



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (desátého rozšířeného senátu)

14. července 2021 *

„Státní podpory – Rakouský trh letecké dopravy – Podpora poskytnutá Rakouskem letecké společnosti v rámci pandemie COVID-19 – Podřízená půjčka ve prospěch společnosti Austrian Airlines AG – Rozhodnutí nevznášet námitky – Podpora dříve poskytnutá mateřské společnosti příjemce – Podpora určená k nápravě škod způsobených mimořádnou událostí – Svoboda usazování – Volný pohyb služeb – Rovné zacházení – Povinnost uvést odůvodnění“

Ve věci T-677/20,

Ryanair DAC, se sídlem ve Swords (Irsko),

Laudamotion GmbH, se sídlem ve Schwechat (Rakousko),

zastoupené E. Vahidem, F.-C. Laprévotem, V. Blancem, S. Ratingem
a I.-G. Metaxas-Maranghidisem, advokáty,

žalobkyně,

proti

Evropské komisi, zastoupené L. Flynnem, F. Tomat a S. Noëm, jako zmocněnci,

žalované,

podporované

Spolkovou republikou Německo, zastoupenou R. Kanitzem, J. Möllerem a P.-L. Krügerem, jako zmocněnci,

dále

Rakouskou republikou, zastoupenou A. Poschem, J. Schmoll, G. Eberhardem a S. Weberem, jako zmocněnci,

a

Austrian Airlines AG, se sídlem ve Vídni (Rakousko), zastoupenou A. Zellhoferem, advokátem,

vedlejší účastníci řízení,

* Jednací jazyk: angličtina.

jejímž předmětem je návrh podaný na základě článku 263 SFEU a znějící na zrušení rozhodnutí Komise C(2020) 4684 final ze dne 6. července 2020 o státní podpoře SA.57539 (2020/N) – Rakousko – COVID-19 – Podpora poskytnutá společnosti Austrian Airlines,

TRIBUNAL (desátý rozšířený senát) ,

ve složení A. Kornezov (zpravodaj), předseda, E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk, G. Hesse a D. Petrlík, soudci,

vedoucí soudní kanceláře: P. Cullen, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 23. dubna 2021,

vydává tento

Rozsudek

Skutečnosti předcházející sporu

- 1 Společnost Austrian Airlines AG (dále jen „AUA“) je letecká společnost, která je součástí skupiny Lufthansa. V čele skupiny Lufthansa je mateřská společnost Deutsche Lufthansa AG (dále jen „DLH“). Skupina Lufthansa zahrnuje zejména letecké společnosti Brussels Airlines S. A./N. V., AUA, Swiss International Air Lines Ltd a Edelweiss Air AG.
- 2 Dne 23. června 2020 oznámila Rakouská republika Evropské komisi v souladu s čl. 108 odst. 3 SFEU individuální opatření podpory (dále jen „dotčené opatření“) ve formě podřízené půjčky konvertibilní na dotaci ve výši 150 milionů eur poskytnutou společnosti AUA. Cílem tohoto opatření je poskytnout společnosti AUA náhradu škod, které vznikly zrušením letů nebo změnou letových časů v návaznosti na zavedení omezení cestování a jiných opatření proti šíření nánaky v souvislosti s pandemií COVID-19.
- 3 Dne 6. července 2020 přijala Komise rozhodnutí C(2020) 4684 final o státní podpoře SA.57539 (2020/N) – Rakousko – COVID-19 – Podpora poskytnutá společnosti Austrian Airlines (dále jen „napadené rozhodnutí“), v němž konstatovala, že dotčené opatření zaprvé představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU a zadruhé je slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU.
- 4 Dotčené opatření spadá do rámce řady opatření podpory ve prospěch společnosti AUA a skupiny Deutsche Lufthansa, který může být shrnut následovně.
- 5 Rozhodnutím ze dne 22. března 2020, SA.56714 (2020/N) – Německo – Opatření COVID-19 schválila Komise na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU režim podpory zavedený Spolkovou republikou Německo s cílem podpořit podniky, které potřebují likviditu pro svou činnost v Německu, bez omezení dotyčného hospodářského odvětví. V rámci tohoto režimu byla DLH způsobilá k získání státní záruky ve výši 80 % z půjčky v hodnotě 3 miliard eur (dále jen „německá půjčka“).

- 6 Rozhodnutím ze dne 17. dubna 2020, SA.56981 (2020/N) – Rakousko – Rakouský režim záruk překlenovacích úvěrů na základě dočasného rámce pro státní podpory určené na podporu hospodářství během současné pandemie COVID-19, ve znění rozhodnutí ze dne 9. června 2020 SA.57520 (2020/N) Rakousko – Rakouská protikrizová opatření – COVID-19: Záruky pro velké podniky na základě zákona o záruce z roku 1977 společností Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws) – Změny režimu podpory SA.56981 (2020/N), Komise schválila na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU režim podpory zavedený Rakouskou republikou ve prospěch podniků dotčených pandemií COVID-19, bez omezení dotyčného odvětví (dále jen „rakouský režim podpory“). Na základě tohoto režimu poskytla Rakouská republika společnosti AUA podporu ve formě státní záruky ve výši 90 % na půjčku ve výši 300 milionů eur poskytnutou konsorciem obchodních bank.
- 7 Rozhodnutím ze dne 25. června 2020, SA.57153 (2020/N) – Německo – COVID-19 – Podpora společnosti Lufthansa (dále jen „rozhodnutí Lufthansa“) Komise schválila na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU poskytnutí individuální podpory ve výši 6 miliard eur ve prospěch společnosti DLH, složené zaprvé z 306 044 326,40 eura za kapitálovou účast, zadruhé z 4 693 955 673,60 eura za „tichou účast“, hybridní kapitálový nástroj, který je podle mezinárodních účetních standardů považován za vlastní kapitál, a zatřetí z 1 miliardy eur za „tichou účast“ s vlastnostmi konvertibilní pohledávky. Tato podpora mohla být společností DLH použita na podporu ostatních společností skupiny Lufthansa, které ke dni 31. prosince 2019 neměly finanční obtíže, včetně společnosti AUA.
- 8 Rozhodnutí Lufthansa upřesňuje, že opatření podpory, které je předmětem tohoto opatření, je součástí širšího souboru podpůrných opatření ve prospěch skupiny Lufthansa, který se skládá z následujících opatření:
- německá půjčka ve prospěch společnosti DLH uvedená v bodě 5 výše;
 - státní záruka ve výši 90 % na půjčku v hodnotě 300 milionů eur, kterou Rakouská republika zamýšlela poskytnout společnosti AUA na základě rakouského režimu podpory uvedeného v bodě 6 výše;
 - dotčené opatření uvedené v bodě 2 výše;
 - podpora likvidity ve výši 250 milionů eur a půjčka ve výši 40 milionů eur, kterou Belgické království poskytlo společnosti Brussels Airlines S.A/N. V.;
 - státní záruka ve výši 85 % z půjčky ve výši 1,4 miliardy eur poskytnuté Švýcarskou konfederací společností Swiss International Air Lines Ltd a Edelweiss Air AG.
- 9 V rozhodnutí Lufthansa Komise v podstatě uvedla, že opatření podpory poskytnutá jinými státy podnikům skupiny Lufthansa, a sice podnikům uvedeným v druhé, třetí, čtvrté a páté odrážce bodu 8 výše, které tedy obsahují dotčené opatření, jsou odečteny od individuální podpory ve prospěch společnosti DLH, která je předmětem tohoto rozhodnutí nebo německé půjčky.

Řízení a návrhová žádání účastnic řízení

- 10 Návrhem došlým soudní kanceláři Tribunálu dne 13. listopadu 2020 podaly žalobkyně, společnosti Ryanair DAC a Laudamotion GmbH, projednávanou žalobu.

- 11 Podáním došlým soudní kanceláři Tribunálu téhož dne požádaly žalobkyně o projednání žaloby ve zrychleném řízení podle článků 151 a 152 jednacího řádu Tribunálu. Tribunál (desátý senát) rozhodnutím ze dne 11. prosince 2020 žádosti o projednání věci ve zrychleném řízení vyhověl.
- 12 Komise předložila žalobní odpověď soudní kanceláři Tribunálu dne 23. prosince 2020.
- 13 Na základě čl. 106 odst. 2 jednacího řádu podaly žalobkyně dne 28. prosince 2020 odůvodněnou žádost o konání jednání.
- 14 Podáním došlým soudní kanceláři Tribunálu dne 9. února 2020 podala Spolková republika Německo návrh na vstup do tohoto řízení v postavení vedlejšího účastníka na podporu návrhových žádání Komise; společnost AUA tak učinila podáním došlým soudní kanceláři Tribunálu dne 18. února 2020 a Rakouská republika podáním došlým dne 19. února 2021.
- 15 Rozhodnutím ze dne 18. února 2021 povolil předseda desátého senátu Tribunálu vedlejší účastenství Spolkové republiky Německo, ve vztahu k Rakouské republice tak učinil rozhodnutím ze dne 2. března 2021.
- 16 Usnesením ze dne 9. března 2021 povolil předseda desátého senátu Tribunálu vedlejší účastenství společnosti AUA.
- 17 Organizačními procesními opatřeními doručenými dne 24. února, respektive 10. března 2021 bylo Spolkové republice Německo, společnosti AUA a Rakouské republice na základě čl. 154 odst. 3 jednacího řádu povoleno předložit spis vedlejšího účastníka. Dne 10, 24 a 25. března doručily Spolková republika Německo, společnost AUA a Rakouská republika soudní kanceláři Tribunálu spis vedlejšího účastníka.
- 18 Na návrh desátého senátu Tribunál podle článku 28 jednacího řádu rozhodl, že věc předá k projednání a rozhodnutí rozšířenému soudnímu kolegiu.
- 19 Řeči účastnic řízení a jejich odpovědi na otázky položené Tribunálem byly vyslechnuty na jednání konaném dne 23. dubna 2021.
- 20 Žalobkyně navrhují, aby Tribunál:
 - zrušil napadené rozhodnutí;
 - uložil Komisi náhradu nákladů řízení.
- 21 Komise navrhuje, aby Tribunál:
 - žalobu zamítl,
 - uložil žalobkyním náhradu nákladů řízení.
- 22 Spolková republika Německo a Rakouská republika podobně jako Komise navrhují, aby byla žaloba zamítnuta jako neopodstatněná a žalobkyním byla uložena náhrada nákladů řízení.
- 23 Společnost AUA navrhuje, aby Tribunál odmítl žalobu jako nepřípustnou, ve zbývajících částech ji z meritorního hlediska zamítl a uložil žalobkyním náhradu nákladů řízení.

Právní otázky

- 24 Je třeba připomenout, že soud Evropské unie je oprávněn posoudit, zda řádný výkon spravedlnosti za okolností projednávaného případu odůvodňuje zamítnutí žaloby z meritorního hlediska bez předcházejícího rozhodnutí o její přípustnosti (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 26. února 2002, Rada v. Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, body 51 a 52, a ze dne 14. září 2016, Trajektna luka Split v. Komise, T-57/15, nezveřejněný, EU:T:2016:470, bod 84). Zejména s ohledem na úvahy, které vedly k rozhodnutí projednat tuto věc ve zrychleném řízení, a na význam, který má jak pro žalobkyně, tak pro Komisi a Rakouskou republiku rychlá odpověď ve věci samé, je tedy třeba rovnou zkoumat opodstatněnost žaloby bez předcházejícího rozhodnutí o její přípustnosti.
- 25 Žalobkyně předkládají na podporu žaloby pět žalobních důvodů, přičemž první žalobní důvod vychází z toho, že Komise nepřezkoumala případnou podporu směřující pro nebo od společnosti „Lufthansa“, druhý žalobní důvod vychází z porušení zásad zákazu diskriminace, volného pohybu služeb a svobody usazování, třetí žalobní důvod vychází z toho, že Komise nesprávně použila čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU a ze zjevně nesprávného posouzení, čtvrtý žalobní důvod vychází z toho, že Komise měla zahájit formální vyšetřovací řízení, a pátý žalobní důvod vychází z porušení povinnosti uvést odůvodnění ve smyslu článku 296 SFEU.

K prvnímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z toho, že Komise nepřezkoumala případnou podporu směřující pro nebo od společnosti „Lufthansa“

- 26 Zprvce žalobkyně tvrdí, že se Komise dopustila nesprávného právního posouzení a zjevně nesprávného posouzení skutkového stavu tím, že neověřila, zda z dotčeného opatření měla prospěch i „Lufthansa“. Pokud by tomu tak bylo, dotčené opatření by bylo neslučitelné ve smyslu čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU, jelikož by se již nevztahovalo na „způsobitelné náklady“ související se škodami, které vznikly společnosti AUA. Tato podpora by tak mohla být využita k jiným účelům než k jejímu původnímu cíli.
- 27 Zadruhé a naopak Komise opomněla zohlednit celou podporu poskytnutou skupině Lufthansa. Komise totiž opomněla posoudit, zda by z dodatečné podpory nad rámec rekapitalizace ve výši 150 milionů eur poskytnuté společností DLH ve prospěch AUA, která je uvedena v napadeném rozhodnutí, mohla mít společnost AUA prospěch, což by vedlo k nadměrné náhradě škod, které má dotčené opatření napravit.
- 28 Komise, podporovaná Spolkovou republikou Německo, Rakouskou republikou a společností AUA, s argumenty žalobkyně nesouhlasí.
- 29 Zprvce je třeba konstatovat, že Komise vysvětlila v bodech 5, 48, 49 a 50 napadeného rozhodnutí, že dotčené opatření bylo součástí finančního krytí ve prospěch společnosti AUA v celkové výši 600 milionů eur, tvořeného mimo dotčené opatření příspěvkem ve výši 150 milionů eur z vlastního kapitálu mateřské společnosti DLH (dále jen „kapitálová injekce společnosti DLH“) a podporou ve formě státní záruky ve výši 90 % na půjčku v hodnotě 300 milionů eur schválenou konsorciem obchodních bank, která byla poskytnuta společnosti AUA na základě rakouského režimu podpory (viz bod 6 výše). Komise v tomto ohledu uvedla, že i když má dotčené opatření za cíl napravit škody způsobené společnosti AUA z důvodu zrušení letů a změny letových časů v důsledku uložení cestovních omezení a jiných opatření proti šíření nákazy souvisejících s pandemií COVID-19, ostatní části finančního krytí ve prospěch společnosti AUA uvedené výše

měly zase za cíl zajistit její solventnost a přiměřenou kapitalizaci, aby mohla čelit dopadům pandemie COVID – 19, které nebyly pokryty dotčeným opatřením, jakož i technologickým problémům nesouvisejícím s touto pandemií.

- 30 Zadruhé Komise v bodě 25 napadeného rozhodnutí připomněla, že společnost DLH mohla podporu, která je předmětem rozhodnutí Lufthansa, použít na podporu ostatních společností skupiny Lufthansa, které ke dni 31. prosince 2019 neměly finanční potíže, včetně společnosti AUA. Kromě toho Komise v bodě 85 napadeného rozhodnutí vysvětlila, že když přezkoumala přiměřenost podpory, která je předmětem rozhodnutí Lufthansa, zohlednila v souladu s bodem 54 sdělení ze dne 19. března 2020, nadepsaném „Dočasný rámec pro opatření státní podpory na podporu hospodářství při stávajícím šíření koronavirové nákazy COVID-19“ (Úř. věst. 19, C 91, s. 1), které bylo změněno dne 3. dubna 2020 (Úř. věst. 2020, C 112 I, s. 1), dne 13. května 2020 (Úř. věst. 2020, C 164, s. 3) a dne 29. června 2020 (Úř. věst. 2020, C 218, s. 3) (dále jen „dočasný rámec“), dodatečná opatření podpory poskytnutá nebo zamýšlená v kontextu pandemie COVID-19 ve prospěch společností skupiny Lufthansa. V tomto ohledu Komise v témže bodě napadeného rozhodnutí připomněla, že v rozhodnutí Lufthansa dospěla k závěru, že všechna opatření podpory uvedená v bodě 8 výše, včetně dotčeného opatření, jakož i opatření, které bylo poskytnuto společnosti AUA v rámci rakouského režimu podpory, byla omezena na minimum nezbytné k obnovení kapitálové struktury skupiny Lufthansa a k zajištění její životaschopnosti.
- 31 Zatřetí je třeba rovněž uvést, že Komise již zohlednila všechna opatření podpory poskytnutá ve prospěch společností, které jsou součástí skupiny Lufthansa, včetně opatření ve prospěch společnosti AUA, jakož i vztah mezi nimi v rozhodnutí Lufthansa, přijatém dva týdny před napadeným rozhodnutím, na které Komise v napadeném rozhodnutí několikrát odkazuje. Za těchto okolností představuje rozhodnutí Lufthansa součást kontextu, do kterého spadá napadené rozhodnutí, a který musí být v důsledku toho zohledněn, aniž je tím dotčena jeho legalita, která není předmětem projednávaného sporu.
- 32 V bodech 77 a 114 až 121 rozhodnutí Lufthansa Komise v podstatě uvedla, že podpora poskytnutá jinými státy společností skupiny Lufthansa bude podle okolností odečtena buď z částky podpory, která je předmětem tohoto rozhodnutí, nebo z německé půjčky (viz bod 5 výše). Konkrétně v bodě 115 tohoto rozhodnutí Komise poznamenala zaprvé, že půjčka ve výši až 300 milionů eur, kterou Rakouská republika zamýšlí poskytnout společnosti AUA na základě rakouského režimu podpory, bude odečtena od německé půjčky a zadruhé, že částka 150 milionů eur, kterou Rakouská republika zamýšlí poskytnout společnosti AUA na základě dotčeného opatření, bude odečtena buď od první tiché účasti uvedené v bodě 7 výše, nebo od německé půjčky.
- 33 Začtvrté, pokud jde o kapitálovou injekci společnosti DLH, Komise v bodě 26 napadeného rozhodnutí uvedla, že pokud by její výše měla pocházet z podpory, která je předmětem rozhodnutí Lufthansa, představovala by v každém případě podporu již povolenou na základě tohoto rozhodnutí.
- 34 Ze všech výše uvedených skutečností tudíž vyplývá, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, Komise výslovně přezkoumala všechna opatření podpory poskytnutá společností skupiny Lufthansa a jejich vzájemný vztah.
- 35 Žalobkyně tedy nesprávně tvrdí, že Komise nepřezkoumala výše uvedená opatření podpory v jejich celku.

- 36 Pokud jde o argument žalobkyně, podle kterého existuje riziko, že z dotčeného opatření poskytnutého společnosti AUA bude mít prospěch rovněž „Lufthansa“, je třeba uvést, že tento argument dostatečně nezohledňuje vzájemný vztah mezi jednotlivými opatřeními podpory popsány v bodě 8 výše.
- 37 Z tohoto vztahu totiž vyplývá, že pokud by společnosti skupiny Lufthansa, jako je AUA, měly mít prospěch z podpor poskytnutých jiným státem než Spolkovou republikou Německo, jejich výše by byla odečtena od částky poskytnuté skupině Lufthansa posledně uvedeným členským státem. Výše uvedená opatření podpory tak zavádějí mechanismus odpočtů, podle kterého je podpora poskytnutá Spolkovou republikou Německo celé skupině Lufthansa snížena o částky podpor poskytnutých jinými státy té či oné společnosti uvedené skupiny, takže celková částka, kterou tato skupina obdrží, zůstává stejná.
- 38 Riziko „přelévání“ dotčeného opatření směrem ke společnosti DLH nebo k jiným společnostem skupiny Lufthansa, kterého se dovolávají žalobkyně, se tudíž neshoduje s výše uvedeným mechanismem odpočtů.
- 39 Totéž platí, pokud jde o argument žalobkyně, podle kterého existuje opačné riziko, a sice že AUA bude příjemcem podpory ze strany společnosti DLH, která jde nad rámec kapitálové injekce, což by podle nich mohlo způsobit nadměrnou kompenzaci ve prospěch AUA.
- 40 V tomto ohledu je úvodem třeba uvést, že Komise v napadeném rozhodnutí zohlednila kapitálovou injekci společnosti DLH. Na jedné straně totiž v bodě 26 napadeného rozhodnutí konstatovala, že pokud by tato částka měla být odvozena z podpory, která je předmětem rozhodnutí Lufthansa, jednalo by se v každém případě o podporu již schválenou Komisí. Na druhé straně v bodech 82 až 89 napadeného rozhodnutí uvedla, že uvedená kapitálová injekce nepokrývá tytéž náklady, jako jsou náklady zahrnuté do škody, kterou má dotčené opatření napravit.
- 41 I když žalobkyně trvají na tom, že není vyloučeno, že DLH převede na AUA dodatečnou likviditu nad rámec kapitálové injekce, zůstává toto tvrzení hypotetické, jelikož žalobkyně v tomto smyslu nepředložily žádný konkrétní důkaz. V každém případě, i za předpokladu, že by DLH takový úmysl měla, zůstávají úvahy uvedené v bodě 40 výše platné, jelikož zaprvé by takový hypotetický převod dodatečné likvidity měl základ v podpoře již schválené v rozhodnutí Lufthansa, jehož legalita není předmětem projednávání žaloby, a zadruhé od jednak německé půjčky a podpory, která je předmětem rozhodnutí Lufthansa, založených na čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, a jednak dotčeného opatření, založeného na čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU, se neočekává, že pokryjí tytéž způsobitelné náklady, jak Komise zdůraznila v bodech 82 a 83 napadeného rozhodnutí. Zatímco cílem prvních opatření je zajistit solventnost a přiměřenou kapitalizaci příjemce, cílem dotčeného opatření je napravit škodu způsobenou zrušením letů a změnou letových časů společnosti AUA z důvodu uložení cestovních omezení a jiných opatření proti šíření nákazy souvisejících s pandemií COVID-19.
- 42 Kromě toho mechanismus odpočtů uvedený v bodě 37 výše, který není žalobkyněmi zpochybněn, upravuje vzájemný vztah mezi těmito různými opatřeními podpory, přičemž tak snižuje riziko nadměrné náhrady škody ve prospěch společnosti AUA. Jak totiž vyplývá z bodu 85 napadeného rozhodnutí, Komise již v rozhodnutí Lufthansa dospěla k závěru, že všechna opatření podpory uvedená v bodě 8 výše, včetně dotčeného opatření, jakož i opatření, které bylo poskytnuto společnosti AUA na základě rakouského režimu podpory, jsou omezena na minimum nezbytné k obnovení kapitálové struktury skupiny Lufthansa a k zajištění její životaschopnosti. Vzhledem

k tomu, že díky uvedenému mechanismu odpočtů zůstává celková částka, ze které by mohla mít uvedená skupina prospěch, stejná, zdá se tak, že riziko „přelévání“ tvrzené žalobkyněmi nemá vliv na celkové posouzení všech dotčených opatření provedené Komisí.

- 43 Žalobkyně konečně tvrdí, že dotčené opatření spadá do srovnatelného kontextu, jako je kontext týkající se opatření podpory ve prospěch společnosti KLM, schváleného rozhodnutím C (2020) 4871 final o státní podpoře SA.57116 (2020/N) – Nizozemsko – COVID-19. Státní záruka a státní půjčka ve prospěch společnosti KLM (dále jen „rozhodnutí KLM“) v rozsahu, v němž se jak napadené rozhodnutí, tak rozhodnutí KLM týkají příjemců, kteří jsou součástí skupiny podniků. Nicméně na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, se rozhodnutí KLM týkalo případu, který se značně liší od případu dotčeného v projednávané věci, a který se vyznačoval tím, že Komise samostatně přezkoumala dvě podpory poskytnuté dvěma společnostem náležejícím ke stejné skupině, přestože jejich mateřská společnost hrála určitou úlohu při poskytování a správě těchto podpor. Právě za těchto okolností Tribunál uvedl, že Komise právně dostačujícím způsobem neodůvodnila svůj závěr, podle kterého jednak příjemci uvedených podpor byly výhradně dceřiné společnosti, a nikoli mateřská společnost nebo skupina jako taková, a jednak že z podpory poskytnuté jedné z nich nemůže mít v žádném případě prospěch druhá společnost [rozsudek ze dne 19. května 2021, Ryanair v. Komise (KLM; COVID-19), T-643/20, EU:T:2021:286]. Přitom na rozdíl od okolností, které vedly k vydání tohoto rozsudku, v projednávaném případě, a jak vyplývá z bodů 31 až 42 výše, Komise plně zohlednila skutečnost, že z podpory, která je předmětem rozhodnutí Lufthansa, mohly mít prospěch všechny společnosti skupiny Lufthansa, výslovně přezkoumala vzájemný vztah mezi touto podporou a ostatními podporami, které mohly být těmito společnostem poskytnuty, a posoudila jejich přiměřenost jako celek.
- 44 V důsledku toho je třeba první žalobní důvod zamítnout jako neopodstatněný.

K druhému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení zásady zákazu diskriminace, volného pohybu služeb a svobody usazování

- 45 Žalobkyně tvrdí, že Komise porušila zásadu zákazu diskriminace, jakož i zásadu volného pohybu služeb a svobodu usazování z důvodu, že z dotčeného opatření má prospěch pouze společnost AUA.
- 46 Komise, Spolková republika Německo, Rakouská republika a společnost AUA s argumentací žalobkyň nesouhlasí.
- 47 Je třeba připomenout, že státní podporu, která je v rozporu s ustanoveními smlouvy nebo s obecnými zásadami unijního práva, nelze prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem (rozsudek ze dne 22. září 2020, Rakousko v. Komise, C-594/18 P, EU:C:2020:742, bod 44; v tomto smyslu viz též rozsudek ze dne 15. dubna 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, body 50 a 51).

K porušení zásady zákazu diskriminace

- 48 Zásada zákazu diskriminace vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a odlišnými situacemi stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněno (rozsudek ze dne 15. dubna 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, bod 66; v tomto smyslu viz též rozsudek ze dne 5. června 2018, Montero Mateos, C-677/16, EU:C:2018:393, bod 49).

- 49 Prvky, které charakterizují odlišné situace, a tím jejich srovnatelný charakter, musí být zejména určeny a posuzovány ve světle předmětu a cíle unijního aktu, který zakládá dotčené odlišení. Mimoto musí být zohledněny zásady a cíle oblasti, do níž dotčený akt spadá (rozsudek ze dne 16. prosince 2008, Arcelor Atlantique et Lorraine a další, C-127/07, EU:C:2008:728, bod 26).
- 50 Kromě toho je třeba připomenout, že zásada proporcionality, jež je jednou z obecných zásad unijního práva, vyžaduje, aby akty unijních orgánů nepřekračovaly meze toho, co je vhodné a nezbytné k dosažení legitimních cílů sledovaných dotčenou právní úpravou (rozsudek ze dne 17. května 1984, Denkavit Nederland, 15/83, EU:C:1984:183, bod 25), přičemž se rozumí, že pokud se nabízí volba mezi více vhodnými opatřeními, je třeba zvolit nejméně omezující opatření a způsobené nepříznivé následky nesmějí být nepřiměřené vzhledem ke sledovaným cílům [rozsudek ze dne 30. dubna 2019, Itálie v. Rada (Kvóta pro odlov mečouna obecného), C-611/17, EU:C:2019:332, bod 55].
- 51 Žalobkyně tvrdí, že napadené rozhodnutí povoluje diskriminační zacházení, které není nezbytné k dosažení cíle dotčeného opatření, totiž nahradit škody vzniklé zrušením letů a změnou letových časů z důvodů cestovních omezení a opatření k zamezení šíření nákazy uložených v rámci pandemie COVID-19. Konstatují, že skupina Ryanair vlastní 8 % rakouského trhu, a tedy utrpěla přibližně 8 % škod způsobených pandemií COVID-19. Kdyby dotčené opatření bylo poskytnuto všem leteckým společnostem činným v Rakousku, cíle opatření by bylo dosaženo bez diskriminace. V tomto ohledu napadené rozhodnutí nevysvětluje důvod, proč bylo dotčené opatření poskytnuto pouze společnosti AUA, i když ostatní letecké společnosti působící v Rakousku utrpěly rovněž škody vyplývající z cestovních omezení a opatření proti šíření nákazy uložených v rámci pandemie COVID-19. Podle žalobkyně je dotčené opatření opatřením „ryzího hospodářského nacionalismu“.
- 52 V tomto ohledu je zaprvé třeba připomenout, že cílem dotčeného opatření bylo pouze poskytnout společnosti AUA částečnou náhradu za škody vzniklé zrušením letů nebo změnou letových časů v návaznosti na zavedení omezení pohybu nebo jiných opatření proti šíření nákazy v souvislosti s pandemií COVID-19.
- 53 Je jistě pravda, jak správně uvádí žalobkyně, že všechny letecké společnosti působící v Rakousku byly dotčeny uvedenými omezeními, a tudíž všechny stejně jako společnost AUA utrpěly škodu v důsledku zrušení letů nebo změny letových časů v návaznosti na zavedení uvedených omezení.
- 54 Nicméně to nic nemění na tom, jak správně konstatuje Komise v žalobní odpovědi, že neexistuje žádná povinnost členských států poskytnout podpory určené k náhradě škod způsobených „mimořádnou událostí“ ve smyslu čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU.
- 55 Konkrétně čl. 108 odst. 3 SFEU sice zaprvé členským státům ukládá povinnost oznámit Komisi své záměry v oblasti státních podpor před jejich provedením, avšak neukládá jim povinnost poskytnout podporu (usnesení ze dne 30. května 2018, Jančev, C-481/17, nezveřejněné, EU:C:2018:352, bod 22).
- 56 Kromě toho může být podpora určena k náhradě škod způsobených mimořádnou událostí v souladu s čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU bez ohledu na to, že nenahradí všechny tyto škody.
- 57 Z článku 108 odst. 3 SFEU ani z čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU tudíž nevyplývá, že by členské státy byly povinny nahradit veškeré škody způsobené mimořádnou událostí, takže nemohou být ani povinny poskytnout podpory všem osobám či subjektům, kterým byla tato škoda způsobena.

- 58 Na druhém místě je třeba uvést, že z takové individuální podpory, o jakou jde v projednávané věci, má již z definice prospěch pouze jediný podnik a žádné další podniky, ani ty, které se nacházejí v situaci srovnatelné se situací příjemce této podpory. Taková individuální podpora tedy svou povahou zavádí rozdílné, ba dokonce diskriminační zacházení, které je však inherentní individuální povaze uvedeného opatření. Přitom tvrdit, jak činí žalobkyně, že dotčená individuální podpora je v rozporu se zásadou zákazu diskriminace, by v podstatě znamenalo systematicky zpochybňovat slučitelnost každé individuální podpory s vnitřním trhem pouze z důvodu její nutně vylučné, a tím diskriminační povahy, přestože unijní právo umožňuje členským státům poskytovat individuální podpory za předpokladu, že jsou splněny všechny podmínky stanovené v článku 107 SFEU.
- 59 Zatřetí a v každém případě i za předpokladu, že by rozdílné zacházení zavedené dotčeným opatřením mohlo být v rozsahu, v němž se vztahuje pouze na společnost AUA, považováno za diskriminaci, jak tvrdí žalobkyně, je třeba ověřit, zda je odůvodněno legitimním cílem a zda je nezbytné, vhodné a přiměřené k jeho dosažení. Stejně tak, pokud žalobkyně odkazují na čl. 18 první pododstavec SFEU, je třeba zdůraznit, že podle tohoto ustanovení je zakázána jakákoli diskriminace na základě státní příslušnosti v rámci použití Smluv, „aniž jsou dotčena jejich zvláštní ustanovení“. Je tudíž třeba ověřit, zda je toto rozdílné zacházení přípustné z hlediska čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU, který je právním základem napadeného rozhodnutí. Tento přezkum implikuje, že zaprvé cíl dotčeného opatření podpory musí splňovat požadavky stanovené posledně uvedeným ustanovením a zadruhé podmínky poskytnutí dotčené podpory, a sice v projednávané věci skutečnost, že z ní má prospěch pouze společnost AUA, musí umožnit dosažení tohoto cíle a nesmějí překračovat meze toho, co je k jeho dosažení nezbytné.
- 60 Pokud jde o cíl dotčeného opatření, žalobkyně nezpochybňují, že náhrada škody vyplývající ze zrušení letů nebo změny letových časů letecké společnosti v návaznosti na zavedení omezení pohybu v souvislosti s pandemií COVID-19 umožňuje nahradit škody způsobené touto pandemií. Žalobkyně ani nezpochybňují, že pandemie COVID-19 představuje mimořádnou událost ve smyslu čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU.
- 61 Pokud jde o podmínky poskytnutí dotčeného opatření, Komise v bodě 40 napadeného rozhodnutí uvedla, že podle rakouských orgánů hrála AUA zásadní úlohu v rámci leteckých služeb v Rakousku a významně přispívala k rakouskému hospodářství, jelikož je jediným síťovým dopravcem působícím z Rakouska, který nabízí propojení na velké vzdálenosti s odletem a příletem přes vídeňskou platformu. Navíc vzhledem k relativně malé spádové oblasti Vídně není žádná jiná letecká společnost schopna nabízet velký počet přímých dálkových letů s odletem a příletem do Vídně, jelikož navazující lety mohou být rovněž přesměrovány na jiná letiště, z nichž by mohly být nabízeny dálkové lety. Mimoto společnost AUA zaměstnává přibližně 7 000 osob a přibližně 17 500 pracovních míst přímo či nepřímo závisí na AUA. Podle rakouských orgánů znamená hospodářský význam takového síťového dopravce, jako je AUA, přibližně 2,7 miliardy eur za rok přidané hodnoty pro rakouské hospodářství a přibližně 1 miliardy eur ročně na daních.
- 62 Kromě toho je třeba uvést, že podle informací poskytnutých žalobkyněmi v příloze A.2.2 žaloby je AUA největší leteckou společností v Rakousku, kde měla 43 % podíl na trhu v roce 2019, přičemž tento podíl na trhu byl významně vyšší než podíly druhé letecké společnosti a žalobkyň, jejichž podíly na trhu činily pouze 14 % a 8 % v roce 2019.

- 63 Žalobkyně nicméně tvrdí, že tyto okolnosti nemohou odůvodnit rozdílné zacházení vyplývající z dotčeného opatření. Mají totiž za to, že toto rozdílné zacházení není přiměřené, jelikož toto opatření poskytuje společnosti AUA celou podporu určenou k náhradě dotčené škody, přestože společnosti AUA bylo způsobeno pouze 43 % této škody.
- 64 V tomto ohledu z napadeného rozhodnutí vyplývá, že AUA byla vzhledem ke své zásadní úloze pro letecké služby v Rakousku dotčena zrušením letů a změnou letových časů v Rakousku v důsledku uložení cestovních omezení v kontextu pandemie COVID-19 více než ostatní letecké společnosti působící v této zemi. To potvrzují všechny údaje shrnuté v bodech 61 a 62 výše.
- 65 Kromě toho z uvedených údajů vyplývá, že společnost AUA je proporčně a v rozsahu jejích činností v Rakousku těmito omezeními zasažena podstatně více než společnost Ryanair, která prováděla, jak vyplývá z přílohy A.2.2 žaloby, pouze nepatrnou část svých činností z Rakouska nebo do této země, na rozdíl od společnosti AUA, u které je tento podíl mnohem významnější. Pokud jde o Laudamotion, žalobkyně neposkytují dostatečně jasné informace umožňující pochopit podíl činností, které tato letecká společnost uskutečňuje s odletem nebo příletem z Rakouska ve vztahu ke všem jejím činnostem. V každém případě ze spisu, který má Tribunál k dispozici, nevyplývá, že uvedená letecká společnost hraje zásadní úlohu v rámci leteckých služeb v Rakousku.
- 66 Konečně, pokud jde o otázku, zda dotčené opatření překračuje meze toho, co je nezbytné k dosažení sledovaného cíle, je třeba konstatovat, že jeho výše je nižší než výše škody způsobené společnosti AUA zrušením letů a změnou letových časů z důvodu uložení cestovních omezení v kontextu pandemie COVID-19, jak vyplývá zejména z bodu 79 napadeného rozhodnutí. Dotčené opatření tudíž nepřekračuje meze toho, co je nezbytné k dosažení legitimního cíle, který sleduje.
- 67 Je tudíž třeba konstatovat, že rozdílné zacházení ve prospěch společnosti AUA je vhodné k náhradě škod vyplývajících z těchto omezení a nepřekračuje meze toho, co je k dosažení tohoto cíle nezbytné.
- 68 Navíc žalobkyně neprokazují, že rozdělení částky dotčené podpory mezi všechny letecké společnosti působící v Rakousku by nezbavilo uvedené opatření užitečného účinku.
- 69 Z toho každopádně vyplývá, že pokud lze rozdílné zacházení zavedené dotčeným opatřením považovat za diskriminaci, bylo odůvodněné přiznat prospěch z dotčeného opatření pouze společnosti AUA a dotčené opatření neporušuje zásadu zákazu diskriminace.

K porušení svobody usazování a volného pohybu služeb

- 70 Zprv je třeba připomenout, že cílem ustanovení Smlouvy o FEU týkajících se svobody usazování je zajištění tuzemského zacházení v hostitelském členském státě (viz rozsudek ze dne 6. října 2015, Finanzamt Linz, C-66/14, EU:C:2015:661, bod 26 a citovaná judikatura).
- 71 Zadruhé volný pohyb služeb brání použití jakékoli vnitrostátní právní úpravy, která činí poskytování služeb mezi členskými státy obtížnějším než čistě vnitrostátní poskytování služeb v určitém členském státě, nezávisle na existenci diskriminace na základě státní příslušnosti nebo bydliště (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. února 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, bod 25). Je však třeba konstatovat, že podle čl. 58 odst. 1 SFEU je volný pohyb služeb v oblasti dopravy upraven ustanoveními hlavy o dopravě, tedy hlavy VI Smlouvy o FEU. Volný pohyb

služeb v oblasti dopravy tak v rámci primárního práva podléhá zvláštnímu právnímu režimu (rozsudek ze dne 18. března 2014, *International Jet Management*, C-628/11, EU:C:2014:171, bod 36). Článek 56 SFEU, který zakotvuje volný pohyb služeb, se proto jako takový na oblast letecké dopravy nevztahuje (rozsudek ze dne 25. ledna 2011, *Neukirchinger*, C-382/08, EU:C:2011:27, bod 22).

- 72 Liberalizační opatření pro služby letecké dopravy tedy mohou být přijata pouze na základě čl. 100 odst. 2 SFEU (rozsudek ze dne 18. března 2014, *International Jet Management*, C-628/11, EU:C:2014:171, bod 38). Jak přitom správně uvádí žalobkyně, unijní normotvůrce přijal na základě tohoto ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. 2008, L 293, s. 3), jehož cílem je právě vymezit podmínky pro uplatnění zásady volného pohybu služeb v odvětví letecké dopravy (obdobně viz rozsudek ze dne 6. února 2003, *Stylianakis*, C-92/01, EU:C:2003:72, body 23 a 24).
- 73 V projednávané věci je třeba poukázat na to, že žalobkyně v podstatě tvrdí, že dotčené opatření představuje překážku svobodě usazování a volnému pohybu služeb z důvodu jeho diskriminační povahy.
- 74 I když je přitom pravda, že se dotčené opatření týká individuální podpory, ze které má prospěch pouze společnost AUA, žalobkyně neprokazují, v čem by je tato výlučná povaha měla odrazovat od usazení v Rakousku nebo od poskytování služeb z této země nebo do této země. Žalobkyně zejména neoznačily skutkové nebo právní okolnosti, v jejichž důsledku by dotčené opatření vyvolávalo omezující účinky, které by šly nad rámec účinků vedoucích k zákazu podle čl. 107 odst. 1 SFEU, ale které, jak bylo rozhodnuto v bodech 60 až 66 výše, jsou nicméně nezbytné a přiměřené k náhradě škod způsobených společností AUA mimořádnou událostí, kterou představuje pandemie COVID-19, v souladu s požadavky stanovenými článkem 107 odst. 2 písm. b) SFEU.
- 75 Dotčené opatření tudíž nemůže představovat překážku svobodě usazování nebo volnému pohybu služeb. Z toho plyne, že žalobkyně nemohou Komisi důvodně vytýkat, že nepřezkoumala slučitelnost tohoto opatření se svobodou usazování a volným pohybem služeb.
- 76 Za těchto podmínek je třeba druhý žalobní důvod zamítnout.

Ke třetímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nesprávného použití čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU a ze zjevně nesprávného posouzení přiměřenosti podpory

- 77 Třetí žalobní důvod žalobkyň se v podstatě dělí na dvě části, z nichž první vychází z toho, že se Komise dopustila pochybení při hodnocení výše škody způsobené společností AUA, a druhá z toho, že se dopustila pochybení při hodnocení částky dotčené podpory.

K první části třetího žalobního důvodu, týkající se hodnocení škody způsobené společností AUA

- 78 Zaprvé žalobkyně uvádí, že dotčené opatření má podle napadeného rozhodnutí pokrývat škody způsobené společností AUA během období od 9. března do 14. června 2020 zrušením letů a změnou letových časů společnosti AUA v návaznosti na uložení cestovních omezení a jiných opatření proti šíření nákazy spojených s pandemií COVID-19. Přitom část škod způsobených

společnosti AUA není důsledkem uložení cestovních omezení a dalších opatření proti šíření nákazy, jelikož uvedená omezení byla v období od 9. do 18. března 2020 platná jen částečně, zatímco cílem dotčeného opatření je nahradit škody utrpěné v průběhu období od 9. března do 14. června 2020. Škody způsobené společnosti AUA během tohoto prvního období jsou tedy výsledkem neochoty cestujících cestovat z důvodu nejistot souvisejících s pandemií. Metoda výpočtu škody schválená Komisí tedy odráží dopad krize COVID-19 v jejím souhrnu spíše než specifický dopad cestovních omezení uložených rakouskými orgány nebo jinými zeměmi. Komise tak zjevně nadhodnotila výši škod přímo způsobených cestovními omezeními a dalšími opatřeními proti šíření nákazy souvisejícími s pandemií COVID-19. Napadené rozhodnutí je tedy rozporuplné.

- 79 Zadruhé žalobkyně tvrdí, že nic v napadeném rozhodnutí neprokazuje, že náklady, kterým se předešlo během období od 9. března do 14. června 2020, a které neměly být zohledněny pro určení škody utrpěné společností AUA, odrážely její náklady, „kterým se dalo předejít“. V důsledku toho by náklady, kterým se předešlo, použité při posuzování škod, mohly skutečně obsahovat nákladové položky, kterým se dalo „předejít“.
- 80 Zatřetí Komise v napadeném rozhodnutí opomněla posoudit škody způsobené ostatním leteckým společností. Podle žalobců se „mimořádná událost“ ve smyslu čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU již pojmově dotýká více, či dokonce všech podniků dotyčného odvětví. Řada dalších leteckých společností tak utrpěla v Rakousku škody v důsledku cestovních omezení uložených v rámci pandemie COVID-19. Toto ustanovení je tedy určeno k náhradě škod utrpěných rovněž soutěžiteli společnosti AUA a nikoliv jen touto společností.
- 81 Komise, Spolková republika Německo, Rakouská republika a společnost AUA s argumentací žalobkyň nesouhlasí.
- 82 Úvodem je třeba připomenout, že pokud jde o výjimku z obecné zásady neslučitelnosti státních podpor s vnitřním trhem, zakotvené v čl. 107 odst. 1 SFEU, musí být čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU předmětem striktního výkladu. Ve smyslu tohoto ustanovení proto mohou být kompenzována pouze hospodářská znevýhodnění přímo způsobená přírodními pohromami nebo jinými mimořádnými událostmi (rozsudek ze dne 23. února 2006, Atzeni a další, C-346/03 a C-529/03, EU:C:2006:130, bod 79).
- 83 Z toho plyne, že podpory, které mohou být vyšší než ztráty vzniklé příjemcům těchto podpor, nespadají pod čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. listopadu 2004, Španělsko v. Komise, C-73/03, nezveřejněný, EU:C:2004:711, body 40 a 41).
- 84 V projednávaném případě je třeba zaprvé uvést, že jak vyplývá z bodů 41 a 69 napadeného rozhodnutí, rakouské orgány pro účely posouzení škod zohlednily období odstavení flotily společnosti AUA od 19. března do 14. června 2020, jakož i dny bezprostředně předcházející tomuto období od 9. do 18. března 2020.
- 85 V tomto ohledu Komise v napadeném rozhodnutí upřesnila důvody, proč považovala za vhodné schválit podporu zahrnující nejen škody způsobené společnosti AUA v období odstavení její flotily od 19. března do 14. června 2020, ale rovněž škody utrpěné ve dnech, které mu bezprostředně předcházely, od 9. do 18. března 2020.

- 86 Jak je totiž vysvětleno v bodech 6 až 14 napadeného rozhodnutí, rakouská vláda již zavedla cestovní omezení během období od 9. do 18. března 2020. Konkrétně dne 9. března 2020 Rakouská republika zakázala přistávání letadel pocházejících z Číny, Jižní Koreje, Íránu a Itálie na svém území. Tento zákaz byl postupně rozšiřován na další země, a zejména na Švýcarsko, Francii a Španělsko dne 13. března 2020, jakož i na Spojené království, Nizozemsko, Rusko a Ukrajinu dne 15. března 2020. Dále dne 10. března 2020 zavedla Rakouská republika s okamžitým účinkem obecná opatření, která zahrnovala cestovní omezení v reakci na pandemii COVID-19. Rovněž uložila lékařské kontroly na hranicích, nejprve s Itálií dne 11. března 2020, dále se Švýcarskem dne 14. března 2020, a konečně s Německem dne 19. března 2020. Mezitím Spojené státy americké dne 12. března 2020 oznámily, že evropským občanům a všem cestujícím, kteří pobývali v zemích schengenského prostoru, již nepovolují vstup na své území. Dne 13. března 2020 oznámila rakouská vláda soubor omezujících legislativních opatření, která vstoupila v platnost dne 16. března 2020. Tato opatření uložila rozsáhlá omezení svobody pohybu na celém rakouském území.
- 87 Vzhledem k postupnému zhoršení cestovních podmínek způsobenému omezeními zavedenými v tomto ohledu z důvodu pandemie COVID-19, které vedlo ke zrušení letů a změně letových časů společnosti AUA v období od 9. března do 14. června 2020, mohla tedy Komise zohlednit škodu způsobenou společností AUA uvedenými zrušeními letů a změnou letových časů v průběhu tohoto období, aniž se dopustila pochybení.
- 88 V důsledku toho je třeba odmítnout argument žalobkyň, podle kterého Komise tím, že zohlednila škodu vzniklou v období od 9. do 18. března 2020, nadhodnotila uvedenou škodu. Z téhož důvodu není napadené rozhodnutí stiženo žádným rozporem.
- 89 Pokud jde zadruhé o argument žalobkyň, podle kterého se Komise neujistila, že společnost AUA učinila vše nezbytné k tomu, aby snížila své náklady v období od 9. března do 14. června 2020 tak, aby byly z náhrady škod vyloučeny nejen náklady, kterým se předešlo, ale i náklady „kterým se dalo předejít“, tedy náklady, kterým se mohlo předejít, ale které přesto nesla, je třeba uvést, že v bodě 74 napadeného rozhodnutí Komise vysvětlila, že škody, které se měly nahradit, odpovídaly ztrátě přidané hodnoty vypočtené jako rozdíl mezi na jedné straně ušlým ziskem společnosti AUA, tedy rozdílem mezi obratem, jehož dosažení AUA mohla očekávat během období od 9. března do 14. června 2020 při neexistenci cestovních omezení a dalších opatření proti šíření nákazy spojených s pandemií COVID-19, a obratem, který se během tohoto období skutečně dosáhl, upraveným o ziskovou marži AUA a na druhé straně náklady kterým se předešlo.
- 90 Komise definovala náklady, kterým se předešlo, jako náklady, které by AUA vynaložila v období od 9. března do 14. června 2020, pokud by její činnost nebyla ovlivněna cestovními omezeními a opatřeními proti šíření nákazy souvisejícím s pandemií COVID-19, které AUA nemusela nést z důvodu zrušení svých činností. Komise rovněž vysvětlila, že náklady, kterým se předešlo, musí být kvantifikovány pro každý typ relevantních nákladů v závislosti na jejich vztahu k poklesu přepravy tím, že se porovnají náklady nesené společností AUA během téhož období předchozího roku s náklady nesenými AUA v období od 9. března do 14. června 2020.
- 91 Komise rovněž v poznámce pod čarou 19 napadeného rozhodnutí upřesnila, že náklady, kterým se předešlo z důvodu opatření proti šíření nákazy v souvislosti s pandemií COVID-19, se týkaly například snížení nákladů na pohonné hmoty, poplatků a jiných plateb, jakož i snížení nákladů na zaměstnance, zejména z důvodu využití práce na kratší úvazek.

- 92 Posouzení škod tak zohledňuje, jak vyplývá z bodu 42 písm. b) napadeného rozhodnutí, dodatečné náklady a náklady, kterým se z důvodu uvedených omezení předešlo. V tomto ohledu Komise na základě přezkumu nákladů společnosti AUA a jak pozitivního, tak negativního dopadu opatření proti šíření nákazy, která přijaly vlády v návaznosti na pandemii COVID-19, na variabilní náklady, zohlednila při uvedeném hodnocení rozdíl konstatovaný ve všech variabilních nákladech [zejména náklady na pohonné hmoty, poplatky, náklady a jiné platby, náklady na údržbu, poplatky spojené s Mezinárodní organizací pro leteckou dopravu (IATA) a náklady cateringu], a rozdíl konstatovaný ve fixních nákladech, které se měnily z důvodů opatření proti šíření nákazy přijatých vládami v návaznosti na pandemii COVID-19, zejména snížení personálních nákladů a nákladů na uvedení na trh, jakož i odstavení letadel. Rakouská republika ostatně ve svém spisu vedlejšího účastníka uvedla seznam opatření přijatých společností AUA za účelem snížení jejích nákladů v kontextu pandemie COVID-19, které spočívaly zejména ve snížení celkových výdajů o 54 % ve srovnání s rokem 2019. Mezi těmito opatřeními Rakouská republika uvedla uzavření několika základen technické údržby a zařízení na pomoc cestujícím v některých spolkových zemích. Kromě toho společnost AUA omezila svůj flotilu tím, že zrušila většinu letadel modelu Dash a prodala několika letadel. Žalobkyně nezpochybnily pravdivost nebo relevanci těchto důkazů.
- 93 Za těchto okolností Tribunál může pouze konstatovat, že výtky žalobkyň týkající se údajného opomenutí Komise zohlednit náklady, „kterým se dalo předejít“, je příliš abstraktní a není podložena žádným konkrétním údajem. Žalobkyně obzvláště konkrétně neupřesnily, kterým nákladům AUA mohla předejít, a měly být tedy vyloučeny z posouzení škod způsobených této společností.
- 94 Tento argument tedy musí být odmítnut.
- 95 Zatřetí, pokud jde o argument, podle kterého Komise nezohlednila škody utrpěné jinými leteckými společnostmi, stačí odkázat na body 53 až 57 výše, aby se dospělo k závěru, že žalobkyně nemohou důvodně tvrdit, že Komise byla povinna v napadeném rozhodnutí ohodnotit škodu způsobenou jiným leteckým společností než AUA.
- 96 První část třetího žalobního důvodu tudíž musí být zamítnuta.

Ke druhé části třetího žalobního důvodu, týkající se hodnocení výše podpory

- 97 Zaprvé žalobkyně s odkazem na své argumenty předložené v rámci prvního žalobního důvodu tvrdí, že Komise nezohlednila případnou dodatečnou podporu od společnosti „Lufthansa“ ve prospěch společnosti AUA. Jednak údaj v napadeném rozhodnutí, podle kterého měla být kapitálová injekce DLH investována do účinných technologií v oblasti klimatu a hluku, a nevztahuje se tedy na škody utrpěné společností AUA, které má dotčené opatření napravit, není přesvědčivý, neboť přínosy této kapitálové injekce jsou okamžité, zatímco zamýšlené investice nepodléhající žádné formě vymahatelných závazků se projeví až v roce 2030. Na druhé straně se Komise omezila na uvedení minimální části podpory poskytnuté skupině Lufthansa ve výši 150 milionů eur, přičemž přešla mlčením možnost, že by z německého opatření mohla mít AUA prospěch nad rámec této částky.
- 98 Zadruhé Komise podcenila dopad státní podpory poskytnuté společnosti AUA v rámci rakouského režimu podpory v rámci svého hodnocení přiměřenosti dotčeného opatření. Komise totiž uvádí, že uvedená podpora pokrývá další náklady společnosti AUA, které měly být vynaloženy během druhého pololetí roku 2020, aniž by však vysvětlila opodstatněnost tohoto

posouzení. Kromě toho, pokud jde o vyčíslení ztrát během druhého pololetí roku 2020, Komise pouze převzala odhady AUA, aniž by provedla nezávislou analýzu uvedených ztrát. Komise rovněž podhodnotila výši podpory poskytnuté společnosti AUA na základě rakouského režimu podpory tím, že ji odhadla na [70 až 80] milionů eur, aniž vysvětlila, jak tento číselný údaj vypočetla. Přitom podle žalobkyň činí výše této podpory 270 milionů eur. Výše této podpory, posuzovaná společně s výší kapitálové injekce společnosti DLH, tak dosahuje nejméně 420 milionů eur, což přesahuje částku ztrát společnosti AUA, které měla utrpět v průběhu druhého pololetí roku 2020.

- 99 Zatřetí Komise v rozporu se svou rozhodovací praxí nezohlednila konkurenční výhodu vyplývající z diskriminační povahy dotčeného opatření, která se projevila významnějšími podíly na trhu pro AUA než podíly, na které by jinak měla nárok.
- 100 Komise, podporovaná Spolkovou republikou Německo, Rakouskou republikou a společností AUA, s těmito argumenty nesouhlasí.
- 101 Na prvním místě, pokud jde o argument žalobkyň, podle kterého Komise nezohlednila případnou dodatečnou podporu od společnosti „Lufthansa“ ve prospěch AUA, je třeba uvést, že tento argument se částečně překrývá s argumenty předloženými v rámci prvního žalobního důvodu. Je tedy třeba odkázat na jeho analýzu.
- 102 Zadruhé je třeba uvést, že Smlouva o FEU nebrání současnému použití čl. 107 odst. 2 písm. b) a čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, jsou-li splněny podmínky každého z těchto ustanovení. Je tomu tak zejména tehdy, jestliže skutečnosti a okolnosti, které vedou k vážné poruše v hospodářství, vyplývají z mimořádné události.
- 103 V projednávaném případě, jak bylo uvedeno v bodech 5 až 7 výše, byla německá půjčka a podpora, která je předmětem rozhodnutí Lufthansa, jakož i podpora poskytnutá společnosti AUA na základě rakouského režimu podpory, poskytnuty na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, zatímco dotčené opatření bylo poskytnuto na základě čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU.
- 104 V tomto ohledu Komise v bodě 29 napadeného rozhodnutí uvedla, že výše uvedená opatření, která jsou poskytnutá na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, mají za cíl obnovit solventnost a životaschopnost společnosti AUA a pokrývají tedy náklady nad rámec pouhého vyrovnání škody způsobené přímo cestovními omezeními uloženými v rámci pandemie COVID-19. V bodech 47 a 49 napadeného rozhodnutí Komise rovněž poznamenala, že rakouské orgány potvrdily, že dotčené opatření nemohlo být kumulováno s jinou podporou pokrývající též náklady a že další opatření, která byla součástí podpory poskytnuté společnosti AUA, nemohla vést k nadměrnému vyrovnání, protože nebyla určena k odškodnění AUA za škody, které utrpěla v důsledku cestovních omezení uložených z důvodu pandemie COVID-19, a že toto opatření nemohlo být použito na takové odškodnění.
- 105 Komise zejména v bodě 50 napadeného rozhodnutí vysvětlila, že tato opatření nesouvisela s jakoukoli náhradou škody způsobené společnosti AUA, neboť zaprvé půjčka poskytnutá společnosti AUA na základě rakouského režimu podpory byla zajištěna zárukami spočívajícími v sekuritizaci akcií a aktiv společnosti AUA a zadruhé kapitálová injekce společnosti DLH musí být, jak bylo dohodnuto mezi společnostmi AUA, jejími akcionáři a rakouskou vládou, investována do účinných technologií v oblasti klimatu a hluku až do roku 2030.

- 106 Kromě toho v bodech 82 až 86 napadeného rozhodnutí Komise ověřila, zda opatření podpory poskytnutá na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, z nichž mohla mít prospěch AUA, nepokrývají stejnou škodu, kterou má dotčené opatření napravit, přičemž dospěla k závěru, že tomu tak není.
- 107 Z toho vyplývá, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, Komise při svém posouzení částky dotčené podpory a její přiměřenosti neopomenula zohlednit všechna opatření podpory, která mohou být poskytnuta skupině Lufthansa.
- 108 Žalobkyně přitom nepředkládají žádný konkrétní a podložený důkaz, který by mohl prokázat, že cílem všech nebo některých z dotčených opatření podpory je pokrýt stejné způsobilé náklady, jako jsou náklady zahrnuté do škody, kterou má dotčené opatření napravit.
- 109 Zatřetí žalobkyně kritizují zejména bod 50 písm. b) napadeného rozhodnutí, podle kterého, jak je to uvedeno v bodě 105 výše, měla AUA investovat až do roku 2030 kapitál vložený společností DLH do účinných protihlukových technologií a technologií šetrnějších k životnímu prostředí, jelikož odpovídající částka již byla společnosti AUA dána k dispozici. Tento argument však na jedné straně opomíjí skutečnost, že taková investice by mohla být rozložena v čase. Na druhé straně závazek použít částku rovnající se kapitálu vloženému k financování této investice jasně prokazuje, že tato kapitálová injekce měla zcela jiný účel než účel sledovaný dotčeným opatřením.
- 110 Pokud jde o argument žalobkyň zpochybňující závaznou povahu tohoto investičního závazku, stačí uvést, že z bodu 50 písm. b) napadeného rozhodnutí vyplývá, že v rámci finančního balíčku dohodnutého mezi AUA, jejími akcionáři a rakouskou vládou je AUA „povinna“ investovat částku odpovídající kapitálové injekci společnosti DLH do účinných protihlukových technologií a technologií šetrnějších k životnímu prostředí.
- 111 Na druhém místě, pokud jde o argumenty žalobkyň, které se týkají podpory poskytnuté společnosti AUA na základě rakouského režimu podpory, je třeba uvést, že Komise poznamenala v bodě 87 napadeného rozhodnutí, že finanční výsledky, které AUA předvíдалa pro rok 2020, měly být obecněji ovlivněny vážným narušením rakouského hospodářství z důvodu pandemie COVID-19. Tyto předpokládané ztráty, pro které nebylo možné prokázat žádnou přímou příčinnou souvislost s cestovními omezeními a opatřeními proti šíření nákazy, mohly podle Komise dosahovat [mezi 300 a 400] milióny eur za období od 1. do 9. března 2020 a 15. června až 31. prosince 2020, to znamená mimo období, kterého se týká dotčené opatření. Rakouská republika tedy zamýšlela poskytnout společnosti AUA státní záruku ve výši 90 % na půjčku ve výši 300 milionů eur na základě rakouského režimu podpory, aby tak napravila důsledky vážného narušení svého hospodářství, jak vyplývá z bodu 88 napadeného rozhodnutí.
- 112 Zprvce žalobkyně tvrdí, že Komise předpokládala, že podpora poskytnutá společnosti AUA na základě rakouského režimu podpory měla za cíl pokrýt ztráty, které utrpěla v průběhu druhého pololetí roku 2020, aniž však prokázala, že tomu tak skutečně bylo. Tímto argumentem se žalobkyně ve skutečnosti snaží zpochybnit skutečnost, že uvedená podpora by mohla pokrývat tytéž náklady, jako jsou náklady zahrnuté do škody způsobené společnosti AUA v období od 9. března do 14. června 2020 z důvodu cestovních omezení uložených v kontextu pandemie COVID-19, a které má dotčené opatření napravit.

- 113 Je však třeba připomenout, že rakouský režim podpory byl zaveden na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, a jeho cílem bylo napravit závažnou poruchu rakouského hospodářství způsobenou pandemií tím, že poskytoval podporu velkému počtu podniků, které mají potřeby likvidity, aniž by byla omezena na určité hospodářské odvětví. Uvedený režim v důsledku toho sledoval cíl odlišný od cíle sledovaného dotčeným opatřením.
- 114 V tomto ohledu je vysvětlení Komise uvedené v bodě 87 napadeného rozhodnutí, podle kterého podpora poskytnutá společnosti AUA na základě uvedeného rakouského režimu podpory měla za cíl pokrýt ztráty vzniklé společnosti AUA, které nebyly přímo způsobeny zrušením letů a změnou letových časů společnosti AUA v průběhu období od 9. března do 14. června 2020 z důvodu cestovních omezení, zcela soudržné s různými cíli sledovanými dotčenými podporami. Pouhá skutečnost, že Komise v napadeném rozhodnutí neupřesnila základ, na kterém měla za to, že podpora poskytnutá společnosti AUA na základě rakouského režimu podpory má pokrýt ztráty, které tato společnost předvídá během druhého pololetí roku 2020, nemůže zpochybnit legalitu napadeného rozhodnutí.
- 115 Zadruhé žalobkyně vytýkají Komisi, že se, pokud jde o výši těchto ztrát odhadovanou na [300 až 400] milionů eur, spoléhala na odhady poskytnuté společností AUA, namísto toho, aby sama provedla nezávislou analýzu. I když je sice pravda, že zdroj této částky z napadeného rozhodnutí nevyplývá, nic to nemění na tom, že tento odhad se týká ztrát, které dotčené opatření nemá za cíl pokrýt. Je to právě podpora poskytnutá společnosti AUA na základě rakouského režimu podpory, jejíž legalita a slučitelnost s vnitřním trhem nejsou předmětem projednávaného sporu, která je určena na pokrytí části těchto ztrát. Otázka přesného odhadu těchto ztrát tedy nemá vliv na legalitu napadeného rozhodnutí.
- 116 Zatřetí a z téhož důvodu nemohou žalobkyně Komisi důvodně vytýkat, že v napadeném rozhodnutí nevysvětlila, jak vypočetla výši podpory poskytnuté společnosti AUA na základě rakouského režimu podpory, která je odhadovaná na [70 až 80] milionů eur. I když totiž žalobkyně mohou platně vznášet argumenty zpochybňující odhad výše podpory dotčené v projednávané věci, nemohou naopak užitečně kritizovat odhad výše jiné podpory, jejíž legalita a slučitelnost s vnitřním trhem nepodléhají přezkumu Tribunálu v rámci projednávaného sporu.
- 117 V každém případě z bodu 80 napadeného rozhodnutí vyplývá, že rakouské orgány se zavázaly předložit Komisi nejpozději do 30. června 2021 výsledky hodnocení ex post škody způsobené společností AUA v období od 9. března do 14. června 2020, které má dotčené opatření napravit, které se zakládají na provozních účtech společnosti AUA za rok 2020, prošlých auditem a řádně osvědčených nezávislým orgánem. Pokud by z hodnocení ex post mělo vyplývat, že AUA byla příjemcem nadměrné náhrady, rakouské orgány se zavázaly zajistit, aby AUA vrátila tuto náhradu.
- 118 Začtvrté a v důsledku toho lze argument žalobkyň, podle kterého částka podpory poskytnuté společnosti AUA na základě rakouského režimu podpory ve spojení s částkou kapitálové injekce společnosti DLH přesáhla výši ztrát předpokládaných společností AUA pro druhé pololetí roku 2020, pouze zamítnout.
- 119 Na třetím místě, pokud jde o argument žalobkyň, podle kterého Komise nezohlednila konkurenční výhodu ve prospěch společnosti AUA vyplývající z diskriminační povahy dotčeného opatření, je třeba uvést, že pro účely posouzení slučitelnosti podpory s vnitřním trhem nezahrnuje výhoda, kterou tato podpora poskytuje jejímu příjemci, případný ekonomický přínos, kterého příjemce dosáhl využíváním této výhody. Takový přínos se nemusí shodovat s výhodou, kterou představuje uvedená podpora, a dokonce se může ukázat, že není vůbec žádný, aniž je možné na

základě této okolnosti odůvodnit odlišné posouzení slučitelnosti této podpory s vnitřním trhem (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 21. prosince 2016, Komise v. Aer Lingus a Ryanair Designated Activity, C-164/15 P a C-165/15 P, EU:C:2016:990, bod 92).

- 120 Je tudíž třeba konstatovat, že Komise správně zohlednila výhodu poskytnutou společností AUA, jak vyplývá z dotčeného opatření. Naproti tomu nelze Komisi vytýkat, že nekonstatovala existenci případného hospodářského přínosu plynoucího z této výhody.
- 121 Za těchto podmínek nemohou žalobkyně Komisi důvodně vytýkat, že nezohlednila případnou konkurenční výhodu vyplývající z tvrzené diskriminační povahy dotčeného opatření.
- 122 Je proto třeba zamítnout druhou část třetího žalobního důvodu a tedy i uvedený žalobní důvod jako celek.

Ke čtvrtému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení procesních práv žalobkyň

- 123 Žalobkyně tvrdí, že přezkum provedený Komisí byl nedostatečný, zejména pokud jde o přiměřenost dotčeného opatření a jeho slučitelnost se zásadou nediskriminace a se zásadami týkajícími se volného pohybu služeb a svobody usazování. Nedostatečná povaha tohoto přezkumu přitom podle žalobkyň svědčí o existenci závažných obtíží, které měly vést Komisi k zahájení formálního vyšetřovacího řízení a umožnit jim předložit připomínky a ovlivnit tak uvedený přezkum.
- 124 Komise, Spolková republika Německo, Rakouská republika a společnost AUA s argumentací žalobkyň nesouhlasí.
- 125 Je třeba uvést, jak v podstatě tvrdí Komise, že čtvrtý žalobní důvod žalobkyň je ve skutečnosti podpurný pro případ, že by Tribunál nepřezkoumal opodstatněnost posouzení dotčeného opatření jako takového. Z ustálené judikatury totiž vyplývá, že cílem takového žalobního důvodu je umožnit zúčastněné straně, aby byla v tomto postavení prohlášena za aktivně legitimovanou k podání žaloby na základě článku 263 SFEU, což by jí bylo jinak odmítnuto (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 24. května 2011, Komise v. Kronoply a Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, bod 48, a ze dne 27. října 2011, Rakousko v. Scheucher-Fleisch a další, C-47/10 P, EU:C:2011:698, bod 44). Tribunál přitom zkoumal první tři žalobní důvody, které se týkají opodstatněnosti posouzení uvedeného opatření jako takového, takže takový žalobní důvod je zbaven uváděného účelu.
- 126 Navíc je nutno konstatovat, že tento žalobní důvod postrádá samostatný obsah. V rámci takového žalobního důvodu totiž může žalobce pro účely ochrany procesních práv, která má v rámci formálního vyšetřovacího řízení, uplatnit pouze důvody, které mohou prokázat, že posouzení informací a skutečností, které Komise měla nebo mohla mít k dispozici ve fázi předběžného posouzení oznámeného opatření, mělo vyvolat pochybnosti o jeho slučitelnosti s vnitřním trhem (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 22. prosince 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, bod 81, ze dne 9. července 2009, 3F v. Komise, C-319/07 P, EU:C:2009:435, bod 35, a ze dne 24. května 2011, Komise v. Kronoply a Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, bod 59), stejně jako nedostatečnou nebo neúplnou povahu přezkumu provedeného Komisí během předběžného přezkumného řízení nebo existenci stížností od třetích stran. Je přitom třeba uvést, že čtvrtý žalobní důvod stručně přebírá argumenty uplatněné v rámci prvního až třetího žalobního důvodu, aniž vyzdvihuje konkrétní skutečnosti týkající se případných závažných obtíží.

127 Z těchto důvodů je třeba konstatovat, že jelikož Tribunál uvedené žalobní důvody meritorně zkoumal, není nutné zkoumat opodstatněnost tohoto žalobního důvodu.

K pátému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z toho, že Komise porušila čl. 296 druhý pododstavec SFEU

128 Žalobkyně tvrdí, že Komise porušila čl. 296 druhý pododstavec SFEU v rozsahu, v němž zaprvé v napadeném rozhodnutí neuvedla důvod, proč opomněla ověřit, zda z dotčeného opatření poskytnutého společnosti AUA bude mít prospěch skupina Lufthansa, nebo zda z podpory poskytnuté „Lufthansa“ může mít prospěch společnost AUA, zadruhé neověřila, zda je toto opatření v souladu se zásadou zákazu diskriminace, jakož i se zásadami, které se týkají volného pohybu služeb a svobody usazování, zatřetí neposoudila ani konkurenční výhodu poskytnutou společnosti AUA, začtvrté neposoudila škody způsobené cestovními omezeními a ani neodůvodnila své posouzení přiměřenosti uvedeného opatření a jeho souběh s německou půjčkou, podporou, která je předmětem rozhodnutí Lufthansa a rakouským režimem podpory.

129 Komise, Spolková republika Německo, Rakouská republika a společnost AUA s argumentací žalobkyň nesouhlasí.

130 V této souvislosti je třeba připomenout, že odůvodnění vyžadované článkem 296 SFEU představuje podstatnou formální náležitost (rozsudek ze dne 18. června 2015, *Ipatau v. Rada*, C-535/14 P, EU:C:2015:407, bod 37) a musí být přizpůsobeno povaze dotčeného aktu a musí z něho jasně a jednoznačně vyplývat úvahy orgánu, jenž akt vydal, tak aby se zúčastněné osoby mohly seznámit s důvody, které vedly k přijetí opatření, a příslušný soud mohl vykonávat svůj přezkum. Požadavek odůvodnění tedy musí být posuzován v závislosti na okolnostech případu, zejména v závislosti na obsahu aktu, povaze dovolávaných důvodů a zájmu, který mohou mít osoby, kterým je akt určen, nebo jiné osoby, jichž se akt bezprostředně a osobně dotýká, na získání těchto vysvětlení. Není požadováno, aby odůvodnění vylíčilo všechny relevantní skutkové a právní okolnosti, jelikož otázka, zda odůvodnění aktu splňuje požadavky stanovené článkem 296 SFEU, musí být posuzována s ohledem nejen na jeho znění, ale také s ohledem na jeho kontext, jakož i s ohledem na všechna právní pravidla upravující dotčnou oblast (rozsudky ze dne 2. dubna 1998, *Komise v. Sytraval a Brink's France*, C-367/95 P, EU:C:1998:154, bod 63; ze dne 22. června 2004, *Portugalsko v. Komise*, C-42/01, EU:C:2004:379, bod 66, a ze dne 15. dubna 2008, *Nuova Agricast*, C-390/06, EU:C:2008:224, bod 79).

131 Pokud jde v projednávané věci o povahu daného aktu, bylo napadené rozhodnutí přijato po ukončení fáze předběžného posouzení podpor zavedené čl. 108 odst. 3 SFEU, jejímž účelem je pouze umožnit Komisi, aby si učinila prvotní názor na částečnou či celkovou slučitelnost předmětné podpory bez zahájení formálního vyšetřovacího řízení upraveného v odstavci 2 uvedeného článku, které má Komisi umožnit, aby získala úplné informace o veškerých skutečnostech týkajících se této podpory.

132 Takové rozhodnutí, přijaté v rámci krátkých lhůt, přitom musí pouze obsahovat důvody, na jejichž základě se Komise domnívá, že se nestřetla s vážnými obtížemi při posuzování slučitelnosti dotčené podpory s vnitřním trhem (rozsudek ze dne 22. prosince 2008, *Régie Networks*, C-333/07, EU:C:2008:764, bod 65).

- 133 V tomto ohledu, co se týče zaprvé o odůvodnění napadeného rozhodnutí, pokud jde o vztah mezi dotčeným opatřením a ostatními opatřeními podpory uvedenými v bodě 8 výše, stačí uvést, že výtky formulované žalobkyněmi vychází z neúplného výkladu napadeného rozhodnutí a prvků kontextu, do kterého spadá. Ze všech úvah uvedených v bodech 31 až 43 výše přitom vyplývá, že Komise právně dostačujícím způsobem odůvodnila své posouzení vztahu dotčených opatření.
- 134 Zadruhé, pokud jde o zásadu nediskriminace a zásady týkající se volného pohybu služeb a svobody usazování, je zajisté třeba připomenout, že pokud se příjemci aktu na jedné straně a jiné, vyloučené, subjekty na straně druhé nacházejí ve srovnatelné situaci, je unijní orgán, který je autorem aktu, povinen v rámci specifického odůvodnění uvést, v čem je takto zavedené rozdílné zacházení objektivně odůvodněno (rozsudek ze dne 15. dubna 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, bod 82). V projednávaném případě je však třeba konstatovat, že napadené rozhodnutí obsahuje skutečnosti připomenuté v bodě 61 výše, které umožňují pochopit zvláštní význam společnosti AUA pro letecké služby v Rakousku a rakouské hospodářství, jakož i důvody, pro které Rakouská republika zvolila AUA jako jediného příjemce dotčeného opatření.
- 135 Kromě toho v rozsahu, v němž žalobkyně odkazují na konkurenční výhodu vyplývající z diskriminační povahy dotčeného opatření, stačí konstatovat, jak vyplývá z bodů 119 až 121 výše, že Komise nemusela zohlednit takovou výhodu pro účely posouzení slučitelnosti tohoto opatření s vnitřním trhem, takže ji ani nemusela uvést v napadeném rozhodnutí.
- 136 Zatřetí, pokud jde o odhad škody způsobené společnosti AUA a výši podpory, je třeba uvést, že Komise v napadeném rozhodnutí vysvětlila důvody, proč měla za to, že pro účely výpočtu škod, které mohou být nahrazeny podle čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU, jsou škody vzniklé v období od 9. března do 14. června 2020 považovány za přímo způsobené zrušením letů a změnou letových časů z důvodu cestovních omezení uložených v souvislosti s pandemií COVID-19 (viz body 84 až 88 výše). Kromě toho právně dostačujícím způsobem vysvětlila metodu výpočtu výše škody, včetně nákladů, které je třeba vzít v úvahu (viz body 89 až 91 výše).
- 137 Stejně tak Komise dostatečně jasně a přesně vysvětlila způsob, jakým vypočetla výši dotčené podpory, a důvody, proč měla za to, že dotčené opatření nelze kumulovat s jinými opatřeními podpory pokrývajícími tytéž způsobilé náklady.
- 138 Z toho plyne, že napadené rozhodnutí je dostatečně odůvodněno, a pátý žalobní důvod předložený žalobkyněmi je tudíž třeba zamítnout.
- 139 Ze všeho výše uvedeného vyplývá, že žaloba musí být zamítnuta v plném rozsahu, aniž je třeba rozhodovat o její přípustnosti.

K nákladům řízení

- 140 Podle čl. 134 odst. 1 jednacího řádu bude účastníku řízení, který byl ve sporu neúspěšný, uložena náhrada nákladů řízení, pokud účastník řízení, který byl ve sporu úspěšný, náhradu nákladů ve svém návrhu požadoval. Vzhledem k tomu, že žalobkyně neměly ve věci úspěch a Komise požadovala náhradu nákladů, je důvodné rozhodnout, že žalobkyně ponесou vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené Komisí.

- 141 Spolková republika Německo a Rakouská republika ponosou na základě čl. 138 odst. 1 jednacího řádu vlastní náklady řízení.
- 142 Společnost AUA ponese vlastní náklady řízení podle čl. 138 odst. 3 jednacího řádu.

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (desátý rozšířený senát)

rozhodl takto:

- 1) **Žaloba se zamítá.**
- 2) **Společnosti Ryanair DAC a Laudamotion GmbH ponosou vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené Evropskou komisí.**
- 3) **Spolková republika Německo, Rakouská republika a společnost Austrian Airlines AG ponosou vlastní náklady řízení.**

Kornezov

Buttigieg

Kowalik-Bańczyk

Hesse

Petrlík

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 14. července 2021.

Podpisy.