A TÖRVÉNYSZÉK ÍTÉLETE (kibővített tizedik tanács)

2021. július 14.*

„Állami támogatások – Az osztrák légi közlekedési piac – Ausztria által a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben egy légitársaság javára nyújtott támogatás – Alárendelt kölcsön az Austrian Airlines javára – Kifogást nem emelő határozat – A kedvezményezett anyavállalata számára korábban nyújtott támogatás – Rendkívüli esemény által okozott károk helyreállítására nyújtott támogatás – A letelepedés szabadsága – A szolgáltatásnyújtás szabadsága – Egyenlő bánásmód – Indokolási kötelezettség”

A T-677/20. sz. ügyben,

a **Ryanair DAC** (székhelye: Swords [Írország]),

a **Laudamotion GmbH** (székhelye: Schwechat [Ausztria])

(képviselik őket: E. Vahida, F.-C. Laprévote, V. Blanc, S. Rating és I.-G. Metaxas-Maranghidis ügyvédek)

felpereseknek

az **Európai Bizottság** (képviselik: L. Flynn, F. Tomat és S. Noë, meghatalmazotti minőségben)

alperes ellen,

támogatják:

a **Németországi Szövetségi Köztársaság** (képviselik: R. Kanitz, J. Möller és P.-L. Krüger, meghatalmazotti minőségben)

az **Osztrák Köztársaság** (képviselik: A. Posch, J. Schmoll, G. Eberhard és S. Weber, meghatalmazotti minőségben),

és

az **Austrian Airlines AG** (székhelye: Bécs [Ausztria], képviseli: A. Zellhofer ügyvéd)

beavatkozó felek,

* Az eljárás nyelve: angol.

az SA.57539 (2020/N) – Ausztria – Covid19 – Támogatás az Austrian Airlines javára – állami támogatásról szóló, 2020. július 6-i C(2020) 4684 final bizottsági határozat megsemmisítése iránt az EUMSZ 263. cikk alapján benyújtott kérelme tárgyában,

A TÖRVÉNYSZÉK (kibővített tizedik tanács),

tagjai: A. Kornezov elnök (előadó), E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk, G. Hesse és D. Petrlík bírák,

hivatalvezető: P. Cullen tanácsos,

tekintettel az eljárás írásbeli szakaszára és a 2021. április 23-i tárgyalásra,

meghozta a következő

Ítéletet

A jogvita előzményei

1 Az Austrian Airlines AG (a továbbiakban: AUA) a Lufthansa csoport részét képező légitársaság. A Lufthansa csoport élén a Deutsche Lufthansa AG anyavállalat (a továbbiakban: DLH) áll. A Lufthansa csoport többek között a Brussels Airlines SA./NV., az AUA, a Swiss International Air Lines Ltd és az Edelweiss Air AG légitársaságokat foglalja magában.

2 2020. június 23-án az Osztrák Köztársaság az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdésének megfelelően bejelentett az Európai Bizottságnak egy 150 millió euró összegű, támogatássá alakítható alárendelt kölcsön formájában az AUA javára nyújtott támogatásra vonatkozó egyedi intézkedést (a továbbiakban: szóban forgó intézkedés). Ezen intézkedés célja, hogy megtérítse az AUA részére a Covid19-világjárvánnyal összefüggő utazási korlátozások és más korlátozó intézkedések bevezetése nyomán a járatainak törléséből vagy átütemezéséből eredő kárt.

3 2020. július 6-án a Bizottság elfogadta az SA.57539 (2020/N) – Ausztria – Covid19 – Támogatás az Austrian Airlines javára – állami támogatásról szóló 2020. július 6-i C(2020) 4684 final határozatot (a továbbiakban: megtámadott határozat), amelyben megállapította, hogy a szóban forgó intézkedés egyrészt az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül, másrészt pedig az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének b) pontja alapján összeegyeztethető a belső piaccal.

4 A szóban forgó intézkedés az AUA és a Lufthansa csoport javára nyújtott számos támogatási intézkedés keretébe illeszkedik, amelyeket a következők szerint lehet összefoglalni.

5 Az SA.56714 (2020/N) – Németország – Covid19 intézkedésekről szóló 2020. március 22-i határozatával a Bizottság az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének b) pontja alapján engedélyezte a Németországi Szövetségi Köztársaság által annak érdekében bevezetett támogatási programot, hogy az érintett gazdasági ágazat korlátozása nélkül támogassa azokat a vállalkozásokat, amelyeknek a Németországban folytatott tevékenységeikhez kapcsolódóan likviditási szükségleteik merülnek fel. E program alapján a DLH jogosult volt arra, hogy egy 3 milliárd euró értékű kölcsönre (a továbbiakban: német kölcsön) legfeljebb 80%-os állami kezességvállalást vegyen igénybe.

6 Az SA.57520 (2020/N) – Ausztria – Osztrák válságelleni intézkedések – Covid19: Az Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws) által az 1977. évi garanciáról szóló törvény alapján a nagyvállalkozások számára nyújtott garanciák – Az SA.56981 (2020/N) támogatási program módosításáról szóló 2020. június 9-i határozattal módosított, SA.56981 (2020/N) Ausztria – A gazdaságnak a jelenlegi Covid19-világjárvány alatti támogatására irányuló állami támogatási intézkedések ideiglenes keretrendszerén alapuló osztrák hitelgarancia-rendszerről szóló 2020. április 17-i határozattal a Bizottság az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének b) pontja alapján engedélyezte az Osztrák Köztársaság által a Covid19-világjárvánnyal érintett vállalkozások javára az érintett ágazat korlátozása nélkül bevezetett támogatási programot (a továbbiakban: osztrák támogatási program). E program keretében az Osztrák Köztársaság 90%-os állami kezeségvállalás formájában támogatást nyújtott egy kereskedelmi banki konzorcium által nyújtott 300 millió euró összegű kölcsönhöz.

7 Az SA.57153 (2020/N) – Németország – Covid19 – A Lufthansa részére nyújtott támogatásról szóló 2020. június 25-i határozattal (a továbbiakban: Lufthansa határozat) a Bizottság az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének b) pontja alapján engedélyezte, hogy a DLH részére 6 milliárd euró összegű egyedi támogatást nyújtsanak, amely először is egy 306 044 326,40 euró összegű tőkerészesedésből, másodszor egy 4 693 955 673,60 euró összegű „csendes részesedésből” összetevődő hibrid tőkeinstrumentumból áll, amelyet a nemzetközi számviteli standardok szerint „saját tőkeként” kezelnek, és harmadszor egy 1 milliárd euró értékű, átváltoztatható hitelviszonyt megtestesítő instrumentum jellegzetességeivel bíró „csendes részesedésből” áll. E támogatást a DLH felhasználhatta a Lufthansa csoporthoz tartozó azon többi társaság – köztük az AUA – támogatására, amelyek 2019. december 31-én nem küzdöttek pénzügyi nehézségekkel.

8 A Lufthansa határozat pontosítja, hogy a tárgyát képező támogatási intézkedés a Lufthansa csoport javát szolgáló nagyobb támogatási intézkedéscsomag részét képezi, amely a következő intézkedésekből áll:

– a DLH javára nyújtott, a fenti 5. pontban említett német kölcsön;

– az Osztrák Köztársaság által a fenti 6. pontban említett osztrák támogatási program keretében az AUA javára előirányzott 300 millió euró összegű kölcsönre vonatkozó 90%-os állami kezességvállalás;

– a fenti 2. pontban említett szóban forgó intézkedés;

– egy 250 millió euró összegű likviditási támogatás és a Belga Királyság által a Brussels Airlines részére nyújtott 40 millió euró összegű kölcsön;

– a Svájci Államszövetség által a Swiss International Air Lines Ltd és az Edelweiss Air AG részére nyújtott 1,4 milliárd euró összegű kölcsönre vonatkozó 85%-os állami kezességvállalás.

9 A Lufthansa határozatban a Bizottság lényegében megjegyezte, hogy a más államok által a Lufthansa csoport vállalkozásai javára nyújtott, vagyis a fenti 8. pont második, harmadik, negyedik és ötödik franciabekezdésében felsorolt, és így a szóban forgó intézkedést magában foglaló támogatási intézkedéseket levonták az e határozat tárgyát képező, a DLH-nak nyújtott egyedi támogatásból, vagy a német kölcsönből.

Az eljárás és a felek kérelmei

10 A Törvényszék Hivatalához 2020. november 13-án benyújtott keresetlevelével a Ryanair DAC és a Laudamotion GmbH előterjesztette a jelen keresetet.

11 A felperesek a Törvényszék Hivatalához ugyanezen a napon benyújtott beadványukban kérték, hogy a Törvényszék a jelen keresetről a Törvényszék eljárási szabályzatának 151. és 152. cikke alapján gyorsított eljárásban határozzon. 2020. december 11-i határozatával a Törvényszék (tizedik tanács) helyt adott a gyorsított eljárás iránti kérelemnek.

12 A Bizottság ellenkérelmét 2020. december 23-án nyújtotta be a Törvényszék Hivatalához.

13 Az eljárási szabályzat 106. cikkének (2) bekezdése alapján a felperesek 2020. december 28-án a tárgyalás tartása iránt indokolt kérelmet terjesztettek elő.

14 A Törvényszék Hivatalához 2021. február 9-én, 18-án, illetve 19-én benyújtott beadványaiban a Németországi Szövetségi Köztársaság, az AUA és az Osztrák Köztáraság kérte, hogy a jelen eljárásba a Bizottság kérelmeinek támogatása végett beavatkozhasson.

15 2021. február 18-i és 2021 március 2-i határozatával a Törvényszék tizedik tanácsának elnöke engedélyezte a Németországi Szövetségi Köztársaság és az Osztrák Köztáraság beavatkozását.

16 2021. március 9-i végzésével a Törvényszék tizedik tanácsának elnöke engedélyezte az AUA beavatkozását.

17 A 2021. február 24-én és március 10-én kézbesített pervezető intézkedéssel a Törvényszék az eljárási szabályzat 154. cikkének (3) bekezdése alapján engedélyezte a Németországi Szövetségi Köztársaság, az AUA és az Osztrák Köztáraság részére, hogy beavatkozási beadványt nyújtsanak be. A Németországi Szövetségi Köztársaság, az AUA és az Osztrák Köztársaság 2021. március 10-én, 24-én, illetve 25-én benyújtotta beavatkozási beadványait a Törvényszék Hivatalához.

18 A tizedik tanács javaslatára a Törvényszék az eljárási szabályzata 28. cikkének alkalmazásával úgy határozott, hogy az ügyet kibővített ítélkező testület elé utalja.

19 A Törvényszék a 2021. április 23-i tárgyaláson meghallgatta a felek szóbeli előterjesztéseit és a Törvényszék kérdéseire adott válaszaikat.

20 A felperesek azt kérik, hogy a Törvényszék:

– semmisítse meg a megtámadott határozatot;

– a Bizottságot kötelezze a költségek viselésére.

21 A Bizottság azt kéri, hogy a Törvényszék:

– utasítsa el a keresetet;

– a felpereseket kötelezze a költségek viselésére.

22 A Németországi Szövetségi Köztársaság és az Osztrák Köztársaság – a Bizottsághoz hasonlóan – a kereset megalapozatlanság miatti elutasítását, valamint azt kéri, hogy a Törvényszék a felpereseket kötelezze a költségek viselésére.

23 Az AUA azt kéri, hogy a Törvényszék a keresetet mint elfogadhatatlant utasítsa el, a keresetet az ezt meghaladó részében érdemben utasítsa el, és a felpereseket kötelezze a költségek viselésére.

A jogkérdésről

24 Emlékeztetni kell arra, hogy az uniós bíróság jogosult mérlegelni az egyes ügyek körülményei alapján, hogy a gondos igazságszolgáltatás indokolja-e a kereset érdemi elutasítását, anélkül hogy ezt megelőzően határozna annak elfogadhatóságáról (lásd ebben az értelemben: 2002. február 26-i Tanács kontra Boehringer ítélet, C-23/00 P, EU:C:2002:118, 51. és 52. pont; 2016. szeptember 14-i Trajektna luka Split kontra Bizottság ítélet, T-57/15, nem tették közzé, EU:T:2016:470, 84. pont). Következésképpen, tekintettel különösen a jelen eljárás gyorsított eljáráskénti engedélyezéséhez vezető megfontolásokra, valamint arra, hogy milyen jelentőség fűződik az ügy érdemére vonatkozó gyors válaszhoz mind a felperes, mind pedig a Bizottság és az Osztrák Köztársaság számára, először is meg kell vizsgálni a kereset megalapozottságát, anélkül hogy előzetesen határozni kellene annak elfogadhatóságáról.

25 Keresetük alátámasztása érdekében a felperesek öt jogalapra hivatkoznak, amelyek közül az elsőt arra alapítják, hogy a Bizottság nem vizsgálta felül a „Lufthansának” nyújtott vagy a tőle származó esetleges támogatásokat, a másodikat a hátrányos megkülönböztetés tilalma, a szolgáltatásnyújtás szabadsága és a letelepedés szabadsága elvének megsértésére, a harmadikat arra alapítja, hogy a Bizottság tévesen alkalmazta az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének b) pontját, és nyilvánvaló mérlegelési hibákat követett el, a negyediket arra, hogy a Bizottságnak meg kellett volna indítania a hivatalos vizsgálati eljárást, és az ötödiket az EUMSZ 296. cikk értelmében vett indokolási kötelezettség megsértésére.

Az első, arra alapított jogalapról, hogy a Bizottság nem vizsgálta felül a „Lufthansának” nyújtott vagy a tőle származó esetleges támogatásokat

26 Először is a felperesek arra hivatkoznak, hogy a Bizottság tévesen alkalmazta a jogot és nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el, amikor elmulasztotta megvizsgálni, hogy a szóban forgó intézkedés a „Lufthansára” is vonatkozik-e. Ha ez így lenne, a szóban forgó intézkedés az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének b) pontja értelmében összeegyeztethetetlenné válna, mivel már nem fedezné az AUA által elszenvedett károkhoz kapcsolódó „elszámolható költségeket”. E támogatás így az eredeti céljától eltérő célokra lenne felhasználható.

27 Másodszor, ezzel szemben a Bizottság nem vette figyelembe a Lufthansa csoportnak nyújtott támogatás egészét. A Bizottság ugyanis nem értékelte, hogy a DLH által az AUA javára engedélyezett, a megtámadott határozatban említett 150 millió eurós feltőkésítésen túl az AUA részesülhet-e valamely kiegészítő támogatásból, miáltal az AUA azon kárainak csökkentése vonatkozásában túlkompenzáció valósulna meg, amelyek helyreállítására a szóban forgó intézkedés irányul.

28 A Németországi Szövetségi Köztársaság, az Osztrák Köztársaság és az AUA által támogatott Bizottság vitatja ezeket az érveket.

29 Először is meg kell állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozat 5., 48, 49. és 50. pontjában kifejtette, hogy a szóban forgó intézkedés az AUA javára nyújtott, összesen 600 millió euró összegű pénzügyi keret része, amely a szóban forgó intézkedésen kívül a DLH-tól származó 150 millió euró összegű saját tőke-hozzájárulásból (a továbbiakban: a DLH tőkeinjekciója), és egy 300 millió euró értékű, egy kereskedelmi és lakossági bankokból álló konzorcium által nyújtott kölcsönre az osztrák támogatási program keretében vállalt 90%-os mértékű állami kezességből állt (lásd a fenti 6. pont). A Bizottság e tekintetben megjegyezte, hogy bár a szóban forgó intézkedés az AUA által elszenvedett, a Covid19-világjárvánnyal összefüggő utazási korlátozások és más korlátozó intézkedések bevezetése nyomán a járatainak törléséből vagy átütemezéséből eredő kár helyreállítására irányult, a szóban forgó, az AUA-nak nyújtott pénzügyi keret többi része az AUA fizetőképessége és ez ennek megfelelő tőkésítés biztosítására irányult annak érdekében, hogy a Covid19-világjárvány szóban forgó intézkedés által nem érintett hatásai, valamint az e világjárvánnyal összefüggésben nem álló technikai problémák kezelése lehetővé váljon.

30 Másodszor, a Bizottság a megtámadott határozat 25. pontjában emlékeztetett arra, hogy a Lufthansa határozat tárgyát képező támogatást a DLH felhasználhatta a Lufthansa csoport többi olyan társaságának – köztük az AUA – támogatására, amelyek 2019. december 31-én nem küzdöttek pénzügyi nehézségekkel. Ezenkívül a Bizottság a megtámadott határozat 85. pontjában kifejtette, hogy a Lufthansa határozat tárgyát képező támogatás arányosságának vizsgálata során az „Állami támogatási intézkedésekre vonatkozó ideiglenes keret a gazdaságnak a jelenlegi Covid-19-járvánnyal összefüggésben való támogatása céljából” című, 2020. április 3-án HL 2020. C 112. I., 1. o.), 2020. május 13-án (HL 2020, C 164., 3. o.) és 2020. június 29-én (HL 2020. C 218., 3. o.) módosított 2020. május 19-i bizottsági közlemény (HL 2020. C 91. I, 1. o., a továbbiakban: ideiglenes keret) 54. pontjának megfelelően figyelembe vette a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben a Lufthansa csoport társaságai által kapott, vagy részükre előirányzott kiegészítő állami támogatásokat. E tekintetben a Bizottság a megtámadott határozat ugyanezen pontjában emlékeztetett arra, hogy a Lufthansa határozatban megállapította, hogy a fenti 8. pontban említett valamennyi támogatási intézkedés – ideértve a szóban forgó intézkedést, valamint az AUA javára az osztrák támogatási program keretében nyújtott intézkedést – a Lufthansa csoport tőkeszerkezetének helyreállításához és e csoport életképességének biztosításához szükséges legkisebb mértékre korlátozódott.

31 Harmadszor azt is meg kell állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozat előtt két héttel elfogadott, és az általa e határozatban több alkalommal hivatkozott Lufthansa határozatban már figyelembe vette az összes olyan támogatási intézkedést, amelyet a Lufthansa csoporthoz tartozó társaságok, köztük az AUA részére nyújtottak, valamint az azok között fennálló kapcsolatot. E körülmények között a Lufthansa határozat azon összefüggés egyik elemét alkotja, amelybe a megtámadott határozat illeszkedik, és amelyet következésképpen – a határozat jogszerűségének sérelme nélkül, amely nem képezi a jelen jogvita tárgyát – figyelembe kell venni.

32 A Lufthansa határozat 77., valamint 114–121. pontjában a Bizottság lényegében rámutatott arra, hogy a más államok által a Lufthansa csoporthoz tartozó társaságoknak nyújtott támogatás levonásra kerül az esettől függően vagy az e határozat tárgyát képező támogatás összegéből, vagy pedig a német kölcsönből (lásd: a fenti 5. pont). Különösen e határozat 115. pontjában a Bizottság megjegyezte egyrészt, hogy azt a kölcsönt, amelyet az Osztrák Köztársaság az osztrák támogatási program keretében 300 millió euróig terjedő összegben előirányzott az AUA részére, le kell vonni a német kölcsönből, másrészt pedig azt, hogy az Osztrák Köztársaság által az AUA részére előirányzott 150 millió euró összeget vagy a fenti 7. pontban említett első csendes részesedésből, vagy a német kölcsönből a szóban forgó intézkedés címén le kell vonni.

33 Negyedszer, ami a DLH tőkeinjekcióját illeti, a Bizottság a megtámadott határozat 26. pontjában rámutatott arra, hogy ha annak összege a Lufthansa határozat tárgyát képező támogatásból ered, az mindenképpen az e határozat alapján már engedélyezett támogatásnak minősülne.

34 Ennélfogva a fent hivatkozott körülmények összességéből kitűnik, hogy a felperesek állításával ellentétben a Bizottság kifejezetten megvizsgálta a Lufthansa csoporthoz tartozó társaságok részére nyújtott valamennyi támogatási intézkedést és az azok közötti kapcsolatot.

35 A felperesek tehát tévesen állítják, hogy a Bizottság elmulasztotta a fent említett támogatási intézkedések összességükben történő vizsgálatát.

36 A felperesek azon érvét illetően, amely szerint fennáll a veszélye annak, hogy az AUA-nak nyújtott szóban forgó intézkedés a „Lufthansának” is kedvez, rá kell mutatni, hogy ez az érv nem veszi kellőképpen figyelembe a különböző támogatási intézkedések közötti, a fenti 8. pontban ismertetett kapcsolatot.

37 E kapcsolatból ugyanis kitűnik, hogy ha a Lufthansa csoport olyan társaságainak, mint az AUA, a Németországi Szövetségi Köztársaságtól eltérő állam által nyújtott támogatásokban kellene részesülniük, e támogatások összegét levonják az utóbbi tagállam által a Lufthansa csoportnak nyújtott összegből. A fent említett támogatási intézkedések tehát egy olyan levonási mechanizmust vezetnek be, amely szerint a Németországi Szövetségi Köztársaság által a Lufthansa csoport egésze számára nyújtott támogatást csökkenteni kell a más államok által az említett csoport egyik vagy másik társaságának nyújtott támogatások mértékéig, így az e csoport által kapott teljes összeg változatlan marad.

38 Ennélfogva a felperesek által hivatkozott azon kockázat, hogy a szóban forgó intézkedés a DLH-ra vagy a Lufthansa csoporthoz tartozó többi társaságra is „kihat”, nem felel meg a fent említett levonási mechanizmusnak.

39 Ugyanez vonatkozik a felperesek azon érvére is, amely szerint fennáll egy ezzel ellentétes kockázat is, vagyis az, hogy az AUA a tőkeinjekción túl is támogatásban részesül a DHL részéről, ami szerintük túlkompenzációval járhat az AUA javára.

40 E tekintetben előzetesen meg kell állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban figyelembe vette a DLH tőkeinjekcióját. Egyrészt ugyanis a megtámadott határozat 26. pontjában megállapította, hogy ha ezt az összeget a Lufthansa határozat tárgyát képező támogatásból kellene fedezni, mindenképpen a Bizottság által már engedélyezett támogatásról lenne szó. Másrészt a megtámadott határozat 82–89. pontjában megállapította, hogy az említett tőkeinjekció nem fedezné ugyanazokat a költségeket, mint amelyek azon kár részét képezték, amelynek helyreállítására a szóban forgó intézkedés irányult.

41 Bár a felperesek hangsúlyozzák azt a tényt, hogy nem kizárt, hogy a DLH a tőkeinjekción túl további likvid eszközöket ruház át az AUA-ra, ez az állítás elméleti marad, mivel a felperesek erre vonatkozóan semmilyen konkrét bizonyítékot nem terjesztettek elő. Mindenesetre, még ha feltételezhető lenne is, hogy a DLH-nak ilyen szándéka van, a fenti 40. pontban kifejtett megfontolások akkor is érvényesek maradnak, tekintettel először is arra, hogy a további likvid eszközök ilyen feltételezett átadása a Lufthansa határozatban már engedélyezett támogatásból ered, amelynek jogszerűsége nem képezi a jelen kereset tárgyát, másodszor pedig arra, hogy a német kölcsönnek és a Lufthansa határozat tárgyát képező támogatásnak, amelyek egyrészt az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének b) pontján, másrészt az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének

b) pontján alapulnak, nem célja – amint azt a Bizottság a megtámadott határozat 82. és 83. pontjában kiemelte –, hogy ugyanazon elszámolható költségek fedezetétül szolgáljon. Amíg ugyanis az első intézkedések a kedvezményezett fizetőképességének és megfelelő tőkésítésének biztosítására irányulnak, addig a szóban forgó intézkedés a Covid19-világjárvánnyal összefüggő utazási korlátozások és más korlátozó intézkedések bevezetése nyomán az AUA járatainak törlése vagy átütemezése következtében okozott kár helyreállítására irányul.

42 Egyébiránt a fenti 37. pontban említett levonási mechanizmus, amelyet a felperesek nem vitattak, szabályozza az e különböző támogatási intézkedések között fennálló kapcsolatot, és így csökkenti annak kockázatát, hogy az AUA túlkompenzációban részesül. Amint ugyanis a megtámadott határozat 85. pontjából kitűnik, a Bizottság a Lufthansa határozatban már megállapította, hogy a fenti 8. pontban említett valamennyi támogatási intézkedés – ideértve a szóban forgó intézkedést, valamint az AUA javára az osztrák támogatási program keretében nyújtott intézkedést – a Lufthansa csoport tőkestruktúrájának helyreállításához és e csoport életképességének biztosításához szükséges legkisebb mértékre korlátozódott. Ily módon, tekintettel arra, hogy az említett levonási mechanizmusnak köszönhetően az említett csoportot megillető teljes összeg ugyanaz marad, a felperesek által hivatkozott, ezzel ellentétes „hatás” kockázata nem befolyásolhatja a szóban forgó intézkedések összességének a Bizottság által végzett átfogó értékelését.

43 Végül a felperesek arra hivatkoznak, hogy a szóban forgó intézkedés ahhoz hasonló összefüggésbe illeszkedik, mint amely a KLM-nek nyújtott, az SA.57116 (2020/N) – Hollandia – Covid19: állami garancia és állami kölcsön a KLM javára – állami támogatásról szóló, C(2020) 4871 final bizottsági határozatban (a továbbiakban: KLM határozat) engedélyezett állami támogatásra vonatkozott, mivel mind a megtámadott határozat, mind pedig a KLM határozat valamely vállalatcsoportba tartozó kedvezményezettekre vonatkozik. Mindazonáltal a felperesek állításával ellentétben a KLM határozat a jelen ügyben szereplőtől igencsak eltérő esetre vonatkozott, amelyre az a tény jellemző, hogy a Bizottság külön-külön vizsgált olyan támogatási intézkedéseket, amelyeket két, ugyanazon csoporthoz tartozó társaságnak nyújtottak, miközben e társaságok anyavállalata bizonyos szerepet játszott e támogatások nyújtása és kezelése során. A Törvényszék e körülmények között megállapította, hogy a Bizottság elmulasztotta a jogilag megkövetelt módon megindokolni azon következtetését, amely szerint egyrészt az említett támogatások kedvezményezettjei kizárólag leányvállalatok voltak, és nem az anyavállalat vagy a csoport, másrészt pedig az egyik társaságnak nyújtott támogatásból semmilyen esetben sem részesülhetett a másik társaság (2021. május 19-i Ryanair kontra Bizottság ítélet [KLM, Covid19], T-643/20, EU:T:2021:286.). Márpedig az ezen ítélet alapjául szolgáló körülményektől eltérően a jelen ügyben – amint az a fenti 31–42. pontból kitűnik – a Bizottság teljes mértékben figyelembe vette, hogy a Lufthansa határozat tárgyát képező támogatásból a Lufthansa csoporthoz tartozó valamennyi társaság részesülhet, kifejezetten megvizsgálta az e támogatás és az ugyanezen társaságoknak nyújtható egyéb támogatások közötti kapcsolatot, és együttesen értékelte azok arányosságát.

44 Következésképpen az első jogalapot mint megalapozatlant el kell utasítani.

A második, a hátrányos megkülönböztetés tilalma, a szolgáltatásnyújtás szabadsága és a letelepedés szabadsága elvének megsértésére alapított jogalapról

45 A felperesek azt állítják, hogy a Bizottság megsértette a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét, valamint a szolgáltatásnyújtás szabadságának és a letelepedés szabadságának elvét, mivel a szóban forgó intézkedés kizárólag az AUA-nak kedvez.

46 A Bizottság, a Németországi Szövetségi Köztársaság, az Osztrák Köztársaság és az AUA vitatja a felperesek érvelését.

47 Emlékeztetni kell arra, hogy az uniós jog rendelkezéseit vagy általános elveit sértő állami támogatás nem nyilvánítható a belső piaccal összeegyeztethetőnek (2020. szeptember 22-i Ausztria kontra Bizottság ítélet, C-594/18 P, EU:C:2020:742, 44. pont; lásd még ebben az értelemben: 2008. április 15-i Nuova Agricast ítélet, C-390/06, EU:C:2008:224, 50. és 51. pont).

A hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének megsértéséről

48 A hátrányos megkülönböztetés tilalmának elve megköveteli, hogy az összehasonlítható helyzeteket ne kezeljék eltérően és az eltérő helyzeteket ne kezeljék ugyanúgy, hacsak az ilyen bánásmód objektíven nem igazolható (2008. április 15-i Nuova Agricast ítélet, C-390/06, EU:C:2008:224, 66. pont; 2018. június 5-i Montero Mateos ítélet, C-677/16, EU:C:2018:393, 49. pont).

49 Az eltérő helyzeteket jellemző tényezőket, és így e helyzetek hasonló jellegét főként a szóban forgó különbségtételt létrehozó uniós aktus tárgyának és céljának fényében kell meghatározni és értékelni. Ezenkívül figyelembe kell venni azon szabályozási terület elveit és céljait, amely alá a szóban forgó aktus tartozik (2008. december 16-i Arcelor Atlantique et Lorraine és társai ítélet, C-127/07, EU:C:2008:728, 26. pont).

50 Egyébiránt emlékeztetni kell arra, hogy az uniós jog általános elvei közé tartozó arányosság elve megköveteli, hogy az uniós intézmények aktusai ne haladják meg a szóban forgó szabályozás által kitűzött jogszerű célok elérésére alkalmas és ahhoz szükséges mértéket (1984. május 17-i Denkavit Nederland ítélet, 15/83, EU:C:1984:183, 25. pont), mivel több megfelelő intézkedés közül a kevésbé korlátozó jellegűt kell választani, és az okozott hátrányok nem lehetnek aránytalanok az elérendő célokkal (2019. április 30-i Olaszország kontra Tanács [A Földközi-tengeri kardhal halászati kvótája] ítélet, C-611/17, EU:C:2019:332, 55. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

51 A felperesek azt állítják, hogy a megtámadott határozat olyan hátrányosan megkülönböztető bánásmódot tesz lehetővé, amely nem szükséges a szóban forgó intézkedés céljának eléréséhez, azaz a Covid19-világjárvánnyal összefüggő utazási korlátozások és korlátozó intézkedések bevezetése nyomán a járatok törléséből vagy átütemezéséből eredő kár megtérítéséhez. Megállapítják, hogy a Ryanair csoport rendelkezik az osztrák piac 8%-ával, és így e csoport a Covid19-világjárvány által okozott károk körülbelül 8%-át szenvedte el. Ha a szóban forgó intézkedésből minden Ausztriában működő légitársaság részesült volna, az intézkedés célja hátrányos megkülönböztetés nélkül valósult volna meg. E tekintetben a megtámadott határozat nem fejti ki, hogy a szóban forgó intézkedést miért csak az AUA-nak ítélték oda, miközben az Ausztriában működő többi légitársaságot is kár érte a Covid19-világjárvánnyal összefüggő utazási korlátozások és korlátozó intézkedések bevezetéséből adódóan. A felperesek szerint a szóban forgó intézkedés „nyilvánvaló gazdasági nacionalizmusból” fakadó intézkedés.

52 E tekintetben először is emlékeztetni kell arra, hogy a szóban forgó intézkedés kizárólag arra irányul, hogy részlegesen megtérítse az AUA részére a Covid19-világjárvánnyal összefüggő utazási korlátozások és más korlátozó intézkedések bevezetése nyomán a járatainak törléséből vagy átütemezéséből eredő kárt.

53 Kétségtelenül igaz, hogy – amint arra a felperesek helyesen hivatkoznak – az említett korlátozások az Ausztriában működő valamennyi légitársaságot érintették, és hogy ebből következően – az AUA-hoz hasonlóan – valamennyien elszenvedték az említett korlátozások bevezetése nyomán a járataik törléséből vagy átütemezéséből eredő kárt.

54 Mindazonáltal, amint arra a Bizottság az ellenkérelmében helyesen hivatkozik, a tagállamokat egyáltalán nem terheli arra vonatkozó kötelezettség, hogy támogatást nyújtsanak az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének b) pontja értelmében vett „rendkívüli esemény” által okozott károk helyreállítására.

55 Közelebbről egyrészt, noha az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdése arra kötelezi a tagállamokat, hogy azok végrehajtását megelőzően jelentsék be a Bizottságnak az állami támogatásokra vonatkozó szándékaikat, a támogatás nyújtására azonban nem kötelezi őket (2018. május 30-i Yanchev végzés, C-481/17, nem tették közzé, EU:C:2018:352, 22. pont).

56 Másrészt a támogatás az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdése b) pontjának megfelelően valamely rendkívüli esemény által okozott károk helyreállítására szolgálhat, függetlenül attól, hogy e károkat teljes egészében nem állítja helyre.

57 Következésképpen sem az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdéséből, sem pedig az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének b) pontjából nem következik, hogy a tagállamok kötelesek lennének a rendkívüli esemény által okozott teljes kárt helyreállítani, ily módon egyáltalán nem kötelesek támogatást nyújtani az e károkat elszenvedő valamennyi károsultnak.

58 Másodszor meg kell állapítani, hogy a szóban forgóhoz hasonló egyedi támogatás *per definitionem* csak egyetlen vállalkozásnak kedvez, kizárva minden más vállalkozást, ideértve azokat is, amelyek e támogatás kedvezményezettjével összehasonlítható helyzetben vannak. Így az ilyen egyedi támogatás jellegénél fogva eltérő bánásmódot, sőt hátrányos megkülönböztetést valósít meg, amely pedig az említett intézkedés egyedi jellegéhez szorosan kapcsolódik. Márpedig azt állítani, amint a felperesek teszik, hogy a szóban forgó egyedi támogatás ellentétes a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvével, lényegében azt jelenti, hogy minden egyedi támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségét pusztán a lényegét tekintve kizárólagos jellegénél fogva és hátrányosan megkülönböztető jellege miatt szisztematikusan kétségbe vonják, holott az uniós jog lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy egyedi támogatásokat nyújtsanak, feltéve hogy az EUMSZ 107. cikkben előírt valamennyi feltétel teljesül.

59 Harmadszor, és mindenesetre, még azt feltételezve is, hogy – amint azt a felperesek állítják – a szóban forgó intézkedéssel bevezetett eltérő bánásmód, mivel csak az AUA-t részesíti előnyben, hátrányos megkülönböztetésnek tekinthető, meg kell vizsgálni, hogy azt jogszerű cél igazolja-e, és hogy az szükséges, megfelelő és arányos-e annak eléréséhez. hasonlóképpen, amennyiben a felperesek az EUMSZ 18. cikk első bekezdésére hivatkoznak, hangsúlyozni kell, hogy e rendelkezés szerint a Szerződések alkalmazási körében és „az azokban foglalt különös rendelkezések sérelme nélkül”, tilos az állampolgárság alapján történő bármely megkülönböztetés. Következésképpen meg kell vizsgálni, hogy ez az eltérő bánásmód megengedett-e a megtámadott határozat jogalapját képező EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének b) pontja alapján. E vizsgálat magában foglalja egyrészt azt, hogy a szóban forgó intézkedés célja megfeleljen az utóbbi rendelkezésben foglalt követelményeknek, másrészt pedig, hogy a szóban forgó intézkedés nyújtásának módja, azaz a jelen esetben az, hogy az csak az AUA-nak kedvez, olyan jellegű legyen, hogy lehetővé tegye e cél elérését, és ne lépje túl az annak eléréséhez szükséges mértéket.

60 Ami a szóban forgó intézkedés célját illeti, a felperesek nem vitatják, hogy a Covid19-világjárvánnyal összefüggő utazási korlátozások bevezetése nyomán egy légitársaság járatainak törléséből vagy átütemezéséből eredő kár megtérítése lehetővé teszi az e világjárvány által okozott károk helyreállítását. A felperesek azt sem vitatják, hogy a Covid19-világjárvány az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének b) pontja értelmében vett rendkívüli eseménynek minősül.

61 A szóban forgó intézkedés nyújtásának részletszabályait illetően a Bizottság a megtámadott határozat 40. pontjában rámutatott arra, hogy az osztrák hatóságok szerint az AUA alapvető szerepet töltött be Ausztria légi kiszolgálásában, és jelentős mértékben hozzájárult az osztrák gazdasághoz, mivel e társaság volt az egyetlen olyan hálózati fuvarozó, amely Ausztriából a bécsi gyűjtő-elosztó repülőtérről induló és oda irányuló hosszú távú légi útvonalakat kínál. Ráadásul, figyelembe véve a viszonylag kismértékű bécsi vonzáskörzetet, egyetlen másik légitársaság sem tud jelentős számban Bécsből induló és oda érkező, hosszú távú légi közvetlen járatot kínálni, mivel csatlakozó járatokat más olyan repülőterekre is át lehet irányítani, amelyekről hosszú távú járatok kínálhatók. Ezenkívül az AUA körülbelül 7000 személyt foglalkoztat, és körülbelül 17 500 munkahely közvetlenül vagy közvetetten az AUA-tól függ. Az osztrák hatóságok szerint az AUA-hoz hasonló hálózatban működő légi fuvarozók gazdasági jelentősége évente 2,7 milliárd euró hozzáadottértéket képvisel az osztrák gazdaság számára, ami körülbelül évi 1 milliárd euró adót jelent.

62 Egyébiránt rá kell mutatni, hogy a felperesek által a keresetlevél A.2.2. mellékletében szolgáltatott információk szerint az AUA a legnagyobb osztrák légitársaság, amely Ausztriában 2019-ben 43%-os piaci részesedéssel rendelkezett, e piaci részesedés sokkal magasabb volt, mint a második légitársaságé és a felpereseké, amelyek piaci részesedése 2019-ben csak 14%, illetve 8% volt.

63 A felperesek mindazonáltal arra hivatkoznak, hogy e körülmény nem teszi lehetővé a szóban forgó intézkedésből eredő eltérő bánásmód igazolását. Úgy vélik ugyanis, hogy ez az eltérő bánásmód nem arányos, mivel ez az intézkedés az AUA részére a szóban forgó kár megtérítésére nyújtott teljes támogatást biztosítja, noha az AUA-t csak e kár 43%-ának megfelelő kár éri.

64 E tekintetben a megtámadott határozatból kitűnik, hogy az AUA-t az Ausztria légi kiszolgálásában játszott alapvető szerepe miatt az ezen országban jelen lévő többi légitársasághoz képest jobban érintette az ausztriai járatok azt követően megvalósított törlése vagy átütemezése, hogy a Covid19-világjárvánnyal összefüggően utazási korlátozásokat vezettek be. Ezt megerősíti a fenti 61. és 62. pontban összefoglalt adatok összessége.

65 Ezenkívül a fenti adatokból kitűnik, hogy az AUA-t e korlátozások a tevékenységei által Ausztriában képviselt aránynak és mértéknek megfelelően sokkal inkább érintik, mint a Ryanairt, amely – amint az a keresetlevél A.2.2. mellékletéből kitűnik – csak a tevékenységének csekély részét végezte ezen ország irányába és onnan kiindulva, az AUA-tól eltérően, amely tekintetében e rész sokkal jelentősebb. Ami a Laudamotiont illeti, a felperesek nem szolgálnak kellően egyértelmű információkkal, amelyek lehetővé tennék annak megítélését, hogy az e légitársaság által Ausztriából kiinduló vagy oda irányuló tevékenységek milyen arányban állnak a tevékenységei összességével. Mindenesetre a Törvényszék rendelkezésére álló iratok egyikéből sem lehet arra következtetni, hogy az említett légitársaság alapvető szerepet játszana Ausztria légi kiszolgálásában.

66 Végül azon kérdést illetően, hogy a szóban forgó intézkedés meghaladja-e az elérni kívánt cél megvalósításához szükséges mértéket, meg kell állapítani, hogy ezen intézkedés összege – amint az többek között a megtámadott határozat (79) bekezdéséből kitűnik – alacsonyabb, mint az

AUA által a Covid19-világjárvánnyal összefüggő utazási korlátozások bevezetése nyomán a járatainak törlése vagy átütemezése következtében elszenvedett kár. Következésképpen a szóban forgó intézkedés nem lépi túl az általa elérni kívánt jogszerű cél megvalósításához szükséges mértéket.

67 Következésképpen meg kell állapítani, hogy az AUA javára alkalmazott eltérő bánásmód megfelelő az e korlátozásokból eredő károk helyreállítására, és nem haladja meg az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

68 Ráadásul a felperesek nem bizonyítják, hogy a szóban forgó támogatás összegének az Ausztriában működő összes légitársaság közötti felosztása nem fosztotta volna meg az említett intézkedést a hatékony érvényesülésétől.

69 Ebből mindenképpen az következik, hogy amennyiben a szóban forgó intézkedéssel bevezetett eltérő bánásmód hátrányos megkülönböztetésnek tekinthető, indokolt volt a szóban forgó intézkedés kedvezményének csak az AUA részére történő nyújtása, és hogy a szóban forgó intézkedés nem sérti a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét.

A letelepedés szabadságának és a szolgáltatásnyújtás szabadságának megsértéséről

70 Egyrészt emlékeztetni kell arra, hogy az EUM-Szerződés letelepedés szabadságára vonatkozó rendelkezéseinek célja a nemzeti bánásmódnak a fogadó tagállamban történő biztosítása (lásd: 2015. október 6-i Finanzamt Linz ítélet, C-66/14, EU:C:2015:661, 26. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

71 Másrészt a szolgáltatásnyújtás szabadságával ellentétes minden olyan nemzeti szabályozás alkalmazása, amely a tagállamok közötti szolgáltatásnyújtást nehezebbé teszi a tisztán tagállamon belüli szolgáltatásnyújtásnál, függetlenül attól, hogy fennáll-e az állampolgárság vagy a lakóhely szerinti hátrányos megkülönböztetés (lásd ebben az értelemben: 2003. február 6-i Stylianakis ítélet, C-92/01, EU:C:2003:72, 25. pont). Ugyanakkor meg kell állapítani, hogy az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdése szerint a közlekedés területén a szolgáltatásnyújtás szabadságára a közlekedésre vonatkozó címnek, azaz az EUM-Szerződés VI. címének rendelkezései az irányadók. A közlekedés területén a szolgáltatásnyújtás szabadságára tehát az elsődleges jog keretében egy különálló jogi rendszer vonatkozik (2014. március 18-i International Jet Management ítélet, C-628/11, EU:C:2014:171, 36. pont). Következésképpen az EUMSZ 56. cikk, amely a szolgáltatásnyújtás szabadságát rögzíti, konkrétan nem alkalmazható a légi közlekedés területén (2011. január 25-i Neukirchinger ítélet, C-382/08, EU:C:2011:27, 22. pont).

72 A légiközlekedési szolgáltatások liberalizációjára vonatkozó intézkedéseket tehát kizárólag az EUMSZ 100. cikk (2) bekezdése alapján lehet elfogadni (2014. március 18-i International Jet Management ítélet, C-628/11, EU:C:2014:171, 38. pont). Márpedig, amint arra a felperesek helyesen rámutatnak, az uniós jogalkotó e rendelkezés alapján fogadta el a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet (HL 2008. L 293., 3. o.), amelynek éppen az a célja, hogy meghatározza a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a légi közlekedési ágazatban történő alkalmazási feltételeit (lásd analógia útján: 2003. február 6-i Stylianakis ítélet, C-92/01, EU:C:2003:72, 23. és 24. pont).

73 A jelen esetben meg kell állapítani, hogy a felperesek lényegében azt állítják, hogy a szóban forgó intézkedés hátrányosan megkülönböztető jellege folytán korlátozza a letelepedés szabadságát és a szolgáltatásnyújtás szabadságát.

74 Márpedig, noha igaz, hogy a szóban forgó intézkedés olyan egyedi támogatásra vonatkozik, amely csak az AUA-nak kedvez, a felperesek nem bizonyítják, hogy ez a kizárólagos jelleg mennyiben alkalmas arra, hogy visszatartsa őket attól, hogy Ausztriában telepedjenek le, vagy hogy ezen országból kiinduló vagy ezen országba irányuló szolgáltatásokat nyújtsanak. A felperesek többek között nem jelölik meg azokat a ténybeli vagy jogi elemeket, amelyek alapján ez az intézkedés olyan korlátozó hatásokat váltana ki, amelyek túlmutatnak azokon, amelyek az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésében foglalt tilalmat megalapozzák, de amelyek – amint az a fenti 60–66. pontban megállapításra került – mindazonáltal szükségesek és arányosak az AUA számára az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének b) pontjában foglalt követelményeknek megfelelő olyan rendkívüli esemény által okozott károk helyreállítására, mint amilyen a Covid19-világjárvány.

75 Következésképpen a szóban forgó intézkedés nem képezi a letelepedési szabadság vagy a szolgáltatásnyújtási szabadság korlátozását. Ebből következik, hogy a felperesek nem megalapozottan róják fel a Bizottságnak, hogy nem vizsgálta meg ezen intézkedésnek a letelepedés szabadságával és a szolgáltatásnyújtás szabadságával való összeegyeztethetőségét.

76 E körülmények között a felperesek második jogalapját el kell utasítani.

A harmadik, az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdése b) pontjának téves alkalmazására és a támogatás arányosságával kapcsolatos nyilvánvaló mérlegelési hibára alapított jogalapról

77 A felperesek harmadik jogalapja lényegében két részből áll, amelyek közül az első azon alapul, hogy a Bizottság tévesen számította ki az AUA-nak okozott kár összegét, a második pedig azon, hogy a Bizottság tévesen számította ki a szóban forgó támogatás összegét.

A harmadik jogalapnak az AUA számára okozott kár kiszámítására vonatkozó első részéről

78 Először is a felperesek arra hivatkoznak, hogy a megtámadott határozat szerint a szóban forgó intézkedés az AUA számára okozott, a 2020. március 9. és június 14. közötti időszakban a Covid19-világjárvánnyal összefüggő utazási korlátozások és más korlátozó intézkedések bevezetése nyomán a járatainak törléséből vagy átütemezéséből eredő kár megtérítésére irányul. Márpedig az AUA-nak okozott károk egy része nem az utazási korlátozások és más korlátozó intézkedések előírásának következménye, mivel az említett korlátozások csak részben voltak hatályban a 2020. március 9. és 18. közötti időszakban, míg a szóban forgó intézkedés a 2020. március 9. és június 14. közötti időszakban elszenvedett kár megtérítésére irányul. Következésképpen az ezen első időszak során az AUA-nak okozott károk annak eredményei, hogy az utasok a világjárványt övező bizonytalanságok miatt tartózkodtak az utazástól. A kár kiszámításának a Bizottság által jóváhagyott módszere tehát inkább a Covid19-válság hatásának egészét tükrözi, mintsem az osztrák hatóságok vagy más országok által előírt utazási korlátozások konkrét hatását. Így a Bizottság nyilvánvalóan túlbecsülte a Covid19-világjárvánnyal összefüggő utazási korlátozásokkal és más korlátozó intézkedésekkel közvetlenül okozott károk összegét. A megtámadott határozat tehát ellentmondásos.

79 Másodszor a felperesek arra hivatkoznak, hogy a megtámadott határozatban semmi nem bizonyítja, hogy a 2020. március 9. és június 14. közötti időszakban elmaradt kiadások, amelyeket nem kellett figyelembe venni az AUA által elszenvedett kár meghatározásához, tükrözték az ez utóbbi által „elkerülhető” költségeket. Következésképpen a kár kiszámítása során alkalmazott elmaradt kiadások tartalmazhatnak olyan költségelemeket, amelyek „elkerülhetők” voltak.

80 Harmadszor a Bizottság a megtámadott határozatban nem számította ki a többi légitársaságnak okozott károkat. A felperesek szerint az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének b) pontja értelmében vett „rendkívüli esemény” *per definitionem* az érintett ágazat több, sőt valamennyi vállalkozását érinti. Így számos más légitársaság is kárt szenvedett Ausztriában a Covid19-világjárvány keretében előírt utazási korlátozások következtében. E rendelkezés tehát nem csupán az AUA által, hanem az AUA versenytársai által elszenvedett károk megtérítésére is irányul.

81 A Bizottság, a Németországi Szövetségi Köztársaság, az Osztrák Köztársaság és az AUA vitatja a felperesek érvelését.

82 Előzetesen emlékeztetni kell arra, hogy mivel az állami támogatások belső piaccal való összeegyeztethetetlenségére vonatkozó, az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésében kimondott általános elvtől való eltérésről van szó, az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének b) pontját szigorúan kell értelmezni. Ennélfogva e rendelkezés értelmében egyedül a természeti csapások vagy más rendkívüli események által közvetlenül okozott gazdasági hátrányok kompenzálhatók (2006. február 23-i Atzeni és társai ítélet, C-346/03 és C-529/03, EU:C:2006:130, 79. pont).

83 Ebből következik, hogy azok a támogatások, amelyek meghaladhatják a kedvezményezettjeik által elszenvedett veszteségeket, nem tartoznak az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdése b) pontjának hatálya alá (lásd ebben az értelemben: 2004. november 11-i Spanyolország kontra Bizottság ítélet, C-73/03, nem tették közzé, EU:C:2004:711, 40. és 41. pont).

84 A jelen ügyben először is meg kell állapítani, hogy – amint az a megtámadott határozat 41. és 69. pontjából kitűnik – az osztrák hatóságok a kár kiszámítása érdekében figyelembe vették az AUA flottája 2020. március 19. és 2020. június 14. közötti leállásának időtartamát, valamint az ezen időszakot közvetlenül megelőző 2020. március 9. és 18. közötti időszakot.

85 E tekintetben a megtámadott határozatban a Bizottság kifejtette azokat az okokat, amelyek miatt úgy ítélte meg, hogy nemcsak az AUA számára a flottája 2020. március 19-től 2020. június 14-ig tartó leállásának időszakában okozott károkra, hanem az azt közvetlenül megelőző napokon, 2020. március 9. és 18. között okozott károkra vonatkozó támogatás engedélyezésére is szükség van.

86 Ugyanis, amint azt a megtámadott határozat 6–14. pontjában kifejti, az osztrák kormány már a 2020. március 9. és 18. közötti időszakban is bevezetett utazási korlátozásokat. Konkrétan, 2020. március 9-én az Osztrák Köztársaság megtiltotta a Kínából, Dél-Koreából, Iránból és Olaszországból származó repülőgépeknek a területén történő leszállását. Ezt a tilalmat 2020. március 13-án fokozatosan kiterjesztették más országokra, többek között Svájcra, Franciaországra és Spanyolországra, valamint 2020. március 15-én az Egyesült Királyságra, Hollandiára, Oroszországra és Ukrajnára. Ezenkívül 2020. március 10-én az Osztrák Köztársaság azonnali hatállyal olyan általános intézkedéseket írt elő, amelyek a Covid19-világjárványra reagáló utazási korlátozásokat foglaltak magukban. Emellett orvosi ellenőrzéseket is előírt, először, 2020. március 11-én az olasz, majd 2020. március 14-én a svájci, és végül 2020. március 19-én a német határon. Időközben 2020. március 12-én az Amerikai Egyesült Államok

bejelentette, hogy már nem engedélyezi az európai polgároknak, valamint a schengeni térség országaiban tartózkodó utasok egyikének sem, hogy belépjenek a területére. 2020. március 13-án az osztrák kormány számos korlátozó intézkedést jelentett be, amelyek 2020. március 16-án léptek hatályba. Ezek az intézkedések Ausztria egész területén széles körben korlátozták a szabad mozgást.

87 Következésképpen, figyelembe véve az utazási feltételeknek az e tekintetben a Covid19-világjárvány miatt előírt korlátozások – amely az AUA légi járatainak a 2020. március 9. és június 14. közötti időszakban történő törléséhez és átütemezéséhez vezetett – következtében bekövetkezett fokozatos romlását, a Bizottság nem tévedett, amikor figyelembe vette az AUA-nak az említett törlések és átütemezések által ezen időszak során okozott kárt.

88 Következésképpen el kell utasítani a felperesek azon érvét, amely szerint a Bizottság a 2020. március 9. és 18. közötti időszakban bekövetkezett kárt figyelembe véve túlértékelte az említett kárt. Ugyanezen okból a megtámadott határozat nem tartalmaz ellentmondást.

89 Másodszor, ami a felperesek azon érvét illeti, amely szerint a Bizottság nem bizonyosodott meg arról, hogy az AUA a 2020. március 9. és június 14. közötti időszakban megtett-e minden szükséges intézkedést a költségek csökkentése érdekében oly módon, hogy az elmaradt kiadások mellett megtérítendő károk köréből kizárásra kerüljenek az „elkerülhető” kiadások is – vagyis azon kiadások, amelyeket elkerülhetett volna, mégis viselt –, meg kell említeni, hogy a Bizottság a megtámadott határozat 74. pontjában kifejtette, hogy azokat a költségeket kell megtéríteni, amelyeket egyfelől az AUA kieső bevételeinek – vagyis azon árbevételei, amelyeket a Covid19-világjárvánnyal kapcsolatos utazási korlátozások és más korlátozó intézkedések nélkül a 2020. március 9. és június 14. közötti időszakban elérhetett volna, és az ebben az időszakban ténylegesen elért árbevételei közötti különbségnek – az AUA haszonkulcsával korrigált értéke, másrészt az elmaradt kiadások közötti különbségként kell kiszámítani.

90 A Bizottság az elmaradt kiadásokat azon költségekként határozta meg, amelyek az AUA-nál a 2020. március 9. és június 14. közötti időszakban akkor merültek volna fel, ha a tevékenységét nem érintették volna a Covid19-világjárvánnyal kapcsolatos utazási korlátozások és korlátozó intézkedések, és amelyeket az AUA-nak a járatai törlése miatt nem kellett viselnie. A Bizottság azt is kifejtette, hogy az elmaradt kiadásokat minden egyes releváns költség tekintetében a forgalom csökkenésével való összefüggésük alapján kell számszerűsíteni, összehasonlítva az AUA által az előző év ugyanazon időszakában viselt költségeket a 2020. március 9. és június 14. közötti időszakban ez utóbbi által viselt költségekkel.

91 A Bizottság a megtámadott határozat 19. lábjegyzetében azt is kifejtette, hogy a Covid19-világjárvánnyal kapcsolatos korlátozó intézkedések miatt elmaradt kiadások például az üzemanyagköltségek, a díjak és illetékek csökkenésére, valamint a munkaerőköltségeknek különösen a rövidtávú munkaviszony alkalmazása révén történő csökkenésére vonatkoznak.

92 Így a kár kiszámítása során – amint az a megtámadott határozat 42. pontjának b) alpontjából kitűnik – figyelembe veszik az említett korlátozások miatt elmaradt többletköltségeket és kiadásokat. E tekintetben az AUA kiadásainak vizsgálata, valamint azon körülmény alapján, hogy a kormányok által a Covid19-világjárványt követően hozott korlátozó intézkedések pozitív és negatív hatással vannak a változó költségekre, a Bizottság az említett számítás során figyelembe vette azt a különbséget, amely az összes változó költség, különösen az üzemanyag-költségek, a jutalékok, díjak és illetékek, a karbantartási költségek, a Nemzetközi Légiszállítási Szövetség [IATA] díjai, valamint a helyreállítási költségek tekintetében, továbbá a kormányok által a

Covid19-világjárványt követően hozott korlátozó intézkedésektől függően alakuló állandó költségek, különösen a személyzeti és értékesítési költségek, valamint a légi járművek leállításával kapcsolatos költségek csökkentése tekintetében nyert megállapítást. Végezetül, beavatkozási beadványában az Osztrák Köztársaság az AUA által a költségeinek a Covid19-világjárvánnyal összefüggő csökkentése érdekében hozott intézkedések listájára hivatkozott, amely többek között az összkiadásoknak a 2019-es évhez képest elért 54%-os csökkentését tartalmazta. Ezen intézkedések közül az Osztrák Köztársaság kiemelte, hogy bizonyos tartományokban műszaki karbantartási és az utasokat kiszolgáló létesítmények bezárására került sor. Ezenkívül a Dash-típusú repülőgépek többségének eltávolításával, és több légi jármű értékesítésével az AUA csökkentette a flottáját. A felperesek nem vitatták e tények valódiságát vagy relevanciáját.

93 E körülmények között a Törvényszék csak azt állapíthatja meg, hogy a felperesek arra vonatkozó kifogása, hogy a Bizottság állítólag nem vette figyelembe az „elkerülhető” kiadásokat, túlságosan elvont, és semmilyen konkrét adat nem támasztja alá. A felperesek különösen annak konkrét pontosítását mulasztották el, hogy melyek az AUA azon kiadásai, amelyeket el lehetett volna kerülni, és ennélfogva ki kellett volna zárni az ez utóbbinak okozott károk számításából.

94 Következésképpen ezt az érvet el kell utasítani.

95 Harmadszor, azon érvet illetően, amely szerint a Bizottság nem vette figyelembe a többi légitársaság által elszenvedett károkat, elegendő a fenti 53–57. pontra utalni annak megállapításához, hogy a felperesek megalapozatlanul állították, hogy a Bizottságnak a megtámadott határozatban ki kellett volna számítania az AUA-tól eltérő légitársaságoknak okozott kárt.

96 Következésképpen a harmadik jogalap első részét el kell utasítani.

A harmadik jogalapnak a támogatás összegének kiszámítására vonatkozó második részéről

97 Először is a felperesek az első jogalap keretében előadott érveikre utalva előadják, hogy a Bizottság nem vett figyelembe egy, a „Lufthansa” által az AUA javára nyújtott esetleges kiegészítő támogatást. Egyrészt nem meggyőző a megtámadott határozatban szereplő azon utalás, amely szerint a DLH tőkeinjekcióját a klímabarát és zajártalommal kapcsolatos hatékony technológiákba kell fektetni, és így az nem terjed ki az AUA által elszenvedett azon károkra, amelyek megtérítésére a szóban forgó intézkedés irányul, mivel e tőkeinjekció kedvező hatásai azonnaliak, míg a tervezett befektetések, amelyekre semmilyen kötelező érvényű kötelezettségvállalás nem vonatkozik, csak 2030-ban valósulnak meg. Másrészt a Bizottság a Lufthansa csoport javára nyújtott támogatás 150 millió euró összegű csekély részének megemlítésére szorítkozott, és hallgatott arról a lehetőségről, hogy az AUA ezen összegen felül is részesülhet a német intézkedésből.

98 Másodszor, a Bizottság a szóban forgó intézkedés arányosságának értékelése keretében alulértékelte az AUA-nak az osztrák támogatási program címén nyújtott állami támogatás hatását. A Bizottság ugyanis jelzi, hogy az említett támogatás az AUA egyéb olyan költségeit fedezi, amelyeket 2020 második félévében várhatóan viselnie kellett, azonban nem fejti ki ezen értékelés megalapozottságát. Ezenkívül, ami a 2020 második félévében viselt veszteségek számszerűsítését illeti, a Bizottság egyszerűen átvette az AUA becsléseit, anélkül hogy az említett veszteségek független elemzését elvégezte volna. A Bizottság továbbá alábecsülte az AUA-nak az osztrák támogatási program címén nyújtott támogatás összegét, amelyet [70–80] millió euróra értékelt, anélkül azonban, hogy megmagyarázta volna, hogyan számította ki ezt az összeget.

Márpedig a felperesek szerint e támogatás összege 270 millió euró. Így e támogatás összege a DLH tőkeinjekciójának összegével együtt legalább 420 millió eurót tesz ki, ami meghaladja azt a veszteséget, amelyet az AUA-nak 2020 második félévében várhatóan viselnie kellett.

99 Harmadszor a Bizottság a határozathozatali gyakorlatával ellentétben nem vette figyelembe a szóban forgó intézkedés hátrányosan megkülönböztető jellegéből eredő versenyelőnyt, amely az AUA nagyobb piaci részesedésében nyilvánul meg, amely meghaladja azt a mértéket, amely egyébként megillette volna.

100 A Bizottság, a Németországi Szövetségi Köztársaság, az Osztrák Köztársaság és az AUA támogatásával vitatja ezeket az érveket.

101 Először is, a felperesek azon érvét illetően, amely szerint a Bizottság elmulasztotta figyelembe venni a „Lufthansa” által az AUA javára esetlegesen nyújtott kiegészítő támogatást, elsősorban meg kell állapítani, hogy ezen érv részben átfedésben van azokkal, amelyeket az első jogalap keretében adtak elő. Így ez utóbbi elemzésére kell visszautalni.

102 Másodsorban meg kell állapítani, hogy az EUM-Szerződéssel nem ellentétes az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdése b) pontjának és az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdése b) pontjának együttes alkalmazása, amennyiben mindkét rendelkezés feltételei teljesülnek. Ez a helyzet különösen akkor, ha a gazdaságban komoly zavart előidéző történések és körülmények rendkívüli eseményekből fakadnak.

103 A jelen ügyben, amint az a fenti 5–7. pontban megállapításra került, a német kölcsön és a Lufthansa határozat tárgyát képező támogatás, valamint az osztrák támogatási program keretében az AUA javára nyújtott támogatási intézkedés az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének b) pontján alapul, míg a szóban forgó intézkedés az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének b) pontján alapul.

104 Ezzel összefüggésben a Bizottság a megtámadott határozat 29. pontjában rámutatott arra, hogy a fent említett, az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének b) pontja alapján nyújtott intézkedések az AUA fizetőképességének és életképességének helyreállítására irányultak, és így a Covid19-világjárvány keretében előírt utazási korlátozások által közvetlenül okozott kár egyszerű megtérítésén túl is fedezték a kiadásokat. A megtámadott határozat 47. és 49. pontjában a Bizottság azt is megjegyezte, hogy az osztrák hatóságok megerősítették, hogy a szóban forgó intézkedés nem halmozható az ugyanezen kiadásokat fedező más támogatásokkal, és hogy az AUA-nak nyújtott támogatás részét képező egyéb intézkedések nem eredményezhetnek túlkompenzációt, mivel nem a Covid19-világjárvány miatt előírt utazási korlátozások következtében az AUA által elszenvedett károk megtérítésére irányultak, és így ezen intézkedést nem használhatták fel ilyen kártalanításra.

105 Közelebbről a Bizottság a megtámadott határozat 50. pontjában kifejtette, hogy ezek az intézkedések nem függenek össze egyetlen olyan kár megtérítésével sem, amelyet az AUA elszenvedett, mivel egyrészt az AUA számára az osztrák támogatási program címén nyújtott kölcsönt az AUA részvényeinek és eszközeinek értékpapírosításából álló biztosítékok biztosították, másrészt pedig a DLH tőkeinjekcióját, az AUA, a részvényesei és az osztrák kormány megállapodása szerint 2030-ig a klímabarát és a zajártalommal kapcsolatos hatékony technológiákba kell fektetni.

106 Ezenkívül a megtámadott határozat 82–86. pontjában a Bizottság megvizsgálta, hogy az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének b) pontja alapján nyújtott, az AUA javát potenciálisan szolgáló támogatási intézkedések ugyanazt a kár fedezik-e, mint amelynek helyreállítására a szóban forgó intézkedés irányul, és megállapította, hogy ez nem valósult meg.

107 Ebből következik, hogy a felperesek állításával ellentétben a Bizottság a szóban forgó támogatás összegének és arányosságának értékelése során minden olyan támogatási intézkedést figyelembe vett, amely a Lufthansa csoport javára szolgálhat.

108 Márpedig a felperesek nem terjesztenek elő egyetlen konkrét és alátámasztott bizonyítékot sem, amely alkalmas annak bizonyítására, hogy a szóban forgó támogatási intézkedések mindegyike vagy némely intézkedések ugyanazon elszámolható költségek fedezésére irányultak, mint amelyek azon kár részét képezték, amelynek helyreállítására a szóban forgó intézkedés irányult.

109 Harmadsorban a felperesek különösen a megtámadott határozat 50. pontjának b) alpontját kifogásolják, amely szerint – amint az a fenti 105. pontban megállapításra került – az AUA-nak 2030-ig be kell fektetnie a DLH által juttatott tőkét a hatékony, a zajártalom csökkentését szolgáló és a környezetbarátabb technológiákba, mivel az ennek megfelelő összeget már az AUA rendelkezésére bocsátották. Mindazonáltal egyrészt ez az érv elvonatkoztat attól a ténytől, hogy az ilyen beruházás időben eloszlható. Másrészt az e befektetés finanszírozása céljából juttatott tőkével egyenértékű összeg felhasználására irányuló kötelezettségvállalás egyértelműen bizonyítja, hogy e tőkeinjekciónak a szóban forgó intézkedés által követett céltól teljesen eltérő célja volt.

110 Ami a felperesek azon érvét illeti, amely e befektetési kötelezettségvállalás kötelező jellegét vitatja, elegendő megállapítani, hogy a megtámadott határozat 50. pontjának b) alpontjából kitűnik, hogy az AUA, annak részvényesei és az osztrák kormány által megállapított pénzügyi keret keretében az AUA „köteles” a DLH tőkeinjekciójának megfelelő összeget hatékony, a zajártalom csökkentését szolgáló és környezetbarátabb technológiákba fektetni.

111 Másodszor, ami a felpereseknek az AUA részére az osztrák támogatási program címén nyújtott támogatásra vonatkozó érveit illeti, meg kell állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozat 87. pontjában megjegyezte, hogy az AUA által a 2020-as évre előirányzott pénzügyi eredményeket általánosabban érintenie kell az osztrák gazdaságban a Covid19-világjárvány miatt bekövetkezett komoly zavarnak. Ezek az előrejelzett veszteségek, amelyek vonatkozásában nem állapítható meg okozati összefüggés az utazási korlátozásokkal és korlátozó intézkedésekkel, a Bizottság szerint a 2020. március 1. és 9. közötti, valamint 2020. június 15. és december 31. közötti időszakban, vagyis a szóban forgó intézkedés által érintett időszakon kívül elérhetik a [300–400] millió eurót. Az Osztrák Köztársaság tehát a gazdaságában bekövetkezett komoly zavar hatásainak enyhítése érdekében az osztrák támogatási program keretében egy 300 millió euró összegű kölcsönre 90%-os állami kezességvállalás nyújtását irányozta elő az AUA javára, amint az a megtámadott határozat 88. pontjából kitűnik.

112 Elsősorban a felperesek előadják, hogy a Bizottság azt vélelmezte, hogy az AUA-nak az osztrák támogatási program címén nyújtott támogatás az AUA által 2020 második félévében elszenvedett veszteségek fedezésére irányult, azonban nem bizonyította, hogy ténylegesen ez a helyzet állt fenn. Ezzel az érvvel a felperesek valójában azzal a körülménnyel kapcsolatban próbáltak kétséget ébreszteni, hogy az említett támogatás ugyanazokat a költségeket is fedezheti, mint amelyeket a

Covid19-világjárvánnyal összefüggésben előírt utazási korlátozások miatt a 2020. március 9. és június 14. közötti időszakban az AUA elszenvedett, és amelyek azon kár részét képezték, amelynek helyreállítására a szóban forgó intézkedés irányult.

113 Mindazonáltal emlékeztetni kell arra, hogy az osztrák támogatási programot az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének b) pontja alapján vezették be, és így jelentős számú, likviditási szükségletekkel rendelkező vállalkozás támogatása révén a világjárvány által az osztrák gazdaságban okozott komoly zavar megszüntetésére irányult anélkül, hogy az adott gazdasági ágazatra korlátozódott volna. Az említett program célja következésképpen eltér a szóban forgó intézkedés által követett céltól.

114 E tekintetben a Bizottságnak a megtámadott határozat 87. pontjában szereplő azon magyarázata, amely szerint az AUA-nak az említett osztrák támogatási program címén nyújtott támogatás az AUA által elszenvedett azon veszteségek fedezésére irányult, amelyeket nem közvetlenül az AUA légi járatainak a 2020. március 9. és június 14. közötti időszakban történő törlése és átütemezése okozott, tökéletes összhangban van a szóban forgó támogatások által követett különböző célokkal. Így önmagában az a tény, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban nem jelölte meg, hogy az AUA-nak az osztrák támogatási program címén nyújtott támogatás az általa 2020 második félévére előirányzott veszteségek fedezésére irányult, nem kérdőjelezheti meg a megtámadott határozat jogszerűségét.

115 Másodsorban a felperesek azt róják fel a Bizottságnak, hogy a [300–400] millió euróra becsült veszteségek összegét illetően megbízott az AUA által szolgáltatott becslésekben, ahelyett hogy saját maga független elemzést végzett volna. Bár kétségtelenül igaz, hogy e számadat forrása nem tűnik ki a megtámadott határozatból, ez nem változtat azon, hogy ez a becslés olyan veszteségekre vonatkozik, amelyek fedezésére a szóban forgó intézkedés nem irányul. Ugyanis az AUA-nak az osztrák támogatási program címén nyújtott támogatás – amelynek jogszerűsége és a belső piaccal való összeegyeztethetősége nem képezi a jelen jogvita tárgyát – hivatott e veszteségek egy részének fedezésére. Ennélfogva e veszteségek pontos becslésének kérdése nem befolyásolja a megtámadott határozat jogszerűségét.

116 Harmadsorban, ugyanezen okból a felperesek nem kifogásolhatják eredményesen azt, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban nem fejtette ki, hogy hogyan számította ki az AUA-nak az osztrák támogatási program címén nyújtott, [70 és 80] millió euróra becsült támogatás összegét. Ugyanis, noha a felperesek érvényesen hozhatnak fel a jelen ügyben szóban forgó támogatás összegének becslését vitató érveket, nem kifogásolhatják eredményesen egy másik támogatás összegének becslését, amelynek jogszerűsége és belső piaccal való összeegyeztethetősége nem tartozik a Törvényszék által a jelen jogvita keretében végzett felülvizsgálat körébe.

117 Mindenesetre a megtámadott határozat 80. pontjából kitűnik, hogy az osztrák hatóságok kötelezettséget vállaltak arra, hogy legkésőbb 2021. június 30-ig a Bizottság elé terjesztik az AUA részére 2020. március 9. és június 14. között okozott kár – amelynek helyreállítására a szóban forgó intézkedés irányul – utólagos, az AUA 2020. évi működési számláin alapuló értékelésének független szerv által ellenőrzött és megfelelően hitelesített eredményeit. Arra az esetre, ha az utólagos értékelésből az derülne ki, hogy az AUA túlkompenzációban részesült, az osztrák hatóságok kötelezettséget vállaltak annak biztosítására, hogy az AUA visszatéríti azt.

118 Negyedsorban és ennek következtében el kell utasítani a felperesek azon érvét, amely szerint az AUA részére az osztrák támogatási program keretében nyújtott támogatásnak és a DLH tőkeinjekciójának együttes összege meghaladja az AUA 2020 második félévére előirányzott veszteségeinek összegét.

119 Harmadszor, a felperesek azon érvét illetően, amely szerint a Bizottság nem vette figyelembe a szóban forgó intézkedés hátrányosan megkülönböztető jellegéből eredő versenyelőnyt, meg kell állapítani, hogy valamely támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékelése céljából az e támogatás által a kedvezményezettjének nyújtott előny nem foglalja magában a kedvezményezett által ezen előny kihasználásával elért esetleges gazdasági előnyt. Lehetséges, hogy ezen előny nem azonos az említett támogatást alkotó előnnyel, sőt kiderülhet, hogy nem is áll fenn, anélkül hogy e körülmény igazolhatná e támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségének eltérő értékelését (lásd ebben az értelemben: 2016. december 21-i Bizottság kontra Aer Lingus és Ryanair Designated Activity ítélet, C-164/15 P és C-165/15 P, EU:C:2016:990, 92. pont).

120 Következésképpen meg kell állapítani, hogy a Bizottság helyesen vette figyelembe az AUA számára nyújtott előnyt, amint az a szóban forgó intézkedésből következik. Ezzel szemben nem róható fel a Bizottságnak, hogy nem határozta meg az ezen előnyből származó esetleges gazdasági előny fennállását.

121 E körülmények között a felperesek megalapozatlanul róják fel a Bizottságnak, hogy nem vette figyelembe a szóban forgó intézkedésnek az általuk hivatkozott hátrányosan megkülönböztető jellegéből eredő esetleges versenyelőnyt.

122 Ennélfogva a harmadik jogalap második részét, következésképpen pedig az említett jogalapot teljes egészében el kell utasítani.

A negyedik, a felperesek eljárási jogainak megsértésére alapított jogalapról

123 A felperesek azt állítják, hogy a Bizottság által lefolytatott vizsgálat elégtelen volt, különösen a szóban forgó intézkedés arányosságát, valamint ezen intézkedésnek a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvével, valamint a szolgáltatásnyújtási szabadság és a letelepedési szabadság elvével való összeegyeztethetőségét illetően. Márpedig e vizsgálat elégtelen jellege olyan komoly nehézségek fennállásáról tanúskodik, amelyek alapján a Bizottságnak meg kellett volna indítania a hivatalos vizsgálati eljárást, és lehetővé kellett volna tennie a felperesek számára, hogy előterjesszék az észrevételeiket, és így befolyásolják az említett vizsgálatot.

124 A Bizottság, a Németországi Szövetségi Köztársaság, az Osztrák Köztársaság és az AUA vitatja a felperesek érvelését.

125 Rá kell mutatni, amint arra lényegében a Bizottság is hivatkozik, hogy a felperesek negyedik jogalapja valójában másodlagos jellegű abban az esetben, ha a Törvényszék nem vizsgálta volna meg a magára a támogatásra vonatkozó értékelésnek a megalapozottságát. Az állandó ítélkezési gyakorlatból ugyanis az következik, hogy az ilyen jogalap arra irányul, hogy megengedhetővé váljon valamely érdekelt fél számára, hogy e minőségében az EUMSZ 263. cikk alapján keresetet indítson, amit egyébként vele szemben megtagadnának (lásd ebben az értelemben: 2011. május 24-i Bizottság kontra Kronoply és Kronotex ítélet, C-83/09 P, EU:C:2011:341, 48. pont; 2011. október 27-i Ausztria kontra Scheucher-Fleisch és társai ítélet, C-47/10 P, EU:C:2011:698,

44. pont). Márpedig a Törvényszék megvizsgálta a kereset első három jogalapját, amelyek magának a támogatás értékelésének megalapozottságára vonatkoznak, így megszűnt e jogalap jelzett célkitűzése.

126 Ráadásul meg kell állapítani, hogy e jogalapnak nincs önálló tartalma. Az ilyen jogalap keretében ugyanis a felperes a hivatalos vizsgálati eljárás keretében őt megillető eljárási jogok védelme érdekében kizárólag annak bizonyítására alkalmas jogalapokra hivatkozhat, hogy azon információk és bizonyítékok értékelésének, amelyekkel a Bizottság a bejelentett intézkedés előzetes vizsgálati szakaszában rendelkezett vagy rendelkezhetett, kétségeket kellett volna ébresztenie ezen intézkedésnek a belső piaccal való összeegyeztethetőségét illetően (lásd ebben az értelemben: 2008. december 22-i Régie Networks ítélet, C-333/07, EU:C:2008:764, 81. pont; 2009. július 9-i 3F kontra Bizottság ítélet, C-319/07 P, EU:C:2009:435, 35. pont; 2011. május 24-i Bizottság kontra Kronoply és Kronotex ítélet, C-83/09 P, EU:C:2011:341, 59. pont), mint amilyen a Bizottság által az előzetes vizsgálati eljárás során lefolytatott vizsgálat elégtelen vagy hiányos volta, vagy a harmadik felektől származó panaszok megléte. Márpedig meg kell állapítani, hogy a negyedik jogalap tömör formában átveszi az első, második és harmadik jogalap keretében felhozott érveket, anélkül hogy rávilágítana az esetleges komoly nehézségekre vonatkozó sajátos körülményekre.

127 Ezen indokok alapján meg kell állapítani, hogy mivel a Törvényszék érdemben megvizsgálta az említett jogalapokat, nem szükséges megvizsgálni e jogalap megalapozottságát.

Az ötödik, arra alapított jogalapról, hogy a Bizottság megsértette az EUMSZ 296. cikk második bekezdését

128 A felperesek azt állítják, hogy a Bizottság megsértette az EUMSZ 296. cikk második bekezdését, mivel először is a megtámadott határozatban nem tért ki arra az indokra, amely miatt nem vizsgálta felül, hogy az AUA részére nyújtott szóban forgó intézkedésből a Lufthansa csoport többi tagja is részesült-e, vagy hogy a „Lufthansa” részére nyújtott támogatásból az AUA is részsült-e, másodszor nem vizsgálta meg, hogy ez az intézkedés összeegyeztethető-e a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvével, valamint a szolgáltatásnyújtás szabadságának és a letelepedési szabadságának elvével, harmadszor nem értékelte az AUA számára biztosított versenyelőnyt, negyedszer nem értékelte az utazási korlátozások által okozott károkat, és nem indokolta az említett intézkedés arányosságára vonatkozó értékelését, továbbá a német kölcsön, a Lufthansa határozat tárgyát képező támogatás és az osztrák támogatási program összeszámítását.

129 A Bizottság, a Németországi Szövetségi Köztársaság, az Osztrák Köztársaság és az AUA vitatja a felperesek érvelését.

130 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az EUMSZ 296. cikk által előírt indokolási kötelezettség lényeges eljárási szabálynak minősül (2015. június 18-i Ipatau kontra Tanács ítélet, C-535/14 P, EU:C:2015:407, 37. pont) és az adott ügy természetéhez kell igazítani, valamint világosan és kétértelműségtől mentesen kell megfogalmazni a jogi aktust kiadó intézmény érvelését, hogy az az érdekeltek számára a meghozott intézkedés indokait megismerhetővé, a hatáskörrel rendelkező bíróság számára pedig a felülvizsgálati jogkört gyakorolhatóvá tegye. Ezért az indokolás követelményét az ügy körülményeire, így többek között a jogi aktus tartalmára, az előadott indokok jellegére és a címzettek, illetve a jogi aktus által közvetlenül és személyükben érintett más személyek magyarázathoz jutás iránti érdekére figyelemmel kell értékelni. Nem követelmény az indokolással szemben, hogy a releváns tény- és jogkérdések minden részletére kitérjen, mivel azt, hogy egy jogi

aktus indokolása megfelel-e az EUMSZ 296. cikkben felsorolt követelményeknek, nemcsak a szövege, hanem a háttere, valamint az érintett témára vonatkozó jogszabályok összessége alapján kell megítélni (1998. április 2-i Bizottság kontra Sytraval és Brink's France ítélet, C-367/95 P, EU:C:1998:154, 63. pont; 2004. június 22-i Portugália kontra Bizottság ítélet, C-42/01, EU:C:2004:379, 66. pont; 2008. április 15-i Nuova Agricast ítélet, C-390/06, EU:C:2008:224, 79. pont).

131 A jelen esetben, ami a szóban forgó jogi aktus természetét illeti, a vitatott határozatot az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdése által bevezetett, a támogatások előzetes vizsgálatára irányuló szakasz végén fogadták el, amelynek egyedüli célja annak lehetővé tétele a Bizottság számára, hogy kialakítsa elsődleges véleményét a szóban forgó támogatás teljes vagy részleges összeegyeztethetőségéről, anélkül hogy megindítaná az ugyanezen cikk (2) bekezdésében szabályozott hivatalos vizsgálati eljárást, amely arra szolgál, hogy a Bizottság számára lehetővé tegye azt, hogy teljes információt kapjon e támogatás összes adatára vonatkozóan.

132 Márpedig az ilyen határozatnak, amelyet rövid határidőn belül hoztak meg, csak azokat az indokokat kell tartalmaznia, amelyek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy nem állnak fenn komoly nehézségek az érintett támogatás közös piaccal való összeegyeztethetőségének értékelésével összefüggésben (2008. december 22-i Régie Networks ítélet, C-333/07, EU:C:2008:764, 65. pont).

133 E tekintetben először is a megtámadott határozatnak a szóban forgó intézkedés és a fenti 8. pontban említett egyéb támogatási intézkedések között fennálló kapcsolatra vonatkozó indokolását illetően elegendő megjegyezni, hogy a felperesek által megfogalmazott kifogás a megtámadott határozat részleges olvasatából, valamint azon összefüggés elemeiből ered, amelybe e határozat illeszkedik. Márpedig a fenti 31–43. pontban kifejtett megfontolások összességéből kitűnik, hogy a Bizottság jogilag megkövetelt módon indokolta a szóban forgó intézkedések kapcsolatára vonatkozó értékelését.

134 Másodszor, ami a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét, valamint a szolgáltatásnyújtás szabadságára és a letelepedés szabadságára vonatkozó elveket illeti, kétségkívül emlékeztetni kell arra, hogy ha egyrészt az aktus kedvezményezettjei, másrészt pedig a kizárt gazdasági szereplők összehasonlítható helyzetben vannak, az aktust kibocsátó uniós intézmény egyedi indokolás keretében köteles megmagyarázni, hogy az így bevezetett eltérő bánásmód miért minősül objektíven igazolhatónak (2008. április 15-i Nuova Agricast ítélet, C-390/06, EU:C:2008:224, 82. pont). A jelen ügyben azonban meg kell állapítani, hogy a megtámadott határozat tartalmazza a fenti 61. pontban felidézett elemeket, amelyek alapján érthetővé válik, hogy miért bír rendkívüli jelentőséggel az AUA Ausztria légi kiszolgálásában és az osztrák gazdaságban, valamint azokat az indokokat, amelyek alapján az Osztrák Köztársaság az AUA-t választotta ki a szóban forgó intézkedés kedvezményezettjeként.

135 Egyébiránt, amennyiben a felperesek a szóban forgó intézkedés hátrányosan megkülönböztető jellegéből eredő versenyelőnyre hivatkoznak, elegendő megállapítani, amint az a fenti 119–121. pontból következik, hogy a Bizottságnak ezen intézkedés belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékelése során nem kellett figyelembe vennie ezt az előnyt, így azt a megtámadott határozatban sem kellett megemlítenie.

136 Harmadszor, az AUA-nak okozott kár és a támogatás összegének becslését illetően meg kell állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban kifejtette azokat az okokat, amelyek miatt úgy ítélte meg, hogy az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének b) pontja értelmében

megtéríthető károk kiszámítása céljából a 2020. március 9. és június 14. közötti időszakban felmerült költségeket úgy kell tekinteni, mint amelyek közvetlenül Covid19-világjárvánnyal összefüggésben előírt utazási korlátozások miatt merültek fel (lásd: a fenti 84–88. pont). Ezenkívül jogilag megkövetelt módon kifejtette a kár, ideértve a figyelembe veendő költségek összegének kiszámítására szolgáló módszert (lásd: a fenti 89–91. pont).

137 Hasonlóképp, a Bizottság kellően világosan és pontosan kifejtette, hogy hogyan számította ki a szóban forgó támogatás összegét, valamint azokat az okokat, amelyek miatt úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó intézkedés nem kapcsolható össze az ugyanezen elszámolható költségeket fedező más támogatási intézkedésekkel.

138 Ebből következik, hogy a megtámadott határozat megfelelő indokolást tartalmaz, következésképpen el kell utasítani a felperesek által felhozott ötödik jogalapot.

139 A fentiek összességéből következik, hogy a keresetet teljes egészében el kell utasítani, anélkül hogy szükséges lenne annak elfogadhatóságáról határozni.

A költségekről

140 Az eljárási szabályzat 134. cikkének (1) bekezdése alapján a Törvényszék a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. A felpereseket, mivel pervesztesek lettek, a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell saját költségeiknek és a Bizottság költségeinek viselésére.

141 Az eljárási szabályzat 138. cikkének (1) bekezdése alapján a Németországi Szövetségi Köztársaság és az Osztrák Köztársaság maga viseli saját költségeit.

142 Az AUA az eljárási szabályzat 138. cikkének (3) bekezdése alapján maga viseli saját költségeit.

A fenti indokok alapján

A TÖRVÉNYSZÉK (kibővített tizedik tanács)

a következőképpen határozott:

1) A Törvényszék a keresetet elutasítja.

2) A Ryanair DAC és a Laudamotion GmbH viseli saját költségeit, valamint az Európai Bizottság részéről felmerült költségeket.

3) A Németországi Szövetségi Köztársaság, az Osztrák Köztársaság és az Austrian Airlines AG maga viseli saját költségeit.

Kornezov Buttigieg Kowalik-Bańczyk

Hesse Petrlík

Kihirdetve Luxembourgban, a 2021. július 14-i nyilvános ülésen.

Aláírások