Rättsfallssamlingen

TRIBUNALEN (tionde avdelningen i utökad sammansättning)

den 14 juli 2021 *

”Statligt stöd – Österrikiska luftfartsmarknaden – Stöd som Österrike som beviljat ett flygföretag i samband med covid-19-pandemin – Förlagslån till Austrian Airlines AG – Beslut att inte göra invändningar – Stöd som tidigare beviljats stödmottagarens moderbolag – Stöd för att avhjälpa konsekvenserna av en extraordinär händelse – Etableringsfrihet – Frihet att tillhandahålla tjänster – Likabehandling – Motiveringsskyldighet”

I mål T-677/20,

Ryanair DAC, Swords (Irland),

Laudamotion GmbH, Schwechat (Österrike),

företrädda av advokaterna E. Vahida, F.-C. Laprévote, V. Blanc, S. Rating och I.-G. Metaxas-Maranghidis,

sökande,

mot

Europeiska kommissionen, företrädd av L. Flynn, F. Tomat och S. Noë, samtliga i egenskap av ombud,

svarande,

med stöd av

Förbundsrepubliken Tyskland, företrädd av R. Kanitz, J. Möller och P.-L. Krüger, samtliga i egenskap av ombud,

och

Republiken Österrike, företrädd av A. Posch, J. Schmoll, G. Eberhard och S. Weber, samtliga i egenskap av ombud,

och

Austrian Airlines AG, Wien, företrätt av advokaten A. Zellhofer,

* Rättegångsspråk: engelska.

intervenienter,

angående en talan enligt artikel 263 FEUF om ogiltigförklaring av kommissionens beslut C(2020) 4684 final av den 6 juli 2020 om statligt stöd SA.57539 (2020/N) – Österrike – covid-19 – Stöd till Austrian Airlines

meddelar

TRIBUNALEN (tionde avdelningen i utökad sammansättning)

sammansatt av ordföranden A. Kornezov (referent) samt domarna E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk, G. Hesse och D. Petrlík,

justitiesekreterare: handläggaren P. Cullen,

efter den skriftliga delen av förfarandet och förhandlingen den 23 april 2021,

följande

Dom

Bakgrund till tvisten

1 Austrian Airlines AG (nedan kallat AUA) är ett flygföretag som ingår i Lufthansakoncernen. I toppen på Lufthansakoncernen finns moderbolaget Deutsche Lufthansa AG (nedan kallat DLH). Lufthansakoncernen består bland annat av flygföretagen Brussels Airlines SA/N.V., AUA, Swiss International Air Lines Ltd och Edelweiss Air AG.

2 Den 23 juni 2020 anmälde Republiken Österrike i enlighet med artikel 108.3 FEUF en individuell stödåtgärd (nedan kallad den aktuella åtgärden) till Europeiska kommissionen. Den aktuella stödåtgärden bestod av ett konvertibelt förlagslån till AUA, vilket kunde omvandlas till en subvention på 150 miljoner euro. Åtgärden syftar till att kompensera AUA för de skador som orsakats av inställda och omlagda flygningar till följd av de reserestriktioner och andra nedstängningsåtgärder som införts i samband med covid-19-pandemin.

3 Den 6 juli 2020 antog kommissionen beslut C(2020) 4684 final om statligt stöd SA.57539 (2020/N) – Österrike – Stöd till Austrian Airlines (nedan kallat det angripna beslutet). I det beslutet fann kommissionen att den aktuella åtgärden utgjorde statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF, men att stödet var förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.2 b FEUF.

4 Den aktuella åtgärden ingår i en rad stödåtgärder till förmån för AUA och Deutsche Lufthansakoncernen, vilka kan sammanfattas enligt följande.

5 Kommissionen godkände genom beslut av den 22 mars 2020, SA.56714 (2020/N) – Tyskland – Covidåtgärder ett stödprogram som hade införts av Förbundsrepubliken Tyskland för att stödja företag i behov av likvida medel för sin verksamhet i Tyskland, oberoende av vilken bransch det

är fråga om. Kommissionen godkände stödprogrammet på grundval av artikel 107.3 b FEUF. DLH hade enligt detta stödprogram rätt att erhålla en statlig garanti på 80 procent för ett lån på 3 miljarder euro (nedan kallat det tyska lånet).

6 Kommissionen godkände genom beslut SA.56981 (2020/N) – Österrike – Österrikiskt program för överbryggningskrediter enligt den tillfälliga ramen för statligt stöd till ekonomin under den pågående covid-19-pandemin, i dess lydelse beslut av den 9 juni 2020 SA.57520 (2020/N) Österrike – Österrikiska antikrisåtgärder – Covid-19: Garantier för storföretag från Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws) enligt 1977 års lag om garantier – Ändring av stödordning SA.56981 (2020/N), ett stödprogram som Republiken Österrike hade infört till förmån för företag som drabbats av covid-19-pandemin, oberoende av vilken bransch de är verksamma i (nedan kallat det österrikiska stödprogrammet). Kommissionen godkände stödprogrammet på grundval av artikel 107.3 b FEUF. Enligt detta program beviljade Republiken Österrike AUA ett stöd i form av en statlig garanti på 90 procent för ett lån på 300 miljoner euro från ett konsortium av affärsbanker.

7 Genom beslut av den 25 juni 2020, SA.57153 (2020/N) – Tyskland – Covid-19 – Stöd till Lufthansa (nedan kallat Lufthansabeslutet) godkände kommissionen beviljandet av ett individuellt stöd på 6 miljarder euro till DLH. Stödet bestod av 306 044 326,40 euro i ägarandelar, 4 693 955 673,60 euro i ”passivt ägande” i form av ett hybridkapitalinstrument, vilket behandlas som eget kapital enligt internationella redovisningsstandarder, och, 1 miljard euro i ”passivt ägande” i form av ett konvertibelt skuldebrev. DLH fick använda stödet till att stödja andra företag i Lufthansakoncernen som inte befann sig i ekonomiska svårigheter den 31 december 2019, inbegripet AUA.

8 I Lufthansabeslutet anges att den stödåtgärd som är föremål för det beslutet ingår i en större uppsättning stödåtgärder till Lufthansakoncernen, vilken utgörs av följande åtgärder:

– det tyska lån till DLH som anges i punkt 5 ovan,

– en statlig garanti på 90 procent för ett lån på 300 miljoner euro som Republiken Österrike planerade att bevilja AUA enligt det österrikiska stödprogram som nämnts ovan i punkt 6,

– den aktuella åtgärden, som nämns i punkt 2 ovan,

– ett likviditetsstöd på 250 miljoner euro och ett lån på 40 miljoner euro som Konungariket Belgien beviljat Brussels Airlines,

– en statlig garanti på 85 procent för ett lån på 1,4 miljarder euro från Schweiziska edsförbundet till Swiss International Air Lines och Edelweiss Air.

9 I Lufthansabeslutet påpekade kommissionen att de stödåtgärder som andra stater beviljat företag inom Lufthansakoncernen, det vill säga de stödåtgärder som räknas upp i andra, tredje, fjärde och femte strecksatserna i punkt 8 ovan, och som således inbegriper den aktuella åtgärden, skulle dras av från det individuella stöd till DLH som var föremål för det beslutet eller det tyska lånet.

Förfarandet och parternas yrkande

10 Ryanair DAC och Laudamotion GmbH väckte förevarande talan genom ansökan som inkom till tribunalens kansli den 13 november 2020.

11 Genom handling som inkom till tribunalens kansli samma dag ansökte sökandena i enlighet med artiklarna 151 och 152 i tribunalens rättegångsregler om att målet skulle handläggas skyndsamt. Genom beslut av den 11 december 2020 biföll tribunalen (tionde avdelningen) ansökan om skyndsam handläggning.

12 Kommissionen inkom med sitt svaromål till tribunalens kansli den 23 december 2020.

13 Den 28 december 2020 framställde sökandena, i enlighet med artikel 106.2 i rättegångsreglerna, en motiverad begäran om muntlig förhandling.

14 Genom handlingar som inkom till tribunalens kansli den 9, den 18 respektive den 19 februari 2021 ansökte Förbundsrepubliken Tyskland, AUA och Republiken Österrike om att få intervenera i målet till stöd för kommissionens yrkanden.

15 Genom beslut av den 18 februari respektive den 2 mars 2021 tillät ordföranden på tribunalens tionde avdelning Förbundsrepubliken Tyskland och Republiken Österrike att intervenera.

16 Genom beslut av den 9 mars 2021 tillät ordföranden på tribunalens tionde avdelning AUA att intervenera.

17 Genom åtgärder för processledning som delgavs den 24 februari respektive den 10 mars 2021 tilläts Förbundsrepubliken Tyskland, AUA och Republiken Österrike att i enlighet med artikel 154.3 i rättegångsreglerna inkomma med interventionsinlagor. Den 10, den 24 respektive den 25 mars 2021 ingav Förbundsrepubliken Tyskland, AUA och Republiken Österrike sina interventionsinlagor till tribunalens kansli.

18 På förslag av tionde avdelningen beslutade tribunalen enligt artikel 28 i rättegångsreglerna att hänskjuta målet till en avdelning i utökad sammansättning.

19 Parterna utvecklade sin talan och svarade på tribunalens frågor vid förhandlingen den 23 april 2021.

20 Sökandena har yrkat att tribunalen ska

– ogiltigförklara det överklagade beslutet, och

– förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.

21 Kommissionen har yrkat att tribunalen ska

– ogilla talan,

– förplikta sökandena att ersätta rättegångskostnaderna.

22 Förbundsrepubliken Tyskland och Republiken Österrike har, i likhet med kommissionen, yrkat att talan ska ogillas och att sökandena ska förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna.

23 AUA har yrkat att tribunalen ska avvisa talan, ogilla talan i övriga delar och förplikta sökandena att ersätta rättegångskostnaderna.

Rättslig bedömning

24 Tribunalen erinrar om att unionsdomstolen har rätt att bedöma huruvida, beroende på omständigheterna i det enskilda fallet, god rättsskipning motiverar att talan ogillas, utan att dessförinnan ta ställning till talans upptagande till sakprövning (se, för ett liknande resonemang, dom av den 26 februari 2002, rådet/Boehringer, C23/00 P, EU:C:2002:118, punkterna 51 och 52, och dom av den 14 september 2016, Trajektna luka Split/kommissionen, T57/15, ej publicerad, EU:T:2016:470, punkt 84). Med hänsyn särskilt till de överväganden som har medfört att målet ska handläggas skyndsamt och med hänsyn till den betydelse som ett skyndsamt avgörande av sakfrågan har för kommissionen och Republiken Österrike ska talan prövas i sak, utan att tribunalen dessförinnan tar ställning till huruvida talan kan tas upp till prövning.

25 Sökandena har åberopat fem grunder till stöd för sin talan. Den första grunden avser att kommissionen inte har granskat eventuellt stöd till eller från ”Lufthansa”, den andra grunden avser åsidosättande av icke-diskrimineringsprincipen, principen om frihet att tillhandahålla tjänster och principen om etableringsfrihet, den tredje grunden avser att kommissionen har gjort en felaktig tillämpning av artikel 107.2 b FEUF och en uppenbart oriktig bedömning. Den fjärde grunden avser att kommissionen borde ha inlett det formella granskningsförfarandet. Den femte grunden avser ett åsidosättande av motiveringsskyldigheten i den mening som avses i artikel 296 FEUF.

Den första grunden: Kommissionen har inte granskat eventuellt stöd till eller från ”Lufthansa”

26 Sökandena har för det första gjort gällande att kommissionen gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning och en uppenbart oriktig bedömning när den underlät att pröva huruvida den aktuella åtgärden även gynnade ”Lufthansa”. Om detta vore fallet skulle den aktuella åtgärden bli oförenlig med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 107.2 b FEUF, eftersom den inte längre täcker de ”stödberättigande kostnader” som är knutna till AUA:s skador. Stödet skulle således kunna användas för andra ändamål än det ursprungliga.

27 För det andra, och tvärtom, underlät kommissionen att beakta hela det stöd som Lufthansakoncernen beviljats. Kommissionen har nämligen underlåtit att bedöma om ett ytterligare stöd, utöver den rekapitalisering på 150 miljoner euro som DLH lämnat AUA, vilken nämns i det angripna beslutet, skulle kunna komma AUA till godo, vilket skulle leda till en överkompensation för den skada som den aktuella åtgärden syftar till att avhjälpa.

28 Kommissionen har med stöd av Förbundsrepubliken, Republiken Österrike och AUA bestritt sökandenas argument.

29 Tribunalen konstaterar för det första att kommissionen, i punkterna 5, 48, 49 och 50 i det angripna beslutet, förklarade att den aktuella åtgärden ingick i ett ekonomiskt paket till stöd för AUA på sammanlagt 600 miljoner euro, vilket förutom den aktuella åtgärden utgjordes av ett tillskott till

eget kapital på 150 miljoner från moderbolaget DLH (nedan kallat DLH:s kapitaltillskott) och ett stöd i form av en statlig garanti på 90 procent av ett lån på 300 miljoner euro som beviljats av ett konsortium av affärsbanker, vilken beviljats AUA inom ramen för det österrikiska stödprogrammet (se punkt 6 ovan). Kommissionen påpekade att syftet med den aktuella åtgärden visserligen var att avhjälpa de skador som AUA drabbats av till följd av att dess flygningar blivit inställda eller behövt läggas om på grund av reserestriktioner och andra nedstängningsåtgärder med anledning av covid-19-pandemin. Övriga delar av det ekonomiska paketet avsåg att garantera AUA:s solvens och erforderliga kapitalisering i syfte att göra det möjligt för företaget att klara av de effekter av covid-19-pandemin som inte omfattades av den aktuella åtgärden samt tekniska problem utan samband med pandemin.

30 För det andra erinrade kommissionen, i punkt 25 i det angripna beslutet, om att det stöd som var föremål för Lufthansabeslutet kunde användas av DLH för att hjälpa de andra företag som ingår i Lufthansakoncernen, vilka inte befann sig i ekonomiska svårigheter den 31 december 2019, inbegripet AUA. I punkt 85 i det angripna beslutet förklarade kommissionen att den, i samband med kontrollen av proportionaliteten av det stöd som var föremål för Lufthansabeslutet, i enlighet med punkt 54 i meddelandet av den 19 mars 2020 med rubriken ”Tillfällig ram för statliga stödåtgärder till stöd för ekonomin under det pågående utbrottet av covid19” (EUT C 91 I, 2020, s. 1), ändrat den 3 april 2020 (EUT C 112 I, 2020, s. 1), den 13 maj 2020 (EUT C 164, 2020, s. 3) och den 29 juni 2020 (EUT C 218, 2020, s. 3) (nedan kallad de tillfälliga rambestämmelserna), hade beaktat de ytterliga stödåtgärder till företagen i Lufthansakoncernen som var beviljade eller planerade i samband med covid-19-pandemin. I samma punkt i det angripna beslutet erinrade kommissionen om att den i Lufthansabeslutet hade funnit att samtliga stödåtgärder som nämns i punkt 8 ovan, inbegripet den aktuella åtgärden och den åtgärd som AUA beviljats enligt det österrikiska stödprogrammet, var begränsade till det minimum som krävdes för att återuppbygga Lufthansakoncernens kapitalstruktur och för att garantera dess bärkraft.

31 För det tredje konstaterar tribunalen att kommissionen i Lufthansabeslutet redan hade beaktat samtliga stödåtgärder som beviljats de företag som ingår i Lufthansakoncernen, inbegripet AUA, och förhållandet mellan dessa åtgärder. Lufthansabeslutet antogs två veckor före det angripna beslutet och kommissionen hänvisade flera gånger till det beslutet i det angripna beslutet. Under dessa omständigheter utgör Lufthansabeslutet en del av det sammanhang i vilket det angripna beslutet ingår och ska följaktligen beaktas, utan att det påverkar det beslutets lagenlighet, vilket inte är föremål för förevarande tvist.

32 I punkterna 77 och 114–121 i Lufthansabeslutet konstaterade kommissionen att det stöd som andra stater beviljat företag inom Lufthansakoncernen skulle, beroende på omständigheterna, antingen dras av från det stödbelopp som var föremål för det beslutet eller från det tyska lånet (se punkt 5 ovan). Kommissionen noterade i punkt 115 i beslutet dels att det lån på upp till 300 miljoner euro som Republiken Österrike planerade att ge AUA enligt det österrikiska stödprogrammet skulle dras av från det tyska lånet, dels att det belopp på 150 miljoner euro som Republiken Österrike planerade att bevilja AUA enligt den aktuella åtgärden skulle dras av antingen från det första passiva ägandet som nämns i punkt 7 ovan eller från det tyska lånet.

33 Beträffande DLH:s kapitaltillskott påpekade kommissionen i punkt 26 i det angripna beslutet att även om beloppet för detta tillskott skulle komma från det stöd som var föremål för Lufthansabeslutet, skulle det under alla omständigheter utgöra ett stöd som redan var godkänt enligt det beslutet.

34 Det framgår följaktligen av ovannämnda omständigheter att kommissionen, i motsats till vad sökandena har gjort gällande, uttryckligen har granskat samtliga stödåtgärder som beviljats de företag som ingår i Lufthansakoncernen och förhållandet mellan dessa åtgärder.

35 Sökandena har således felaktigt hävdat att kommissionen underlät att granska de ovannämnda stödåtgärderna i deras helhet.

36 Beträffande sökandenas argument att det finns en risk för att den aktuella åtgärden, som beviljats AUA, även kommer ”Lufthansa” till godo, finner tribunalen att detta argument inte tar tillräcklig hänsyn till förhållandet mellan de olika stödåtgärderna, vilka beskrivs i punkt 8 ovan.

37 Det framgår nämligen av förhållandet mellan stödåtgärderna att om företagen inom Lufthansakoncernen, såsom AUA, skulle ta emot stöd från en annan stat än Förbundsrepubliken Tyskland, ska beloppen för dessa stödåtgärder dras av från det stöd som den medlemsstaten beviljar Lufthansakoncernen. Genom ovannämnda stödåtgärder införs således en avdragsmekanism enligt vilken det stöd som beviljas av Förbundsrepubliken Tyskland till Lufthansakoncernen som helhet minskas med det stöd som andra stater beviljar ett visst företag inom koncernen, vilket innebär att det sammanlagda beloppet av fördelen förblir detsamma.

38 Den risk för att den aktuella åtgärden ”spiller över” till DLH eller övriga företag inom Lufthansakoncernen, vilken åberopats av sökandena, överensstämmer följaktligen inte med den ovannämnda avdragsmekanismen.

39 Detsamma gäller sökandenas argument att det föreligger en omvänd risk, nämligen att AUA får stöd från DLH som går utöver kapitaltillskottet, vilket enligt dem skulle kunna medföra en överkompensation av AUA.

40 Det ska inledningsvis påpekas att kommissionen i det angripna beslutet beaktade DLH:s kapitaltillskott. Kommissionen konstaterade nämligen i punkt 26 i det angripna beslutet att om beloppet för tillskottet skulle tas från det stöd som var föremål för Lufthansabeslutet, skulle det under alla omständigheter röra sig om ett stöd som redan hade godkänts av kommissionen. I punkterna 82–89 i det angripna beslutet påpekade kommissionen att kapitaltillskottet inte skulle täcka samma kostnader som dem ingick i den skada som den aktuella åtgärden syftade till att avhjälpa.

41 Sökandena har lyft fram att det inte kan uteslutas att DLH, utöver kapitaltillskottet, överför ytterliga likvida medel till AUA. Detta påstående förblir emellertid hypotetiskt, eftersom sökanden inte har lagt fram några konkreta omständigheter som visar på detta. Under alla omständigheter, och även om DLH skulle ha en sådan avsikt, är de överväganden som anges i punkt 40 ovan fortfarande giltiga. För det första skulle en sådan hypotetisk överföring av ytterligare likvida medel ha sitt ursprung i det stöd som redan hade godkänts Lufthansabeslutet, vars lagenlighet inte är föremål för förevarande talan. För det andra är det tyska lånet och det stöd som är föremål för Lufthansabeslutet, vilka grundar sig på artikel 107.3 b FEUF, och den aktuella åtgärden, vilken grundar sig på artikel 107.2 FEUF, inte avsedda att täcka samma stödberättigade kostnader, såsom kommissionen underströk i punkterna 82 och 83 i det angripna beslutet. De förstnämnda åtgärderna syftar till att säkerställa mottagarens solvens och erforderliga kapitalisering, medan den aktuella åtgärden syftar till att avhjälpa den skada som följer av att AUA:s flygningar ställts och behövt läggas om på grund av reserestriktioner och andra nedstängningsåtgärder i samband med covid-19-pandemin.

42 Den i punkt 37 ovan nämnda avdragsmekanismen, vilken inte har bestritts av sökandena, reglerar förhållandet mellan dessa olika stödåtgärder och minskar därigenom risken för överkompensation av AUA. Såsom framgår av punkt 85 i det angripna beslutet hade kommissionen nämligen redan i Lufthansabeslutet funnit att samtliga stödåtgärder som nämns i punkt 8 ovan, inbegripet den aktuella åtgärden och den åtgärd som beviljats AUA enligt det österrikiska stödprogrammet, var begränsade till det minimum som krävdes för att återuppbygga Lufthansakoncernens kapitalstruktur och för att garantera dess bärkraft. Det sammanlagda belopp som skulle kunna komma koncernen till godo förblir detsamma tack vare den ovannämnda avdragsmekanismen och den risk för omvänd ”överspillning” som sökandena har påstått föreligga saknar således betydelse för den samlade bedömning som kommissionen gjort av åtgärderna.

43 Slutligen har sökandena gjort gällande att den aktuella åtgärden ingår i ett sammanhang som är jämförbart med det sammanhang som den stödåtgärd till förmån för KLM ingick i, vilken hade godkänts genom beslut C (2020) 4871 final om statligt stöd SA.57116 (2020/N) – Statlig garanti och statligt lån till KLM (nedan kallat KLM-beslutet), eftersom såväl det angripna beslutet som KLM-beslutet rörde stödmottagare som ingick i en koncern. I motsats till vad sökandena har hävdat rörde emellertid KLM-beslutet ett fall som var klart skiljt från det som är aktuellt i förevarande mål, vilket kännetecknades av att kommissionen hade gjort separata granskningar av två stödåtgärder som hade beviljats två bolag inom samma koncern, trots att dessa företags moderbolag hade en viss roll vid beviljandet och administrationen av stödåtgärderna. Under dessa omständigheter fann tribunalen att kommissionen hade underlåtit att tillräckligt motivera sin slutsats att det var dotterbolagen som var de enda mottagarna av respektive stödåtgärd och inte moderbolaget eller koncernen i sig, och att det stöd som beviljats ett av dessa företag inte i något fall kunde komma det andra företaget till godo (dom av den 19 maj 2021, Ryanair/kommissionen (KLM; covid-19), T-643/20, EU:T:2021:286). Till skillnad från omständigheterna i det målet, beaktade kommissionen, såsom framgår av punkterna 31–42 ovan, emellertid fullt ut den omständigheten att det stöd som var föremål för Lufthansabeslutet kunde komma samtliga företag som ingår i Lufthansakoncernen till godo. Kommissionen granskade uttryckligen förhållandet mellan detta stöd och de andra stödåtgärder som kunde beviljas dessa företag och bedömde stödåtgärdernas proportionalitet i deras helhet.

44 Talan kan följaktligen inte vinna bifall på den första grunden.

Den andra grunden: Åsidosättande av icke-diskrimineringsprincipen, principen om frihet att tillhandahålla tjänster och principen om etableringsfrihet

45 Sökandena har hävdat att kommissionen har åsidosatt icke-diskrimineringsprincipen, friheten att tillhandahålla tjänster och etableringsfriheten genom att den aktuella åtgärden endast kommer AUA till godo.

46 Kommissionen, Förbundsrepubliken Tyskland, Republiken Österrike och AUA har bestritt sökandenas argument.

47 Tribunalen erinrar om att ett statligt stöd som åsidosätter bestämmelser eller allmänna principer i unionsrätten inte kan förklaras förenligt med den inre marknaden (dom av den 22 september 2020, Österrike/kommissionen, C594/18 P, EU:C:2020:742, punkt 44, se även, för ett liknande resonemang, dom av den 15 april 2008, Nuova Agricast, C390/06, EU:C:2008:224, punkterna 50 och 51).

Huruvida icke-diskrimineringsprincipen har åsidosatts

48 Icke-diskrimineringsprincipen innebär att jämförbara situationer inte får behandlas olika och att olika situationer inte får behandlas lika, såvida det inte finns sakliga skäl för en sådan behandling (dom av den 15 april 2008, Nuova Agricast, C390/06, EU:C:2008:224, punkt 66, se även, för ett liknande resonemang, dom av den 5 juni 2018, Montero Mateos, C677/16, EU:C:2018:393, punkt 49).

49 De omständigheter som kännetecknar de olika situationerna och därmed deras jämförbarhet ska bland annat bestämmas och bedömas mot bakgrund av föremålet för och syftet med den unionsrättsakt som inrättar den aktuella skillnaden i behandling. Dessutom ska principerna och målsättningarna för det område rättsakten härrör ifrån beaktas (dom av den 16 december 2008, Arcelor Atlantique et Lorraine m.fl., C127/07, EU:C:2008:728, punkt 26).

50 Det ska vidare erinras om att proportionalitetsprincipen, som ingår bland de allmänna principerna i unionsrätten, kräver att unionsinstitutionernas rättsakter inte går utöver vad som är ändamålsenligt och nödvändigt för att uppnå de legitima mål som eftersträvas med bestämmelserna i fråga (dom av den 17 maj 1984, Denkavit Nederland, 15/83, EU:C:1984:183, punkt 25). När det finns flera ändamålsenliga åtgärder att välja mellan ska den åtgärd väljas som är minst ingripande och de vållade olägenheterna ska inte vara orimliga i förhållande till de eftersträvade målen (dom av den 30 april 2019, Italien/rådet (Fiskekvoter för svärdfisk i Medelhavet), C-611/17, EU:C:2019:332, punkt 55).

51 Sökandena har hävdat att det angripna beslutet tillåter en diskriminerande behandling som inte är nödvändig för att uppnå målet med den aktuella åtgärden, nämligen att avhjälpa de skador till följd av att flygningar ställts in och lagts om på grund av reserestriktioner och nedstängningsåtgärder i samband med covid-19-pandemin. Sökandena har anfört att Ryanairkoncernen har 8 procent av den österrikiska marknaden och att företaget således drabbats av cirka 8 procent av de skador som orsakats av covid-19-pandemin. Om den aktuella åtgärden hade beviljats samtliga flygföretag som var verksamma i Österrike skulle målet med åtgärden ha uppnåtts utan diskriminering. Enligt sökandena förklaras det inte i det angripna beslutet varför den aktuella åtgärden endast beviljats AUA, trots att övriga flygbolag som är verksamma i Österrike även har drabbats av skador till följd av de reserestriktioner och nedstängningsåtgärder som införts i samband med covid-19-pandemin. Enligt sökandena är den aktuella åtgärden ett uttryck för ”uppenbar ekonomisk nationalism”.

52 Tribunalen erinrar för det första om att den aktuella åtgärden uteslutande avser att delvis kompensera AUA för den skada som drabbat företaget till följd av att dess flygningar ställts in eller lagts om efter det att reserestriktioner införts med anledning av covid-19-pandemin.

53 Det är visserligen riktigt, såsom sökandena har gjort gällande, att samtliga flygföretag som är verksamma i Österrike har påverkats av restriktionerna och de har därför, i likhet med AUA, drabbats av skador till följd av inställda eller omlagda flygningar på grund av dessa restriktioner.

54 Tribunalen delar emellertid kommissionens uppfattning, såsom denna har angetts i svaromålet, att det inte finns någon skyldighet för medlemsstaterna att bevilja stöd för att avhjälpa skador som orsakats av en ”exceptionell händelse”, i den mening som avses i artikel 107.2 b FEUF.

55 Medlemsstaterna är enligt artikel 108.3 FEUF skyldiga att anmäla planerat statligt stöd till kommissionen innan det genomförs, men den bestämmelsen innebär däremot inte att medlemsstaterna har en skyldighet att bevilja ett stöd (beslut av den 30 maj 2018, Yanchev, C-481/17, ej publicerat, EU:C:2018:352, punkt 22).

56 Vidare kan ett stöd vara avsett att avhjälpa skador som orsakats av en exceptionell händelse enligt artikel 107.2 b FEUF, oberoende av det faktum att stödet inte avhjälper samtliga skador som orsakats av händelsen.

57 Det följer således varken av artikel 108.3 FEUF eller av artikel 107.2 b FEUF att medlemsstaterna skulle vara skyldiga att avhjälpa samtliga skador som orsakats av en exceptionell händelse, varför de inte heller kan vara skyldiga att bevilja stöd till samtliga personer som drabbats av dessa skador.

58 Ett individuellt stöd, såsom det stöd som är aktuellt i förevarande mål, kommer per definition endast ett företag till godo och inga andra företag, inbegripet företag som befinner sig i en situation som är jämförbar med stödmottagarens situation. Ett individuellt stöd är således till sin beskaffenhet sådant att det innebär en särbehandling, eller till och med en diskriminering. Särbehandlingen eller diskrimineringen är emellertid naturligt förbunden med det faktum att åtgärden är individuell. Att, såsom sökandena har gjort, hävda att det aktuella individuella stödet strider mot icke-diskrimineringsprincipen innebär i allt väsentligt ett systematiskt ifrågasättande av förenligheten med den inre marknaden av samtliga individuella stödåtgärder enbart på grund av att de per definition endast kommer en stödmottagare till godo och därmed är diskriminerande, trots att unionsrätten tillåter medlemsstaterna att bevilja individuella stöd, förutsatt att samtliga rekvisit i artikel 107 FEUF är uppfyllda.

59 Om det emellertid antas, såsom sökandena har gjort gällande, att den särbehandling som införts genom den aktuella åtgärden, på grund av att den endast kommer AUA till godo, kan likställas med en diskriminering, ska det prövas huruvida åtgärden är motiverad av ett berättigat mål och huruvida den är nödvändig, ändamålsenlig och proportionerlig för att uppnå detta mål. Såvitt sökandena har hänvisat till artikel 18 första stycket FEUF, påpekar tribunalen att enligt den bestämmelsen ska all diskriminering på grund av nationalitet vara förbjuden inom fördragens tillämpningsområde, ”utan att det påverkar tillämpningen av någon särskild bestämmelse i fördragen”. Det ska således prövas huruvida denna särbehandling är tillåten enligt artikel 107.2 b FEUF, vilken utgör den rättsliga grunden för det angripna beslutet. Denna prövning innebär dels att den aktuella åtgärdens syfte ska uppfylla kraven i sistnämnda bestämmelse, dels att villkoren för att bevilja den aktuella åtgärden, det vill säga i förevarande fall den omständigheten att den endast kommer AUA till godo, ska vara ägnade att uppnå detta mål och att de inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målet.

60 När det gäller den aktuella åtgärdens syfte har sökandena inte bestritt att kompensation för den skada som orsakats av att flygföretag har behövt ställa in eller lägga om flygningar på grund av de reserestriktioner som införts med anledning av covid-19-pandemin gör det möjligt att avhjälpa de skador som orsakats av pandemin. Sökandena har inte heller bestritt att covid-19-pandemin utgör en extraordinär händelse i den mening som avses i artikel 107.2 b FEUF.

61 Vad beträffar villkoren för att bevilja den aktuella åtgärden påpekade kommissionen i punkt 40 i det angripna beslutet att enligt österrikiska myndigheter hade AUA en väsentlig betydelse för Österrikes flygförbindelser och gav ett väsentligt bidrag till Österrikes ekonomi, eftersom AUA var det enda nätverksbolaget med avgångar från Österrike som erbjöd en långdistansförbindelser till och från Wien. Med hänsyn till Wiens relativt ringa upptagningsområde skulle inget annat

flygföretag kunna erbjuda ett betydande antal direktlångdistansflygningar från och till Wien, eftersom matarflygningar även skulle kunna ske till andra flygplatser från vilka långdistansflygningar erbjöds. AUA har dessutom cirka 7 000 anställda och cirka 17 500 anställningar är direkt eller indirekt beroende av AUA. Enligt österrikiska myndigheter uppgår den ekonomiska betydelsen av ett nätverksbolag som AUA till cirka 2,7 miljarder euro per år i mervärde för Österrikes ekonomi och cirka 1 miljarder euro per år i skatter och avgifter.

62 Tribunalen konstaterar dessutom att AUA, enligt de uppgifter som sökandena har lämnat i bilaga A.2.2 till ansökan, är det största flygföretaget i Österrike, där det hade 43 procent av marknadsandelarna år 2019. Denna marknadsandel var betydligt större än marknadsandelen för det näst största flygföretaget respektive för sökandena, vilkas marknadsandelar endast uppgick till 14 procent respektive 8 procent år 2019.

63 Sökandena har emellertid gjort gällande att en sådan omständighet inte kan motivera den särbehandling som följer av den aktuella åtgärden. De anser nämligen att denna särbehandling inte är proportionerlig, eftersom åtgärden innebär att AUA beviljas hela det stöd som är avsett att avhjälpa den ifrågavarande skadan, medan AUA endast drabbats av 43 procent av skadan.

64 Det framgår i detta avseende av det angripna beslutet att AUA, på grund av sin väsentliga roll för Österrikes flygförbindelser, påverkades i högre grad av att flygningar i Österrike ställdes in och lades om till följd av införandet av reserestriktioner i samband med covid-19-pandemin än övriga flygföretag i landet. Detta bekräftas av de uppgifter som sammanfattats ovan i punkterna 61 och 62.

65 Det framgår dessutom av dessa uppgifter att AUA, i proportion till och med hänsyn omfattningen av dess verksamhet i Österrike, påverkas betydligt mer av dessa restriktioner än Ryanair vilket, såsom framgår av bilaga A.2.2 till ansökan, endast bedrev en mycket liten del av sin verksamhet från eller till Österrike. För AUA är däremot denna andel betydligt större. Beträffande Laudamotion har sökandena inte lagt fram tillräckligt klara uppgifter som gör det möjligt att förstå hur stor andel av dess hela verksamhet som utgörs av verksamhet till eller från Österrike. Det finns i vart fall ingenting i handlingarna i målet som gör det möjligt för tribunalen att dra slutsatsen att det flygföretaget är av väsentlig betydelse för Österrikes flygförbindelser.

66 Vad slutligen gäller frågan huruvida åtgärden i fråga går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det eftersträvade målet, konstaterar tribunalen att beloppet för denna åtgärd är lägre än den skada AUA drabbats av på grund av att dess flygningar ställdes in och lades om till följd av införandet av reserestriktioner i samband med covid-19-pandemin, såsom bland annat framgår av punkt 79 i det angripna beslutet. Den aktuella åtgärden går således inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det legitima mål som eftersträvas med den.

67 Tribunalen konstaterar följaktligen att särbehandlingen till förmån för AUA är ändamålsenlig för att avhjälpa de skador som följer av dessa restriktioner och att den inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

68 Sökandena har inte heller visat att en uppdelning av beloppet för det aktuella stödet mellan samtliga flygföretag i Österrike inte skulle ha fråntagit åtgärdens dess ändamålsenliga verkan.

69 Av detta följer, i vart fall och såvitt den särbehandling som införs genom den aktuella åtgärden kan likställas med en diskriminering, att det var motiverat att endast låta åtgärden komma AUA till godo och att åtgärden inte åsidosätter icke-diskrimineringsprincipen.

Huruvida etableringsfriheten och friheten att tillhandahålla tjänster har åsidosatts

70 Tribunalen erinrar för det första om att EUF-fördragets bestämmelser om etableringsfrihet syftar till att säkerställa nationell behandling i den mottagande medlemsstaten (se dom av den 6 oktober 2015, Finanzamt Linz, C66/14, EU:C:2015:661, punkt 26 och där angiven rättspraxis).

71 För det andra utgör friheten att tillhandahålla tjänster hinder för att tillämpa nationell lagstiftning som medför att det blir svårare att tillhandahålla tjänster mellan medlemsstater än att tillhandahålla tjänster enbart inom en medlemsstat, oavsett om det föreligger en diskriminering på grund av nationalitet eller bosättning (se, för ett liknande resonemang, dom av den 6 februari 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, punkt 25). Tribunalen konstaterar emellertid att friheten att tillhandahålla tjänster på transportområdet enligt artikel 58.1 FEUF regleras av bestämmelserna i avdelningen om transporter, det vill säga avdelning VI i EUF-fördraget. Friheten att tillhandahålla tjänster på transportområdet är således föremål för särskild reglering i primärrätten (dom av den 18 mars 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, punkt 36). Artikel 56 FEUF är följaktligen inte tillämplig som sådan på luftfartsområdet (dom av den 25 januari 2011, Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, punkt 22).

72 Avregleringsåtgärder avseende lufttransporttjänster kan således endast antas med stöd av artikel 100.2 FEUF (dom av den 18 mars 2014, International Jet Management, C628/11, EU:C:2014:171, punkt 38). Såsom sökandena har påpekat är det också med stöd av den bestämmelsen som unionslagstiftaren har antagit Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 2008, s. 3), vilken har till syfte att fastställa villkoren för tillämpningen av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på luftfartsområdet (se, analogt, dom av den 6 februari 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, punkterna 23 och 24).

73 I förevarande fall har sökandena i huvudsak gjort gällande att den aktuella åtgärden utgör hinder för etableringsfriheten och för friheten att tillhandahålla tjänster på grund av att den är diskriminerande.

74 Det är visserligen riktigt att den aktuella åtgärden avser ett individuellt stöd som endast kommer AUA till godo, men sökandena har inte visat på vilket sätt den omständigheten att stödet endast kommer en mottagare till godo är ägnat att avhålla sökandena från att etablera sig i Österrike eller från att leverera tjänster från eller till Österrike. Sökandena har i synnerhet inte förmått visa vilka faktiska och rättsliga omständigheter som innebär att åtgärden får restriktiva verkningar som går längre än vad som krävs för att förbudet i artikel 107.1 FEUF ska bli tillämpligt, men som i enlighet med vad tribunalen funnit i punkterna 60–66 ovan är nödvändiga och proportionerliga för att avhjälpa de skador som drabbat AUA till följd av den exceptionella händelsen i form av covid-19-pandemin, i enlighet med kraven i artikel 107.2 b FEUF.

75 Den aktuella åtgärden kan följaktligen inte utgöra ett hinder för etableringsfriheten eller friheten att tillhandahålla tjänster. Av detta följer att sökandena inte har fog för att klandra kommissionen för att inte ha prövat huruvida åtgärden var förenlig med etableringsfriheten och friheten att tillhandahålla tjänster.

76 Under dessa omständigheter kan talan inte vinna bifall såvitt avser den andra grunden.

Den tredje grunden: Felaktig tillämpning av artikel 107.2 b FEUF och en uppenbart oriktig bedömning av stödets proportionalitet

77 Sökandenas tredje grund består av två delar. Den första delen avser att kommissionen gjorde oriktiga bedömningar i samband med uppskattningen av den skada som drabbat AUA. Den andra delen avser att kommissionen gjort oriktiga bedömningar i samband med uppskattningen av det aktuella stödets belopp.

Den tredje grundens första del: Bedömningen av den skada som har drabbat AUA

78 Sökandena har för det första gjort gällande att enligt det angripna beslutet syftar den aktuella åtgärden till att avhjälpa den skada som följer av att AUA:s flygningar ställts in och behövt läggas om på grund av reserestriktioner och andra nedstängningsåtgärder i samband med covid-19-pandemin. Enligt sökandena är emellertid en del av de skador som drabbat AUA inte konsekvensen av införandet av reserestriktioner eller andra nedstängningsåtgärder, eftersom dessa restriktioner endast var i kraft under delar av perioden 9–18 mars 2020. Den aktuella åtgärden syftar emellertid till att ersätta den skada som uppkommit under perioden 9 mars–14 juni 2020. De skador som drabbat AUA under den första perioden är således resultatet av passagerarnas motvilja att resa på grund av den osäkerhet som rådde kring pandemin. Den av kommissionen godkända metoden för att beräkna skadan avspeglar därför den inverkan som covid-19-krisen haft i sin helhet, snarare än den specifika inverkan som de reserestriktioner haft som införs av österrikiska myndigheter eller av myndigheter i andra länder. Kommissionen gjorde således en uppenbar överskattning av omfattningen av de skador som direkt orsakats av reserestriktioner och andra nedstängningsåtgärder i samband med covid-19-pandemin. Det angripna beslutet är därför motsägelsefullt.

79 För det andra har sökandena gjort gällande att det inte finns något i det angripna beslutet som visar att ej uppkomna kostnader under perioden 9 mars–14 juni 2020, vilka inte ska beaktas för att fastställa den skada som drabbat AUA, verkligen återspeglade AUA:s ”påverkbara” kostnader. De ej uppkomna kostnader som använts i uppskattningen av skadorna skulle således kunna innehålla kostnadskomponenter som var ”påverkbara”.

80 För det tredje underlät kommissionen enligt sökandena i det angripna beslutet att uppskatta de skador som drabbat andra flygföretag. Enligt dem påverkar en extraordinär händelse, i den mening som avses i artikel 107.2 b FEUF, per definition flera eller till och med samtliga företag inom den berörda sektorn. Flera andra flygföretag har således drabbats av skador i Österrike som en konsekvens av de reserestriktioner som införts i samband med covid-19-pandemin. Den bestämmelsen är således avsedd att avhjälpa de skador som även drabbat AUA:s konkurrenter, inte endast AUA.

81 Kommissionen, Förbundsrepubliken Tyskland, Republiken Österrike och AUA har bestritt sökandenas argument.

82 Artikel 107.2 b FEUF utgör ett undantag från huvudregeln i artikel 107.1 FEUF att statligt stöd är oförenligt med den inre marknaden och den artikeln ska därför tolkas restriktivt. Det är således endast ekonomiska skador som direkt orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser som kan avhjälpas i den mening som avses i denna bestämmelse (dom av den 23 februari 2006, Atzeni m.fl., C-346/03 och C-529/03, EU:C:2006:130, punkt 79).

83 Av detta följer att stödåtgärder som kan överstiga de förluster som stödmottagarna har haft inte omfattas av artikel 107.2 b FEUF (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 november 2004, Spanien/kommissionen, ej publicerad, EU:C:2004:711, punkterna 40 och 41).

84 I förevarande fall konstaterar tribunalen för det första att, såsom framgår av punkterna 41 och 69 i det angripna beslutet, österrikiska myndigheter vid uppskattningen av skadorna beaktade den period (19 mars–14 juni 2020) under vilken AUA:s flygplansflotta stod på marken samt de dagar (9–18 mars 2020) som omedelbart föregick denna period.

85 Kommissionen angav i detta avseende i det angripna beslutet skälen till varför den ansåg det lämpligt att godkänna ett stöd som inte bara omfattade de skador som hade drabbat AUA under den period (19 mars–14 juni 2020) då dess flygplansflotta stod på marken, utan även de skador som hade uppkommit under de dagar (9–18 mars 2020) som omedelbart föregick denna period.

86 Såsom förklaras i punkterna 6–14 i det angripna beslutet hade den österrikiska regeringen nämligen redan infört reserestriktioner under perioden den 9–18 mars 2020. Republiken Österrike hade den 9 mars 2020 förbjudit landning inom sitt territorium av flygplan från Kina, Sydkorea, Iran och Italien. Detta förbud kom gradvis att utvidgas till att den omfatta andra länder, bland annat Schweiz, Frankrike och Spanien (13 mars 2020) samt Förenade kungariket, Nederländerna, Ryssland och Ukraina (15 mars 2020). Den 10 mars 2020 införde Republiken Österrike generella åtgärder med anledning av covid-19-pandemin, vilka innefattade reserestriktioner. Dessa åtgärder trädde i kraft med omedelbar verkan. Republiken Österrike införde även medicinska kontroller vid gränserna. Först vid gränsen mot Italien (11 mars 2020), därefter vid gränsen mot Schweiz (14 mars 2020) och slutligen vid gränsen mot Tyskland (19 mars 2020). Samtidigt meddelade Amerikas förenta stater den 12 mars 2020 att EU-medborgare och resande som hade vistats i länder inom Schengenområdet inte längre skulle tillåtas att resa in i landet. Den 13 mars 2020 tillkännagav den österrikiska regeringen ett antal restriktiva lagstiftningsåtgärder som trädde i kraft den 16 mars 2020. Genom dessa åtgärder infördes omfattande inskränkningar i den fria rörligheten i hela Österrike.

87 Med hänsyn till den gradvisa försämringen av möjligheterna att resa orsakad av de restriktioner som infördes på grund av covid-19-pandemin, vilket ledde till att AUA:s flygningar under perioden 9 mars–14 juni ställdes in eller lades om, kunde kommissionen utan att begå något fel beakta den skada som drabbat AUA till följd av inställda eller omlagda flygningar under den perioden.

88 Sökandena kan följaktligen inte vinna framgång med sitt argument att kommissionen, genom att beakta den skada som uppkommit under perioden 9–18 mars 2020, har övervärderat skadan. Av samma skäl innehållet det angripna beslutet inte några motsägelser.

89 Vad för det andra gäller sökandenas argument att kommissionen underlät att försäkra sig om att AUA hade gjort vad som krävdes för att minska sina kostnader under perioden 9 mars–14 juni 2020, så att inte endast ej uppkomna kostnader inte omfattades av ersättningen, utan att även ”påverkbara” kostnader inte ingick i ersättningen. ”Påverkbara” kostnader är kostnader som AUA skulle ha kunnat undvika, men som företaget trots allt har haft. Tribunalen konstaterar att kommissionen i punkt 74 i det angripna beslutet har förklarat att den skada som ska ersättas motsvarar, för det första, det förlorade mervärdet, beräknat som skillnaden mellan AUA:s intäktsbortfall (det vill säga skillnaden mellan den omsättningen som företaget skulle ha haft under perioden 9 mars–14 juni om det inte hade funnits några reserestriktioner eller andra

nedstängningsåtgärder i samband med covid-19-pandemin och den omsättning som företaget faktiskt hade under denna period, justerad med AUA:s vinstmarginal) och ej uppkomna kostnader.

90 Kommissionen definierade ej uppkomna kostnader som de kostnader som AUA skulle ha haft under perioden 9 mars–14 juni 2020 om dess verksamhet inte hade påverkats av reserestriktioner och nedstängningsåtgärder i samband med covid-19-pandemin och som AUA inte behövt bära på grund att dess verksamhet låg nere. Kommissionen förklarade även att de ej uppkomna kostnaderna ska kvantifieras efter relevant kostnadstyp, beroende på deras samband med den minskade trafiken, och att de kostnader som AUA hade haft under samma period föregående år ska jämföras med de kostnader som AUA haft under perioden 9 mars–14 juni 2020.

91 Kommissionen angav även i fotnot 19 i det angripna beslutet de kostnader som ej hade uppkommit på grund av nedstängningsåtgärderna i samband med covid-19-pandemin, till exempel minskade bränslekostnader, avgifter och utgifter samt minskade personalkostnader, i synnerhet på grund av korttidsarbete.

92 Uppskattningen av skadan tar således, såsom framgår av punkt 42 b i det angripna beslutet, hänsyn tas till extra kostnader och kostnader som ej uppkommit till följd av restriktionerna. Vid uppskattningen av skadan beaktade kommissionen, på grundval av en undersökning av AUA:s kostnader och den både positiva och negativa inverkan som de nedstängningsåtgärder som regeringarna beslutade i samband med covid-19-pandemin haft på de rörliga kostnaderna, den diskrepans som finns mellan den skillnad som konstaterats mellan alla typer av rörliga kostnader (i synnerhet bränslekostnader, avgifter och utgifter, underhållskostnader, provisioner till International Air Transport Association (IATA) och renoveringskostnader) och den skillnad som konstaterats i de fasta kostnaderna, vilka har varierat beroende på de nedstängningsåtgärder som regeringarna beslutat som en följd av covid-19-pandemin, i synnerhet minskningen av personal- och marknadsföringskostnader samt kostnaderna för att ha flygplan på marken. I sin interventionsinlaga har Republiken Österrike för övrigt hänvisat till en förteckning över åtgärder som AUA vidtagit för att minska sina kostnader i samband covid-19-pandemin. Bland dessa åtgärder finns bland annat en minskning med 54 procent av de totala utgifterna jämfört med år 2019. Bland dessa åtgärder har Republiken Österrike lyft fram stängningen av flera underhållsanläggningar och passagerarassistanskontor i vissa delstater. AUA minskade dessutom sin flygplansflotta genom att dra in merparten av sina flygplan av modell Dash och genom att sälja flera flygplan. Sökandena har inte bestritt riktigheten och relevansen av dessa uppgifter.

93 Under dessa omständigheter kan tribunalen endast konstatera att sökandenas kritik avseende kommissionens påstådda underlåtenhet att beakta ”påverkbara” kostnader är alltför abstrakt och inte stöds av några konkreta uppgifter. Sökandena har i synnerhet underlåtit att konkret ange vilka av AUA:s kostnader som inte skulle ha kunna uppkomma och som därför borde ha undantagits från uppskattningen av den skada som drabbat AUA.

94 Detta argument kan således inte godtas.

95 Vad för det tredje gäller argumentet att kommissionen underlåtit att beakta de skador som drabbat andra flygföretag, räcker det att hänvisa till punkterna 53–57 ovan för att dra slutsatsen att sökandena saknar fog för sitt påstående att kommissionen var skyldig att i det angripna beslutet uppskatta den skada som drabbat andra flygföretag än AUA.

96 Talan kan således inte vinna bifall såvitt avser den tredje grundens första del.

Den tredje grundens andra del: Beräkningen av stödbeloppet

97 Sökandena har för det första, med hänvisning till de argument som de framfört inom ramen för den första grunden, gjort gällande att kommissionen inte har beaktat eventuellt ytterligare stöd från ”Lufthansa” till AUA. För det första är uppgiften i det angripna beslutet att DLH:s kapitaltillskott ska investeras i effektiv teknik för klimat och bullerreduktion och således inte skulle täcka de skador som drabbat AUA och som den aktuella åtgärden syftar till att avhjälpa inte övertygande, eftersom de gynnsamma effekterna av detta tillskott är omedelbara, medan de planerade investeringarna, som inte är föremål för några bindande åtaganden, inte kommer att förverkligas förrän år 2030. För det andra har kommissionen enligt sökandena nöjt sig med att nämna en ytterst liten andel – ett belopp om 150 miljoner euro – av det stöd som beviljats Lufthansakoncernen, utan att nämna möjligheten att den tyska åtgärden skulle kunna komma AUA till godo med ett större belopp än detta.

98 För det andra underskattade kommissionen i samband med sin bedömning av den aktuella åtgärdens proportionalitet inverkan av det statliga stöd som beviljats AUA enligt det österrikiska stödprogrammet. Kommissionen angav nämligen att det stödet täckte andra kostnader för AUA som förväntas uppkomma under andra halvåret 2020, dock utan att förklara grunden för denna bedömning. Vad gäller kvantifieringen av förlusterna under det andra halvåret 2020 har kommissionen endast återgett de uppskattningar som gjorts av AUA, utan att göra en oberoende analys av dessa förluster. Kommissionen har även underskattat det stödbelopp som beviljats AUA enligt det österrikiska stödprogrammet genom att uppskatta detta till [70–80] miljoner euro, dock utan att förklara hur den beräknat detta belopp. Enligt sökandena uppgår detta stöd till 270 miljoner euro. Beloppet för detta stöd, tillsammans med DLH:s kapitaltillskott, uppgår således till minst 420 miljoner euro, vilket överstiger de förluster som AUA påstår sig ha haft under andra halvåret 2020.

99 För det tredje har kommissionen, i strid med sin beslutspraxis, inte beaktat den konkurrensfördel som följer av den aktuella åtgärdens diskriminerande karaktär. Denna fördel tar sig uttryck i större marknadsandelar för AUA än vad företaget annars skulle ha kunnat göra anspråk på.

100 Kommissionen har med stöd av Förbundsrepubliken Tyskland och Republiken Österrike och AUA bestritt denna argumentation.

101 Vad för det första gäller sökandenas argument att kommissionen har underlåtit att beakta ett eventuellt ytterligare stöd från ”Lufthansa” till AUA, konstaterar tribunalen att detta argument delvis överlappar de argument som framförts inom ramen för den första grunden. Det är därför lämpligt att hänvisa till tribunalens prövning av den grunden.

102 För det andra konstaterar tribunalen att EUF-fördraget inte utgör hinder för att artikel 107.2 b och artikel 107.3 b FEUF tillämpas samtidigt, under förutsättning att rekvisiten i respektive bestämmelse är uppfyllda. Detta är bland annat fallet när den händelse och de omständigheter som ger upphov till en allvarlig störning i ekonomin orsakas av en exceptionell händelse.

103 Såsom angetts ovan i punkterna 5–7 beviljades det tyska lånet, det stöd som är föremål för Lufthansabeslutet, liksom den stödåtgärd som beviljats AUA enligt det österrikiska stödprogrammet, enligt artikel 107.3 b FEUF, medan den aktuella åtgärden beviljades på grundval av artikel 107.2 b FEUF.

104 I punkt 29 i det angripna beslutet konstaterade kommissionen att de ovannämnda åtgärderna, vilka beviljats enligt artikel 107.3 b FEUF, avsåg att återställa AUA:s solvens och bärkraft och omfattade därför kostnader som gick utöver enbart kompensation av den skada som direkt orsakats av de reserestriktioner som införts i samband med covid-19-pandemin. I punkterna 47 och 49 i det angripna beslutet noterade kommissionen även att österrikiska myndigheter hade bekräftat att den aktuella åtgärden inte fick kombineras med andra stödåtgärder som täcker samma kostnader och att övriga åtgärder som ingick i det stöd beviljas AUA inte fick ge upphov till en överkompensation, eftersom de inte var avsedda att kompensera AUA för den skada som företaget drabbats av till följd av de reserestriktioner som införts på grund av covid-19-pandemin och att den aktuella åtgärden inte fick användas för sådan kompensation.

105 I punkt 50 i det angripna beslutet förklarade kommissionen att dessa åtgärder inte hade något samband med ersättningen av den skada som hade drabbat AUA, eftersom det lån som beviljats AUA enligt det österrikiska stödprogrammet garanterades genom säkerhet i form av värdepapperisering av AUA:s aktier och tillgångar och eftersom DLH:s kapitaltillskott i enlighet med vad som överenskommits mellan AUA, företagets aktieägare och den österrikiska regeringen, fram till och med år 2030 skulle investeras i effektiva tekniker för klimat och bullerreduktion.

106 I punkterna 82–86 i det angripna beslutet kontrollerade kommissionen dessutom huruvida de stödåtgärder som beviljats med stöd av artikel 107.3 b FEUF, kunde komma AUA till godo, inte täckte samma skada som den aktuella åtgärden syftade till att avhjälpa och drog slutsatsen att så inte var fallet.

107 Härav följer, i motsats till vad sökandena har gjort gällande, att kommissionen inte underlät att beakta samtliga stödåtgärder som kunde komma Lufthansakoncernen till godo, när den bedömde det aktuella stödets belopp och dess proportionalitet.

108 Sökandena har emellertid inte lagt fram någon konkret och underbyggd omständighet som visar att samtliga eller vissa av dessa stödåtgärder syftar till att täcka samma stödberättigande kostnader som dem som ingår i den skada som den aktuella åtgärden avser att avhjälpa.

109 Sökandena har för det tredje särskilt kritiserat punkt 50 b i det angripna beslutet enligt vilken AUA, såsom angetts ovan i punkt 105, fram till år 2030 skulle investera det kapital som DLH tillskjutit i effektiva bullerreduktionstekniker och mer miljövänlig teknik, eftersom motsvarande belopp redan hade ställts till AUA:s förfogande. Detta argument bortser emellertid från den omständigheten att en sådan investering kan delas upp över tid. Åtagandet att använda ett belopp som motsvarar kapitaltillskottet för att finansiera denna investering visar tydligt att detta kapitaltillskott hade ett helt annat syfte än det som eftersträvades med den aktuella åtgärden.

110 När det gäller sökandenas argument att detta investeringsåtagande inte är bindande, räcker det att påpeka att det framgår av punkt 50 b i det angripna beslutet att enligt det ekonomiska paket som överenskommits mellan AUA, dess aktieägare och den österrikiska regeringen är AUA ”skyldigt” att investera ett belopp som motsvarar DLH:s kapitaltillskott i effektiv bullerreduktionsteknik och mer miljövänlig teknik.

111 Beträffande sökandenas argument avseende det stöd som beviljats AUA enligt det österrikiska stödprogrammet, konstaterar tribunalen att kommissionen i punkt 87 i det angripna beslutet noterade att det ekonomiska resultat som AUA förutsåg för år 2020 skulle vara mer generellt påverkat av den allvarliga störningen i Österrikes ekonomi till följd av covid-19-pandemin. Det

går inte att upprätta något direkt orsakssamband mellan dessa beräknade förluster och reserestriktionerna och nedstängningsåtgärderna. Förlusterna skulle enligt kommissionen kunna uppgå till [mellan 300 och 400] miljoner euro för perioden 1–9 mars 2020 och 15 juni–31 december 2020, det vill säga utanför den period som den aktuella åtgärden avser. Det var således för att lindra effekterna av den allvarliga störningen i sin ekonomi som Republiken Österrike planerade att bevilja AUA en statlig garanti på 90 procent av ett lån på 300 miljoner euro enligt det österrikiska stödprogrammet, såsom framgår av punkt 88 i det angripna beslutet.

112 Sökandena har för det första gjort gällande att kommissionen har presumerat att det stöd som beviljats AUA enligt det österrikiska stödprogrammet var avsett att täcka AUA:s förluster under andra halvåret 2020, dock utan att visa att så faktiskt var fallet. Genom detta argument försöker sökandena i själva verket att dra tvivel över det faktum att nämnda stöd skulle kunna täcka samma kostnader som dem som innefattas i den skada som drabbat AUA under perioden 9 mars–14 juni 2020 på grund av de reserestriktioner som införts i samband med covid-19-pandemin och som den aktuella åtgärden avser att avhjälpa.

113 Tribunalen erinrar emellertid om att det österrikiska stödprogrammet infördes på grundval av artikel 107.3 b FEUF och således syftade till att avhjälpa den allvarliga störning i Österrikes ekonomi som orsakats av pandemin, genom att ge stöd till ett stort antal företag med likviditetsbehov, utan att vara begränsat till en viss ekonomisk sektor. Detta system hade således ett annat syfte än det som eftersträvas med den aktuella åtgärden.

114 Kommissionens förklaring i punkt 87 i det angripna beslutet att det stöd som beviljats AUA enligt det österrikiska stödprogrammet var avsett att täcka de förluster som AUA haft, vilka inte var direkt orsakade av flygningar som hade ställts in eller lagts om under perioden 9 mars–14 juni 2020 på grund av reserestriktioner, är helt förenlig med de olika ändamålen som eftersträvas med stödåtgärderna i fråga. Enbart den omständigheten att kommissionen i det angripna beslutet inte angav på vilken grund den ansåg att det stöd som beviljats AUA enligt det österrikiska stödprogrammet var avsett att täcka de förluster som förutsågs för detta företag under andra halvåret 2020 kan således inte påverka detta besluts lagenlighet.

115 Sökandena har för det andra kritiserat kommissionen för att den vad gäller storleken på dessa förluster, vilka uppskattas till [mellan 300 och 400] miljoner euro, förlitat sig på de uppskattningar som tillhandahållits av AUA, i stället för att själv göra en oberoende analys. Det är visserligen riktigt att källan till detta belopp inte framgår av det angripna beslutet, men uppskattningen i fråga avser förluster som den aktuella åtgärden inte avser att täcka. Det är nämligen det stöd som beviljats AUA enligt det österrikiska stödprogrammet, vars lagenlighet och förenlighet med den inre marknaden inte är föremål för förevarande mål, som är avsett att täcka en del av dessa förluster. Frågan om den exakta uppskattningen av dessa förluster påverkar således inte det angripna beslutets lagenlighet.

116 För det tredje kan sökandena av samma skäl inte med framgång klandra kommissionen för att i det angripna beslutet inte ha förklarat hur den beräknat det stödbelopp som beviljats AUA enligt det österrikiska stödprogrammet, vilket beräknats till [70 mellan 80] miljoner euro. Även om sökandena med giltig verkan kan anföra argument som ifrågasätter beräkningen av beloppet för det stöd som är aktuellt i förevarande mål, kan de däremot inte på ett ändamålsenligt sätt kritisera den uppskattning som gjorts av en annan stödåtgärd, vars lagenlighet och förenlighet med den inre marknaden inte omfattas av tribunalens prövning i förevarande mål.

117 Det framgår under alla omständigheter av punkt 80 i det angripna beslutet att österrikiska myndigheter åtog sig att senast den 30 juni 2021 till kommissionen överlämna resultaten av en efterhandsbedömning av den skada som drabbat AUA under perioden 9 mars–14 juni 2020, vilken den aktuella åtgärden syftade till att avhjälpa. Denna efterhandsbedömning ska vara baserad på AUA:s operativa räkenskaper för år 2020, vilka granskats och vederbörligen bestyrkts av ett oberoende organ. Om efterhandsbedömningen skulle visa att AUA erhållit en överkompensation, har österrikiska myndigheter åtagit sig att se till att AUA återbetalar denna.

118 För det fjärde kan sökandenas argument att det sammanlagda stödbelopp som beviljats AUA enligt det österrikiska stödprogrammet och enligt DLH:s kapitaltillskott överstiger AUA:s beräknade förluster för andra halvåret 2020 följaktligen inte godtas.

119 Beträffande sökandenas argument att kommissionen inte beaktade den konkurrensfördel som AUA erhållit till följd av den aktuella åtgärdens diskriminerande karaktär, konstaterar tribunalen att vid bedömningen av huruvida ett stöd är förenligt med den inre marknaden innefattar inte den fördel som stödet ger mottagaren den eventuella ekonomiska nytta som vederbörande kan få genom att utnyttja fördelen. Denna nytta behöver inte vara identisk med den fördel som stödet utgör, och kan i vissa fall till och med vara obefintlig, utan att denna omständighet motiverar en annan bedömning av stödets förenlighet med den inre marknaden (se, för ett liknande resonemang och analogt, dom av den 21 december 2016, kommissionen/Aer Lingus och Ryanair Designated Activity, C164/15 P och C165/15 P, EU:C:2016:990, punkt 92).

120 Tribunalen konstaterar följaktligen att kommissionen gjorde en riktig bedömning när den beaktade den fördel som den aktuella åtgärden innebar för AUA. Kommissionen kan däremot inte klandras för att inte ha fastställt huruvida någon eventuell ekonomisk nytta var förenad med denna fördel.

121 Under dessa omständigheter saknar sökanden fog för att klandra kommissionen för att inte ha beaktat en eventuell konkurrensfördel som skulle följa av åtgärdens påstått diskriminerande aspekt.

122 Talan kan följaktligen inte vinna bifall såvitt avser den tredje grundens andra del och följaktligen inte såvitt avser någon del av denna grund.

Fjärde grunden: Åsidosättande av sökandenas processuella rättigheter

123 Sökandena har hävdat att kommissionens granskning var otillräcklig, bland annat vad gäller den aktuella åtgärdens proportionalitet samt dess förenlighet med icke-diskrimineringsprincipen samt principen om frihet att tillhandahålla tjänster och principen om etableringsfrihet. Den omständigheten att denna granskning var otillräcklig vittnar om att det förelåg allvarliga svårigheter som borde ha föranlett kommissionen att inleda det formella granskningsförfarandet och ge sökandena möjlighet att yttra sig och därmed påverka nämnda granskning.

124 Kommissionen, Förbundsrepubliken Tyskland, Republiken Österrike och AUA har bestritt sökandenas argument.

125 Det ska påpekas, såsom kommissionen har gjort gällande, att sökandenas fjärde grund i själva verket har åberopats i andra hand, för det fall att tribunalen inte skulle pröva bedömningen av stödet som sådant. Det framgår nämligen av fast rättspraxis att en sådan grund avser att göra det möjligt för en intresserad part att, i denna egenskap, kunna väcka talan enligt artikel 263 FEUF,

vilket annars skulle ha varit omöjligt (se, för ett liknande resonemang, dom av den 24 maj 2011, kommissionen/Kronoply och Kronotex, C83/09 P, EU:C:2011:341, punkt 48, och dom av den 27 oktober 2011, Österrike/Scheucher-Fleisch m.fl., C47/10 P, EU:C:2011:698, punkt 44). Tribunalen har emellertid prövat den första, den andra och den tredje grunden, vilka avser huruvida bedömningen av stödet som sådant var välgrundad, vilket innebär att en grund av detta slag saknar ändamål.

126 Tribunalen konstaterar dessutom för fullständighetens skull att denna grund saknar fristående innehåll. Inom ramen för en sådan grund får sökanden nämligen, i syfte att tillvarata de processuella rättigheter som den parten har enligt det formella granskningsförfarandet, endast anföra argument som är ägnade att visa att bedömningen av de uppgifter och omständigheter som kommissionen hade tillgång till eller kunde ha tillgång till i samband med den preliminära granskningen av den anmälda åtgärden borde ha lett till tveksamhet beträffande stödets förenlighet med den inre marknaden (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 december 2008, Régie Networks, C333/07, EU:C:2008:764, punkt 81, dom av den 9 juli 2009, 3F/kommissionen, C319/07 P, EU:C:2009:435, punkt 35, och dom av den 24 maj 2011, kommissionen/Kronoply och Kronotex, C83/09 P, EU:C:2011:341, punkt 59). Tribunalen konstaterar emellertid att den fjärde grunden på ett komprimerat sätt återger de argument som anförts inom ramen för den första, den andra och den tredje grunden, utan att lyfta fram specifika omständigheter avseende eventuella allvarliga tvivel.

127 Härav följer att tribunalen, eftersom den redan har prövat nämnda grunder, bedömer att det inte är nödvändigt att pröva denna grund.

Den femte grunden: Kommissionen har åsidosatt artikel 296 andra stycket FEUF

128 Sökandena har gjort gällande att kommissionen åsidosatte artikel 296 andra stycket FEUF genom att, för det första, inte i det angripna beslutet ange skälet till varför den underlät att kontrollera huruvida den aktuella åtgärden till förmån för AUA skulle gynna Lufthansakoncernen eller huruvida stöd som beviljats ”Lufthansa” skulle kunna komma AUA till godo. För det andra kontrollerade kommissionen inte heller huruvida denna åtgärd var förenlig med icke-diskrimineringsprincipen samt med principen om frihet att tillhandahålla tjänster och principen om etableringsfrihet. För det tredje bedömde kommissionen inte den konkurrensfördel som AUA hade getts. För det fjärde bedömde kommissionen inte de skador som orsakats av reserestriktionerna och motiverade inte heller sin bedömning av åtgärdens proportionalitet och kumuleringen av åtgärden med tyska stödet, det stöd som är föremål för Lufthansabeslutet och det österrikiska stödprogrammet.

129 Kommissionen, Förbundsrepubliken Tyskland, Republiken Österrike och AUA har bestritt sökandenas argument.

130 Tribunalen erinrar om att den motivering som krävs enligt artikel 296 FEUF utgör en väsentlig formföreskrift (dom av den 18 juni 2015, Ipatau/rådet, C535/14 P, EU:C:2015:407, punkt 37) och den ska vara anpassad till rättsaktens beskaffenhet. Av motiveringen ska det klart och tydligt framgå hur den institution som har antagit rättsakten har resonerat, så att de som berörs därav kan få kännedom om skälen för den vidtagna åtgärden och så att den behöriga domstolen ges möjlighet att utföra sin prövning. Kravet på motivering ska således bedömas med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet, särskilt rättsaktens innehåll, de anförda skälens beskaffenhet och det intresse som de vilka rättsakten är riktad till, eller andra personer som direkt eller personligen berörs av den, kan ha av att få förklaringar. Det krävs dock inte att alla

relevanta faktiska och rättsliga omständigheter anges i motiveringen, eftersom bedömningen av om motiveringen av en rättsakt uppfyller kraven i artikel 296 FEUF inte ska ske endast utifrån motiveringens lydelse, utan även utifrån det sammanhang i vilket den ingår och samtliga rättsregler på det aktuella området (dom av den 2 april 1998, kommissionen/Sytraval och Brink's France, C367/95 P, EU:C:1998:154, punkt 63; dom av den 22 juni 2004, Portugal/kommissionen, C42/01, EU:C:2004:379, punkt 66, och dom av den 15 april 2008, Nuova Agricast, C390/06, EU:C:2008:224, punkt 79).

131 Beträffande den aktuella rättsaktens beskaffenhet konstaterar tribunalen att den angripna rättsakten har antagits efter det att den preliminära granskningen av stödet i enlighet med artikel 108.3 hade avslutats. Den preliminära granskningen syftar endast till att göra det möjligt för kommissionen att få sig en första uppfattning om huruvida det aktuella stödet är helt eller delvis förenligt med den inre marknaden, utan att något formellt granskningsförfarande enligt artikel 108.2 FEUF inleds.

132 Ett sådant beslut, som fattas med korta tidsfrister, behöver endast ange skälen till varför kommissionen inte anser att det föreligger några allvarliga svårigheter att bedöma huruvida det aktuella stödet är förenligt med den inre marknaden (dom av den 22 december 2008, Régie Networks, C333/07, EU:C:2008:764, punkt 65).

133 Beträffande det angripna beslutets motivering avseende förhållandet mellan den aktuella åtgärden och de övriga stödåtgärder som nämns i punkt 8 ovan, räcker det att påpeka att sökandenas kritik grundar sig på en ofullständig tolkning av det angripna beslutet och det sammanhang i vilket det ingår. Det framgår emellertid av övervägandena i punkterna 31–43 ovan att kommissionen har lämnat en tillräcklig motivering till sin bedömning av sambandet mellan de aktuella åtgärderna.

134 Vad för det andra gäller icke-diskrimineringsprincipen och principen om frihet att tillhandahålla tjänster och principen om etableringsfrihet, erinrar tribunalen visserligen om att när stödmottagarna och de företag som inte har rätt till stöd befinner sig i en jämförbar situation, är den unionsinstitution som är upphovsman till rättsakten skyldig att i en specifik motivering redogöra för på vilket sätt som särbehandlingen är sakligt motiverad (dom av den 15 april 2008, Nuova Agricast, C390/06, EU:C:2008:224, punkt 82). Tribunalen konstaterar emellertid i förevarande fall att det angripna beslutet innehåller de omständigheter som anges ovan i punkt 61, vilka gör det möjligt att förstå den särskilda betydelsen som AUA har Österrikes flygförbindelser och ekonomi samt skälen till att Republiken Österrike valt AUA som den enda mottagaren av den aktuella åtgärden.

135 Såvitt sökandena har åberopat den konkurrensfördel som följer av det faktum att den aktuella åtgärden är diskriminerande, räcker det att konstatera, i enlighet med vad som framgår av punkterna 119–121 ovan, att kommissionen inte behövde ta någon sådan fördel i beaktande för att bedöma huruvida åtgärden var förenlig med den inre marknaden och kommissionen behövde därför inte nämna den i det angripna beslutet.

136 Beträffande uppskattningen av den skada som drabbat AUA och storleken på stödet, konstaterar tribunalen att kommissionen i det angripna beslutet förklarade varför den – vid beräkningen av de skador som kunde ersättas enligt artikel 107.2 b – ansåg att de skador som uppkommit under perioden 9 mars–14 juni 2020, var direkt orsakade av att flygningar hade ställts och lagts om på grund av de reserestriktioner som införts i samband med covid-19-pandemin (se

punkterna 84–88 ovan). Kommissionen har dessutom i tillräcklig utsträckning förklarat metoden för att beräkna skadans omfattning, inbegripet de kostnader som ska beaktas (se punkterna 89–91 ovan).

137 På samma sätt har kommissionen på ett tillräckligt klart och precist sätt förklarat hur den har beräknat det aktuella stödbeloppet och skälen till att den ansåg att den aktuella åtgärden inte fick kumuleras med andra stödåtgärder som omfattar samma stödberättigande kostnader.

138 Av detta följer att det angripna beslutet är tillräckligt motiverat och att talan följaktligen inte kan vinna bifall såvitt avser sökandenas femte grund.

139 Av det ovan anförda följer att talan ska ogillas i sin helhet, utan att det är nödvändigt att pröva huruvida den kan tas upp till sakprövning.

Rättegångskostnader

140 Enligt artikel 134.1 i rättegångsreglerna ska tappande rättegångsdeltagare förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Kommissionen har yrkat att sökandena ska förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna. Eftersom sökandena har tappat målet, ska kommissionens yrkande bifallas.

141 Republiken Frankrike och Republiken Österrike ska bära sina rättegångskostnader i enlighet med artikel 138.1 i rättegångsreglerna.

142 Enligt artikel 138.3 i rättegångsreglerna ska AUA bära sina rättegångskostnader.

Mot denna bakgrund beslutar

TRIBUNALEN (tionde avdelningen i utökad sammansättning)

följande:

1) Talan ogillas.

2) Ryanair DAC och Laudamotion GmbH ska bära sina rättegångskostnader samt ersätta Europeiska kommissionens rättegångskostnader.

3) Förbundsrepubliken Tyskland, Republiken Österrike och Austrian Airlines AG ska bära sina rättegångskostnader.

Kornezov Buttigieg Kowalik-Bańczyk

Hesse Stancu

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 14 juli 2021.

Underskrifter