Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK VŠEOBECNÉHO SÚDU (desiata rozšírená komora)

zo 14. júla 2021 *

„Štátna pomoc – Rakúsky trh s leteckou dopravou – Pomoc poskytnutá Rakúskom v prospech leteckej spoločnosti v rámci pandémie COVID-19 – Podmienený úver v prospech spoločnosti Austrian Airlines AG – Rozhodnutie o nevznesení námietok – Pomoc predtým poskytnutá materskej spoločnosti príjemcu – Pomoc určená na náhradu škody spôsobenej mimoriadnou udalosťou – Sloboda usadiť sa – Slobodné poskytovanie služieb – Rovnosť zaobchádzania – Povinnosť odôvodnenia“

Vo veci T-677/20,

Ryanair DAC, so sídlom vo Swords (Írsko),

Laudamotion GmbH, so sídlom v Schwechate (Rakúsko),

v zastúpení: E. Vahida, F.-C. Laprévote, V. Blanc, S. Rating a I.-G. Metaxas-Maranghidis, advokáti,

žalobkyne,

proti

Európskej komisii, v zastúpení: L. Flynn, F. Tomat a S. Noë, splnomocnení zástupcovia,

žalovanej,

ktorú v konaní podporuje:

Spolková republika Nemecko, v zastúpení: R. Kanitz, J. Möller a P.-L. Krüger, splnomocnení zástupcovia,

a

Rakúska republika, v zastúpení: A. Posch, J. Schmoll, G. Eberhard a S. Weber, splnomocnení zástupcovia,

a

Austrian Airlines AG, so sídlom vo Viedni (Rakúsko), v zastúpení: A. Zellhofer, advokát,

vedľajší účastníci konania,

* Jazyk konania: angličtina.

ktorej predmetom je návrh založený na článku 263 ZFEÚ na zrušenie rozhodnutia Komisie C(2020) 4684 final zo 6. júla 2020 o štátnej pomoci SA.57539 (2020/N) – Rakúsko – COVID-19 – Pomoc poskytnutá spoločnosti Austrian Airlines,

VŠEOBECNÝ SÚD (desiata rozšírená komora),

v zložení: predseda komory A. Kornezov (spravodajca), sudcovia E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk, G. Hesse a D. Petrlík,

tajomník: P. Cullen, referent,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 23. apríla 2021,

vyhlásil tento

Rozsudok

Okolnosti predchádzajúce sporu

1 Austrian Airlines AG (ďalej len „AUA“) je letecká spoločnosť, ktorá je súčasťou skupiny Lufthansa. Na čele skupiny Lufthansa sa nachádza materská spoločnosť Deutsche Lufthansa AG (ďalej len „DLH“). Skupina Lufthansa zahŕňa najmä letecké spoločnosti Brussels Airlines S.A./N.V., AUA, Swiss International Air Lines Ltd a Edelweiss Air AG.

2 Dňa 23. júna 2020 Rakúska republika v súlade s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ oznámila Európskej komisii opatrenie individuálnej pomoci (ďalej len „predmetné opatrenie“), poskytnutej vo forme podmieneného úveru konvertibilného na subvenciu vo výške 150 miliónov eur v prospech spoločnosti AUA. Cieľom tohto opatrenia je nahradiť spoločnosti AUA škodu vyplývajúcu zo zrušenia alebo preprogramovania jej letov v dôsledku zavedenia obmedzení v oblasti cestovania a iných opatrení lockdown-u v kontexte pandémie COVID-19.

3 Dňa 6. júla 2020 Komisia prijala rozhodnutie C(2020) 4684 final o štátnej pomoci SA.57539 (2020/N) – Rakúsko – COVID 19 – Pomoc poskytnutá spoločnosti Austrian Airlines (ďalej len „napadnuté rozhodnutie“), v ktorom sa domnievala, že predmetné opatrenie na jednej strane predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ a na druhej strane je zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ.

4 Dotknuté opatrenie patrí do rámca súboru opatrení pomoci v prospech spoločnosti AUA a skupiny Deutsche Lufthansa, ktoré možno zhrnúť takto.

5 Rozhodnutím z 22. marca 2020, SA.56714 (2020/N) – Nemecko – Opatrenia COVID-19, Komisia povolila na základe článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ schému pomoci zavedenú Spolkovou republikou Nemecko na podporu podnikov, ktoré potrebujú likvidné prostriedky na svoje činnosti v Nemecku, bez obmedzenia dotknutého hospodárskeho odvetvia. Na základe tejto schémy bola DLH oprávnená získať štátnu záruku vo výške 80 % na úver vo výške 3 miliardy eur (ďalej len „nemecký úver“).

6 Rozhodnutím zo 17. apríla 2020, SA.56981 (2020/N) – Rakúsko – rakúska schéma záruky na preklenovacie úvery v rámci dočasného rámca pre štátnu pomoc určenú na podporu hospodárstva počas súčasnej pandémie COVID-19, zmeneným rozhodnutím z 9. júna 2020 SA.57520 (2020/N) Rakúsko – Rakúske protikrízové opatrenia – COVID-19: Záruky pre veľké podniky na základe zákona o záruke z roku 1977 prostredníctvom spoločnosti Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws) – Doplnok ku schéme pomoci SA.56981 (2020/N), Komisia schválila na základe článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ schému pomoci zavedenú Rakúskou republikou v prospech podnikov dotknutých pandémiou COVID-19 bez obmedzenia dotknutého odvetvia (ďalej len „rakúska schéma pomoci“). Na základe tejto schémy Rakúska republika poskytla spoločnosti AUA pomoc vo forme štátnej záruky vo výške 90 % na úver v sume 300 miliónov eur poskytnutého konzorciom komerčných bánk.

7 Rozhodnutím z 25. júna 2020, SA.57153 (2020/N) – Nemecko – COVID-19 – Pomoc spoločnosti Lufthansa (ďalej len „rozhodnutie Lufthansa“), Komisia schválila na základe článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ poskytnutie individuálnej pomoci vo výške 6 miliárd eur v prospech spoločnosti DLH, ktorá pozostávala po prvé z 306 044 326,40 eura účasti na základnom imaní, po druhé zo 4 693 955 673,60 eura „tichej účasti“, hybridného kapitálového nástroja, ktorá sa považuje za vlastný kapitál podľa medzinárodných účtovných noriem, a po tretie z 1 miliardy eur „tichej účasti“ s charakteristikami konvertibilnej pohľadávky. DLH mohla túto pomoc využiť na podporu ostatných spoločností skupiny Lufthansa, ktoré sa k 31. decembru 2019 nenachádzali v situácii finančných ťažkostí, vrátane spoločnosti AUA.

8 Rozhodnutie Lufthansa spresňuje, že opatrenie pomoci, ktoré je jeho predmetom, je súčasťou širšieho súboru podporných opatrení v prospech skupiny Lufthansa, ktorý sa skladá z týchto opatrení:

– nemecký úver v prospech spoločnosti DLH uvedený v bode 5 vyššie,

– štátna záruka vo výške 90 % na úver v sume 300 miliónov eur, ktorú Rakúska republika zamýšľala poskytnúť spoločnosti AUA na základe rakúskej schémy pomoci uvedenej v bode 6 vyššie,

– predmetné opatrenie uvedené v bode 2 vyššie,

– pomoc na likviditu vo výške 250 miliónov eur a úver vo výške 40 miliónov eur, ktoré Belgické kráľovstvo poskytlo v prospech spoločnosti Brussels Airlines S.A./N.V.,

– štátna záruka vo výške 85 % na úver v sume 1,4 miliardy eur poskytnutej Švajčiarskou konfederáciou v prospech spoločností Swiss International Air Lines Ltd a Edelweiss Air AG.

9 V rozhodnutí Lufthansa Komisia v podstate poznamenala, že opatrenia pomoci poskytnuté inými štátmi v prospech podnikov skupiny Lufthansa, konkrétne tie, ktoré sú vymenované v druhej, tretej, štvrtej a piatej zarážke bodu 8 vyššie a ktoré teda zahŕňajú predmetné opatrenie, sú odpočítané od individuálnej pomoci v prospech spoločnosti DLH, ktorá je predmetom tohto rozhodnutia, alebo z nemeckého úveru.

Konanie a návrhy účastníkov

10 Žalobkyne, spoločnosti Ryanair DAC a Laudamotion GmbH, návrhom podaným do kancelárie Všeobecného súdu 13. novembra 2020 podali žalobu, na základe ktorej sa začalo toto konanie.

11 Samostatným podaním do kancelárie Všeobecného súdu v ten istý deň žalobkyne podali žiadosť o prejednanie tejto veci v skrátenom súdnom konaní v súlade s článkom 151 a 152 Rokovacieho poriadku Všeobecného súdu. Rozhodnutím z 11. decembra 2020 Všeobecný súd (desiata komora) vyhovel návrhu na prejednanie veci v skrátenom súdnom konaní.

12 Komisia podala vyjadrenie k žalobe do kancelárie Všeobecného súdu 23. decembra 2020.

13 Podľa článku 106 ods. 2 rokovacieho poriadku žalobkyne predložili 28. decembra 2020 odôvodnenú žiadosť o nariadenie pojednávania.

14 Podaniami podanými do kancelárie Všeobecného súdu 9., 18. a 19. februára 2021 Spolková republika Nemecko, AUA a Rakúska republika podali návrh na vstup vedľajšieho účastníka do konania na podporu návrhov Komisie.

15 Rozhodnutiami z 18. februára a 2. marca 2021 predseda desiatej komory Všeobecného súdu povolil Spolkovej republike Nemecko a Rakúskej republike, aby vstúpili do konania ako vedľajší účastníci konania.

16 Uznesením z 9. marca 2021 predseda desiatej komory Všeobecného súdu povolil spoločnosti AUA, aby vstúpila do konania ako vedľajší účastník konania.

17 Opatreniami na zabezpečenie priebehu konania oznámenými v uvedenom poradí 24. februára a 10. marca 2021 bolo Spolkovej republike Nemecko, spoločnosti AUA a Rakúskej republike povolené podľa článku 154 ods. 3 rokovacieho poriadku podať vyjadrenie vedľajšieho účastníka konania. V dňoch 10., 24. a 25. marca 2021 v uvedenom poradí Spolková republika Nemecko, AUA a Rakúska republika doručili do kancelárie Všeobecného súdu svoje vyjadrenia vedľajšieho účastníka konania.

18 Všeobecný súd podľa článku 28 rokovacieho poriadku na návrh desiatej komory rozhodol o postúpení veci rozšírenému rozhodovaciemu zloženiu.

19 Prednesy účastníkov konania a ich odpovede na otázky, ktoré im Všeobecný súd položil, boli vypočuté na pojednávaní z 23. apríla 2021.

20 Žalobkyne navrhujú, aby Všeobecný súd:

– zrušil napadnuté rozhodnutie,

– uložil Komisii povinnosť nahradiť trovy konania.

21 Komisia navrhuje, aby Všeobecný súd:

– zamietol žalobu,

– uložil žalobkyniam povinnosť nahradiť trovy konania.

22 Spolková republika Nemecko a Rakúska republika, podobne ako Komisia, navrhujú zamietnuť žalobu ako nedôvodnú a uložiť žalobkyniam povinnosť nahradiť trovy konania.

23 AUA navrhuje, aby Všeobecný súd zamietol žalobu ako neprípustnú, v zostávajúcej časti ju zamietol vo veci samej a uložil žalobkyniam povinnosť nahradiť trovy konania.

Právny stav

24 Treba pripomenúť, že súd Európskej únie je oprávnený, aby za okolností každej prejednávanej veci posúdil, či riadny výkon spravodlivosti odôvodňuje zamietnutie žaloby vo veci samej bez predchádzajúceho rozhodnutia o jej prípustnosti (pozri v tomto zmysle rozsudky z 26. februára 2002, Rada/Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, body 51 a 52, a zo 14. septembra 2016, Trajektna luka Split/Komisia, T-57/15, neuverejnený, EU:T:2016:470, bod 84). Preto treba najmä vzhľadom na úvahy, ktoré viedli k rozhodnutiu prejednať túto vec v skrátenom konaní, a dôležitosť, ktorá sa pre žalobkyne, ako aj pre Komisiu a Rakúsku republiku spája s rýchlou odpoveďou vo veci, najprv preskúmať dôvodnosť žaloby bez predchádzajúceho rozhodnutia o jej prípustnosti.

25 Na podporu svojej žaloby žalobkyne uvádzajú päť žalobných dôvodov, z ktorých prvý je založený na tom, že Komisia nepreskúmala prípadnú pomoc smerujúcu pre alebo od spoločnosti Lufthansa, druhý na porušení zásady zákazu diskriminácie, zásady slobodného poskytovania služieb a slobody usadiť sa, tretí na tom, že Komisia nesprávne uplatnila článok 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ a vychádzala zo zjavne nesprávneho posúdenia, štvrtý na tom, že Komisia mala začať konanie vo veci formálneho zisťovania, a piaty na porušení povinnosti odôvodnenia v zmysle článku 296 ZFEÚ.

O prvom žalobnom dôvode založenom na tom, že Komisia nepreskúmala prípadnú pomoc smerujúcu pre alebo od spoločnosti Lufthansa

26 Po prvé žalobkyne tvrdia, že Komisia vychádzala z nesprávneho právneho posúdenia a zjavne nesprávneho posúdenia, keď neoverila, či predmetné opatrenie zvýhodňuje aj spoločnosť Lufthansa. Ak by to tak bolo, predmetné opatrenie by sa stalo nezlučiteľným v zmysle článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ, keďže by už nepokrývalo „oprávnené náklady“ spojené so škodou, ktorú utrpela AUA. Táto pomoc by tak mohla byť použitá na iné účely, než je jej pôvodný cieľ.

27 Po druhé a naopak, Komisia nezohľadnila celú pomoc poskytnutú skupine Lufthansa. Komisia totiž neposúdila, či by dodatočná pomoc nad rámec rekapitalizácie 150 miliónov eur poskytnutej zo strany spoločnosti DLH v prospech spoločnosti AUA, spomenutej v napadnutom rozhodnutí, mohla priniesť spoločnosti AUA nadmernú kompenzáciu škôd, ktoré má predmetné opatrenie napraviť.

28 Komisia podporovaná Spolkovou republikou Nemecko, Rakúskou republikou a spoločnosťou AUA spochybňuje tvrdenia žalobkýň.

29 V prvom rade treba konštatovať, že Komisia v bodoch 5, 48, 49 a 50 napadnutého rozhodnutia vysvetlila, že predmetné opatrenie bolo súčasťou finančného rámca v prospech spoločnosti AUA v celkovej výške 600 miliónov eur, ktorý okrem dotknutého opatrenia predstavoval príspevok vo výške 150 miliónov eur do vlastného imania od materskej spoločnosti DLH (ďalej len „kapitálová injekcia spoločnosti DLH“), a pomoc vo forme štátnej záruky vo výške 90 % na úver

v sume 300 miliónov eur poskytnutý v prospech spoločnosti AUA konzorciom komerčných bánk na základe rakúskeho systému pomoci (pozri bod 6 vyššie). Komisia v tejto súvislosti uviedla, že hoci predmetné opatrenie malo za cieľ napraviť škody spôsobené spoločnosti AUA z dôvodu zrušenia a preprogramovania jej letov v dôsledku uloženia obmedzení v oblasti cestovania a iných opatrení lockdown-u spojených s pandémiou COVID-19, cieľom ostatných častí finančného rámca v prospech spoločnosti AUA uvedených vyššie bolo zabezpečiť jej platobnú schopnosť a primeranú kapitalizáciu, aby sa jej umožnilo čeliť účinkom pandémie COVID-19, ktoré neboli pokryté predmetným opatrením, ako aj technologickým problémom nesúvisiacim s touto pandémiou.

30 V druhom rade Komisia v bode 25 napadnutého rozhodnutia pripomenula, že DLH mohla pomoc, ktorá je predmetom rozhodnutia Lufthansa, využiť na podporu ostatných spoločností skupiny Lufthansa, ktoré k 31. decembru 2019 nemali finančné ťažkosti, vrátane spoločnosti AUA. Okrem toho Komisia v bode 85 napadnutého rozhodnutia vysvetlila, že keď preskúmala primeranosť pomoci, ktorá je predmetom rozhodnutia Lufthansa, zohľadnila v súlade s bodom 54 oznámenia z 19. marca 2020 s názvom „Dočasný rámec pre opatrenia štátnej pomoci na podporu hospodárstva v súčasnej situácii spôsobenej nákazou COVID 19“ (Ú. v. EÚ C 91 I, 2020, s. 1), zmeneného 3. apríla 2020 (Ú. v. EÚ C 112 I, 2020, s. 1), 13. mája 2020 (Ú. v. EÚ C 164, 2020, s. 3) a 29. júna 2020 (Ú. v. EÚ C 218, 2020, s. 3) (ďalej len „dočasný rámec“), dodatočné opatrenia pomoci poskytnuté alebo zamýšľané v kontexte pandémie COVID-19 v prospech spoločností skupiny Lufthansa. V tejto súvislosti Komisia v tom istom bode napadnutého rozhodnutia pripomenula, že v rozhodnutí Lufthansa dospela k záveru, že všetky opatrenia pomoci uvedené v bode 8 vyššie, vrátane dotknutého opatrenia, ako aj opatrenia poskytnutého v prospech spoločnosti AUA na základe rakúskej schémy pomoci, boli obmedzené na minimum potrebné na obnovenie štruktúry základného imania skupiny Lufthansa a na zaručenie jej životaschopnosti.

31 V treťom rade treba tiež uviesť, že Komisia už zohľadnila všetky opatrenia pomoci poskytnuté v prospech spoločností, ktoré sú súčasťou skupiny Lufthansa, vrátane spoločnosti AUA, ako aj spojenie medzi týmito spoločnosťami v rozhodnutí Lufthansa prijatom dva týždne pred napadnutým rozhodnutím, na ktoré Komisia v tomto rozhodnutí viackrát odkazuje. Za týchto okolností rozhodnutie Lufthansa predstavuje prvok kontextu, do ktorého patrí napadnuté rozhodnutie, ktoré musí byť v dôsledku toho zohľadnené bez toho, aby bola dotknutá jeho zákonnosť, ktorá nie je predmetom tohto sporu.

32 V bodoch 77, ako aj v bodoch 114 až 121 rozhodnutia Lufthansa Komisia v podstate uviedla, že podpora poskytnutá spoločnosťami skupiny Lufthansa inými štátmi sa v závislosti od konkrétneho prípadu odpočíta buď zo sumy pomoci, ktorá je predmetom tohto rozhodnutia, alebo z nemeckého úveru (pozri bod 5 vyššie). Konkrétne v jeho bode 115 Komisia na jednej strane poznamenala, že úver, ktorý Rakúska republika zamýšľala poskytnúť spoločnosti AUA na základe rakúskej schémy pomoci vo výške až 300 miliónov eur, sa odpočíta od nemeckého úveru, a na druhej strane, že suma 150 miliónov eur, ktorú Rakúska republika zamýšľala poskytnúť spoločnosti AUA v rámci predmetného opatrenia pomoci, bude odpočítaná buď od prvej tichej účasti uvedenej v bode 7 vyššie, alebo od nemeckého úveru.

33 Po štvrté, pokiaľ ide o kapitálovú injekciu spoločnosti DLH, Komisia v bode 26 napadnutého rozhodnutia uviedla, že ak by jej výška pochádzala z pomoci, ktorá je predmetom rozhodnutia Lufthansa, v každom prípade by predstavovala pomoc už povolenú na základe tohto rozhodnutia.

34 Zo všetkých vyššie uvedených skutočností teda vyplýva, že na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, Komisia výslovne preskúmala všetky opatrenia pomoci poskytnuté v prospech spoločností skupiny Lufthansa a ich prepojenie.

35 Žalobkyne teda nesprávne tvrdia, že Komisia nepreskúmala uvedené opatrenia pomoci ako v ich súhrne.

36 Pokiaľ ide o tvrdenie žalobkýň, že existuje riziko, že predmetné opatrenie poskytnuté spoločnosti AUA bude na prospech aj spoločnosti „Lufthansa“, treba uviesť, že toto tvrdenie dostatočne nezohľadňuje prepojenie medzi jednotlivými opatreniami pomoci opísanými v bode 8 vyššie.

37 Z tohto prepojenia totiž vyplýva, že ak by spoločnosti skupiny Lufthansa, akou je AUA, mali byť príjemcami pomoci poskytnutej iným štátom ako Spolkovou republikou Nemecko, suma tejto pomoci by sa odpočítala zo sumy, ktorú tento posledný uvedený členský štát poskytol skupine Lufthansa. Vyššie uvedené opatrenia pomoci tak zavádzajú mechanizmus odpočtov, podľa ktorého sa pomoc poskytnutá Spolkovou republikou Nemecko v prospech celej skupiny Lufthansa zníži o pomoc poskytnutú inými štátmi určitej spoločnosti uvedenej skupiny, takže celková suma, ktorú táto skupina získa, zostáva rovnaká.

38 Riziko „prekročenia“ dotknutého opatrenia voči spoločnosti DLH alebo iným spoločnostiam skupiny Lufthansa, na ktoré poukazujú žalobkyne, sa teda nezhoduje s vyššie uvedeným mechanizmom odpočtov.

39 To isté platí, pokiaľ ide o tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého existuje opačné riziko, a to že AUA dostane podporu zo strany spoločnosti DLH, ktorá ide nad rámec kapitálovej injekcie, čo by podľa nich mohlo viesť k nadmernej kompenzácii v prospech spoločnosti AUA.

40 V tejto súvislosti treba na úvod uviesť, že Komisia v napadnutom rozhodnutí zohľadnila kapitálovú injekciu spoločnosti DLH. Na jednej strane totiž v bode 26 napadnutého rozhodnutia konštatovala, že ak by sa táto suma mala čerpať z pomoci, ktorá je predmetom rozhodnutia Lufthansa, v každom prípade by išlo o pomoc, ktorá už bola Komisiou schválená. Na druhej strane v bodoch 82 až 89 napadnutého rozhodnutia uviedla, že uvedená kapitálová injekcia nepokrýva rovnaké náklady ako tie, ktoré sú zahrnuté v škode, ktorú má predmetné opatrenie napraviť.

41 Hoci žalobkyne trvajú na tom, že nie je vylúčené, že DLH prevedie na AUA dodatočnú likviditu nad rámec kapitálovej injekcie, toto tvrdenie zostáva hypotetické, keďže žalobkyne nepredložili žiadny konkrétny dôkaz v tomto zmysle. V každom prípade, aj keby DLH mala takýto zámer, úvahy uvedené v bode 40 vyššie by zostali platné, keďže po prvé takýto hypotetický prevod dodatočnej likvidity by vyplýval z pomoci už povolenej v rozhodnutí Lufthansa, ktorej zákonnosť nie je predmetom tejto žaloby, a po druhé, keďže nemecký úver a pomoc, ktorá je predmetom rozhodnutia Lufthansa, založené na článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ na jednej strane a predmetné opatrenie založené na článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ na strane druhej sa nepovažujú za pokrývajúce rovnaké oprávnené náklady, ako to zdôraznila Komisia v bodoch 82 a 83 napadnutého rozhodnutia. Zatiaľ čo prvé opatrenia majú zabezpečiť solventnosť a primeranú kapitalizáciu príjemcu, predmetné opatrenie má za cieľ napraviť škodu spôsobenú zrušením a preprogramovaním letov spoločnosti AUA z dôvodu uloženia obmedzení v oblasti cestovania a iných opatrení lockdown-u spojených s pandémiou COVID-19.

42 Okrem toho mechanizmus odpočítania uvedený v bode 37 vyššie, ktorý žalobkyne nespochybnili, upravuje prepojenie medzi týmito rôznymi opatreniami pomoci, čím sa znižuje riziko nadmernej kompenzácie v prospech spoločnosti AUA. Ako totiž vyplýva z bodu 85 napadnutého rozhodnutia, Komisia už v rozhodnutí Lufthansa dospela k záveru, že všetky opatrenia pomoci uvedené v bode 8 vyššie, vrátane dotknutého opatrenia, ako aj opatrenia poskytnutého v prospech spoločnosti AUA na základe rakúskej schémy pomoci, boli obmedzené na minimum potrebné na obnovenie štruktúry základného imania skupiny Lufthansa a na zaručenie jej životaschopnosti. Vzhľadom na to, že vďaka uvedenému mechanizmu odpočtov zostáva celková suma, z ktorej môže mať prospech uvedená skupina, rovnaká, opačné riziko „prekročenia“ uvádzané žalobkyňami sa zdá byť bez vplyvu na celkové posúdenie súhrnu dotknutých opatrení, ktoré vykonala Komisia.

43 Žalobkyne napokon tvrdia, že dotknuté opatrenie patrí do podobného kontextu, ako je kontext týkajúci sa opatrenia pomoci v prospech spoločnosti KLM, ktoré bolo schválené rozhodnutím C(2020) 4871 final, o štátnej pomoci SA.57116 (2020/N) – Holandsko – COVID-19: Štátna záruka a úver štátu v prospech KLM (ďalej len „rozhodnutie KLM“), keďže tak napadnuté rozhodnutie, ako aj rozhodnutie KLM sa týkajú príjemcov, ktorí sú súčasťou skupiny podnikov. Na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, sa však rozhodnutie KLM týkalo situácie značne odlišnej od situácie v prejednávanej veci, ktorá sa vyznačovala skutočnosťou, že Komisia skúmala oddelene dve opatrenia pomoci poskytnuté dvom spoločnostiam patriacim do tej istej skupiny, hoci ich materská spoločnosť zohrávala určitú úlohu pri poskytovaní a správe tejto pomoci. Za týchto okolností Všeobecný súd uviedol, že Komisia z právneho hľadiska dostatočne neodôvodnila svoj záver, podľa ktorého jednak príjemcami uvedenej pomoci boli výlučne dcérske spoločnosti a nie materská spoločnosť alebo skupina ako taká, a jednak pomoc poskytnutá jednej z nich nemôže v žiadnom prípade priniesť prospech druhej [rozsudok z 19. mája 2021, Ryanair/Komisia (KLM; Covid-19), T-643/20, EU:T:2021:286]. Na rozdiel od okolností, ktoré viedli k vydaniu tohto rozsudku, v prejednávanej veci a ako vyplýva z bodov 31 až 42 vyššie, Komisia v plnom rozsahu zohľadnila skutočnosť, že pomoc, ktorá je predmetom rozhodnutia Lufthansa, mohla byť poskytnutá všetkým spoločnostiam skupiny Lufthansa, výslovne preskúmala prepojenie medzi touto pomocou a ostatnými pomocami, ktoré mohli byť poskytnuté tým istým spoločnostiam, a posúdila ich primeranosť v ich súhrne.

44 V dôsledku toho je potrebné zamietnuť prvý žalobný dôvod ako nedôvodný.

O druhom žalobnom dôvode založenom na porušení zásad zákazu diskriminácie, slobodného poskytovania služieb a slobody usadiť sa

45 Žalobkyne tvrdia, že Komisia porušila zásadu zákazu diskriminácie, ako aj zásadu slobodného poskytovania služieb a slobodu usadiť sa z dôvodu, že z predmetného opatrenia má prospech len AUA.

46 Komisia, Spolková republika Nemecko, Rakúska republika a AUA spochybňujú argumentáciu žalobkýň.

47 Treba pripomenúť, že štátna pomoc, ktorá porušuje ustanovenia alebo všeobecné zásady práva Únie, nemôže byť vyhlásená za zlučiteľnú s vnútorným trhom (rozsudok z 22. septembra 2020, Rakúsko/Komisia, C-594/18 P, EU:C:2020:742, bod 44; pozri v tomto zmysle tiež rozsudok z 15. apríla 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, body 50 a 51).

O porušení zásady zákazu diskriminácie

48 Zásada zákazu diskriminácie vyžaduje, aby sa v porovnateľných situáciách nepostupovalo rozdielne a v rozdielnych situáciách rovnako, ak takýto postup nie je objektívne odôvodnený (rozsudok z 15. apríla 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, bod 66; pozri v tomto zmysle tiež rozsudok z 5. júna 2018, Montero Mateos, C-677/16, EU:C:2018:393, bod 49).

49 Okolnosti, ktoré charakterizujú rozdielne situácie a tým ich porovnateľný charakter, je potrebné určiť a posúdiť najmä s ohľadom na predmet a cieľ aktu Únie, ktorý vytvára predmetný rozdiel. Okrem toho treba zohľadniť zásady a ciele oblasti, do ktorej spadá dotknutý akt (rozsudok zo 16. decembra 2008, Arcelor Atlantique et Lorraine a i., C-127/07, EU:C:2008:728, bod 26).

50 Okrem toho je potrebné pripomenúť, že zásada proporcionality, ktorá je súčasťou všeobecných zásad práva Únie, vyžaduje, aby akty inštitúcií Únie neprekračovali hranice toho, čo je primerané a nevyhnutné na dosiahnutie legitímnych cieľov sledovaných predmetnou právnou úpravou (rozsudok zo 17. mája 1984, Denkavit Nederland, 15/83, EU:C:1984:183, bod 25), pričom keď existuje výber medzi viacerými primeranými opatreniami, treba zvoliť také opatrenie, ktoré je najmenej obmedzujúce, a spôsobené zásahy nesmú byť neprimerané vo vzťahu k sledovaným cieľom [rozsudok z 30. apríla 2019, Taliansko/Rada (Kvóta na rybolov stredomorského mečiara veľkého), C-611/17, EU:C:2019:332, bod 55].

51 Žalobkyne tvrdia, že napadnuté rozhodnutie povoľuje diskriminačné zaobchádzanie, ktoré nie je nevyhnutné na dosiahnutie cieľa predmetného opatrenia, t. j. náhrady škôd spôsobených zrušením a preprogramovaním letov z dôvodu obmedzení v oblasti cestovania a opatrení lockdown-u uložených v rámci pandémie COVID-19. Konštatujú, že skupina Ryanair má 8 % podiel na rakúskom trhu, a teda utrpela približne 8 % škôd spôsobených pandémiou COVID-19. Ak by bolo predmetné opatrenie poskytnuté všetkým leteckým spoločnostiam pôsobiacim v Rakúsku, cieľ opatrenia by sa dosiahol bez diskriminácie. V tejto súvislosti napadnuté rozhodnutie nevysvetľuje dôvod, pre ktorý bolo predmetné opatrenie poskytnuté len spoločnosti AUA, keď ostatným leteckým spoločnostiam pôsobiacim v Rakúsku bola tiež spôsobená škoda vyplývajúca z obmedzení v oblasti cestovania a z opatrení lockdown-u uložených v rámci pandémie COVID-19. Podľa žalobkýň je predmetné opatrenie opatrením „zjavného ekonomického nacionalizmu“.

52 V tejto súvislosti treba v prvom rade pripomenúť, že napadnuté rozhodnutie malo za cieľ len čiastočne nahradiť spoločnosti AUA škodu vyplývajúcu zo zrušenia alebo preprogramovania jej letov v dôsledku zavedenia obmedzení v oblasti cestovania alebo iných opatrení lockdown-u v kontexte pandémie COVID-19.

53 Je nepochybne pravda, ako správne tvrdia žalobkyne, že všetky letecké spoločnosti, ktoré pôsobia v Rakúsku boli dotknuté uvedenými obmedzeniami a že v dôsledku toho im bola rovnako ako AUA spôsobená škoda vyplývajúca zo zrušenia alebo preprogramovania ich letov v dôsledku zavedenia uvedených obmedzení.

54 Skutočnosťou však zostáva, ako správne tvrdí Komisia vo svojom vyjadrení k žalobe, že neexistuje žiadna povinnosť členských štátov poskytnúť pomoc určenú na náhradu škody spôsobenej „mimoriadnou udalosťou“ v zmysle článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ.

55 Konkrétnejšie na jednej strane, hoci článok 108 ods. 3 ZFEÚ ukladá členským štátom povinnosť oznámiť Komisii svoje projekty v oblasti štátnej pomoci pred ich vykonaním, neukladá im povinnosť poskytnúť pomoc (uznesenie z 30. mája 2018, Jančev, C-481/17, neuverejnené, EU:C:2018:352, bod 22).

56 Na druhej strane pomoc môže byť určená na náhradu škody spôsobenej mimoriadnou udalosťou v súlade s článkom 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ bez ohľadu na skutočnosť, že nenapraví všetky tieto škody.

57 V dôsledku toho ani z článku 108 ods. 3 ZFEÚ, ani z článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ nevyplýva, že by členské štáty boli povinné nahradiť všetky škody spôsobené mimoriadnou udalosťou, takže by nemali byť povinné poskytnúť pomoc všetkým osobám poškodeným týmito škodami.

58 Po druhé treba uviesť, že individuálna pomoc, o akú ide v prejednávanej veci, zo svojej podstaty prináša prospech len jednému podniku, s vylúčením všetkých ostatných podnikov, vrátane tých, ktoré sa nachádzajú v situácii porovnateľnej so situáciou príjemcu tejto pomoci. Takáto individuálna pomoc tak svojou povahou zavádza rozdielne zaobchádzanie, či dokonca diskrimináciu, ktorá je však inherentná individuálnej povahe uvedeného opatrenia. Tvrdiť, ako to robia žalobkyne, že predmetná individuálna pomoc je v rozpore so zásadou zákazu diskriminácie, v podstate znamená systematické spochybnenie zlučiteľnosti akejkoľvek individuálnej pomoci s vnútorným trhom len z dôvodu jej vnútorne výlučnej a tým diskriminačnej povahy, hoci právo Únie umožňuje členským štátom poskytovať individuálnu pomoc, pokiaľ sú splnené všetky podmienky stanovené v článku 107 ZFEÚ.

59 Po tretie a v každom prípade, aj za predpokladu, ako tvrdia žalobkyne, že rozdielne zaobchádzanie zavedené predmetným opatrením v rozsahu, v akom prináša prospech len spoločnosti AUA, by bolo možné považovať za diskrimináciu, je však potrebné overiť, či je odôvodnené legitímnym cieľom a či je nevyhnutné, vhodné a primerané na jeho dosiahnutie. Rovnako v rozsahu, v akom žalobkyne odkazujú na článok 18 prvý odsek ZFEÚ, treba zdôrazniť, že podľa tohto ustanovenia je zakázaná akákoľvek diskriminácia na základe štátnej príslušnosti v oblasti pôsobnosti Zmlúv „bez toho, aby boli dotknuté ich osobitné ustanovenia“. Preto treba overiť, či je tento rozdiel v zaobchádzaní prípustný z hľadiska článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ, ktorý je právnym základom napadnutého rozhodnutia. Toto preskúmanie na jednej strane znamená, že cieľ predmetného opatrenia spĺňa požiadavky stanovené týmto posledným uvedeným ustanovením a na druhej strane, že spôsoby priznania predmetného opatrenia, teda v prejednávanej veci skutočnosť, že toto opatrenie prináša prospech len spoločnosti AUA, umožňujú dosiahnuť tento cieľ a nejdú nad rámec toho, čo je na jeho dosiahnutie nevyhnutné.

60 Pokiaľ ide o cieľ predmetného opatrenia, žalobkyne nespochybňujú, že náhrada škody vyplývajúcej zo zrušenia alebo preprogramovania letov leteckej spoločnosti v dôsledku zavedenia obmedzení v oblasti cestovania v kontexte pandémie COVID-19 umožňuje napraviť škody spôsobené touto pandémiou. Žalobkyne tiež nespochybňujú, že pandémia COVID-19 predstavuje mimoriadnu udalosť v zmysle článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ.

61 Pokiaľ ide o podmienky poskytnutia predmetného opatrenia, Komisia v bode 40 napadnutého rozhodnutia uviedla, že podľa rakúskych orgánov AUA zohrávala kľúčovú úlohu pri zabezpečovaní leteckého spojenia Rakúska a prinášala významný príspevok do rakúskej ekonomiky, keďže bola jediným dopravcom siete fungujúcim z Rakúska, ktorý ponúkal diaľkové spojenie s odletom a s príletom cez viedenskú platformu. Navyše vzhľadom na relatívne malú zbernú oblasť Viedne nie je žiadna iná letecká spoločnosť schopná ponúknuť významný počet

priamych diaľkových letov s odletom z a s príletom do Viedne, keďže nadväzujúce lety by mohli byť tiež smerované na iné letiská, z ktorých by bolo možné ponúkať diaľkové lety. Okrem toho AUA zamestnáva približne 7 000 osôb a približne 17 500 pracovných miest priamo alebo nepriamo závisí od spoločnosti AUA. Podľa rakúskych orgánov hospodársky význam sieťového dopravcu, akým je AUA, predstavuje približne 2,7 miliardy eur pridanej hodnoty ročne pre rakúske hospodárstvo a približne 1 miliardu eur daní ročne.

62 Okrem toho treba uviesť, že podľa informácií, ktoré poskytli žalobkyne v prílohe A.2.2 žaloby, je AUA najväčšou leteckou spoločnosťou v Rakúsku, kde mala 43 % podiel na trhu v roku 2019, pričom tento podiel na trhu bol výrazne vyšší ako podiel druhej najväčšej leteckej spoločnosti a žalobkýň, ktorých podiely na trhu boli v roku 2019 len 14 % a 8 %.

63 Žalobkyne však tvrdia, že táto okolnosť neumožňuje odôvodniť rozdielne zaobchádzanie vyplývajúce z predmetného opatrenia. Domnievajú sa totiž, že tento rozdiel v zaobchádzaní nie je primeraný, keďže toto opatrenie priznáva spoločnosti AUA celú pomoc určenú na náhradu predmetnej škody, hoci AUA utrpela iba 43 % tejto škody.

64 V tejto súvislosti z napadnutého rozhodnutia vyplýva, že AUA bola z dôvodu svojej kľúčovej úlohy pri zabezpečovaní leteckého spojenia Rakúska dotknutá zrušením a preprogramovaním letov v Rakúsku v dôsledku uloženia obmedzení v oblasti cestovania v kontexte pandémie COVID-19 viac než ostatné letecké spoločnosti prítomné v tejto krajine. Toto je potvrdené všetkými údajmi zhrnutými v bodoch 61 a 62 vyššie.

65 Okrem toho z uvedených údajov vyplýva, že AUA je proporčne k rozsahu jej činností v Rakúsku významnejšie dotknutá týmito obmedzeniami než Ryanair, ktorá uskutočňovala, ako to vyplýva z prílohy A.2.2 žaloby, len malú časť svojich činností s odletom alebo s príletom do tejto krajiny na rozdiel od spoločnosti AUA, pre ktorú je táto časť oveľa väčšia. Pokiaľ ide o Laudamotion, žalobkyne neposkytujú dostatočne jasné informácie umožňujúce pochopiť pomer činností, ktoré táto letecká spoločnosť vykonáva s odletom alebo s príletom do Rakúska, vo vzťahu ku všetkým jej činnostiam. V každom prípade zo spisu, ktorý má Všeobecný súd k dispozícii, nevyplýva, že uvedená letecká spoločnosť zohráva podstatnú úlohu pri zabezpečovaní leteckého spojenia Rakúska.

66 Napokon, pokiaľ ide o otázku, či dotknuté opatrenie ide nad rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie sledovaného cieľa, treba konštatovať, že jeho výška je nižšia ako výška škody spôsobenej spoločnosti AUA zrušením a preprogramovaním jej letov z dôvodu uloženia obmedzení v oblasti cestovania v kontexte pandémie COVID-19, ako to vyplýva najmä z bodu 79 napadnutého rozhodnutia. Dotknuté opatrenie teda nejde nad rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie legitímneho cieľa, ktorý sleduje.

67 V dôsledku toho treba konštatovať, že rozdielne zaobchádzanie v prospech spoločnosti AUA je primerané na účely nápravy škôd vyplývajúcich z týchto obmedzení a nejde nad rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie tohto cieľa.

68 Žalobkyne navyše nepreukázali, že rozdelenie sumy predmetnej pomoci medzi všetky letecké spoločnosti prítomné v Rakúsku by uvedené opatrenie nezbavilo potrebného účinku.

69 V každom prípade z toho vyplýva, že pokiaľ rozdielne zaobchádzanie zavedené dotknutým opatrením možno považovať za diskrimináciu, bolo odôvodnené priznať predmetné opatrenie len spoločnosti AUA a že predmetné opatrenie neporušuje zásadu zákazu diskriminácie.

O porušení slobody usadiť sa a slobodného poskytovania služieb

70 Na jednej strane treba pripomenúť, že cieľom ustanovení Zmluvy o FEÚ týkajúcich sa slobody usadiť sa je zabezpečiť zaobchádzanie v hostiteľskom členskom štáte podľa podmienok stanovených pre vlastných štátnych príslušníkov (pozri rozsudok zo 6. októbra 2015, Finanzamt Linz, C-66/14, EU:C:2015:661, bod 26 a citovanú judikatúru).

71 Na druhej strane slobodné poskytovanie služieb bráni uplatneniu akejkoľvek vnútroštátnej právnej úpravy, v dôsledku ktorej je sťažené poskytovanie služieb medzi členskými štátmi oproti poskytovaniu služieb len v rámci jedného členského štátu bez ohľadu na existenciu diskriminácie na základe štátnej príslušnosti alebo bydliska (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. februára 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, bod 25). Treba však konštatovať, že podľa článku 58 ods. 1 ZFEÚ slobodu poskytovať služby v oblasti dopravy upravujú ustanovenia hlavy o doprave, konkrétne hlava VI Zmluvy o FEÚ. Slobodné poskytovanie služieb v doprave teda v rámci primárneho práva podlieha osobitnému právnemu režimu (rozsudok z 18. marca 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, bod 36). V dôsledku toho sa článok 56 ZFEÚ, ktorý zakotvuje slobodné poskytovanie služieb, ako taký nevzťahuje na oblasť leteckej dopravy (rozsudok z 25. januára 2011, Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, bod 22).

72 Opatrenia na liberalizáciu služieb leteckej dopravy teda možno prijať výlučne na základe článku 100 ods. 2 ZFEÚ (rozsudok z 18. marca 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, bod 38). Ako správne uvádzajú žalobkyne, normotvorca Únie prijal nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 2008, s. 3) na základe tohto ustanovenia, ktorého cieľom je práve vymedziť podmienky uplatnenia zásady slobodného poskytovania služieb v odvetví leteckej dopravy (pozri analogicky rozsudok zo 6. februára 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, body 23 a 24).

73 V prejednávanej veci treba uviesť, že žalobkyne v podstate tvrdia, že predmetné opatrenie predstavuje prekážku slobody usadiť sa a slobodného poskytovania služieb z dôvodu jeho diskriminačnej povahy.

74 Hoci je pravda, že predmetné opatrenie sa týka individuálnej pomoci, z ktorej má prospech len AUA, žalobkyne nepreukázali, v čom je táto výlučná povaha spôsobilá odradiť ich od usadenia sa v Rakúsku alebo od poskytovania služieb z tejto krajiny a s destináciou v tejto krajine. Žalobkyne najmä neidentifikovali skutkové alebo právne okolnosti, ktoré by viedli k tomu, že toto opatrenie by vytváralo obmedzujúce účinky, ktoré by išli nad rámec toho, čo spôsobuje vznik zákazu podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ale ktoré, ako bolo posúdené v bodoch 60 až 66 vyššie, sú však potrebné a primerané na náhradu škôd spôsobených spoločnosti AUA mimoriadnou udalosťou, ktorú predstavuje pandémia COVID-19, v súlade s požiadavkami článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ.

75 V dôsledku toho predmetné opatrenie nemôže predstavovať prekážku slobody usadiť sa alebo slobodného poskytovania služieb. Z toho vyplýva, že žalobkyne nemôžu Komisii dôvodne vytýkať, že nepreskúmala zlučiteľnosť tohto opatrenia so slobodou usadiť sa a slobodným poskytovaním služieb.

76 Za týchto podmienok treba druhý žalobný dôvod žaloby zamietnuť.

O treťom žalobnom dôvode založenom na nesprávnom uplatnení článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ a na zjavne nesprávnom posúdení proporcionality pomoci

77 Tretí žalobný dôvod žalobkýň sa v podstate delí na dve časti, z ktorých prvá je založená na tom, že Komisia sa dopustila pochybení pri vyčíslení výšky škody spôsobenej spoločnosti AUA, a druhá na tom, že sa dopustila pochybení pri vyčíslení výšky predmetnej pomoci.

O prvej časti tretieho žalobného dôvodu týkajúcej sa vyčíslenia škody spôsobenej spoločnosti AUA

78 Po prvé žalobkyne tvrdia, že cieľom predmetného opatrenia je podľa napadnutého rozhodnutia pokryť škody spôsobené spoločnosti AUA v období od 9. marca do 14. júna 2020 z dôvodu zrušenia a preprogramovania letov spoločnosti AUA v dôsledku uloženia obmedzení v oblasti cestovania a iných opatrení lockdown-u spojených s pandémiou COVID-19. Časť škôd spôsobených spoločnosti AUA však nie je dôsledkom uloženia obmedzení v oblasti cestovania a iných opatrení lockdown-u, keďže uvedené obmedzenia boli počas obdobia od 9. do 18. marca 2020 v platnosti len čiastočne, zatiaľ čo predmetné opatrenie má za cieľ nahradiť škodu, ktorá vznikla v období od 9. marca do 14. júna 2020. Škody spôsobené spoločnosti AUA počas tohto prvého obdobia sú teda výsledkom neochoty cestujúcich cestovať z dôvodu neistoty súvisiacej s pandémiou. Metóda výpočtu škody schválená Komisiou teda odzrkadľuje vplyv krízy COVID-19 v jej súhrne, a nie špecifický dopad obmedzení v oblasti cestovania uložených rakúskymi orgánmi alebo inými krajinami. Komisia tak zjavne nadhodnotila výšku škôd priamo spôsobených obmedzeniami v oblasti cestovania a inými opatreniami lockdown-u spojenými s pandémiou COVID-19. Napadnuté rozhodnutie teda obsahuje rozpor.

79 Po druhé žalobkyne tvrdia, že nič v napadnutom rozhodnutí nepreukazuje, že náklady, ktorým sa predišlo v období od 9. marca do 14. júna 2020, ktoré nemali byť zohľadnené pri určovaní škody, ktorá vznikla spoločnosti AUA, odrážali jej náklady, „ktorým sa dalo predísť“. V dôsledku toho náklady, ktorým sa predišlo, použité pri ohodnotení škôd, mohli skutočne obsahovať nákladové prvky, „ktorým sa dalo predísť“.

80 Po tretie Komisia v napadnutom rozhodnutí neposúdila škody spôsobené ostatným leteckým spoločnostiam. Podľa žalobkýň „mimoriadna udalosť“ v zmysle článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ sa svojou povahou dotýka viacerých alebo všetkých podnikov dotknutého odvetvia. Mnohé ďalšie letecké spoločnosti utrpeli v Rakúsku škodu v dôsledku obmedzení v oblasti cestovania uložených v rámci pandémie COVID-19. Toto ustanovenie je teda určené na náhradu škody, ktorú utrpeli aj konkurenti spoločnosti AUA, a nielen táto spoločnosť.

81 Komisia, Spolková republika Nemecko, Rakúska republika a AUA spochybňujú argumentáciu žalobkýň.

82 Na úvod treba poznamenať, že keďže ide o výnimku zo všeobecnej zásady nezlučiteľnosti štátnej pomoci s vnútorným trhom, ktorá je stanovená v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ustanovenie článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ sa musí vykladať reštriktívne. V zmysle tohto ustanovenia sa teda môže poskytnúť len náhrada za hospodárske nevýhody priamo spôsobené prírodnými katastrofami alebo inými mimoriadnymi udalosťami (rozsudok z 23. februára 2006, Atzeni a i., C-346/03 a C-529/03, EU:C:2006:130, bod 79).

83 Z toho vyplýva, že na pomoc, ktorá môže byť vyššia ako straty, ktoré vznikli jej príjemcom, sa nevzťahuje článok 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ (pozri v tomto zmysle rozsudok z 11. novembra 2004, Španielsko/Komisia, C-73/03, neuverejnený, EU:C:2004:711, body 40 a 41).

84 V prejednávanej veci treba v prvom rade uviesť, že ako vyplýva z bodov 41 a 69 napadnutého rozhodnutia, rakúske orgány na účely ohodnotenia škôd zohľadnili obdobie imobilizácie flotily spoločnosti AUA od 19. marca do 14. júna 2020, ako aj dni bezprostredne predchádzajúce tomuto obdobiu od 9. do 18. marca 2020.

85 V tejto súvislosti Komisia v napadnutom rozhodnutí spresnila dôvody, pre ktoré považovala za vhodné povoliť pomoc, ktorá pokrýva nielen škody spôsobené spoločnosti AUA počas obdobia imobilizácie jej flotily od 19. marca do 14. júna 2020, ale aj škody vzniknuté počas dní, ktoré mu bezprostredne predchádzali, od 9. do 18. marca 2020.

86 Ako totiž bolo vysvetlené v bodoch 6 až 14 napadnutého rozhodnutia, rakúska vláda zaviedla obmedzenia v oblasti cestovania už v období od 9. do 18. marca 2020. Konkrétne 9. marca 2020 Rakúska republika zakázala pristávanie lietadiel pochádzajúcich z Číny, Južnej Kórey, Iránu a Talianska na svojom území. Tento zákaz bol postupne rozšírený na ďalšie krajiny, najmä na Švajčiarsko, Francúzsko a Španielsko 13. marca 2020, ako aj na Spojené kráľovstvo, Holandsko, Rusko a Ukrajinu 15. marca 2020. Okrem toho Rakúska republika 10. marca 2020 s okamžitou účinnosťou uložila všeobecné opatrenia zahŕňajúce obmedzenia v oblasti cestovania v reakcii na pandémiu COVID-19. Nariadila tiež lekárske kontroly na hraniciach, najskôr 11. marca 2020 s Talianskom, následne 14. marca 2020 so Švajčiarskom a napokon 19. marca 2020 s Nemeckom. Medzitým Spojené štáty americké 12. marca 2020 oznámili, že už nepovolia európskym občanom ani všetkým cestujúcim, ktorí sa zdržiavali v krajinách schengenského priestoru, vstúpiť na ich územie. Rakúska vláda 13. marca 2020 oznámila súbor reštriktívnych legislatívnych opatrení, ktoré nadobudli účinnosť 16. marca 2020. Tieto opatrenia uložili rozsiahle obmedzenia slobody pohybu na celom rakúskom území.

87 Preto vzhľadom na postupné zhoršenie podmienok cestovania spôsobené obmedzeniami uloženými v tejto súvislosti z dôvodu pandémie COVID-19, ktoré viedli k zrušeniu a preprogramovaniu letov spoločnosti AUA v období od 9. marca do 14. júna 2020, mohla Komisia bez toho, aby sa dopustila pochybenia, zohľadniť škodu spôsobenú spoločnosti AUA uvedenými zrušeniami a preprogramovaním počas tohto obdobia.

88 V dôsledku toho treba zamietnuť argumentáciu žalobkýň, podľa ktorej Komisia tým, že zohľadnila škodu vzniknutú v období od 9. do 18. marca 2020, nadhodnotila uvedenú škodu. Z toho istého dôvodu napadnuté rozhodnutie neobsahuje nijaký rozpor.

89 Pokiaľ ide v druhom rade o argumentáciu žalobkýň, podľa ktorej sa Komisia neubezpečila, že AUA vykonala všetko potrebné na zníženie svojich nákladov počas obdobia od 9. marca do 14. júna 2020, takže z náhrady škody by boli vylúčené nielen náklady, ktorým sa predišlo, ale aj náklady, „ktorým sa dalo predísť“, teda náklady, ktorým AUA mohla predísť, ale ktoré aj tak znášala, treba poznamenať, že v bode 74 napadnutého rozhodnutia Komisia vysvetlila, že škody, ktoré sa mali nahradiť, zodpovedali strate pridanej hodnoty vypočítanej ako rozdiel medzi na jednej strane ušlým ziskom spoločnosti AUA, teda rozdielom medzi obratom, ktorého dosiahnutie AUA mohla očakávať počas obdobia od 9. marca do 14. júna 2020 pri absencii obmedzení v oblasti cestovania a ostatných opatrení lockdown-u spojených s pandémiou COVID-19 a obratom, ktorý sa počas tohto obdobia skutočne dosiahol, upraveným o ziskovú maržu spoločnosti AUA a, na druhej strane nákladmi, ktorým sa predišlo.

90 Komisia definovala náklady, ktorým sa predišlo, ako náklady, ktoré by AUA vynaložila v období od 9. marca do 14. júna 2020, ak by jej činnosť nebola ovplyvnená obmedzeniami v oblasti cestovania a opatreniami lockdown-u spojenými s pandémiou COVID-19 a ktoré AUA nemusela znášať z dôvodu zrušenia svojich činností. Komisia tiež vysvetlila, že náklady, ktorým sa predišlo, museli byť vyčíslené pre každý typ relevantných nákladov v závislosti od ich vzťahu k poklesu premávky porovnaním nákladov vynaložených spoločnosťou AUA počas rovnakého obdobia predchádzajúceho roka s nákladmi, ktoré AUA vynaložila v období od 9. marca do 14. júna 2020.

91 Komisia tiež v poznámke pod čiarou 19 napadnutého rozhodnutia spresnila, že náklady, ktorým sa predišlo z dôvodu opatrení lockdown-u súvisiacich s pandémiou COVID-19, sa týkajú napríklad zníženia nákladov na pohonné hmoty, poplatkov a iných platieb, ako aj zníženia personálnych nákladov najmä z dôvodu využívania práce na kratší úväzok.

92 Ako vyplýva z bodu 42 písm. b) napadnutého rozhodnutia, ohodnotenie škôd tak zohľadňuje dodatočné náklady a náklady, ktorým sa z dôvodu uvedených obmedzení predišlo. V tejto súvislosti Komisia na základe preskúmania nákladov spoločnosti AUA a tak pozitívneho, ako aj negatívneho vplyvu opatrení lockdown-u prijatých vládami v nadväznosti na pandémiu COVID-19 na variabilné náklady zohľadnila pri uvedenom ohodnotení rozdiel konštatovaný vo všetkých variabilných nákladoch [najmä náklady na pohonné hmoty, poplatky, platby a náklady, náklady na údržbu, poplatky súvisiace s Medzinárodným združením leteckých dopravcov (IATA) a náklady cateringu], a rozdiel konštatovaný vo fixných nákladoch, ktoré sa menili z dôvodu opatrení lockdown-u prijatých vládami v nadväznosti na pandémiu COVID-19, najmä zníženie personálnych a obchodných nákladov, ako aj imobilizáciu lietadiel. Navyše Rakúska republika vo svojom vyjadrení vedľajšieho účastníka konania poukázala na zoznam opatrení prijatých spoločnosťou AUA na účely zníženia jej nákladov v kontexte pandémie COVID-19, ktoré spočívalo najmä v znížení celkových výdavkov o 54 % v porovnaní s rokom 2019. Medzi týmito opatreniami Rakúska republika uviedla zatvorenie viacerých základní technickej údržby a zariadení na pomoc cestujúcim v niektorých spolkových krajinách. AUA okrem toho zredukovala svoju flotilu tým, že odstránila väčšinu lietadiel modelu Dash a prikročila k predaju viacerých lietadiel. Žalobkyne nespochybnili pravdivosť alebo relevantnosť týchto skutočností.

93 Za týchto okolností Všeobecný súd môže len konštatovať, že výhrada žalobkýň týkajúca sa údajného opomenutia Komisie zohľadniť náklady „ktorým sa dalo predísť“, je príliš abstraktná a nie je podopretá žiadnym konkrétnym údajom. Žalobkyne najmä nespresnili, konkrétne ktorým nákladom spoločnosti AUA mohla predísť, a ktoré náklady preto mali byť vylúčené z ohodnotenia škôd, ktoré jej boli spôsobené.

94 Toto tvrdenie preto treba zamietnuť.

95 V treťom rade, pokiaľ ide o tvrdenie, podľa ktorého Komisia nezohľadnila škody, ktoré vznikli iným leteckým spoločnostiam, stačí odkázať na body 53 až 57 vyššie, aby sa dospelo k záveru, že žalobkyne nemôžu dôvodne tvrdiť, že Komisia bola povinná v napadnutom rozhodnutí ohodnotiť škodu spôsobenú iným leteckým spoločnostiam než spoločnosti AUA.

96 Prvá časť tretieho žalobného dôvodu musí byť preto zamietnutá.

O druhej časti tretieho žalobného dôvodu týkajúcej sa posúdenia výšky pomoci

97 Po prvé žalobkyne s odkazom na svoje tvrdenia uvedené v rámci prvého žalobného dôvodu tvrdia, že Komisia nezohľadnila prípadnú dodatočnú pomoc pochádzajúcu od spoločnosti Lufthansa v prospech spoločnosti AUA. Na jednej strane údaj v napadnutom rozhodnutí, podľa ktorého kapitálová injekcia spoločnosti DLH mala byť investovaná do účinných technológií v oblasti klímy a hluku, a teda nepokrýva škody, ktoré vznikli spoločnosti AUA, ktoré má napraviť dotknuté opatrenie, nie je presvedčivý, pretože priaznivé účinky tejto injekcie sú okamžité, zatiaľ čo plánované investície, ktoré nepodliehajú žiadnej forme donucujúcich záväzkov, sa realizujú až v roku 2030. Na druhej strane sa Komisia obmedzila na uvedenie minimálneho podielu pomoci poskytnutej skupine Lufthansa vo výške 150 miliónov eur, pričom prešla mlčaním možnosť, že by AUA mohla mať prospech z nemeckého opatrenia aj nad rámec tejto sumy.

98 Po druhé Komisia podcenila dopad štátnej pomoci poskytnutej v prospech spoločnosti AUA na základe rakúskej schémy pomoci v rámci svojho posúdenia proporcionality predmetného opatrenia. Komisia totiž uviedla, že uvedená pomoc pokrýva ďalšie náklady spoločnosti AUA, ktoré sa považujú za vynaložené v priebehu druhého polroka 2020, pričom však nevysvetľuje dôvodnosť tohto posúdenia. Okrem toho, pokiaľ ide o vyčíslenie strát počas druhého polroka 2020, Komisia len prevzala odhady spoločnosti AUA bez toho, aby vykonala nezávislú analýzu uvedených strát. Komisia tiež podcenila výšku pomoci poskytnutej spoločnosti AUA na základe rakúskej schémy pomoci, keď ju ohodnotila na [70 až 80] miliónov eur bez toho, aby vysvetlila, ako vypočítala toto číslo. Podľa žalobkýň je však výška tejto pomoci 270 miliónov eur. Výška tejto pomoci, vnímaná spolu s výškou kapitálovej injekcie spoločnosti DLH, teda predstavuje najmenej 420 miliónov eur, čo prekračuje výšku strát spoločnosti AUA, ktoré mali vzniknúť v priebehu druhého polroka 2020.

99 Po tretie Komisia v rozpore so svojou rozhodovacou praxou nezohľadnila konkurenčnú výhodu, ktorá vyplývala z diskriminačnej povahy dotknutého opatrenia, ktorá sa prejavila väčšími podielmi na trhu pre AUA, než aké by inak mohla požadovať.

100 Komisia, podporovaná Spolkovou republikou Nemecko, Rakúskou republikou a spoločnosťou AUA, s týmito tvrdeniami nesúhlasí.

101 V prvom rade, pokiaľ ide o tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého Komisia nezohľadnila prípadnú dodatočnú pomoc pochádzajúcu od spoločnosti Lufthansa v prospech spoločnosti AUA, po prvé treba uviesť, že toto tvrdenie sa sčasti prekrýva s tvrdeniami uvedenými v rámci prvého žalobného dôvodu. Treba teda odkázať na jeho analýzu.

102 Po druhé treba poznamenať, že Zmluva o FEÚ nebráni súčasnému uplatneniu článku 107 ods. 2 písm. b) a článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ, pokiaľ sú splnené podmienky každého z týchto dvoch ustanovení. Platí to najmä vtedy, keď skutočnosti a okolnosti, ktoré viedli k vážnej poruche fungovania v hospodárstve, vyplývajú z mimoriadnej udalosti.

103 V prejednávanej veci, ako bolo uvedené v bodoch 5 až 7 vyššie, bol nemecký úver a pomoc, ktorá je predmetom rozhodnutia Lufthansa, ako aj opatrenie pomoci poskytnuté spoločnosti AUA na základe rakúskej schémy pomoci poskytnuté na základe článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ, zatiaľ čo predmetné opatrenie bolo poskytnuté na základe článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ.

104 V tejto súvislosti Komisia v bode 29 napadnutého rozhodnutia uviedla, že vyššie uvedené opatrenia schválené na základe článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ mali za cieľ obnoviť solventnosť a životaschopnosť spoločnosti AUA, a teda pokrývali náklady nad rámec jednoduchej náhrady škody spôsobenej priamo obmedzeniami v oblasti cestovania uloženými v rámci pandémie COVID-19. V bodoch 47 a 49 napadnutého rozhodnutia Komisia tiež poznamenala, že rakúske orgány potvrdili, že predmetné opatrenie nebolo možné kumulovať s inou pomocou pokrývajúcou rovnaké náklady a že ostatné opatrenia, ktoré sú súčasťou podpory poskytnutej spoločnosti AUA, nemohli viesť k nadmernej kompenzácii, pretože neboli určené na odškodnenie spoločnosti AUA za škodu, ktorá jej vznikla v dôsledku obmedzení v oblasti cestovania uložených z dôvodu pandémie COVID-19, a že toto opatrenie nemôže byť použité na takéto odškodnenie.

105 Komisia predovšetkým v bode 50 napadnutého rozhodnutia vysvetlila, že tieto opatrenia nemali súvislosť s akoukoľvek náhradou škody spôsobenej spoločnosti AUA, pretože jednak úver poskytnutý spoločnosti AUA v rámci rakúskej schémy pomoci bol zaručený zárukami pozostávajúcimi zo zabezpečenia akcií a aktív spoločnosti AUA a jednak kapitálová injekcia spoločnosti DLH mala byť, ako to bolo dohodnuté medzi spoločnosťou AUA, jej akcionármi a rakúskou vládou, investovaná do účinných technológií v oblasti klímy a hluku do roku 2030.

106 Okrem toho v bodoch 82 až 86 napadnutého rozhodnutia Komisia overila, či opatrenia pomoci poskytnuté na základe článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ, ktoré AUA môže využiť, nepokrývajú tú istú škodu, ktorú malo predmetné opatrenie napraviť, pričom dospela k záveru, že to tak nie je.

107 Z toho vyplýva, že na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, Komisia pri svojom posúdení výšky predmetnej pomoci a jej proporcionality neopomenula zohľadniť všetky opatrenia pomoci, ktoré mohli byť poskytnuté skupine Lufthansa.

108 Žalobkyne však nepredložili nijaký konkrétny a podložený dôkaz, ktorý by mohol preukázať, že cieľom všetkých alebo niektorých dotknutých opatrení pomoci je pokryť rovnaké oprávnené náklady, ako sú náklady zahrnuté v škode, ktorú má predmetné opatrenie napraviť.

109 Po tretie žalobkyne kritizujú najmä bod 50 písm. b) napadnutého rozhodnutia, podľa ktorého ako je uvedené v bode 105 vyššie, AUA mala investovať do roku 2030 kapitálovú injekciu spoločnosti DLH do účinných protihlukových technológií a technológií šetrnejších k životnému prostrediu, keďže zodpovedajúca suma už spoločnosti AUA bola daná k dispozícii. Na jednej strane však toto tvrdenie nezohľadňuje skutočnosť, že takáto investícia by mohla byť časovo odstupňovaná. Na druhej strane záväzok použiť sumu zodpovedajúcu kapitálovej injekcii na financovanie tejto investície jasne preukazuje, že táto kapitálová injekcia mala úplne iný účel, než je účel sledovaný predmetným opatrením.

110 Pokiaľ ide o tvrdenie žalobkýň spochybňujúce záväznosť tejto prevzatej investičnej povinnosti, stačí uviesť, že z bodu 50 písm. b) napadnutého rozhodnutia vyplýva, že v rámci finančného rámca dohodnutého medzi spoločnosťou AUA, jej akcionármi a rakúskou vládou je AUA „povinná“ investovať sumu zodpovedajúcu kapitálovej injekcii spoločnosti DLH do účinných protihlukových technológií a technológií šetrnejších k životnému prostrediu.

111 V druhom rade, pokiaľ ide o tvrdenia žalobkýň týkajúce sa pomoci poskytnutej spoločnosti AUA na základe rakúskej schémy pomoci, treba uviesť, že Komisia v bode 87 napadnutého rozhodnutia poznamenala, že finančné výsledky, ktoré AUA odhadovala na rok 2020, mali byť vo všeobecnosti ovplyvnené vážnou poruchou rakúskeho hospodárstva z dôvodu pandémie COVID-19. Tieto

predvídané straty, pri ktorých nebolo možné preukázať žiadnu priamu príčinnú súvislosť s obmedzeniami v oblasti cestovania a opatreniami lockdown-u, podľa Komisie mohli dosahovať [medzi 300 a 400] miliónov eur za obdobie od 1. do 9. marca 2020 a od 15. júna do 31. decembra 2020, teda mimo obdobia, ktorého sa týka predmetné opatrenie. Ako vyplýva z bodu 88 napadnutého rozhodnutia, Rakúska republika mala v úmysle poskytnúť spoločnosti AUA štátnu záruku vo výške 90 % na úver vo výške 300 miliónov eur na základe rakúskej schémy pomoci s cieľom odstrániť účinky závažného narušenia jej hospodárstva.

112 Po prvé žalobkyne tvrdia, že Komisia predpokladala, že pomoc poskytnutá spoločnosti AUA na základe rakúskej schémy pomoci mala pokryť straty, ktoré AUA utrpela v priebehu druhého polroka 2020, bez toho, aby preukázala, že to tak skutočne bolo. Týmto tvrdením sa žalobkyne v skutočnosti snažia spochybniť to, že uvedená pomoc by mohla pokryť rovnaké náklady ako tie, ktoré boli zahrnuté v škode spôsobenej spoločnosti AUA v období od 9. marca do 14. júna 2020 z dôvodu obmedzení v oblasti cestovania uložených v súvislosti s pandémiou COVID-19 a ktorú má predmetné opatrenie napraviť.

113 Treba však pripomenúť, že rakúska schéma pomoci bola zavedená na základe článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ a smerovala tak k náprave vážnej poruchy rakúskeho hospodárstva spôsobenej pandémiou tým, že poskytovala podporu veľkému počtu podnikov, ktoré potrebujú likviditu, bez toho, aby bola obmedzená na určité hospodárske odvetvie. Uvedená schéma tak sledovala iný cieľ ako je cieľ predmetného opatrenia.

114 V tejto súvislosti vysvetlenie Komisie uvedené v bode 87 napadnutého rozhodnutia, podľa ktorého pomoc poskytnutá spoločnosti AUA na základe uvedenej rakúskej schémy pomoci mala pokryť straty, ktoré utrpela AUA a ktoré neboli priamo spôsobené zrušením a preprogramovaním letov spoločnosti AUA počas obdobia od 9. marca do 14. júna 2020 z dôvodu obmedzení v oblasti cestovania, je úplne v súlade s rôznymi cieľmi sledovanými dotknutou pomocou. Samotná skutočnosť, že Komisia v napadnutom rozhodnutí nespresnila základ, vychádzajúc z ktorého sa domnievala, že pomoc poskytnutá spoločnosti AUA na základe rakúskej schémy pomoci mala pokryť straty, ktoré táto spoločnosť predvídala v druhom polroku 2020, nemôže spochybniť zákonnosť napadnutého rozhodnutia.

115 Po druhé žalobkyne vytýkajú Komisii, že sa, pokiaľ ide o výšku týchto strát odhadovanú na sumu [medzi 300 a 400] miliónov eur, spoľahla na odhady poskytnuté spoločnosti AUA, namiesto toho, aby sama vykonala nezávislú analýzu. Hoci je pravda, že zdroj tejto sumy nevyplýva z napadnutého rozhodnutia, nič to nemení na tom, že tento odhad sa týka strát, ktoré predmetné opatrenie nemá za cieľ pokryť. Práve pomoc poskytnutá spoločnosti AUA na základe rakúskej schémy pomoci, ktorej zákonnosť a zlučiteľnosť s vnútorným trhom nie sú predmetom tohto sporu, je určená na pokrytie časti týchto strát. Otázka presného odhadu týchto strát preto nemá vplyv na zákonnosť napadnutého rozhodnutia.

116 Po tretie a z toho istého dôvodu žalobkyne nemôžu účinne vytýkať Komisii, že v napadnutom rozhodnutí nevysvetlila, ako vypočítala výšku pomoci poskytnutej spoločnosti AUA na základe rakúskej schémy pomoci, odhadovanú na sumu [medzi 70 a 80] miliónov eur. Hoci totiž žalobkyne môžu platne uviesť tvrdenia spochybňujúce odhad výšky pomoci, o ktorú ide v prejednávanej veci, nemôžu naproti tomu účinne kritizovať odhad výšky inej pomoci, ktorej zákonnosť a zlučiteľnosť s vnútorným trhom nepodliehajú preskúmaniu Všeobecným súdom v rámci tohto sporu.

117 V každom prípade z bodu 80 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že rakúske orgány sa zaviazali predložiť Komisii najneskôr do 30. júna 2021 výsledky následného ohodnotenia škody spôsobenej spoločnosti AUA v období od 9. marca do 14. júna 2020, ktorú má predmetné opatrenie napraviť, vychádzajúce z operačných účtov spoločnosti AUA za rok 2020, ktoré prešli auditom a budú riadne overené nezávislým orgánom. Ak by z následného ohodnotenia vyplynulo, že AUA získala nadmernú kompenzáciu, rakúske orgány sa zaviazali dbať na to, aby AUA túto nadmernú kompenzáciu vrátila.

118 Po štvrté a v dôsledku toho tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého kombinovaná výška pomoci poskytnutej spoločnosti AUA na základe rakúskej schémy pomoci a kapitálovej injekcie spoločnosti DLH presiahla výšku predpokladaných strát spoločnosti AUA za druhý polrok 2020, možno len zamietnuť.

119 V treťom rade, pokiaľ ide o tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého Komisia nezohľadnila konkurenčnú výhodu v prospech spoločnosti AUA vyplývajúcu z diskriminačnej povahy dotknutého opatrenia, treba uviesť, že na účely posúdenia zlučiteľnosti pomoci s vnútorným trhom výhoda, ktorú táto pomoc poskytuje svojmu príjemcovi, nezahŕňa prípadný hospodársky zisk, ktorý príjemca dosiahol využívaním tejto výhody. Takýto zisk môže byť odlišný od výhody, ktorú predstavuje uvedená pomoc, a dokonca sa môže ukázať ako neexistujúci, a to aj bez toho, aby táto okolnosť mohla odôvodniť odlišné posúdenie zlučiteľnosti tejto pomoci s vnútorným trhom (pozri v tomto zmysle rozsudok z 21. decembra 2016, Komisia/Aer Lingus a Ryanair Designated Activity, C-164/15 P a C-165/15 P, EU:C:2016:990, bod 92).

120 V dôsledku toho treba konštatovať, že Komisia správne zohľadnila výhodu poskytnutú spoločnosti AUA, tak ako vyplýva z predmetného opatrenia. Naopak, Komisii nemožno vytýkať, že neurčila existenciu prípadného hospodárskeho zisku vyplývajúceho z tejto výhody.

121 Za týchto podmienok žalobkyne nemôžu Komisii dôvodne vytýkať, že nezohľadnila prípadnú konkurenčnú výhodu vyplývajúcu z namietanej diskriminačnej povahy predmetného opatrenia.

122 V nadväznosti na to treba zamietnuť druhú časť tretieho žalobného dôvodu a v dôsledku toho uvedený žalobný dôvod v celom jeho rozsahu.

O štvrtom žalobnom dôvode založenom na porušení procesných práv žalobkýň

123 Žalobkyne tvrdia, že preskúmanie uskutočnené Komisiou bolo nedostatočné, najmä pokiaľ ide o primeranosť predmetného opatrenia, ako aj jeho zlučiteľnosť so zásadou zákazu diskriminácie a so zásadami týkajúcimi sa slobodného poskytovania služieb a slobody usadiť sa. Nedostatočnosť tohto preskúmania však svedčí o existencii vážnych ťažkostí, ktoré mali viesť Komisiu k začatiu konania vo veci formálneho zisťovania a k tomu, aby žalobkyne mohli predložiť svoje pripomienky a ovplyvniť tak uvedené preskúmanie.

124 Komisia, Spolková republika Nemecko, Rakúska republika a AUA spochybňujú argumentáciu žalobkýň.

125 Treba poznamenať, ako to v podstate tvrdí Komisia, že štvrtý žalobný dôvod žalobkýň má v skutočnosti subsidiárnu povahu pre prípad, že by Všeobecný súd neskúmal dôvodnosť posúdenia predmetného opatrenia ako takého. Z ustálenej judikatúry totiž vyplýva, že cieľom takéhoto žalobného dôvodu je umožniť dotknutej osobe, aby sa v tomto postavení považovala za oprávnenú na podanie žaloby podľa článku 263 ZFEÚ, čo by jej bolo inak zamietnuté (pozri

v tomto zmysle rozsudky z 24. mája 2011, Komisia/Kronoply a Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, bod 48, a z 27. októbra 2011, Rakúsko/Scheucher-Fleisch a i., C-47/10 P, EU:C:2011:698, bod 44). Všeobecný súd preskúmal prvé tri žalobné dôvody týkajúce sa dôvodnosti posúdenia uvedeného opatrenia ako takého, takže takýto žalobný dôvod je pozbavený jeho uvádzaného účelu.

126 Navyše treba konštatovať, že tento žalobný dôvod nemá samostatný obsah. V rámci takého žalobného dôvodu totiž žalobca môže na účely zachovania procesných práv, ktoré mu prináležia v rámci konania vo veci formálneho zisťovania, uvádzať iba dôvody, ktoré môžu preukázať, že posúdenie informácií a dôkazov, ktoré mala Komisia k dispozícii alebo mohla mať k dispozícii v štádiu predbežného preskúmania oznámeného opatrenia, malo vyvolať pochybnosti o jeho zlučiteľnosti s vnútorným trhom (pozri v tomto zmysle rozsudky z 22. decembra 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, bod 81; z 9. júla 2009, 3F/Komisia, C-319/07 P, EU:C:2009:435, bod 35, a z 24. mája 2011, Komisia/Kronoply a Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, bod 59), ako nedostatočná alebo neúplná povaha preskúmania uskutočneného Komisiou v rámci konania o predbežnom preskúmaní alebo existencia sťažností pochádzajúcich od tretích osôb. Treba teda uviesť, že štvrtý žalobný dôvod v súhrne preberá tvrdenia uvedené v rámci prvého až tretieho žalobného dôvodu bez toho, aby poukázal na osobitné skutočnosti týkajúce sa prípadných vážnych ťažkostí.

127 Z týchto dôvodov treba konštatovať, že keďže Všeobecný súd preskúmal uvedené žalobné dôvody z vecného hľadiska, nie je potrebné skúmať dôvodnosť tohto žalobného dôvodu.

O piatom žalobnom dôvode založenom na tom, že Komisia porušila článok 296 druhý odsek ZFEÚ

128 Žalobkyne tvrdia, že Komisia porušila článok 296 druhý odsek ZFEÚ, keďže po prvé v napadnutom rozhodnutí neuviedla dôvod, pre ktorý opomenula overiť, či by predmetné opatrenie poskytnuté spoločnosti AUA prinieslo prospech skupine Lufthansa alebo či by pomoc poskytnutá spoločnosti Lufthansa mohla priniesť prospech spoločnosti AUA, po druhé neoverila, či toto opatrenie bolo v súlade so zásadou zákazu diskriminácie, ako aj so zásadami týkajúcimi sa slobodného poskytovania služieb a slobody usadiť sa, po tretie neposúdila konkurenčnú výhodu poskytnutú spoločnosti AUA, a po štvrté neposúdila škody spôsobené obmedzeniami v oblasti cestovania a tiež neodôvodnila svoje posúdenie proporcionality uvedeného opatrenia a jeho kumulácie s nemeckým úverom, pomocou, ktorá je predmetom rozhodnutia Lufthansa a rakúskou schémou pomoci.

129 Komisia, Spolková republika Nemecko, Rakúska republika a AUA spochybňujú argumentáciu žalobkýň.

130 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že odôvodnenie vyžadované článkom 296 ZFEÚ predstavuje podstatnú formálnu náležitosť (rozsudok z 18. júna 2015, Ipatau/Rada, C-535/14 P, EU:C:2015:407, bod 37) a musí byť prispôsobené povahe dotknutého aktu a musia z neho jasne a jednoznačne vyplývať úvahy inštitúcie, ktorá akt prijala tak aby sa dotknuté osoby mohli zoznámiť s dôvodmi, ktoré viedli k prijatiu opatrenia, a príslušný súd mohol vykonať svoje preskúmanie. Požiadavka odôvodnenia sa musí preskúmať vzhľadom na okolnosti prejednávanej veci, najmä na obsah aktu, charakter uvádzaných dôvodov a záujem, ktorý môžu mať na získaní vysvetlení osoby, ktorým je akt určený, alebo ďalšie osoby priamo a osobne dotknuté takýmto aktom. Nevyžaduje sa, aby odôvodnenie špecifikovalo všetky relevantné skutkové a právne okolnosti, pretože otázka, či odôvodnenie aktu spĺňa požiadavky článku 296 ZFEÚ, má byť

posudzovaná nielen s ohľadom na jeho znenie, ale tiež na jeho kontext, ako aj na súhrn právnych pravidiel upravujúcich dotknutú oblasť (rozsudky z 2. apríla 1998, Komisia/Sytraval a Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, bod 63; z 22. júna 2004, Portugalsko/Komisia, C-42/01, EU:C:2004:379, bod 66, a z 15. apríla 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, bod 79).

131 V prejednávanej veci, pokiaľ ide o povahu predmetného aktu, napadnuté rozhodnutie bolo prijaté na konci predbežného preskúmania pomoci, ktoré upravuje článok 108 ods. 3 ZFEÚ a ktorého cieľom je iba umožniť Komisii, aby vyjadrila svoje prvé stanovisko k čiastočnej alebo úplnej zlučiteľnosti dotknutej pomoci bez začatia formálneho zisťovania, ako ho stanovuje odsek 2 uvedeného článku, určeného na to, aby mohla Komisia získať úplné informácie o všetkých údajoch, ktoré súvisia s touto pomocou.

132 Takéto rozhodnutie, ktoré sa musí prijať v krátkych lehotách, pritom musí obsahovať iba dôvody, pre ktoré sa Komisia domnieva, že nemá závažné ťažkosti s posúdením zlučiteľnosti dotknutej pomoci so spoločným trhom (rozsudok z 22. decembra 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, bod 65).

133 V tejto súvislosti po prvé, pokiaľ ide o odôvodnenie napadnutého rozhodnutia, čo sa týka vzťahu medzi predmetným opatrením a ostatnými opatreniami pomoci uvedenými v bode 8 vyššie, stačí uviesť, že výhrada formulovaná žalobkyňami vyplýva z neúplného výkladu napadnutého rozhodnutia a prvkov kontextu, do ktorého patrí. Zo všetkých úvah uvedených v bodoch 31 až 43 vyššie však vyplýva, že Komisia z právneho hľadiska dostatočne odôvodnila svoje posúdenie vzťahu predmetných opatrení.

134 Po druhé, pokiaľ ide o zásadu zákazu diskriminácie a zásady slobodného poskytovania služieb a slobody usadiť sa, treba nepochybne pripomenúť, že ak sa príjemcovia, na ktorých sa akt vzťahuje, na jednej strane a ostatní vylúčení prevádzkovatelia na druhej strane nachádzajú v porovnateľnej situácii, inštitúcia Únie, ktorá je autorom aktu, je v rámci osobitného odôvodnenia povinná uviesť, v čom spočíva objektívna odôvodnenosť takto stanoveného rozdielu v zaobchádzaní (rozsudok z 15. apríla 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, bod 82). V prejednávanej veci však treba konštatovať, že napadnuté rozhodnutie obsahuje skutočnosti pripomenuté v bode 61 vyššie, ktoré umožňujú pochopiť osobitný význam spoločnosti AUA pre leteckú obsluhu Rakúska a rakúske hospodárstvo, ako aj dôvody, pre ktoré si Rakúska republika zvolila AUA ako jediného príjemcu predmetného opatrenia.

135 Okrem toho v rozsahu, v akom žalobkyne odkazujú na konkurenčnú výhodu vyplývajúcu z diskriminačnej povahy predmetného opatrenia, stačí konštatovať, ako vyplýva z bodov 119 až 121 vyššie, že Komisia nemusela takúto výhodu zohľadniť na účely posúdenia zlučiteľnosti tohto opatrenia s vnútorným trhom, takže ju ani nemusela spomenúť v napadnutom rozhodnutí.

136 Po tretie, pokiaľ ide o ohodnotenie škody spôsobenej spoločnosti AUA a výšky pomoci, treba uviesť, že Komisia v napadnutom rozhodnutí vysvetlila dôvody, pre ktoré sa domnievala, že na účely výpočtu škôd, ktoré môžu byť nahradené podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ, sa škody, ktoré vznikli v období od 9. marca do 14. júna 2020 mali považovať za priamo spôsobené zrušením a preprogramovaním letov z dôvodu obmedzení v oblasti cestovania uložených v súvislosti s pandémiou COVID-19 (pozri body 84 až 88 vyššie). Okrem toho z právneho hľadiska dostatočne vysvetlila metodológiu výpočtu výšky škody, vrátane nákladov, ktoré treba zohľadniť (pozri body 89 až 91 vyššie).

137 Komisia tiež dostatočne jasne a presne vysvetlila spôsob, akým vypočítala výšku predmetnej pomoci, a dôvody, pre ktoré sa domnievala, že dotknuté opatrenie nemožno kumulovať s inými opatreniami pomoci pokrývajúcimi rovnaké oprávnené náklady.

138 Z toho vyplýva, že napadnuté rozhodnutie je dostatočne odôvodnené a v dôsledku toho treba zamietnuť piaty žalobný dôvod žalobkýň.

139 Z vyššie uvedeného vyplýva, že žaloba sa musí zamietnuť v celom rozsahu bez toho, aby bolo potrebné rozhodnúť o jej prípustnosti.

O trovách

140 Podľa článku 134 ods. 1 rokovacieho poriadku účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. Keďže žalobkyne nemali vo veci úspech, je opodstatnené rozhodnúť, že znášajú svoje vlastné trovy konania a sú povinné nahradiť trovy konania Komisie v súlade s jej návrhom.

141 Spolková republika Nemecko a Rakúska republika znášajú na základe článku 138 ods. 1 rokovacieho poriadku svoje vlastné trovy konania.

142 AUA znáša na základe článku 138 ods. 3 rokovacieho poriadku svoje vlastné trovy konania.

Z týchto dôvodov

VŠEOBECNÝ SÚD (desiata rozšírená komora)

rozhodol takto:

1. **Žaloba sa zamieta.**

2. **Ryanair DAC a Laudamotion GmbH znášajú svoje vlastné trovy konania a sú povinné nahradiť trovy konania, ktoré vynaložila Európska komisia.**

3. **Spolková republika Nemecko, Rakúska republika a Austrian Airlines AG znášajú svoje vlastné trovy konania.**

Kornezov Buttigieg Kowalik-Bańczyk

Hesse Petrlík

Rozsudok bol vyhlásený na verejnom pojednávaní v Luxemburgu 14. júla 2021.

Podpisy