



Samling af Afgørelser

RETTENS DOM (Tiende Udvidede Afdeling)

14. juli 2021 *

»Statsstøtte – det østrigske marked for lufttransport – støtte, som Østrig har indrømmet et luftfartsselskab i forbindelse med covid-19-pandemien – efterstillede lån til fordel for Austrian Airlines AG – afgørelse om ikke at gøre indsigelser – tidligere ydet støtte til støttemodtagerens moderselskab – støtte, hvis formål er at afhjælpe skader, der er forårsaget af en usædvanlig begivenhed – etableringsfrihed – fri udveksling af tjenesteydelser – ligebehandling – begrundelsespligt«

I sag T-677/20,

Ryanair DAC, Swords (Irland),

Laudamotion GmbH, Schwechat (Østrig),

ved advokaterne E. Vahida, F.-C. Laprévote, V. Blanc, S. Rating og I.-G. Metaxas-Maranghidis,

sagsøgere,

mod

Europa-Kommissionen ved L. Flynn, F. Tomat og S. Noë, som befuldmægtigede,

sagsøgt,

støttet af:

Forbundsrepublikken Tyskland ved R. Kanitz, J. Möller og P.-L. Krüger, som befuldmægtigede,

af

Republikken Østrig ved A. Posch, J. Schmoll, G. Eberhard og S. Weber, som befuldmægtigede,

og af

Austrian Airlines AG, Wien (Østrig), ved advokat A. Zellhofer,

intervenienter,

* Processprog: engelsk.

angående et søgsmål i henhold til artikel 263 TEUF med påstand om annullation af Kommissionens afgørelse C(2020) 4684 final af 6. juli 2020 om statsstøtte SA.57539 (2020/N) – Østrig – covid-19-støtte til fordel for Austrian Airlines,

har

RET TEN (Tiende Udvidede Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, A. Kornezov (refererende dommer), og dommerne E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk, G. Hesse og D. Petrлік,

justitssekretær: fuldmægtig P. Cullen,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 23. april 2021,

afsagt følgende

Dom

Twistens baggrund

- 1 Austrian Airlines AG (herefter »AUA«) er et luftfartsselskab, som er en del af Lufthansa-koncernen. Moderselskabet i Lufthansa-koncernen er Deutsche Lufthansa AG (herefter »DLH«). Lufthansa-koncernen omfatter bl.a. luftfartsselskaberne Brussels Airlines SA/NV, AUA, Swiss International Air Lines Ltd og Edelweiss Air AG.
- 2 Den 23. juni 2020 anmeldte Republikken Østrig en individuel støtteforanstaltning (herefter »den omhandlede foranstaltning«) i form af et efterstillet lån, der kunne konverteres til et tilskud på 150 mio. EUR til fordel for AUA til Europa-Kommissionen i henhold til artikel 108, stk. 3, TEUF. Denne foranstaltning tilsigter at yde AUA erstatning for den skade, der fulgte af aflysningen eller omlægningen af selskabets flyvninger efter indførelsen af rejsebegrænsninger og andre nedlukningsforanstaltninger i forbindelse med covid-19-pandemien.
- 3 Den 6. juli 2020 vedtog Kommissionen afgørelse C(2020) 4684 final om statsstøtte SA.57539 (2020/N) – Østrig – covid-19 – Støtte til fordel for Austrian Airlines (herefter »den anfægtede afgørelse«), hvorved den fastslog, at den omhandlede foranstaltning for det første udgjorde statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, TEUF og for det andet var forenelig med det indre marked i medfør af artikel 107, stk. 2, litra b), TEUF.
- 4 Den omhandlede foranstaltning er en del af en række støtteforanstaltninger til fordel for AUA og Deutsche Lufthansa-koncernen, der kan sammenfattes som følger.
- 5 Ved afgørelse af 22. marts 2020 SA.56714 (2020/N) – Tyskland – covid-19-foranstaltninger, godkendte Kommissionen på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra b), TEUF en støtteordning indført af Forbundsrepublikken Tyskland med henblik på at støtte virksomheder, der havde brug for likviditet til deres aktiviteter i Tyskland, uden begrænsning af den pågældende økonomiske sektor. I henhold til denne ordning var DLH berettiget til at modtage en statsgaranti på 80% af et lån på 3 mia. EUR (herefter »det tyske lån«).

- 6 Ved afgørelse af 17. april 2020, SA.56981 (2020/N) – Østrig – østrigsk ordning for garanti af overgangslån i henhold til midlertidige rammebestemmelser for statslige foranstaltninger til støtte for økonomien under den aktuelle covid-19-pandemi, som ændret ved afgørelse af 9. juni 2020 SA.57520 (2020/N) – Østrig – østrigske kriseforanstaltninger – covid-19: Garantier for store virksomheder i henhold til lov om garanti af 1977 stillet af Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws), godkendte Kommissionen på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra b), TEUF en støtteordning, der var blevet indført af Republikken Østrig til fordel for virksomheder, der var blevet ramt af covid-19-pandemien, uden begrænsning af den pågældende sektor (herefter »den østrigske støtteordning«). I henhold til denne ordning ydede Republikken Østrig AUA en statsstøtte i form af en statsgaranti på 90% for et lån på 300 mio. EUR, der blev ydet af et konsortium af erhvervsbanker.
- 7 Ved afgørelse af 25. juni 2020, SA.57153 (2020/N) – Tyskland – covid-19 – Støtte til Lufthansa (herefter »Lufthansa-afgørelsen«), godkendte Kommissionen på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra b), TEUF tildelingen af en individuel støtte på 6 mia. EUR til DLH, der bestod af for det første 306 044 326,40 EUR i form af kapitaldeltagelse, for det andet 4 693 955 673,60 EUR i form af »passivt kapitalindskud«, en hybridkapital, der behandles som egenkapital i henhold til de internationale regnskabsstandarder, og for det tredje 1 mia. EUR i form af »passivt kapitalindskud« med egenskaber som et konvertibelt gældsinstrument. Denne støtte kunne anvendes af DLH til at støtte de andre selskaber i Lufthansa-koncernen, som ikke befandt sig i en situation med økonomiske vanskeligheder den 31. december 2019, herunder AUA.
- 8 Lufthansa-afgørelsen præciserer, at den støtteforanstaltning, der er genstand for afgørelsen, indgår i en større helhed af støtteforanstaltninger til fordel for Lufthansa-koncernen, der består af følgende foranstaltninger:
 - det tyske lån til fordel for DLH, der er nævnt i præmis 5 ovenfor
 - en statsgaranti på 90% for et lån på 300 mio. EUR, som Republikken Østrig påtænkte at yde til AUA i henhold til den østrigske støtteordning, der er nævnt i præmis 6 ovenfor
 - den omhandlede foranstaltning, der er nævnt i præmis 2 ovenfor
 - en likviditetsstøtte på 250 mio. EUR og et lån på 40 mio. EUR ydet af Kongeriget Belgien til fordel for Brussels Airlines
 - en statsgaranti på 85% for et lån på 1,4 mia. EUR stillet af Det Schweiziske Forbund til Swiss International Air Lines og til Edelweiss Air.
- 9 I Lufthansa-afgørelsen bemærkede Kommissionen i det væsentlige, at de støtteforanstaltninger, der blev ydet af andre stater til fordel for virksomhederne i Lufthansa-koncernen, nemlig dem, der er opregnet i andet, tredje, fjerde og femte led i præmis 8 ovenfor, og som således omfattede den omhandlede foranstaltning, ville blive fratrukket den individuelle støtte til DLH, der var genstand for denne afgørelse eller det tyske lån.

Retsforhandlinger og parternes påstande

- 10 Ved stævning indleveret til Rettens Justitskontor den 13. november 2020 har sagsøgerne, Ryanair DAC og Laudamotion GmbH, anlagt nærværende søgsmål.

- 11 Ved processkrift indleveret til Rettens Justitskontor den samme dag har sagsøgerne fremsat anmodning om, at der træffes afgørelse efter en fremskyndet procedure i medfør af artikel 151 og 152 i Rettens procesreglement. Ved afgørelse af 11. december 2020 har Retten (Tiende Afdeling) imødekommet anmodningen om en fremskyndet procedure.
- 12 Kommissionen har indleveret svarskrift til Rettens Justitskontor den 23. december 2020.
- 13 I henhold til procesreglementets artikel 106, stk. 2, har sagsøgerne den 28. december 2020 fremsat en begrundet anmodning om afholdelse af retsmøde.
- 14 Ved processkrifter indleveret til Rettens Justitskontor henholdsvis den 9., 18. og 19. februar 2021 har Forbundsrepublikken Tyskland, AUA og Republikken Østrig fremsat begæring om at måtte intervenere i sagen til støtte for Kommissionens påstande.
- 15 Ved afgørelser af henholdsvis 18. februar og 2. marts 2021 har formanden for Rettens Tiende Afdeling tilladt Forbundsrepublikken Tysklands og Republikken Østrigs interventioner.
- 16 Ved kendelse af 9. marts 2021 har formanden for Rettens Tiende Afdeling tilladt AUA's intervention i sagen.
- 17 Ved foranstaltninger med henblik på sagens tilrettelæggelse forkyndt henholdsvis den 24. februar og den 10. marts 2021 har Forbundsrepublikken Tyskland, AUA og Republikken Østrig i medfør af procesreglementets artikel 154, stk. 3, fået tilladelse til at indgive interventionsindlæg. Den 10., 24. og 25. marts 2021 har henholdsvis Forbundsrepublikken Tyskland, AUA og Republikken Østrig indgivet deres interventionsindlæg til Rettens Justitskontor.
- 18 Efter forslag fra Tiende Afdeling har Retten i henhold til procesreglementets artikel 28 besluttet at henvise sagen til et udvidet dommerkollegium.
- 19 Parterne har afgivet mundtlige indlæg og besvaret spørgsmål fra Retten i retsmødet den 23. april 2021.
- 20 Sagsøgerne har nedlagt følgende påstande:
 - Den anfægtede afgørelse annulleres.
 - Kommissionen tilpligtes at betale sagsomkostningerne.
- 21 Kommissionen har nedlagt følgende påstande:
 - Frifindelse.
 - Sagsøgerne tilpligtes at betale sagsomkostningerne.
- 22 Forbundsrepublikken Tyskland og Republikken Østrig har i lighed med Kommissionen nedlagt påstand om frifindelse og om, at sagsøgerne tilpligtes at betale sagsomkostningerne.
- 23 AUA har nedlagt påstand om, at sagen afvises og i øvrigt om, at Kommissionen frifindes, og at sagsøgerne tilpligtes at betale sagsomkostningerne.

Retlige bemærkninger

- 24 Det skal bemærkes, at Unionens retsinstanser har kompetence til at foretage en vurdering af, om det hvad angår realiteten er berettiget efter omstændighederne i den konkrete sag af hensyn til god retspleje at frifinde Kommissionen uden forinden at tage stilling til formaliteten (jf. i denne retning dom af 26.2.2002, Rådet mod Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, præmis 51 og 52, og af 14.9.2016, Trajektna luka Split mod Kommissionen, T-57/15, ikke trykt i Sml., EU:T:2016:470, præmis 84). Det skal følgelig – navnlig henset til de overvejelser, der førte til, at nærværende sag er blevet indrømmet en fremskyndet behandling, og til den dertil knyttede interesse for såvel sagsøgerne som Kommissionen og Republikken Østrig i at opnå en hurtig stillingtagen til realiteten – indledningsvis undersøges, om søgsmålet er velbegrundet, uden at der først træffes afgørelse om, hvorvidt det kan antages til realitetsbehandling.
- 25 Sagsøgerne har til støtte for søgsmålet fremsat fem anbringender om henholdsvis for det første, at Kommissionen ikke undersøgte den eventuelle støtte til eller fra »Lufthansa«, det andet anbringende vedrører tilsidesættelse af princippet om forbud mod forskelsbehandling, princippet om fri udveksling af tjenesteydelser og etableringsfriheden, det tredje anbringende vedrører Kommissionens fejlagtige anvendelse af artikel 107, stk. 2, litra b), TEUF, og at den anlagde et åbenbart urigtigt skøn, det fjerde anbringende om, at Kommissionen burde have indledt den formelle undersøgelsesprocedure, og det femte anbringende vedrører en tilsidesættelse af begrundelsespligten som omhandlet i artikel 296 TEUF.

Det første anbringende om, at Kommissionen ikke undersøgte den eventuelle støtte til eller fra »Lufthansa«

- 26 Sagsøgerne har for det første gjort gældende, at Kommissionen begik en retlig fejl og anlagde et åbenbart urigtigt skøn ved at undlade at undersøge, om den omhandlede foranstaltning ligeledes var til fordel for »Lufthansa«. Hvis dette er tilfældet, bliver den omhandlede foranstaltning uforenelig som omhandlet i artikel 107, stk. 2, litra b), TEUF, for så vidt som den ikke længere dækker »støtteberettigede omkostninger« i forbindelse med skader lidt af AUA. Støtten kan således anvendes til andre formål end det oprindelige formål.
- 27 For det andet og omvendt undlod Kommissionen at tage hensyn til hele den støtte, der blev ydet Lufthansa-koncernen. Kommissionen undlod nemlig at vurdere, om en yderligere støtte ud over den rekapitalisering på 150 mio. EUR, som DLH har foretaget til fordel for AUA, og som er nævnt i den anfægtede afgørelse, kan komme AUA til gode og således indebærer overkompensation for de skader, som den omhandlede foranstaltning har til formål at afhjælpe.
- 28 Kommissionen har, støttet af Forbundsrepublikken Tyskland, Republikken Østrig og AUA, bestridt sagsøgernes argumenter.
- 29 Det skal for det første fastslås, at Kommissionen i den anfægtede afgørelses punkt 5, 48, 49 og 50 forklarede, at den omhandlede foranstaltning var en del af en finansieringsramme til fordel for AUA på i alt 600 mio. EUR, som ud over den omhandlede foranstaltning bestod af et egenkapitaltilskud på 150 mio. EUR fra DLH (herefter »DLH's kapitaltilførsel«) og af en statsgaranti på 90% for et lån på 300 mio. EUR, der blev ydet af et konsortium af erhvervsbanker til AUA i henhold til den østrigske støtteordning (jf. præmis 6 ovenfor). Kommissionen bemærkede i denne forbindelse, at selv om den omhandlede foranstaltning havde til formål at afhjælpe de skader, som AUA blev påført som følge af aflysningen og omlægningen af selskabets flyvninger efter indførelsen af rejsebegrænsninger og andre nedlukningsforanstaltninger i

forbindelse med covid-19-pandemien, havde de øvrige dele af finansieringsrammen til fordel for AUA, som er nævnt ovenfor, til formål at sikre selskabets solvens og en passende kapitalisering med henblik på at gøre det muligt for selskabet at imødegå de virkninger af covid-19-pandemien, der ikke var omfattet af den omhandlede foranstaltning samt teknologiske problemstillinger uden sammenhæng med denne pandemi.

- 30 For det andet anførte Kommissionen i den anfægtede afgørelses punkt 25, at den støtte, der var genstand for Lufthansa-afgørelsen, kunne anvendes af DLH til at støtte de øvrige selskaber i Lufthansa-koncernen, som ikke havde økonomiske vanskeligheder pr. 31. december 2019, herunder AUA. Endvidere forklarede Kommissionen i den anfægtede afgørelses punkt 85, at den ved undersøgelsen af forholdsmæssigheden af den støtte, der var genstand for Lufthansa-afgørelsen, i overensstemmelse med punkt 54 i meddelelsen af 19. marts 2020 med overskriften »Midlertidige rammebestemmelser for statslige foranstaltninger til støtte for økonomien under det nuværende covid-19-udbrud« (EUT 2020, C 91 I, s. 1), som ændret den 3. april 2020 (EUT 2020, C 112 I, s. 1), den 13. maj 2020 (EUT 2020, C 164, s. 3) og den 29. juni 2020 (EUT 2020, C 218, s. 3) (herefter »de midlertidige rammebestemmelser«), tog hensyn til de ydede eller påtænkte supplerende støtteforanstaltninger i forbindelse med covid-19-pandemien til fordel for selskaberne i Lufthansa-koncernen. I denne forbindelse bemærkede Kommissionen i samme punkt i den anfægtede afgørelse, at den i Lufthansa-afgørelsen havde konkluderet, at alle de støtteforanstaltninger, der er nævnt i præmis 8 ovenfor, herunder den omhandlede foranstaltning og den foranstaltning, der blev ydet til AUA i henhold til den østrigske støtteordning, var begrænset til det minimum, der var nødvendigt for at genoprette Lufthansa-koncernens kapitalstruktur og for at sikre sidstnævntes levedygtighed.
- 31 For det tredje skal det ligeledes bemærkes, at Kommissionen allerede havde taget hensyn til samtlige støtteforanstaltninger til fordel for de selskaber, der indgår i Lufthansa-koncernen, herunder til fordel for AUA, samt til forholdet mellem disse i Lufthansa-afgørelsen, der blev vedtaget to uger før den anfægtede afgørelse, og som Kommissionen flere gange har henvist til i sidstnævnte afgørelse. Under disse omstændigheder udgør Lufthansa-afgørelsen et element i den sammenhæng, hvori den anfægtede afgørelse indgår, som følgelig skal tages i betragtning med forbehold af dens lovlighed, som ikke er genstand for den foreliggende tvist.
- 32 I Lufthansa-afgørelsens punkt 77 og 114-121 anførte Kommissionen i det væsentlige, at den støtte, der blev ydet af andre stater til selskaberne i Lufthansa-koncernen, alt efter tilfældet ville blive fratrukket enten det støttebeløb, der var genstand for denne afgørelse, eller det tyske lån (jf. præmis 5 ovenfor). Navnlig bemærkede Kommissionen i afgørelsens punkt 115 dels, at det lån på op til 300 mio. EUR, som Republikken Østrig påtænkte at yde til AUA i henhold til den østrigske støtteordning, ville blive trukket fra det tyske lån, dels at det beløb på 150 mio. EUR, som Republikken Østrig påtænkte at tildele AUA i henhold til den omhandlede foranstaltning, ville blive fratrukket det første passive kapitalindskud, der er nævnt i præmis 7 ovenfor, eller det tyske lån.
- 33 Hvad for det fjerde angår kapitaltilførslen fra DLH anførte Kommissionen i den anfægtede afgørelses punkt 26, at selv om dette beløb skulle hidrøre fra den støtte, der var genstand for Lufthansa-afgørelsen, udgjorde det under alle omstændigheder en støtte, der allerede var godkendt i henhold til denne afgørelse.

- 34 Det fremgår derfor af samtlige ovennævnte forhold, at Kommissionen i modsætning til, hvad sagsøgerne har gjort gældende, udtrykkeligt undersøgte alle de støtteforanstaltninger, der blev ydet til fordel for selskaberne i Lufthansa-koncernen, og forholdet mellem disse.
- 35 Sagsøgerne har således med urette gjort gældende, at Kommissionen undlod at undersøge de ovennævnte støtteforanstaltninger i deres helhed.
- 36 Hvad angår sagsøgernes argument om, at der foreligger en risiko for, at den omhandlede foranstaltning, der blev tildelt AUA, ligeledes kommer »Lufthansa« til gode, skal det bemærkes, at dette argument ikke tager tilstrækkeligt hensyn til forholdet mellem de forskellige støtteforanstaltninger, der er beskrevet i præmis 8 ovenfor.
- 37 Det fremgår nemlig af dette forhold, at hvis selskaberne i Lufthansa-koncernen, såsom AUA, skulle modtage støtte ydet af en anden stat end Forbundsrepublikken Tyskland, ville støttebeløbet blive fratrullet det beløb, der blev ydet Lufthansa-koncernen af denne sidstnævnte medlemsstat. De ovennævnte støtteforanstaltninger indfører således en fradragsordning, hvorefter den støtte, som Forbundsrepublikken Tyskland har ydet til hele Lufthansa-koncernen, nedsættes svarende til den støtte, der er tildelt af andre stater til et eller andet selskab i koncernen, således at det samlede beløb, som denne koncern modtager, forbliver det samme.
- 38 Risikoen for den »udsivning« fra den omhandlede foranstaltning til DLH eller til Lufthansa-koncernens øvrige selskaber, som sagsøgerne har påberåbt sig, stemmer derfor ikke overens med ovennævnte fradragsordning.
- 39 Det samme gør sig gældende for så vidt angår sagsøgernes argument om, at der foreligger en omvendt risiko, nemlig at AUA modtager støtte fra DLH, der går ud over kapitaltilførslen, hvilket ifølge sagsøgerne kan medføre en overkompensation til fordel for AUA.
- 40 Det skal i denne forbindelse indledningsvis bemærkes, at Kommissionen i den anfægtede afgørelse tog hensyn til DLH's kapitaltilførsel. For det første konstaterede den nemlig i den anfægtede afgørelses punkt 26, at hvis dette beløb skulle trækkes fra den støtte, der var genstand for Lufthansa-afgørelsen, var der under alle omstændigheder tale om en støtte, der allerede var godkendt af Kommissionen. For det andet anførte den i den anfægtede afgørelses punkt 82-89, at den nævnte kapitaltilførsel ikke dækkede de samme omkostninger som dem, der var omfattet af den skade, som den omhandlede foranstaltning havde til formål at afhjælpe.
- 41 Selv om sagsøgerne har fremhævet den omstændighed, at det ikke kan udelukkes, at DLH overfører yderligere likviditet ud over kapitaltilførslen til AUA, er dette angivelige forhold hypotetisk, idet sagsøgerne ikke har fremlagt konkrete oplysninger i denne henseende. Hvorom alting er, og selv hvis det antages, at DLH har en sådan hensigt, forbliver betragtningerne i præmis 40 ovenfor gyldige, henset for det første til, at en sådan hypotetisk overførsel af yderligere likviditet hidrører fra den støtte, der allerede var godkendt i Lufthansa-afgørelsen, hvis lovlighed ikke er genstand for nærværende søgsmål, og for det andet til, at det tyske lån og den støtte, der er genstand for Lufthansa-afgørelsen, som er støttet på artikel 107, stk. 3, litra b), TEUF, på den ene side, og den omhandlede foranstaltning, der er støttet på artikel 107, stk. 2, litra b), TEUF, på den anden side, ikke skal dække de samme støtteberettigede omkostninger som fremhævet af Kommissionen i den anfægtede afgørelses punkt 82 og 83. Mens de første foranstaltninger har til formål at sikre solvens og en passende kapitalisering for støttemodtageren, har den omhandlede

foranstaltning til formål at afhjælpe den skade, der er opstået som følge af aflysningen og omlægningen af AUA's flyvninger efter indførelsen af rejsebegrænsninger og andre nedlukningsforanstaltninger i forbindelse med covid-19-pandemien.

- 42 I øvrigt regulerer den fradragsordning, der er nævnt i præmis 37 ovenfor, og som sagsøgerne ikke har bestridt, forholdet mellem disse forskellige støtteforanstaltninger ved på denne måde at reducere risikoen for overkompensation til fordel for AUA. Som det fremgår af den anfægtede afgørelses punkt 85, havde Kommissionen allerede i Lufthansa-afgørelsen konkluderet, at alle de støtteforanstaltninger, der er nævnt i præmis 8 ovenfor, herunder den omhandlede foranstaltning og den foranstaltning, der blev ydet til AUA i henhold til den østrigske støtteordning, var begrænset til det minimum, der var nødvendigt for at genoprette Lufthansa-koncernens kapitalstruktur og for at sikre sidstnævntes levedygtighed. Eftersom det samlede beløb, som den pågældende koncern kunne drage fordel af, som følge af den nævnte fradragsordning forbliver det samme, forekommer den af sagsøgerne hævdede risiko for omvendt »udsivning« således at være uden betydning for den samlede vurdering af samtlige de omhandlede foranstaltninger, som Kommissionen har foretaget.
- 43 Endelig har sagsøgerne gjort gældende, at den omhandlede foranstaltning indgår i en sammenhæng, der er sammenlignelig med den, der vedrører den støtteforanstaltning til fordel for KLM, som blev godkendt ved afgørelse C(2020) 4871 final om statsstøtte SA.57116 (2020/N) – Nederlandene – covid-19 – Statsgaranti og statslån til fordel for KLM (herefter »KLM-afgørelsen«), for så vidt som både den anfægtede afgørelse og KLM-afgørelsen vedrører støttemodtagere, der indgår i en virksomhedskoncern. I modsætning til, hvad sagsøgerne har gjort gældende, vedrørte KLM-afgørelsen imidlertid en situation, der var klart forskellig fra den, der er omhandlet i den foreliggende sag, og som var karakteriseret ved den omstændighed, at Kommissionen særskilt havde undersøgt to støtteforanstaltninger, der blev ydet til to selskaber i samme koncern, hver for sig, selv om deres moderselskab spillede en vis rolle i tildelingen og forvaltningen af denne støtte. Det var under disse omstændigheder, at Retten bemærkede, at Kommissionen havde undladt at give en tilstrækkelig begrundelse for sin konklusion om, dels at de respektive modtager af den nævnte støtte udelukkende var datterselskaber og ikke moderselskabet eller koncernen som sådan, dels at støtten til et af disse selskaber under ingen omstændigheder kunne komme det andet selskab til gode (dom af 19.5.2021, Ryanair mod Kommissionen (KLM; covid-19), T-643/20, EU:T:2021:286). Til forskel fra de omstændigheder, der lå til grund for denne dom, har Kommissionen i det foreliggende tilfælde, og som det fremgår af præmis 31-42 ovenfor, fuldt ud taget hensyn til den omstændighed, at den støtte, der var genstand for Lufthansa-afgørelsen, kunne være til fordel for alle selskaberne i Lufthansa-koncernen, udtrykkeligt undersøgt forholdet mellem denne støtte og den anden støtte, der kunne tildeles de samme selskaber, og foretaget en vurdering af denne støttes forholdsmæssighed samlet set.
- 44 Det første anbringende skal derfor forkastes som ugrundet.

Det andet anbringende vedrørende en tilsidesættelse af princippet om forbud mod forskelsbehandling, princippet om fri udveksling af tjenesteydelser og princippet om etableringsfriheden

- 45 Sagsøgerne har gjort gældende, at Kommissionen tilsidesatte princippet om forbud mod forskelsbehandling, den frie udveksling af tjenesteydelser og etableringsfriheden, idet den omhandlede foranstaltning kun begunstiger AUA.

- 46 Kommissionen, Forbundsrepublikken Tyskland, Republikken Østrig og AUA har bestridt sagsøgernes argumentation.
- 47 Det skal bemærkes, at en statsstøtte, som er i strid med EU-rettens almindelige bestemmelser og principper, ikke kan erklæres forenelig med det indre marked (dom af 22.9.2020, Østrig mod Kommissionen, C-594/18 P, EU:C:2020:742, præmis 44; jf. ligeledes i denne retning dom af 15.4.2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, præmis 50 og 51).

Tilsidesættelsen af princippet om forbud mod forskelsbehandling

- 48 Princippet om forbud mod forskelsbehandling kræver, at ensartede forhold ikke behandles forskelligt, og at forskellige forhold ikke behandles ensartet, medmindre en sådan behandling er objektivt begrundet (dom af 15.4.2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, præmis 66; jf. ligeledes i denne retning dom af 5.6.2018, Montero Mateos, C-677/16, EU:C:2018:393, præmis 49).
- 49 De omstændigheder, som kendetegner forskellige situationer og dermed deres ensartede karakter, skal navnlig fastlægges og vurderes på grundlag af indholdet af og formålet med den EU-retsakt, der indfører en forskellig behandling. Endvidere skal der tages hensyn til de principper, der gælder inden for det område, som den pågældende retsakt henhører under, og de formål, der forfølges på det pågældende område (dom af 16.12.2008, Arcelor Atlantique og Lorraine m.fl., C-127/07, EU:C:2008:728, præmis 26).
- 50 Det skal i øvrigt bemærkes, at proportionalitetsprincippet, der hører til EU-rettens almindelige grundsætninger, indebærer, at EU-institutionernes retsakter ikke går ud over, hvad der er egnet til og nødvendigt for gennemførelsen af de lovligt tilsigtede formål, der forfølges med den omhandlede lovgivning (dom af 17.5.1984, Denavit Nederland, 15/83, EU:C:1984:183, præmis 25), hvorved det forudsættes, at såfremt det er muligt at vælge mellem flere egnede foranstaltninger, skal den mindst bebyrdende foranstaltning vælges, og byrderne må herved ikke være uforholdsmæssige i forhold til de tilsigtede mål (dom af 30.4.2019, Italien mod Rådet (Fiskekvoter for sværdfisk i Middelhavet), C-611/17, EU:C:2019:332, præmis 55).
- 51 Sagsøgerne har anført, at den anfægtede afgørelse tillader en forskelsbehandling, som ikke er nødvendig for at nå formålet med den omhandlede foranstaltning, dvs. at afhjælpe de skader, som er forårsaget af aflysningen eller omlægningen af flyvninger som følge af de rejsebegrænsninger og nedlukningsforanstaltninger, som blev indført i forbindelse med covid-19-pandemien. De har fastslået, at Ryanair-koncernen har en markedsandel på 8% på det østrigske marked og således led ca. 8% af den skade, der blev forvoldt af covid-19-pandemien. Såfremt den omhandlede foranstaltning blev tildelt samtlige selskaber, der driver virksomhed i Østrig, ville formålet med foranstaltningen blive nået uden forskelsbehandling. I denne forbindelse forklarer den anfægtede afgørelse ikke årsagen til, at den omhandlede foranstaltning kun blev ydet til AUA, selv om de øvrige luftfartsselskaber, der driver virksomhed i Østrig, ligeledes har lidt tab som følge af de rejsebegrænsninger og nedlukningsforanstaltninger, der blev indført inden for rammerne af COVID-19-panelet. Ifølge sagsøgerne er den omhandlede foranstaltning en foranstaltning, der udgør »åbenbar økonomisk nationalisme«.
- 52 I denne forbindelse bemærkes i første række, at den omhandlede afgørelse udelukkende tilsigter at yde AUA en delvis kompensation for den skade, der fulgte af aflysningen eller omlægningen af selskabets flyvninger efter indførelsen af de pågældende restriktioner.

- 53 Det er, som sagsøgerne med rette har gjort gældende, ganske vist korrekt, at alle de luftfartsselskaber, som driver virksomhed i Østrig, er blevet påvirket af de pågældende restriktioner, og at de derfor alle sammen, i lighed med AUA, har lidt skade som følge af aflysningen eller omlægningen af deres flyvninger efter indførelsen af de pågældende restriktioner.
- 54 Som Kommissionen med rette har anført i svarskriftet, forholder det sig imidlertid ikke desto mindre således, at medlemsstaterne ingen pligt har til at indrømme støtte til at afhjælpe skader, der er forårsaget af en »usædvanlig begivenhed« som omhandlet i artikel 107, stk. 2, litra b), TEUF.
- 55 Selv om artikel 108, stk. 3, TEUF for det første nærmere bestemt forpligter medlemsstaterne til at anmelde påtænkt statsstøtte til Kommissionen inden gennemførelsen heraf, forpligter denne bestemmelse dem derimod ikke til at yde støtte (kendelse af 30.5.2018, Yanchev, C-481/17, ikke trykt i Sml., EU:C:2018:352, præmis 22).
- 56 For det andet kan støtte have til formål at afhjælpe skader, der er forårsaget af en usædvanlig begivenhed i overensstemmelse med artikel 107, stk. 2, litra b), TEUF, selv om støtten ikke afhjælper alle disse skader.
- 57 Det følger dermed hverken af artikel 108, stk. 3, TEUF eller af artikel 107, stk. 2, litra b), TEUF, at medlemsstaterne har pligt til at afhjælpe alle de skader, der er forårsaget af en usædvanlig begivenhed, hvorfor de heller ikke kan have pligt til at yde støtte til alle de personer, som er påført disse skader.
- 58 I anden række skal det bemærkes, at en individuel støtte som den omhandlede pr. definition kun begunstiger en enkelt virksomhed med udelukkelse af alle de andre virksomheder, herunder virksomheder, som befinder sig i en situation, der er sammenlignelig med støttemodtagerens situation. En sådan individuel støtte indfører således på grund af sin art en forskellig behandling, eller endog en forskelsbehandling, som dog er en iboende del af den nævnte foranstaltnings individuelle karakter. Hvis det, som sagsøgerne har gjort, gøres gældende, at den omhandlede individuelle støtte er i strid med princippet om forbud mod forskelsbehandling, rejses der i det væsentlige systematisk tvivl om enhver individuel støttes forenelighed med det indre marked alene som følge af dens iboende eksklusive og derfor diskriminerende karakter, selv om EU-retten tillader medlemsstaterne at yde individuel støtte, forudsat at alle de betingelser, der fremgår af artikel 107 TEUF, er opfyldt.
- 59 I tredje række og under alle omstændigheder gælder, at selv hvis det antages, som sagsøgerne har gjort gældende, at den med den omhandlede foranstaltning indførte forskellige behandling kan sidestilles med en forskelsbehandling, for så vidt som den kun begunstiger AUA, skal det efterprøves, om den er begrundet i et legitimt mål, og om den er nødvendig, egnet og forholdsmæssig til at nå dette mål. For så vidt som sagsøgerne har henvist til artikel 18, stk. 1, TEUF, skal det ligeledes fremhæves, at ifølge denne bestemmelse er al forskelsbehandling, der udøves på grundlag af nationalitet, forbudt inden for traktaternes anvendelsesområde og »med forbehold af disses særlige bestemmelser«. Det skal derfor efterprøves, om denne forskellige behandling er tilladt i henhold til artikel 107, stk. 2, litra b), TEUF, som er retsgrundlaget for den anfægtede afgørelse. Denne efterprøvelse indebærer dels, at formålet med den omhandlede foranstaltning skal opfylde kravene fastsat i sidstnævnte bestemmelse, dels at reglerne for tildeling af den omhandlede foranstaltning, dvs. i det foreliggende tilfælde den omstændighed, at den kun begunstiger AUA, gør det muligt at nå dette mål og ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

- 60 Hvad angår formålet med den omhandlede foranstaltning har sagsøgerne ikke anfægtet, at erstatningen for den skade, der fulgte af aflysningen eller omlægningen af et luftfartsselskabs flyvninger efter indførelsen af rejsebegrænsninger i forbindelse med covid-19-pandemien, gør det muligt at afhjælpe de skader, som er forårsaget af denne pandemi. Sagsøgerne har heller ikke anfægtet, at covid-19-pandemien udgør en usædvanlig begivenhed som omhandlet i artikel 107, stk. 2, litra b), TEUF.
- 61 Hvad angår reglerne for tildeling af den omhandlede foranstaltning har Kommissionen i den anfægtede afgørelses punkt 40 anført, at AUA ifølge de østrigske myndigheder spillede en væsentlig rolle for lufttransporten i Østrig, og at selskabet ydede et betydeligt bidrag til den østrigske økonomi, eftersom selskabet var det eneste ruteluftfartsselskab, der drev virksomhed fra Østrig, og som tilbød en langdistanceforbindelse til og fra Wiens lufthavnsknudepunkt. Henset til Wiens relativt lille opland er der desuden intet andet luftfartsselskab, der er i stand til at tilbyde et stort antal direkte langdistanceflyvninger til og fra Wien, eftersom samletrafik ligeledes kan dirigeres til andre lufthavne, hvorfra der kan tilbydes langdistanceflyvninger. AUA har desuden ca. 7 000 ansatte, og ca. 17 500 arbejdspladser er direkte eller indirekte afhængige af AUA. Ifølge de østrigske myndigheder udgør den økonomiske betydning af en netværkstransportør som AUA ca. 2,7 mia. EUR pr. år i merværdi for den østrigske økonomi og ca. 1 mia. EUR årligt i skatter og afgifter.
- 62 Det skal endvidere bemærkes, at AUA ifølge de oplysninger, som sagsøgerne har fremlagt som bilag A.2.2 til stævningen, er det største luftfartsselskab i Østrig, hvor selskabet havde en markedsandel på 43% i 2019, idet denne markedsandel var betydeligt større end markedsandelen for det næststørste luftfartsselskab og sagsøgerne, hvis respektive markedsandele kun var på 14% og 8% i 2019.
- 63 Sagsøgerne har ikke desto mindre gjort gældende, at en sådan omstændighed ikke gør det muligt at begrunde den forskellige behandling, som følger af den omhandlede foranstaltning. Det er nemlig sagsøgernes opfattelse, at denne forskellige behandling ikke er forholdsmæssig, eftersom foranstaltningen indrømmer AUA hele den støtte, der skal afhjælpe den omhandlede skade, mens AUA kun led 43% af denne skade.
- 64 Det fremgår i denne forbindelse af den anfægtede afgørelse, at AUA på grund af sin væsentlige rolle for luftfarten i Østrig i højere grad blev påvirket af aflysningen og omlægningen af flyvninger i Østrig som følge af indførelsen af rejsebegrænsninger i forbindelse med covid-19-pandemien end de andre luftfartsselskaber, der er hjemmehørende i dette land. Dette bekræftes af alle de oplysninger, der er sammenfattet i præmis 61 og 62 ovenfor.
- 65 Det fremgår endvidere af de pågældende oplysninger, at AUA blev forholdsmæssigt betydeligt hårdere ramt på sine aktiviteter i Østrig af disse restriktioner end Ryanair, der, som det fremgår af bilag A.2.2 til stævningen, kun udførte en meget lille del af sin virksomhed til og fra dette land til forskel fra AUA, for hvilket denne del er betydeligt større. Hvad Laudamotion angår har sagsøgerne ikke fremlagt tilstrækkeligt klare oplysninger, der gør det muligt at forstå den andel af de aktiviteter, som dette luftfartsselskab udøver fra eller til Østrig i forhold til selskabets samlede aktiviteter. Under alle omstændigheder er der intet i de sagsakter, som Retten råder over, der gør det muligt at udlede, at det pågældende luftfartsselskab spiller en væsentlig rolle for lufttrafikken i Østrig.

- 66 Hvad endelig angår spørgsmålet om, hvorvidt den omhandlede foranstaltning går ud over, hvad der er nødvendigt for at nå det tilsigtede mål, skal det fastslås, at størrelsen heraf er lavere end det tab, som AUA blev påført ved aflysningen og omlægningen af selskabets flyvninger som følge af indførelsen af rejsebegrænsninger i forbindelse med covid-19-pandemien, således som det bl.a. fremgår af den anfægtede afgørelses punkt 79. Den omhandlede foranstaltning går derfor ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå det legitime mål, som den forfølger.
- 67 Det skal derfor fastslås, at den forskellige behandling til fordel for AUA er passende med henblik på at afhjælpe den skade, der er forårsaget af disse restriktioner, og ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- 68 Endvidere har sagsøgerne ikke godtgjort, at den omstændighed, at det omhandlede støttebeløb blev fordelt mellem alle de luftfartsselskaber, der er hjemmehørende i Østrig, ikke ville fratage den nævnte foranstaltning dens effektive virkning.
- 69 Det følger under alle omstændigheder heraf, og for så vidt som den forskellige behandling, der blev indført ved den omhandlede foranstaltning, kan sidestilles med en forskelsbehandling, at det var berettiget kun at indrømme AUA fordelene ved den omhandlede foranstaltning, og at den omhandlede foranstaltning ikke tilsidesætter princippet om forbud mod forskelsbehandling.

Tilsidesættelsen af etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser

- 70 Det skal for det første bemærkes, at EUF-traktatens bestemmelser om etableringsfriheden skal sikre national behandling i værtsmedlemsstaten (jf. dom af 6.10.2015, Finanzamt Linz, C-66/14, EU:C:2015:661, præmis 26 og den deri nævnte retspraksis).
- 71 For det andet er den frie udveksling af tjenesteydelser til hinder for anvendelse af enhver national regulering, som bevirker, at levering af tjenesteydelser mellem medlemsstater bliver vanskeligere end levering af tjenesteydelser internt i en medlemsstat uafhængigt af, om der foreligger en forskelsbehandling på grundlag af nationalitet eller bopæl (jf. i denne retning dom af 6.2.2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, præmis 25). Det skal imidlertid fastslås, at i medfør af artikel 58, stk. 1, TEUF omfattes den frie udveksling af tjenesteydelser på transportområdet af bestemmelserne i afsnittet vedrørende transport, dvs. EUF-traktatens afsnit VI. Den frie udveksling af tjenesteydelser på transportområdet er således inden for den primære ret underlagt en særlig retlig ordning (dom af 18.3.2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, præmis 36). Artikel 56 TEUF, som fastsætter den frie udveksling af tjenesteydelser, finder folgelig ikke i sig selv anvendelse på luftfartsområdet (dom af 25.1.2011, Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, præmis 22).
- 72 Liberaliseringsforanstaltninger med hensyn til trafikflyvningsydelser kan derfor alene vedtages på grundlag af artikel 100, stk. 2, TEUF (dom af 18.3.2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, præmis 38). Som sagsøgerne med rette har anført, vedtog EU-lovgiver Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT 2008, L 293, s. 3) på grundlag af denne bestemmelse, der netop har til formål, at der inden for luftfartsområdet fastlægges betingelser for anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser (jf. analogt dom af 6.2.2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, præmis 23 og 24).

- 73 I det foreliggende tilfælde bemærkes, at sagsøgerne i det væsentlige har gjort gældende, at den omhandlede foranstaltning udgør en hindring for etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser, fordi den har karakter af forskelsbehandling.
- 74 Selv om det er korrekt, at den omhandlede foranstaltning vedrører individuel støtte, som kun begunstiger AUA, har sagsøgerne imidlertid ikke godtgjort, hvorledes denne eksklusive karakter kan afskrække dem fra at etablere sig i Østrig eller at levere tjenesteydelser fra eller til dette land. Sagsøgerne har bl.a. fortsat ikke identificeret de faktiske og retlige forhold, som betyder, at denne foranstaltning har begrænsende virkninger, som går ud over dem, der udløser forbuddet i artikel 107, stk. 1, TEUF, men som, således som det er fastslået i præmis 60-66 ovenfor, ikke desto mindre er nødvendige og forholdsmæssige i forhold til at afhjælpe de skader, som blev forvoldt AUA grund af den usædvanlige begivenhed, som covid-19-pandemien udgør, i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i artikel 107, stk. 2, litra b), TEUF.
- 75 Den omhandlede foranstaltning kan således ikke udgøre en hindring for etableringsfriheden eller den frie udveksling af tjenesteydelser. Det følger heraf, at sagsøgerne ikke med føje kan foreholde Kommissionen, at den ikke undersøgte, om denne foranstaltning var forenelig med etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser.
- 76 På denne baggrund skal søgsmålets andet anbringende forkastes.

Det tredje anbringende om en fejlagtig anvendelse af artikel 107, stk. 2, litra b), TEUF og et åbenbart urigtigt skøn vedrørende støttens forholdsmæssighed

- 77 Sagsøgernes tredje anbringende er i det væsentlige opdelt i to led, hvoraf det første vedrører den omstændighed, at Kommissionen begik fejl ved vurderingen af størrelsen af den skade, som AUA blev påført, og for det andet, at den begik fejl ved vurderingen af størrelsen af den omhandlede støtte.

Det tredje anbringendes første led vedrørende vurderingen af den skade, der blev påført AUA

- 78 For det første har sagsøgerne gjort gældende, at den omhandlede foranstaltning i henhold til den anfægtede afgørelse tilsigter at dække den skade, der blev påført AUA i perioden fra den 9. marts til den 14. juni 2020 som følge af indførelsen af rejsebegrænsninger og andre nedlukningsforanstaltninger i forbindelse med covid-19-pandemien. En del af den skade, der blev påført AUA, følger imidlertid ikke af indførelsen af rejsebegrænsninger og andre nedlukningsforanstaltninger, idet de pågældende restriktioner kun delvist var gældende i perioden fra den 9. til den 18. marts 2020, selv om den omhandlede foranstaltning har til formål at afhjælpe den skade, der blev lidt i perioden fra den 9. marts til den 14. juni 2020. Den skade, der blev påført AUA i løbet af denne første periode, var derfor en følge af passagerernes tilbageholdenhed med at rejse på grund af den usikkerhed, der var forbundet med pandemien. Metoden til beregning af det af Kommissionen godkendte tab afspejler således virkningen af covid-19-krisen som helhed, snarere end den specifikke virkning af de rejsebegrænsninger, som de østrigske myndigheder eller andre lande har pålagt. Kommissionen har således åbenbart overvurderet størrelsen af de skader, der direkte er forårsaget af rejsebegrænsninger og de øvrige nedlukningsforanstaltninger, der er forbundet med covid-19-pandemien. Den anfægtede afgørelse indeholder således en selvmodsigelse.

- 79 For det andet har sagsøgerne gjort gældende, at intet i den anfægtede afgørelse beviser, at de sparede omkostninger i perioden fra den 9. marts til den 14. juni 2020, som ikke skulle tages i betragtning ved fastsættelsen af den skade, som AUA havde lidt, afspejlede selskabets »undgåelige« omkostninger. De sparede omkostninger, der anvendes ved vurderingen af skaderne, kan derfor indeholde omkostningselementer, som var »undgåelige«.
- 80 For det tredje har Kommissionen i den anfægtede afgørelse undladt at vurdere de skader, der blev påført de øvrige luftfartsselskaber. Ifølge sagsøgerne berører en usædvanlig begivenhed som omhandlet i artikel 107, stk. 2, litra b), TEUF pr. definition flere eller alle virksomheder i den pågældende sektor. Der var således adskillige andre luftfartsselskaber, der led skade i Østrig som følge af de rejsebegrænsninger, der blev indført i forbindelse med covid-19-pandemien. Denne bestemmelse har således til formål at afhjælpe den skade, der ligeledes blev lidt af AUA's konkurrenter og ikke kun af dette sidstnævnte selskab.
- 81 Kommissionen, Forbundsrepublikken Tyskland, Republikken Østrig og AUA har bestridt sagsøgernes argumentation.
- 82 Det skal indledningsvis bemærkes, at da bestemmelsen er en undtagelse til det generelle princip om statsstøttes uforenelighed med det indre marked, som er fastsat i artikel 107, stk. 1, TEUF, skal artikel 107, stk. 2, litra b), TEUF fortolkes restriktivt. Det er derfor kun de økonomiske skader, der direkte er forårsaget af naturkatastrofer eller af andre usædvanlige begivenheder, der gør denne bestemmelse anvendelig (dom af 23.2.2006, Atzeni m.fl., C-346/03 og C-529/03, EU:C:2006:130, præmis 79).
- 83 Det følger heraf, at støtte, der kan overstige de tab, som modtagerne heraf har lidt, ikke henhører under artikel 107, stk. 2, litra b), TEUF (jf. i denne retning dom af 11.11.2004, Spanien mod Kommissionen, C-73/03, ikke trykt i Sml., EU:C:2004:711, præmis 40 og 41).
- 84 I det foreliggende tilfælde bemærkes for det første, således som det fremgår af den anfægtede afgørelses punkt 41 og 69, at de østrigske myndigheder ved vurderingen af skaden tog hensyn til perioden, hvori AUA's flåde var underlagt et startforbud fra den 19. marts til den 14. juni 2020, samt til de forudgående dage umiddelbart før denne periode fra den 9. til den 18. marts 2020.
- 85 I denne forbindelse præciserede Kommissionen i den anfægtede afgørelse grundene til, at den fandt det hensigtsmæssigt at godkende en støtte, der ikke alene dækkede den skade, der blev påført AUA i perioden, hvori selskabets flåde var underlagt et startforbud fra den 19. marts til den 14. juni 2020, men også den skade, der blev lidt i de dage, der gik umiddelbart forud for denne periode fra den 9. til den 18. marts 2020.
- 86 Som det fremgår af den anfægtede afgørelses punkt 6-14, havde den østrigske regering allerede indført rejsebegrænsninger i perioden fra den 9. til den 18. marts 2020. Navnlig havde Republikken Østrig den 9. marts 2020 forbudt landing på sit område af fly fra Kina, Sydkorea, Iran og Italien. Dette forbud blev gradvist udvidet til andre lande, herunder Schweiz, Frankrig og Spanien den 13. marts 2020, samt til Det Forenede Kongerige, Nederlandene, Rusland og Ukraine den 15. marts 2020. Endvidere indførte Republikken Østrig den 10. marts 2020 med øjeblikkelig virkning nogle generelle foranstaltninger, som omfattede rejsebegrænsninger til imødegåelse af covid-19-pandemien. Den indførte ligeledes lægeundersøgelser ved grænsen til først Italien den 11. marts 2020, dernæst til Schweiz den 14. marts 2020 og endelig til Tyskland den 19. marts 2020. I mellemtiden meddelte USA den 12. marts 2020, at de ikke længere ville tillade europæiske borgere og alle rejsende, der havde opholdt sig i Schengenlandene, at indrejse på deres

område. Den 13. marts 2020 meddelte den østrigske regering en række restriktive lovgivningsforanstaltninger, som trådte i kraft den 16. marts 2020. Ved disse foranstaltninger blev der indført omfattende restriktioner for den frie bevægelighed på hele det østrigske område.

- 87 Henset til den gradvise forringelse af rejsebetingelserne som følge af de begrænsninger, der blev pålagt som følge af covid-19-pandemien, som førte til aflysningen og omlægningen af AUA's flyvninger i perioden fra den 9. marts til den 14. juni 2020, kunne Kommissionen derfor uden at begå fejl tage hensyn til den skade, som AUA blev påført som følge af de nævnte aflysninger og omlægninger i løbet af denne periode.
- 88 Følgelig skal sagsøgernes argument om, at Kommissionen ved at tage hensyn til den skade, der var indtrådt i perioden fra den 9. til den 18. marts 2020, overvurderede denne skade, forkastes. Af samme grund er den anfægtede afgørelse ikke behæftet med nogen selvmodsigelse.
- 89 Hvad for det andet angår sagsøgernes argument om, at Kommissionen undlod at sikre sig, at AUA gjorde det nødvendige for at reducere sine omkostninger i perioden fra den 9. marts til den 14. juni 2020, således at ikke alene de sparede udgifter, men også de »undgåelige« omkostninger, dvs. de omkostninger, som selskabet kunne have undgået, men som det alligevel afholdt, blev udelukket fra afhjælpningen af skaden, bemærkes, at Kommissionen i den anfægtede afgørelses punkt 74 har forklaret, at den skade, der skal erstattes, svarer til en erstatning for den tabte merværdi, som beregnes som forskellen mellem for det første den omsætning, som selskabet ville have kunnet forvente i perioden fra den 9. marts til den 14. juni 2020, såfremt der ikke havde foreligget rejsebegrænsninger og andre nedlukningsforanstaltninger, og den faktisk opnåede omsætning i denne periode, korrigeret for AUA's overskud, og for det andet de sparede omkostninger.
- 90 Kommissionen har defineret de sparede omkostninger som dem, AUA ville have afholdt i perioden fra den 9. marts til den 14. juni 2020, hvis selskabets aktiviteter ikke var blevet påvirket af rejsebegrænsninger og nedlukningsforanstaltningerne i forbindelse med covid-19-pandemien, og som AUA ikke skulle bære på grund af aflysningen af selskabets flyvninger. Kommissionen forklarede ligeledes, at de sparede omkostninger skulle kvantificeres for hver relevant omkostningstype i forhold til deres forbindelse med faldet i trafikken ved at sammenligne de omkostninger, som AUA havde afholdt i samme periode i det foregående år, med de omkostninger, der blev afholdt af AUA i perioden fra den 9. marts til den 14. juni 2020.
- 91 Kommissionen har ligeledes i fodnote 19 til den anfægtede afgørelse præciseret, at de omkostninger, der blev sparet som følge af nedlukningsforanstaltningerne i forbindelse med covid-19-pandemien, f.eks. vedrørte reduktion af brændstofomkostninger, gebyrer og afgifter samt en reduktion af personaleomkostninger, navnlig som følge af anvendelsen af korttidsarbejde.
- 92 Ved vurderingen af skaden tages der således, som det fremgår af den anfægtede afgørelses punkt 42, litra b), hensyn til de yderligere omkostninger og de omkostninger, der spares som følge af de nævnte restriktioner. I denne forbindelse har Kommissionen på grundlag af en undersøgelse af AUA's omkostninger og den positive og negative virkning af de nedlukningsforanstaltninger, som regeringerne har truffet efter covid-19-pandemien, på de variable omkostninger, i forbindelse med denne vurdering taget hensyn til den konstaterede forskel i alle de variable omkostninger, herunder navnlig brændstofomkostninger, gebyrer, omkostninger og afgifter, omkostninger til vedligeholdelse, provision forbundet med Den Internationale Luftfartsorganisation (IATA) og udgifter til genopretning, og den forskel, der blev konstateret i de faste omkostninger, der varierede som følge af de nedlukningsforanstaltninger,

der blev truffet af regeringerne i forlængelse af covid-19-pandemien, særligt nedsættelsen af personale- og markedsføringsomkostninger og startforbuddet for luftfartøjer. I øvrigt har Republikken Østrig i sit interventionsindlæg henvist til en liste over foranstaltninger truffet af AUA med henblik på at nedbringe dets omkostninger i forbindelse med covid-19 pandemien, der bl.a. består i en nedsættelse på 54% af de samlede udgifter sammenlignet med 2019. Blandt disse foranstaltninger har Republikken Østrig anført, at flere baser til teknisk vedligeholdelse og anlæg til passagerbistand i visse delstater er blevet lukket. AUA har desuden nedbragt sin flåde ved at afskaffe størstedelen af flyene af Dash-modellen og ved at sælge flere luftfartøjer. Sagsøgerne har ikke bestridt rigtigheden eller relevansen af disse forhold.

- 93 Under disse omstændigheder kan Retten kun fastslå, at sagsøgernes kritik vedrørende en angivelig undladelse fra Kommissionens side af at tage hensyn til »undgåelige« omkostninger er for abstrakt og ikke er underbygget af nogen konkrete oplysninger. Navnlig har sagsøgerne ikke konkret præciseret, hvilke AUA-omkostninger der kunne have været sparet og derfor måtte udelukkes fra vurderingen af de skader, der blev påført selskabet.
- 94 Dette argument må derfor forkastes.
- 95 Hvad for det tredje angår argumentet om, at Kommissionen undlod at tage hensyn til de skader, der blev lidt af andre luftfartsselskaber, er det tilstrækkeligt at henvise til præmis 53-57 ovenfor for at konkludere, at sagsøgerne ikke med føje kan hævde, at Kommissionen i den anfægtede afgørelse var forpligtet til at vurdere den skade, der blev påført andre luftfartsselskaber end AUA.
- 96 Tredje anbringendes første led skal derfor forkastes.

Det tredje anbringendes andet led om vurderingen af støttebeløbet

- 97 Sagsøgerne har for det første under henvisning til de argumenter, som de har fremført i forbindelse med det første anbringende, gjort gældende, at Kommissionen ikke tog hensyn til en eventuel yderligere støtte fra »Lufthansa« til fordel for AUA. For det første er angivelsen i den anfægtede afgørelse af, at kapitaltilførslen fra DLH skal investeres i effektive teknologier til klima og støjgener og derfor ikke dækker de skader, som AUA har lidt, og som den omhandlede foranstaltning tilsigter at afhjælpe, ikke overbevisende, eftersom de gavnlige virkninger af denne kapitaltilførsel er umiddelbare, mens de påtænkte investeringer, der ikke er underlagt nogen form for bindende forpligtelser, først indtræder i 2030. For det andet har Kommissionen begrænset sig til at nævne en ubetydelig del af den støtte, der blev ydet til Lufthansa-koncernen på 150 mio. EUR, idet den har undladt at nævne muligheden for, at den tyske foranstaltning kan komme AUA til gode ud over dette beløb.
- 98 For det andet undervurderede Kommissionen virkningen af den statsstøtte, der blev ydet til AUA i henhold til den østrigske støtteordning, i forbindelse med dens vurdering af, om den omhandlede foranstaltning var forholdsmæssig. Kommissionen anførte nemlig, at den nævnte støtte dækker andre af AUA's omkostninger, der anses for at være afholdt i løbet af andet halvår 2020, uden dog at forklare, hvorfor denne vurdering er velbegrundet. Hvad endvidere angår opgørelsen af tabene i andet halvår 2020 gentog Kommissionen blot AUA's skøn uden at foretage en uafhængig vurdering af disse tab. Kommissionen undervurderede ligeledes størrelsen af den støtte, der blev ydet AUA i henhold til den østrigske støtteordning, idet den vurderede den til [70-80] mio. EUR, uden dog at forklare, hvorledes den havde beregnet dette tal. Ifølge sagsøgerne beløber denne

støtte sig til 270 mio. EUR. Således beløber denne støtte sammen med beløbet for kapitaltilførslen fra DLH sig til mindst 420 mio. EUR, hvilket overstiger det tab for AUA, der skal være lidt i løbet af andet halvår af 2020.

- 99 For det tredje tog Kommissionen i strid med sin afgørelsespraksis ikke hensyn til den konkurrencefordel, der fulgte af den omhandlede foranstaltnings diskriminerende karakter, og som gav sig udslag i større markedsandele for AUA end dem, som selskabet ellers ville have kunnet gøre krav på.
- 100 Kommissionen har, støttet af Forbundsrepublikken Tyskland, Republikken Østrig og AUA, bestridt disse argumenter.
- 101 Hvad i første række angår sagsøgernes argument om, at Kommissionen undlod at tage hensyn til en eventuel yderligere støtte fra »Lufthansa« til fordel for AUA, skal det for det første bemærkes, at dette delvist overlapper de argumenter, der blev fremført i forbindelse med det første anbringende. Der skal derfor henvises til analysen af dette anbringende.
- 102 I anden række skal det bemærkes, at EUF-traktaten ikke er til hinder for, at artikel 107, stk. 2, litra b), TEUF og artikel 107, stk. 3, litra b), TEUF anvendes samtidigt, for så vidt som betingelserne i begge disse bestemmelser er opfyldt. Det forholder sig bl.a. sådan, når de faktiske forhold og omstændigheder, der giver anledning til en alvorlig forstyrrelse i økonomien, er forårsaget af en usædvanlig begivenhed.
- 103 Som anført i præmis 5-7 ovenfor blev det tyske lån og den støtte, der var genstand for Lufthansa-afgørelsen, samt den støtteforanstaltning, som blev tildelt AUA i henhold til den østrigske støtteordning, i den foreliggende sag tildelt på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra b), TEUF, mens den omhandlede foranstaltning blev tildelt på grundlag af artikel 107, stk. 2, litra b), TEUF.
- 104 I denne forbindelse anførte Kommissionen i den anfægtede afgørelses punkt 29, at de ovennævnte foranstaltninger, der blev tildelt på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra b), TEUF, havde til formål at genoprette AUA's solvens og rentabilitet og derfor dækkede omkostninger, der gik ud over den blotte erstatning af den skade, der var direkte forårsaget af de rejsebegrænsninger, som blev indført i forbindelse med covid-19-pandemien. Kommissionen bemærkede ligeledes i den anfægtede afgørelses punkt 47 og 49, at de østrigske myndigheder havde bekræftet, at den omhandlede afgørelse ikke kunne kumuleres med andre former for støtte, der dækkede de samme omkostninger, og at de øvrige foranstaltninger, der udgjorde en del af den støtte, der blev tildelt AUA, ikke kunne give anledning til en overkompensation, idet den ikke havde til formål at yde erstatning til AUA for den skade, som selskabet havde lidt som følge af covid-19-pandemien, og at denne foranstaltning ikke kunne anvendes med henblik på en sådan erstatning.
- 105 Kommissionen forklarede navnlig i den anfægtede afgørelses punkt 50, at disse foranstaltninger ikke havde nogen forbindelse med nogen form for erstatning af den skade, der blev påført AUA, dels fordi lånet til AUA i henhold til den østrigske støtteordning var sikret ved sikkerhed i omsættelige gældsbeviser med pant i AUA's aktier og aktiver, dels fordi kapitaltilførslen til DLH, således som det var blevet aftalt mellem AUA, dets aktionærer og den østrigske regering, skulle investeres i effektive teknologier til klima og støjgener frem til 2030.

- 106 I den anfægtede afgørelses punkt 82-86 efterprøvede Kommissionen desuden, om de støtteforanstaltninger, der blev tildelt på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra b), TEUF, og som kunne være til fordel for AUA, ikke dækkede den samme skade, som den omhandlede foranstaltning tilsigtede at afhjælpe, idet den konkluderede, at dette ikke var tilfældet.
- 107 Det følger heraf, at Kommissionen i modsætning til det af sagsøgerne anførte ikke undlod at tage hensyn til samtlige de støtteforanstaltninger, der kunne være til fordel for Lufthansa-koncernen, i forbindelse med sin vurdering af støttens størrelse og dens forholdsmæssighed.
- 108 Sagsøgerne har imidlertid ikke fremlagt noget konkret og underbygget bevis, der kan godtgøre, at alle eller nogle af de omhandlede støtteforanstaltninger har til formål at dække de samme støtteberettigede omkostninger som dem, der indgår i den skade, som den omhandlede foranstaltning har til formål at afhjælpe.
- 109 For det tredje har sagsøgerne navnlig kritiseret den anfægtede afgørelses punkt 50, litra b), hvorefter AUA, som anført i præmis 105 ovenfor, indtil 2030 skulle investere den kapital, DLH havde tilført, i effektive støjdæmpende og miljøvenlige teknologier, for så vidt som det tilsvarende beløb allerede var stillet til rådighed for AUA. Imidlertid tager dette argument for det første ikke hensyn til den omstændighed, at en sådan investering kan ske i rater. For det andet viser forpligtelsen til at anvende et beløb svarende til den indskudte kapital til finansiering af denne investering klart, at denne kapitaltilførsel havde et helt andet formål end det, der forfølges med den omhandlede foranstaltning.
- 110 Hvad angår sagsøgernes argument om, at denne investeringsforpligtelse ikke er bindende, er det tilstrækkeligt at bemærke, at det fremgår af den anfægtede afgørelses punkt 50, litra b), at AUA inden for de finansielle rammer, der blev aftalt mellem AUA, dets aktionærer og den østrigske regering, er »forpligtet« til at investere et beløb svarende til DLH's kapitaltilførsel i effektive støjdæmpende miljøvenlige teknologier.
- 111 Hvad i anden række angår sagsøgernes argumenter vedrørende den støtte, der blev tildelt AUA i henhold til den østrigske støtteordning, bemærkes, at Kommissionen i den anfægtede afgørelses punkt 87 anførte, at de økonomiske resultater, som AUA forventede for 2020, ville blive mere generelt påvirket af en alvorlig forstyrrelse i den østrigske økonomi som følge af covid-19-pandemien. Disse forventede tab, for hvilke der ikke kunne fastslås en direkte årsagssammenhæng med rejsebegrænsningerne og nedlukningsforanstaltningerne, kunne ifølge Kommissionen beløbe sig til [mellem 300 og 400] mio. EUR for perioden mellem den 1. og den 9. marts 2020 og den 15. juni til den 31. december 2020, dvs. uden for den periode, den omhandlede foranstaltning vedrører. Det var således med henblik på at imødegå virkningerne af den alvorlige forstyrrelse i landets økonomi, at Republikken Østrig påtænkte at yde AUA en statsgaranti på 90% af et lån på 300 mio. EUR i henhold til den østrigske støtteordning, således som det fremgår af den anfægtede afgørelses punkt 88.
- 112 Sagsøgerne har for det første gjort gældende, at Kommissionen antog, at støtten til AUA i henhold til den østrigske støtteordning havde til formål at dække selskabets tab i løbet af andet halvår 2020, uden dog at godtgøre, at dette rent faktisk var tilfældet. Med dette argument forsøger sagsøgerne reelt at rejse tvivl om, hvorvidt den nævnte støtte kan dække de samme omkostninger som dem, der er omfattet af den skade, der blev påført AUA i perioden fra den 9. marts til den 14. juni 2020 som følge af de rejsebegrænsninger, der blev indført i forbindelse med covid-19, og som den omhandlede foranstaltning har til formål at afhjælpe.

- 113 Det skal imidlertid bemærkes, at den østrigske støtteordning blev indført på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra b), TEUF og således havde til formål at afhjælpe den alvorlige forstyrrelse i den østrigske økonomi, som pandemien forårsagede, ved at yde støtte til et stort antal virksomheder med likviditetsbehov uden at være begrænset til en bestemt økonomisk sektor. Den pågældende ordning forfulgte derfor et andet formål end det, der forfølges med den omhandlede foranstaltning.
- 114 I denne forbindelse er Kommissionens forklaring i den anfægtede afgørelses punkt 87 om, at støtten til AUA i henhold til den nævnte østrigske støtteordning havde til formål at dække de tab, som AUA led, og som ikke direkte var forårsaget af aflysningen og omlægningen af AUA's-flyvninger i perioden fra den 9. marts til den 14. juni 2020 på grund af rejsebegrænsningerne, fuldt ud i overensstemmelse med de forskellige formål, der forfølges med den pågældende støtte. Den omstændighed alene, at Kommissionen i den anfægtede afgørelse ikke har præciseret, på hvilket grundlag den fandt, at støtten til AUA i henhold til den østrigske støtteordning havde til formål at dække de tab, der blev forventet af selskabet for andet halvår 2020, kan således ikke rejse tvivl om lovligheden af den anfægtede afgørelse.
- 115 For det andet har sagsøgerne foreholdt Kommissionen, at den for så vidt angår disse tabs størrelse, der er anslået til [mellem 300 og 400] mio. EUR, forlod sig på AUA's vurderinger i stedet for selv at foretage en uafhængig analyse. Selv om det ganske vist er korrekt, at kilden til dette tal ikke fremgår af den anfægtede afgørelse, forholder det sig ikke desto mindre således, at denne vurdering vedrører tab, som den omhandlede foranstaltning ikke tilsigter at dække. Det er nemlig støtten til AUA i henhold til den østrigske støtteordning, hvis lovlighed og forenelighed med det indre marked ikke er genstand for nærværende tvist, der skal dække en del af disse tab. Spørgsmålet om den nøjagtige opgørelse af disse tab er derfor uden betydning for lovligheden af den anfægtede afgørelse.
- 116 For det tredje og af samme grund kan sagsøgerne ikke med føje foreholde Kommissionen, at den ikke i den anfægtede afgørelse forklarede, hvorledes den beregnede størrelsen af den støtte, der blev tildelt AUA i henhold til den østrigske støtteordning og blev anslået til [mellem 70 og 80] mio. EUR. Selv om sagsøgerne gyldigt kan fremføre argumenter, der anfægter skønnet over størrelsen af den omhandlede støtte i den foreliggende sag, kan de derimod ikke med føje kritisere vurderingen af en anden støttes størrelse, hvis lovlighed og forenelighed med det indre marked ikke er underlagt Rettens kontrol i forbindelse med den foreliggende tvist.
- 117 Under alle omstændigheder fremgår det af den anfægtede afgørelses punkt 80, at de østrigske myndigheder forpligtede sig til senest den 30. juni 2021 at forelægge Kommissionen resultaterne af den efterfølgende vurdering af den skade, der blev påført AUA i perioden fra den 9. marts til den 14. juni 2020, som den omhandlede foranstaltning har til formål at afhjælpe på grundlag af AUA's driftsregnskaber for 2020, som er revideret og behørigt attesteret af et uafhængigt organ. Hvis det af den efterfølgende vurdering måtte vise sig, at AUA har modtaget en overkompensation, har de østrigske myndigheder forpligtet sig til at sørge for, at AUA tilbagebetaler denne kompensation.
- 118 For det fjerde og følgelig kan sagsøgernes argument om, at den samlede størrelse af støtten til AUA i henhold til den østrigske støtteordning og DLH's kapitaltilførsel oversteg størrelsen af AUA's forventede tab for andet halvår af 2020, derfor kun forkastes.
- 119 Hvad i tredje række angår sagsøgernes argument om, at Kommissionen ikke har taget hensyn til AUA's konkurrencemæssige fordel som følge af den omhandlede foranstaltnings diskriminerende karakter, skal det bemærkes, at den fordel, som denne støtte har givet modtageren, ved

vurderingen af, om støtten er forenelig med det indre marked, ikke omfatter den eventuelle økonomiske fortjeneste, som denne har opnået ved udnyttelsen af fordelene. En sådan fortjeneste kan være forskellig fra den fordel, der udgør den nævnte støtte, eller endog vise sig at være ikke-eksisterende, uden at denne omstændighed kan begrunde en anderledes vurdering af denne støttes forenelighed med det indre marked (jf. i denne retning dom af 21.12.2016, Kommissionen mod Aer Lingus og Ryanair Designated Activity, C-164/15 P og C-165/15 P, EU:C:2016:990, præmis 92).

- 120 Det skal følgelig fastslås, at Kommissionen med føje tog hensyn til den fordel, der blev givet AUA, således som den følger af den omhandlede foranstaltning. Kommissionen kan derimod ikke foreholdes, at den ikke fastslog, om der forelå en eventuel økonomisk fortjeneste som følge af denne fordel.
- 121 På denne baggrund kunne sagsøgerne ikke med føje foreholde Kommissionen, at den ikke tog hensyn til en eventuel konkurrencemæssig fordel som følge af den angiveligt diskriminerende karakter af den omhandlede foranstaltning.
- 122 Det tredje anbringendes andet led og dermed det tredje anbringende som helhed skal følgelig forkastes.

Det fjerde anbringende vedrørende en tilsidesættelse af sagsøgernes proceduremæssige rettigheder

- 123 Sagsøgerne har gjort gældende, at Kommissionens undersøgelse var utilstrækkelig, bl.a. hvad angår den omhandlede foranstaltnings forholdsmæssighed og dens forenelighed med princippet om forbud mod forskelsbehandling, princippet om den frie udveksling af tjenesteydelser og princippet om etableringsfriheden. Denne undersøgelses utilstrækkelige karakter vidner om, at der foreligger alvorlige vanskeligheder, som burde have foranlediget Kommissionen til at indlede den formelle undersøgelsesprocedure og til at give sagsøgerne mulighed for at fremsætte deres bemærkninger og således påvirke denne undersøgelse.
- 124 Kommissionen, Forbundsrepublikken Tyskland, Republikken Østrig og AUA har bestridt sagsøgernes argumentation.
- 125 Det skal bemærkes, som Kommissionen i det væsentlige har anført, at sagsøgernes fjerde anbringende i virkeligheden har subsidier karakter, for det tilfælde at Retten ikke har undersøgt, om der var grundlag for bedømmelsen af støtten som sådan. Det følger nemlig af fast retspraksis, at et sådant anbringende tilsigter at gøre det muligt, at en berørt part findes berettiget til i denne egenskab at anlægge et søgsmål i henhold til artikel 263 TEUF, hvilket denne part ellers ikke ville have adgang til (jf. i denne retning dom af 24.5.2011, Kommissionen mod Kronoply og Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, præmis 48, og af 27.10.2011, Østrig mod Scheucher-Fleisch m.fl., C-47/10 P, EU:C:2011:698, præmis 44). Retten har undersøgt de tre første anbringender, som vedrører grundlaget for bedømmelsen af den pågældende foranstaltning som sådan, og et sådant anbringende har således ikke det anførte formål.
- 126 Det skal endvidere fastslås, at dette anbringende ikke har selvstændigt indhold. Inden for rammerne af et sådant anbringende kan sagsøgeren for at beskytte de proceduremæssige rettigheder, som vedkommende har som led i den formelle undersøgelsesprocedure, nemlig alene påberåbe sig anbringender, der kan godtgøre, at vurderingen af de oplysninger, Kommissionen rådede over eller kunne råde over, under den foreløbige undersøgelse af den

anmeldte foranstaltning burde have rejst tvivl med hensyn til dens forenelighed med det indre marked (jf. i denne retning dom af 22.12.2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, præmis 81, af 9.7.2009, 3F mod Kommissionen, C-319/07 P, EU:C:2009:435, præmis 35, og af 24.5.2011, Kommissionen mod Kronoply og Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, præmis 59), som eksempelvis den utilstrækkelige eller ufuldstændige karakter af Kommissionens undersøgelse under den indledende undersøgelsesprocedure, eller at der foreligger klager fra tredjeparter. Det skal bemærkes, at det fjerde anbringende indeholder en komprimeret gengivelse af de argumenter, der er fremsat inden for rammerne af det første til det tredje anbringende, uden at der fremføres specifikke forhold vedrørende eventuelle alvorlige vanskeligheder.

- 127 Af disse grunde skal det fastslås, at eftersom Retten har undersøgt realiteten i disse anbringender, er det uforholdsmæssigt at undersøge, om der er grundlag for dette anbringende.

Det femte anbringende vedrørende Kommissionens tilsidesættelse af artikel 296, stk. 2, TEUF

- 128 Sagsøgerne har gjort gældende, at Kommissionen har tilsidesat artikel 296, stk. 2, TEUF, for så vidt som den for det første ikke i den anfægtede afgørelse angav grunden til, at den undlod at undersøge, om den omhandlede foranstaltning, der blev tildelt AUA, var til fordel for Lufthansa-koncernen, eller om den støtte, som blev tildelt »Lufthansa«, kunne begunstige AUA, for det andet ikke undersøgte, om denne foranstaltning var i overensstemmelse med princippet om forbud mod forskelsbehandling, for det tredje ikke vurderede den konkurrencemæssige fordel, der blev tildelt AUA, og for det fjerde ikke foretog en bedømmelse af de skader, der blev forårsaget af rejsebegrænsningerne, og heller ikke begrundede sin vurdering af den omhandlede foranstaltnings forholdsmæssighed og af dens kumulering med det tyske lån, den støtte, der var genstand for Lufthansa-afgørelsen, og den østrigske støtteordning.
- 129 Kommissionen, Forbundsrepublikken Tyskland, Republikken Østrig og AUA har bestridt sagsøgernes argumentation.
- 130 Det skal i denne henseende bemærkes, at den begrundelse, som kræves i henhold til artikel 296 TEUF, udgør et væsentligt formkrav (dom af 18.6.2015, Ipatau mod Rådet, C-535/14 P, EU:C:2015:407, præmis 37) og skal tilpasses arten af den pågældende retsakt og klart og utvetydigt angive de betragtninger, som den institution, der har udstedt den anfægtede retsakt, har lagt til grund, således at de berørte parter kan få kendskab til grundlaget for den trufne foranstaltning, og således at den kompetente ret kan udøve sin prøvelsesret. Det nærmere indhold af begrundelseskravet skal således fastlægges i lyset af den konkrete sags omstændigheder, navnlig indholdet af den pågældende retsakt, indholdet af de anførte grunde samt den interesse, som retsaktens adressater samt andre, der må anses for umiddelbart og individuelt berørt af retsaktens, kan have i begrundelsen. Det kræves ikke, at begrundelsen angiver alle de forskellige relevante faktiske og retlige momenter, da spørgsmålet, om en afgørelses begrundelse opfylder kravene efter artikel 296 TEUF, ikke blot skal vurderes i forhold til ordlyden, men ligeledes til den sammenhæng, hvori den indgår, samt under hensyn til alle de retsregler, som gælder på det pågældende område (dom af 2.4.1998, Kommissionen mod Sytraval og Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, præmis 63, af 22.6.2004, Portugal mod Kommissionen, C-42/01, EU:C:2004:379, præmis 66, og af 15.4.2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, præmis 79).

- 131 Hvad angår arten af den pågældende retsakt blev den anfægtede afgørelse i det foreliggende tilfælde vedtaget efter den indledende fase af undersøgelsen af støtten i henhold til artikel 108, stk. 3, TEUF, der alene har til formål at gøre det muligt for Kommissionen at danne sig en første opfattelse af, om den pågældende støtte er delvis eller fuldt ud forenelig med det indre marked, uden at der indledes en formel undersøgelsesprocedure som omhandlet i denne artikels stk. 2, hvilken bestemmelse for sin del har til formål at give Kommissionen mulighed for at opnå fuldstændige oplysninger om alle støttens momenter.
- 132 En sådan afgørelse, som træffes med kort varsel, skal kun indeholde en angivelse af grundene til, at Kommissionen finder, at bedømmelsen af, om den pågældende støtte er forenelig med fællesmarkedet, ikke giver anledning til alvorlige vanskeligheder (dom af 22.12.2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, præmis 65).
- 133 Hvad i denne henseende for det første angår den anfægtede afgørelses begrundelse for så vidt angår forholdet mellem den omhandlede foranstaltning og de øvrige støtteforanstaltninger, der er nævnt i præmis 8 ovenfor, er det tilstrækkeligt at bemærke, at sagsøgernes kritik beror på en ufuldstændig læsning af den anfægtede afgørelse og af elementerne i den sammenhæng, hvori den indgår. Det fremgår imidlertid af samtlige de betragtninger, der er anført i præmis 31-43 ovenfor, at Kommissionen har givet en tilstrækkelig begrundelse for sin vurdering af forholdet mellem de pågældende foranstaltninger.
- 134 Hvad for det andet angår princippet om forbud mod forskelsbehandling samt princippet om den frie udveksling af tjenesteydelser og princippet om etableringsfriheden skal det ganske vist bemærkes, at når dels adressaterne for den pågældende retsakt, dels andre erhvervsdrivende, som er udelukket, derimod befinder sig i ensartede situationer, er den EU-institution, der har udstedt den anfægtede retsakt, forpligtet til inden for rammerne af en særlig begrundelse at gøre rede for, hvorledes den således indførte forskelsbehandling objektivt kan begrundes (dom af 15.4.2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, præmis 82). I det foreliggende tilfælde skal det imidlertid fastslås, at den anfægtede afgørelse indeholder de elementer, der er nævnt i præmis 61 ovenfor, og som gør det muligt at forstå AUA's særlige betydning for lufttrafikken i Østrig og den østrigske økonomi samt grundene til, at Republikken Østrig valgte AUA som den eneste begunstigede af den omhandlede foranstaltning.
- 135 For så vidt som sagsøgerne har henvist til den konkurrencemæssige fordel, der følger af den omhandlede foranstaltnings diskriminerende karakter, skal det desuden blot fastslås, som det er anført i præmis 119-121 ovenfor, at Kommissionen ikke skulle tage hensyn til en sådan fordel med henblik på at vurdere, om denne foranstaltning var forenelig med det indre marked, og at den således heller ikke skulle nævne det i den anfægtede afgørelse.
- 136 Hvad for det tredje angår vurderingen af den skade, der blev påført AUA, og støttebeløbet skal det bemærkes, at Kommissionen i den anfægtede afgørelse forklarede grundene til, at den med henblik på beregningen af de tab, der kunne erstattes i henhold til artikel 107, stk. 2, litra b), TEUF, fandt, at de skader, der var påløbet i perioden fra den 9. marts til den 14. juni 2020, blev anset for direkte forårsaget af aflysningen og omlægningen af flyvningerne på grund af de rejsebegrænsninger, der blev indført i forbindelse med covid-19-pandemien (jf. præmis 84-88 ovenfor). Kommissionen har endvidere givet en tilstrækkelig redegørelse for metoden til beregning af skadesbeløbet, herunder de omkostninger, der skal tages i betragtning (jf. præmis 89-91 ovenfor).

- 137 Kommissionen har ligeledes givet en tilstrækkelig klar og præcis forklaring på, hvorledes den beregnede det omhandlede støttebeløb, og grundene til, at den fandt, at den omhandlede foranstaltning ikke kunne kumuleres med andre støtteforanstaltninger, der dækkede de samme støtteberettigede omkostninger.
- 138 Det følger heraf, at den anfægtede afgørelse er tilstrækkeligt begrundet, og at sagsøgernes femte anbringende derfor skal forkastes.
- 139 Det følger af samtlige ovenstående betragtninger, at Kommissionen skal frifindes i det hele, uden at det er nødvendigt at tage stilling til formaliteten.

Sagsomkostninger

- 140 Ifølge procesreglementets artikel 134, stk. 1, pålægges det den tabende part at betale sagsomkostningerne, hvis der er nedlagt påstand herom. Da sagsøgerne har tabt sagen, bør de i overensstemmelse med Kommissionens påstand pålægges at bære deres egne omkostninger og at betale Kommissionens omkostninger.
- 141 I henhold til procesreglementets artikel 138, stk. 1, bærer Forbundsrepublikken Tyskland og Republikken Østrig deres egne omkostninger.
- 142 I henhold til procesreglementets artikel 138, stk. 3, bærer AUA sine egne omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

udtaler og bestemmer

RET TEN (Tiende Udvidede Afdeling):

1) Europa-Kommissionen frifindes.

2) Ryanair DAC og Laudamotion GmbH bærer deres egne omkostninger og betaler de af Kommissionen afholdte omkostninger.

3) Forbundsrepublikken Tyskland, Republikken Østrig og Austrian Airlines AG bærer hver deres egne omkostninger.

Kornezov

Buttigieg

Kowalik-Bańczyk

Hesse

Petrík

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 14. juli 2021.

Underskrifter