 107 alineatul (2) litera (b) și a articolului 107 alineatul (3) litera (b) TFUE, în măsura în care sunt îndeplinite condițiile prevăzute de fiecare dintre aceste două dispoziții. Aceasta este situația în special atunci când faptele și împrejurările care determină perturbări grave ale economiei rezultă dintr-un eveniment extraordinar.

103 În speță, după cum s-a arătat la punctele 5-7 de mai sus, împrumutul german și ajutorul care face obiectul deciziei Lufthansa, precum și măsura de ajutor acordată AUA în cadrul schemei de ajutor austriece au fost acordate în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (b) TFUE, în timp ce măsura în cauză a fost acordată în temeiul articolului 107 alineatul (2) litera (b) TFUE.

104 În această privință, Comisia a arătat, în considerentul (29) al deciziei atacate, că măsurile sus-menționate, acordate în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (b) TFUE, urmăreau restabilirea solvabilității și a viabilității AUA și, în consecință, acopereau costurile dincolo de simpla compensare a prejudiciului cauzat direct de restricțiile de călătorie impuse în cadrul pandemiei de COVID-19. În considerentele (47) și (49) ale deciziei atacate, Comisia a observat de asemenea că autoritățile austriece confirmaseră că măsura în cauză nu putea fi cumulată cu alte ajutoare care acopereau aceleași costuri și că celelalte măsuri care fac parte din sprijinul acordat AUA nu puteau conduce la o supracompensare, întrucât nu erau destinate despăgubirii AUA pentru prejudiciul de care suferise din cauza restricțiilor de călătorie impuse ca urmare a pandemiei de COVID-19, și că această măsură nu putea fi utilizată în vederea unei astfel de despăgubiri.

105 În special, Comisia a explicat, în considerentul (50) al deciziei atacate, că aceste măsuri nu aveau nicio legătură cu vreo despăgubire pentru prejudiciul cauzat AUA, întrucât, pe de o parte, împrumutul acordat AUA în temeiul schemei de ajutor austriece era însoțit de garanții constând în titrarea acțiunilor și a activelor AUA și, pe de altă parte, injecția de capital a DLH trebuia, astfel cum s-a convenit între AUA, acționarii săi și guvernul austriac, să fie investită în tehnologii eficiente în materie de climă și de zgomot până în anul 2030.

106 În plus, în considerentele (82)-(86) ale deciziei atacate, Comisia a verificat dacă măsurile de ajutor acordate în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (b) TFUE, susceptibile să beneficieze AUA, nu acopereau același prejudiciu cu cel pe care măsura în cauză urmărea să îl repare, concluzionând că nu aceasta era situația.

107 În consecință, contrar celor susținute de reclamante, Comisia nu a omis să țină seama de ansamblul măsurilor de ajutor susceptibile să beneficieze grupului Lufthansa cu ocazia evaluării cuantumului ajutorului în cauză și a proporționalității acestuia.

108 Or, reclamantele nu prezintă niciun element concret și temeinic de natură să demonstreze că toate sau unele dintre măsurile de ajutor în speță urmăresc acoperirea acelorași costuri eligibile precum cele cuprinse în prejudiciul pe care măsura în cauză urmărește să îl repare.

109 *Tertio*, reclamantele critică în special considerentul (50) litera (b) al deciziei atacate, potrivit căruia, după cum s-a arătat la punctul 105 de mai sus, AUA trebuia să investească până în anul 2030 capitalul injectat de DLH în tehnologii eficiente antizgomot și mai ecologice, întrucât suma corespunzătoare ar fi deja pusă la dispoziția AUA. Totuși, pe de o parte, acest argument face abstracție de faptul că o astfel de investiție ar putea fi eșalonată în timp. Pe de altă parte,

angajamentul de a utiliza o sumă echivalentă cu capitalul injectat pentru finanțarea acestei investiții demonstrează în mod clar că această injecție de capital avea o finalitate complet diferită de cea urmărită de măsura în cauză.

110 În ceea ce privește argumentul reclamantelor prin care se contestă caracterul obligatoriu al acestui angajament de investiții, este suficient să se arate că reiese din considerentul (50) litera (b) al deciziei atacate că, în cadrul pachetului financiar convenit între AUA, acționarii săi și guvernul austriac, AUA este „obligată” să investească o sumă echivalentă cu injecția de capital a DLH în tehnologii eficiente antizgomot și mai ecologice.

111 În al doilea rând, în ceea ce privește argumentele reclamantelor privind ajutorul acordat AUA în temeiul schemei de ajutor austriece, trebuie arătat că, în considerentul (87) al deciziei atacate, Comisia a observat că rezultatele financiare pe care AUA le prevedea pentru anul 2020 ar trebui să fie mai general afectate de perturbarea gravă a economiei austriece din cauza pandemiei de COVID-19. Aceste pierderi prevăzute, pentru care nu putea fi stabilită nicio legătură directă de cauzalitate cu restricțiile de călătorie și cu măsurile de izolare, s-ar putea ridica, potrivit Comisiei, la [o sumă între 300 și 400] de milioane de euro pentru perioada cuprinsă între 1 și 9 martie 2020 și între 15 iunie și 31 decembrie 2020, și anume în afara perioadei vizate de măsura în cauză. Prin urmare, Republica Austria a preconizat să acorde AUA o garanție de stat de 90 % pentru un împrumut de 300 de milioane de euro, în temeiul schemei de ajutor austriece, pentru a remedia efectele perturbării grave a economiei sale, astfel cum reiese din considerentul (88) al deciziei atacate.

112 *Primo*, reclamantele susțin că Comisia a prezumat că ajutorul acordat AUA în temeiul schemei de ajutor austriece urmărea să acopere pierderile suferite de aceasta în cursul celui de al doilea semestru al anului 2020, fără a demonstra însă că aceasta era efectiv situația. Prin acest argument, reclamantele încearcă, în realitate, să lase să planeze o îndoială cu privire la faptul că ajutorul menționat ar putea acoperi aceleași costuri cu cele cuprinse în prejudiciul cauzat AUA în perioada 9 martie-14 iunie 2020 din cauza restricțiilor de călătorie impuse în contextul pandemiei de COVID-19 și pe care măsura în cauză urmărește să îl repare.

113 Cu toate acestea, trebuie amintit că schema de ajutor austriacă a fost instituită în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (b) TFUE și urmărea astfel să remedieze perturbarea gravă a economiei austriece cauzată de pandemie, furnizând un sprijin pentru un număr mare de întreprinderi cu nevoi de lichidități, fără a fi limitată la un anumit sector economic. În consecință, schema menționată urmărea o finalitate diferită de cea urmărită prin măsura în cauză.

114 În această privință, explicația Comisiei care figurează în considerentul (87) al deciziei atacate, potrivit căreia ajutorul acordat AUA în temeiul schemei de ajutor austriece menționate urmărea să acopere pierderile suferite de AUA, care nu erau cauzate în mod direct de anularea și de reprogramarea zborurilor AUA în perioada cuprinsă între 9 martie și 14 iunie 2020 ca urmare a restricțiilor de călătorie, este perfect coerentă cu diferitele finalități urmărite de ajutoarele în discuție. Astfel, simplul fapt că Comisia nu a precizat în decizia atacată baza pe care a considerat că ajutorul acordat AUA în temeiul schemei de ajutor austriece urmărea să acopere pierderile prevăzute de aceasta în al doilea semestru al anului 2020 nu poate repune în discuție legalitatea deciziei atacate.

115 *Secundo*, reclamantele reproșează Comisiei că, în ceea ce privește cuantumul acestor pierderi, a estimat la [o sumă între 300 și 400] de milioane de euro, potrivit estimărilor furnizate de AUA, în loc să efectueze ea însăși o analiză independentă. Deși este adevărat, desigur, că sursa acestei cifre

nu reiese din decizia atacată, această estimare se referă totuși la pierderi pe care măsura în cauză nu urmărește să le acopere. Astfel, ajutorul acordat AUA în temeiul schemei de ajutor austriece, a cărui legalitate și compatibilitate cu piața internă nu fac obiectul prezentului litigiu, este destinat să acopere o parte din aceste pierderi. Prin urmare, problema estimării exacte a acestor pierderi nu are incidență asupra legalității deciziei atacate.

116 *Tertio* și pentru același motiv, reclamantele nu pot reproșa în mod util Comisiei că nu a explicat, în decizia atacată, modul în care a calculat cuantumul ajutorului acordat AUA în temeiul schemei de ajutor austriece, estimat la [o sumă între 70 și 80] de milioane de euro. Astfel, deși reclamantele pot invoca în mod valabil argumente prin care contestă estimarea cuantumului ajutorului în discuție în prezenta cauză, acestea nu pot, în schimb, să critice în mod util estimarea cuantumului unui alt ajutor, a cărui legalitate și compatibilitate cu piața internă nu sunt supuse controlului Tribunalului în cadrul prezentului litigiu.

117 În orice caz, din considerentul (80) al deciziei atacate reiese că autoritățile austriece s-au angajat să prezinte Comisiei, până la 30 iunie 2021, rezultatele evaluării *ex post* a prejudiciului cauzat AUA în perioada 9 martie-14 iunie 2020, pe care măsura în cauză urmărește să îl repare, bazată pe conturile operaționale ale AUA pentru anul 2020, auditate și certificate în mod corespunzător de un organ independent. În cazul în care evaluarea *ex post* ar evidenția că AUA a beneficiat de o supracompensare, autoritățile austriece s-au angajat să se asigure că AUA o rambursează.

118 *Quarto* și în consecință, argumentul reclamantelor potrivit căruia cuantumul combinat al ajutorului acordat AUA în temeiul schemei de ajutor austriece și cel al injecției de capital a DLH ar depăși valoarea pierderilor prevăzute de AUA pentru al doilea semestru al anului 2020 nu poate decât să fie înlăturat.

119 În al treilea rând, în ceea ce privește argumentul reclamantelor potrivit căruia Comisia nu a ținut seama de avantajul concurențial în favoarea AUA care rezultă din caracterul discriminatoriu al măsurii în cauză, trebuie arătat că, în scopul aprecierii compatibilității unui ajutor cu piața internă, avantajul conferit de ajutorul menționat beneficiarului său nu include eventualul beneficiu economic realizat de acesta prin exploatarea avantajului respectiv. Un asemenea beneficiu poate să nu fie identic cu avantajul pe care îl constituie ajutorul în cauză sau chiar să se dovedească inexistent, fără ca această împrejurare să poată justifica o apreciere diferită a compatibilității acestui ajutor cu piața internă (a se vedea în acest sens Hotărârea din 21 decembrie 2016, Comisia/Aer Lingus și Ryanair Designated Activity, C-164/15 P și C-165/15 P, EU:C:2016:990, punctul 92).

120 În consecință, este necesar să se constate că Comisia a ținut seama în mod întemeiat de avantajul oferit AUA, astfel cum rezultă din măsura în cauză. În schimb, nu se poate reproșa Comisiei că nu a stabilit existența unui eventual beneficiu economic rezultat din acest avantaj.

121 În aceste condiții, reclamantele nu pot reproșa în mod întemeiat Comisiei că nu a ținut seama de un eventual avantaj concurențial care rezultă din caracterul discriminatoriu invocat al măsurii în cauză.

122 Prin urmare, al doilea aspect al celui de al treilea motiv trebuie înlăturat și, pe cale de consecință, motivul menționat trebuie respins în totalitate.

Cu privire al patrulea motiv, întemeiat pe încălcarea drepturilor procedurale ale reclamantelor

123 Reclamantele susțin că examinarea efectuată de Comisie era insuficientă, în special în ceea ce privește proporționalitatea măsurii în cauză, precum și compatibilitatea acesteia din urmă cu principiul nediscriminării și cu principiile referitoare la libera prestare a serviciilor și la libertatea de stabilire. Or, caracterul insuficient al acestei examinări ar dovedi existența unor dificultăți serioase care ar fi trebuit să determine Comisia să inițieze procedura oficială de investigare și să permită reclamantelor să își prezinte observațiile și, astfel, să aibă o influență asupra investigării menționate.

124 Comisia, Republica Federală Germania, Republica Austria și AUA contestă argumentația reclamantelor.

125 Trebuie subliniat, după cum arată în esență Comisia, că al patrulea motiv al recurentelor prezintă, în realitate, un caracter subsidiar, în cazul în care Tribunalul nu ar fi examinat temeinicia aprecierii măsurii în cauză ca atare. Astfel, rezultă dintr-o jurisprudență constantă că un asemenea motiv urmărește să permită să se considere admisibilă introducerea de către o persoană interesată, în această calitate, a unei acțiuni în temeiul articolului 263 TFUE, ceea ce, altfel, i s-ar refuza (a se vedea în acest sens Hotărârea din 24 mai 2011, Comisia/Kronoply și Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, punctul 48, și Hotărârea din 27 octombrie 2011, Austria/Scheucher-Fleisch și alții, C-47/10 P, EU:C:2011:698, punctul 44). Or, Tribunalul a examinat primele trei motive ale acțiunii, referitoare la temeinicia aprecierii ajutorului ca atare, așa încât un asemenea motiv este lipsit de finalitatea sa declarată.

126 În plus, trebuie să se constate că acest motiv este lipsit de conținut autonom. Astfel, în cadrul unui asemenea motiv, reclamantul poate invoca, în vederea prezervării drepturilor procedurale de care beneficiază în cadrul procedurii oficiale de investigare, numai motive de natură să demonstreze că aprecierea informațiilor și a elementelor de care dispunea sau putea dispune, în cadrul fazei de examinare preliminară a măsurii notificate, ar fi trebuit să ridice îndoieli cu privire la compatibilitatea acesteia din urmă cu piața internă (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 decembrie 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, punctul 81, Hotărârea din 9 iulie 2009, 3F/Comisia, C-319/07 P, EU:C:2009:435, punctul 35, și Hotărârea din 24 mai 2011, Comisia/Kronoply și Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, punctul 59), precum caracterul insuficient sau incomplet al examinării efectuate de Comisie în cadrul procedurii de examinare preliminară sau existența unor plângeri provenite de la terți. Or, trebuie arătat că al patrulea motiv reia în mod condensat argumentele invocate în cadrul primului, al celui de al doilea și al celui de al treilea motiv, fără a evidenția elemente specifice referitoare la eventuale dificultăți serioase.

127 Pentru aceste considerente, trebuie să se constate că, întrucât Tribunalul a examinat pe fond motivele menționate, nu este necesar să se examineze temeinicia acestui motiv.

Cu privire la al cincilea motiv, întemeiat pe încălcarea de către Comisie a articolului 296 al doilea paragraf TFUE

128 Reclamantele susțin că Comisia a încălcat articolul 296 al doilea paragraf TFUE, întrucât, în primul rând, nu a indicat în decizia atacată motivul pentru care a omis să verifice dacă măsura în cauză acordată AUA ar fi în beneficiul grupului Lufthansa sau dacă ajutorul acordat „Lufthansa” ar putea beneficia AUA, în al doilea rând, nu a verificat dacă măsura respectivă era conformă cu

principiul nediscriminării, precum și cu cele referitoare la libera prestare a serviciilor și la libertatea de stabilire, în al treilea rând, nu a apreciat avantajul concurențial acordat AUA și, în al patrulea rând, nu a evaluat prejudiciile cauzate de restricțiile de călătorie și nici nu și-a motivat aprecierea proporționalității măsurii menționate și a cumulării sale cu împrumutul german, ajutorul făcând obiectul deciziei Lufthansa și al schemei de ajutor austriece.

129 Comisia, Republica Federală Germania, Republica Austria și AUA contestă argumentația reclamantelor.

130 În această privință, trebuie amintit că motivarea impusă la articolul 296 TFUE constituie o normă fundamentală de procedură (Hotărârea din 18 iunie 2015, Ipatau/Consiliul, C-535/14 P, EU:C:2015:407, punctul 37) și trebuie să fie adaptată naturii actului în cauză și să menționeze în mod clar și neechivoc raționamentul instituției care a emis actul, astfel încât să dea posibilitatea persoanelor interesate să ia cunoștință de temeiurile măsurii luate, iar instanței competente să își exercite controlul. Așadar, cerința motivării trebuie apreciată în funcție de împrejurările cauzei, în special de conținutul actului, de natura motivelor invocate și de interesul de a primi explicații pe care îl pot avea destinatarii actului sau alte persoane vizate în mod direct și individual de actul respectiv. Nu este obligatoriu ca motivarea să specifice toate elementele de fapt și de drept pertinente, întrucât problema dacă motivarea unui act respectă condițiile impuse de articolul 296 TFUE trebuie să fie apreciată nu numai prin prisma modului de redactare, ci și în funcție de contextul său, precum și de ansamblul normelor juridice care guvernează materia respectivă (Hotărârea din 2 aprilie 1998, Comisia/Sytraval și Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, punctul 63, Hotărârea din 22 iunie 2004, Portugalia/Comisia, C-42/01, EU:C:2004:379, punctul 66, și Hotărârea din 15 aprilie 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, punctul 79).

131 În speță, în ceea ce privește natura actului în cauză, decizia atacată a fost adoptată la încheierea fazei preliminare de examinare a ajutoarelor, instituită prin articolul 108 alineatul (3) TFUE, al cărei scop este numai acela de a permite Comisiei să își formeze o primă opinie cu privire la compatibilitatea parțială sau totală a ajutorului respectiv, fără a fi inițiată procedura oficială de investigare prevăzută la alineatul (2) al articolului menționat, care, în ceea ce o privește, este destinată să permită Comisiei să obțină informații complete cu privire la toate datele referitoare la acest ajutor.

132 Or, o asemenea decizie, care se adoptă în termene scurte, trebuie să cuprindă numai motivele pentru care Comisia consideră că nu se află în prezența unor dificultăți serioase de apreciere a compatibilității ajutorului respectiv cu piața internă (Hotărârea din 22 decembrie 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, punctul 65).

133 În această privință, în primul rând, referitor la motivarea deciziei atacate cu privire la legătura dintre măsura în cauză și celelalte măsuri de ajutor menționate la punctul 8 de mai sus, este suficient să se arate că reproșul formulat de reclamante provine dintr-o lectură parțială a deciziei atacate și a elementelor contextului în care aceasta se înscrie. Or, din ansamblul considerațiilor expuse la punctele 31-43 de mai sus reiese că Comisia și-a motivat corespunzător cerințelor legale aprecierea sa cu privire la relația dintre măsurile în cauză.

134 În al doilea rând, în ceea ce privește principiul nediscriminării și principiile referitoare la libera prestare a serviciilor și la libertatea de stabilire, trebuie amintit, desigur, că, în cazul în care beneficiarii actului, pe de o parte, și alți operatori excluși, pe de altă parte, se află într-o situație comparabilă, instituția Uniunii emitentă a actului este obligată să explice, în cadrul unei motivări

specifice, în ce mod diferența de tratament astfel instituită este justificată în mod obiectiv (Hotărârea din 15 aprilie 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, punctul 82). Cu toate acestea, în speță, trebuie să se constate că decizia atacată conține elementele amintite la punctul 61 de mai sus, care permit să se înțeleagă importanța specială a AUA pentru deservirea aeriană a Austriei și a economiei austriece, precum și motivele pentru care Republica Austria a ales AUA ca unică beneficiară a măsurii în cauză.

135 Pe de altă parte, în măsura în care reclamantele fac referire la avantajul concurențial care rezultă din caracterul discriminatoriu al măsurii în cauză, este suficient să se constate, după cum rezultă din cuprinsul punctelor 119-121 de mai sus, că Comisia nu era obligată să ia în considerare un asemenea avantaj pentru a aprecia compatibilitatea acestei măsuri cu piața internă, astfel încât nu era obligată nici să îl menționeze în decizia atacată.

136 În al treilea rând, în ceea ce privește estimarea prejudiciului cauzat AUA și a cuantumului ajutorului, trebuie arătat că, în decizia atacată, Comisia a explicat motivele pentru care a considerat că, în scopul calculării prejudiciilor susceptibile de a fi reparate în temeiul articolului 107 alineatul (2) litera (b) TFUE, cele efectuate în perioada 9 martie-14 iunie 2020 erau considerate ca fiind cauzate în mod direct de anularea și de reprogramarea zborurilor ca urmare a restricțiilor de călătorie impuse în contextul pandemiei de COVID-19 (a se vedea punctele 84-88 de mai sus). În plus, ea a explicat corespunzător cerințelor legale metodologia pentru calcularea cuantumului prejudiciului, inclusiv costurile care trebuiau luate în considerare (a se vedea punctele 89-91 de mai sus).

137 De asemenea, Comisia a explicat în mod suficient de clar și de precis modul în care a calculat cuantumul ajutorului în cauză și motivele pentru care a considerat că măsura în cauză nu putea fi cumulată cu alte măsuri de ajutor care acoperă aceleași costuri eligibile.

138 Rezultă că decizia atacată este suficient motivată și că, în consecință, al cincilea motiv invocat de reclamante trebuie înlăturat.

139 Din ansamblul celor ce precedă rezultă că acțiunea trebuie respinsă în totalitate, fără a fi necesară pronunțarea cu privire la admisibilitatea sa.

Cu privire la cheltuielile de judecată

140 Potrivit articolului 134 alineatul (1) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât reclamantele au căzut în pretenții, se impune obligarea acestora să suporte propriile cheltuieli de judecată, precum și pe cele ale Comisiei, conform concluziilor acesteia din urmă.

141 Republica Federală Germania și Republica Austria suportă propriile cheltuieli de judecată, în temeiul articolului 138 alineatul (1) din Regulamentul de procedură.

142 AUA suportă propriile cheltuieli de judecată, în temeiul articolului 138 alineatul (3) din Regulamentul de procedură.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera a zecea extinsă)

declară și hotărăște:

1) **Respinge acțiunea.**

2) **Obligă Ryanair DAC și Laudamotion GmbH să suporte propriile cheltuieli de judecată, precum și pe cele efectuate de Comisia Europeană.**

3) **Republica Federală Germania, Republica Austria și Austrian Airlines AG suportă propriile cheltuieli de judecată.**

Kornezov Buttigieg Kowalik-Bańczyk

Hesse Petrlík

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 14 iulie 2021.

Semnături