



InfoCuria
Jurisprudencia



español (es) ▼

[Inicio](#) > [Formulario de búsqueda](#) > [Lista de resultados](#) > **Documentos**



Lengua del documento : ECLI:EU:T:2021:91

Edición provisional

SENTENCIA DEL TRIBUNAL GENERAL (Sala Décima ampliada)
de 17 de febrero de 2021 (*)

«Ayudas de Estado — Mercado del transporte aéreo dentro de Suecia, desde Suecia y hacia Suecia — Garantías de préstamo al objeto de apoyar a las compañías aéreas en el contexto de la pandemia de COVID-19 — Decisión de no plantear objeciones — Marco temporal relativo a las medidas de ayuda estatal — Medida destinada a poner remedio a una grave perturbación en la economía de un Estado miembro — Libre prestación de servicios — Igualdad de trato — Proporcionalidad — Titularidad de una licencia otorgada por las autoridades suecas como criterio — No ponderación de los efectos positivos de la ayuda con los efectos negativos que tenga para las condiciones de los intercambios comerciales y el mantenimiento de la libre competencia — Artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b) — Ratio legis — Obligación de motivación»

En el asunto T-238/20,

Ryanair DAC, con domicilio social en Swords (Irlanda), representada por los Sres. E. Vahida, F.-C. Laprèvote, S. Rating e I.-G. Metaxas-Maranghidis, abogados,

parte demandante,

contra

Comisión Europea, representada por los Sres. L. Flynn y S. Noë y la Sra. F. Tomat, en calidad de agentes,

parte demandada,

apoyada por

República Francesa, representada por las Sras. E. de Moustier, C. Mosser y A. Daniel y el Sr. P. Dodeller, en calidad de agentes,

y por

Reino de Suecia, representado por las Sras. C. Meyer-Seitz, H. Eklinder, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, H. Shev y R. Shahsavan Eriksson y el Sr. J. Lundberg, en calidad de agentes,

partes coadyuvantes,

que tiene por objeto un recurso basado en el artículo 263 TFUE por el que se solicita la anulación de la Decisión C(2020) 2366 final de la Comisión, de 11 de abril de 2020, sobre la ayuda de Estado SA.56812 (2020/N) — Suecia — COVID-19: sistema de garantías de préstamo a favor de las compañías aéreas,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Décima ampliada),

integrado por el Sr. M. van der Woude, Presidente, y los Sres. A. Kornezov y E. Buttigieg (Ponente), la Sra. K. Kowalik-Bańczyk y el Sr. G. Hesse, Jueces;

Secretaria: Sra. S. Spyropoulos, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 22 de septiembre de 2020;

dicta la siguiente

Sentencia

Antecedentes del litigio

El 3 de abril de 2020, el Reino de Suecia notificó a la Comisión Europea, de conformidad con el artículo 108 TFUE, apartado 3, una medida de ayuda en forma de sistema de garantías de préstamo para determinadas compañías aéreas (en lo sucesivo, «régimen controvertido de ayudas»). El régimen controvertido de ayudas tiene por objeto lograr que las compañías aéreas que sean titulares de una licencia otorgada por dicho Estado miembro (en lo sucesivo, «licencia sueca»), las cuales son importantes para su conectividad, dispongan de suficiente liquidez para evitar que las perturbaciones causadas por la pandemia de COVID-19 pongan en peligro su viabilidad, y para salvaguardar la continuidad de la actividad económica durante la crisis actual y después de ella. El régimen controvertido de ayudas beneficiará a todas las compañías aéreas que a 1 de enero de 2020 fueran titulares de una licencia sueca para realizar actividades comerciales de aviación con arreglo al artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO 2008, L 293, p. 3), con la excepción de las compañías aéreas cuya actividad principal sea la explotación de servicios discrecionales de transporte aéreo de pasajeros. El importe máximo de los préstamos garantizados en virtud de dicho régimen será de 5 000 000 000 de coronas suecas (SEK) y la garantía recaerá sobre créditos para inversión y créditos de capital circulante, se concederá como máximo hasta el 31 de diciembre de 2020 y tendrá una duración máxima de seis años.

El 11 de abril de 2020 la Comisión adoptó la Decisión C(2020) 2366 final, sobre la ayuda de Estado SA.56812 (2020/N) — Suecia — COVID-19: sistema de garantías de préstamo a favor de las compañías aéreas (en lo sucesivo, «Decisión impugnada»), en virtud de la cual, tras concluir que la medida en cuestión era «ayuda de Estado» a efectos del artículo 107 TFUE, apartado 1, evaluó su compatibilidad con el mercado interior a la luz de su Comunicación de 19 de marzo de 2020 «Marco Temporal relativo a las medidas de ayuda estatal destinadas a respaldar la economía en el contexto del actual brote de COVID-19» (DO 2020, C 91 I, p. 1), modificada el 3 de abril de 2020 (DO 2020, C 112 I, p. 1) (en lo sucesivo, «Marco Temporal»).

A ese respecto, en primer lugar, la Comisión consideraba, de conformidad con el Reglamento n.º 1008/2008, que las compañías aéreas que podían optar a la ayuda tenían su «centro de actividad principal» (véase el apartado 26 posterior) en Suecia y que la situación financiera de estas era objeto de control periódico por parte de la autoridad nacional encargada de conceder licencias. Además, afirmaba que la explotación de servicios regulares de transporte de pasajeros por parte de los beneficiarios de la medida controvertida podía desempeñar un papel clave en la conectividad del país. Por consiguiente, entendía que los criterios de selección de la medida eran pertinentes para identificar qué compañías aéreas tenían vínculos con Suecia y contribuían a garantizar la conectividad en el país, de conformidad con el objetivo del régimen controvertido de ayuda. En segundo lugar, consideraba que dicho régimen era necesario, idóneo y proporcionado para poner remedio a una grave perturbación de la economía sueca y que cumplía todos los requisitos pertinentes que se mencionan en la sección 3.2 del Marco Temporal, titulado «Ayudas en forma de garantías de préstamos». Así pues, llegaba a la conclusión de que con arreglo al artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), el régimen controvertido de ayudas era compatible con el mercado interior, por lo que no le planteaba ninguna objeción.

Procedimiento y pretensiones de las partes

La demandante interpuso el presente recurso mediante escrito presentado ante la Secretaría del Tribunal el 1 de mayo de 2020.

Mediante escrito presentado ese mismo día ante la Secretaría del Tribunal solicitó que el asunto se sustanciase mediante procedimiento acelerado de conformidad con los artículos 151 y 152 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal General. Mediante resolución de 27 de mayo de 2020 el Tribunal (Sala Décima) estimó la solicitud de procedimiento acelerado.

El 15 de junio de 2020, la Comisión presentó su escrito de contestación ante la Secretaría del Tribunal.

El 22 de junio de 2020, la demandante presentó una solicitud motivada de celebración de vista oral con arreglo al artículo 106, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento.

A propuesta de la Sala Décima, el Tribunal decidió, con arreglo al artículo 28 del Reglamento de Procedimiento, remitir el asunto a una sala ampliada.

En el marco de una diligencia de ordenación del procedimiento del artículo 89 del Reglamento de Procedimiento, el 20 de julio de 2020 el Tribunal instó a la demandante a contestar por escrito a dos preguntas. La demandante cumplió con ello dentro del plazo establecido.

Mediante escrito presentado ante la Secretaría del Tribunal el 20 de julio de 2020, la República Francesa solicitó intervenir en el presente procedimiento en apoyo de las pretensiones de la Comisión. Mediante escrito presentado ante la Secretaría del Tribunal el 28 de julio de 2020 y de conformidad con el artículo 144, apartado 7, del Reglamento de Procedimiento, la demandante solicitó que no se comunicaran a la República Francesa determinados datos referidos al número de reservas y al número previsto de pasajeros que se recogían en la demanda, en su versión abreviada y en los anexos de ambas. En consecuencia, adjuntó una versión no confidencial de la demanda, de su versión abreviada y de los anexos de ambas.

En respuesta a la diligencia de ordenación del procedimiento que se menciona en el apartado 9, la demandante confirmó el 5 de agosto de 2020 que renunciaba a los apartados 66 a 76 de la demanda (que figuran en la tercera sección de la segunda parte del primer motivo), al igual que a sus apartados 110 a 114 (de la segunda parte del tercer motivo).

Mediante auto de ese mismo día el Presidente de la Sala Décima ampliada del Tribunal admitió la intervención de la República Francesa y resolvió que la comunicación de la demanda, de su versión abreviada y de los anexos de ambas se limitara provisionalmente a las versiones no confidenciales presentadas por la demandante, a la espera de las observaciones que pudiera formular la República Francesa sobre la solicitud de tratamiento confidencial.

Mediante diligencia de ordenación del procedimiento de 6 de agosto de 2020, se autorizó a la República Francesa, con arreglo al artículo 154, apartado 3, del Reglamento de Procedimiento, a presentar un escrito de formalización de su intervención.

Mediante escrito presentado ante la Secretaría del Tribunal el 11 de agosto de 2020 el Reino de Suecia solicitó intervenir en el presente procedimiento en apoyo de las pretensiones de la Comisión. Mediante escrito presentado ante la Secretaría del Tribunal el 17 de agosto de 2020 la demandante solicitó, de conformidad con el artículo 144, apartado 7, del Reglamento de Procedimiento, que no se comunicaran al Reino de Suecia los datos a que se refiere el apartado 10 anterior.

Mediante auto de 21 de agosto de 2020, el Presidente de la Sala Décima ampliada del Tribunal admitió la intervención del Reino de Suecia y resolvió que la comunicación de la demanda, de su versión abreviada y de los anexos de ambas se limitara provisionalmente a las versiones no confidenciales presentadas por la demandante, a la espera de las observaciones que pudiera formular el Reino de Suecia sobre la solicitud de tratamiento confidencial. Mediante diligencia de ordenación del procedimiento de ese mismo día se autorizó al Reino de Suecia, con arreglo al artículo 154, apartado 3, del Reglamento de Procedimiento, a presentar un escrito de formalización de su intervención.

Ese mismo día la República Francesa remitió a la Secretaría del Tribunal el escrito de formalización de su intervención, sin plantear objeciones a la solicitud de tratamiento confidencial de la demandante.

El 7 de septiembre de 2020 el Reino de Suecia remitió a la Secretaría del Tribunal el escrito de formalización de su intervención, sin plantear tampoco objeciones a la solicitud de tratamiento confidencial de la demandante.

La demandante solicita al Tribunal que:

Anule la Decisión impugnada.

Condene en costas a la Comisión.

La Comisión solicita al Tribunal que:

Desestime el recurso por infundado.

Condene en costas a la demandante.

La República Francesa solicita que se declare la inadmisibilidad del recurso en la medida en que pretende impugnar el fundamento de la apreciación de la ayuda en sí mismo y que se desestime el resto del recurso en cuanto al fondo. Con carácter subsidiario, solicita la desestimación del recurso en su totalidad en cuanto al fondo.

El Reino de Suecia, al igual que la Comisión, solicita que se desestime el recurso por infundado.

Fundamentos de Derecho

Ha de recordarse que el juez de la Unión Europea puede apreciar si, en las circunstancias de cada caso, una buena administración de justicia justifica que se desestime el recurso en cuanto al fondo sin pronunciarse previamente sobre la inadmisibilidad (véanse, en ese sentido, las sentencias de 26 de febrero de 2002, Consejo/Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, apartados 51 y 52, y de 14 de septiembre de 2016, Trajektna luka Split/Comisión, T-57/15, no publicada, EU:T:2016:470, apartado 84). Por consiguiente, habida cuenta, en particular, de los motivos que llevaron a la concesión de la tramitación acelerada del presente procedimiento y de la importancia, tanto para la demandante como para la Comisión, la República Francesa y el Reino de Suecia, de una respuesta rápida en cuanto al fondo, ha de analizarse desde un principio el fundamento del recurso, sin pronunciarse previamente sobre su admisibilidad.

La demandante formula cuatro motivos en apoyo de su recurso. El primer motivo se basa en esencia en la violación de los principios de no discriminación por razón de nacionalidad y libre prestación de servicios, el segundo motivo se basa en el incumplimiento de la obligación de ponderar los efectos positivos de la ayuda con los efectos negativos que tenga para las condiciones de los intercambios comerciales y el mantenimiento de la libre competencia, el tercer motivo se basa en esencia en la vulneración de los derechos procedimentales que se derivan del artículo 108 TFUE, apartado 2, y el cuarto motivo se basa en el incumplimiento de la obligación de motivación.

Sobre el primer motivo: violación de los principios de no discriminación por razón de nacionalidad y libre prestación de servicios

El primer motivo está formado en esencia por cuatro partes, que se basan, la primera, en que el régimen controvertido de ayudas incurre en discriminación por motivos de nacionalidad; la segunda, en que no es necesario ni proporcionado para alcanzar el objetivo que tiene atribuido; la tercera, en que restringe la libre prestación de servicios; y, la cuarta, en que la restricción resultante no está justificada.

Sobre las dos primeras partes del primer motivo: que el régimen controvertido de ayudas incurre en discriminación por motivos de nacionalidad y no es necesario ni proporcionado para alcanzar el objetivo que tiene atribuido

En el presente caso, en primer lugar, el régimen controvertido de ayudas consiste en la concesión de una garantía estatal, cuando solicitaran préstamos de entidades bancarias, a las compañías aéreas que a 1 de enero de 2020 dispusieran de una licencia sueca (con la excepción de aquellas cuya actividad principal consistiera en la realización de vuelos chárter), lo cual implica que su «centro de actividad principal» estaba en Suecia (véase el apartado 26 posterior). Está limitado en el tiempo (hasta el 31 de diciembre de 2020) y en su importe (5 000 000 000 de SEK). Como se indica en el apartado 1 anterior, la expresión «licencia sueca» se refiere a una licencia expedida por las autoridades suecas con arreglo al artículo 3 del Reglamento n.º 1008/2008. Por consiguiente, debe rechazarse de plano la alegación que hace la demandante en el apartado 57 de su demanda de que mediante la expresión «licencia sueca» la Comisión recurrió a un concepto ajeno al Derecho de la Unión Europea.

En segundo lugar, a tenor del artículo 2, punto 26, del Reglamento n.º 1008/2008 se define «centro de actividad principal» como domicilio social o sede social de una compañía aérea de la Unión en el Estado miembro a partir del cual se realizan las principales funciones financieras y el control operativo, incluida la gestión continua de aeronavegabilidad. En la práctica, el concepto de centro de actividad principal se corresponde con el domicilio social de dicha compañía aérea (véase, en ese sentido, la sentencia de 18 de marzo de 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, apartado 66). Por lo tanto, es cierto que, como afirma la demandante, para una persona jurídica determinada, el mencionado Reglamento permite el establecimiento de un solo centro de actividad principal y, por consiguiente, la expedición de una sola licencia por las autoridades del Estado miembro en cuyo territorio esté situado ese centro de actividad principal. No obstante, como alega acertadamente el Reino de Suecia en el escrito de formalización de su intervención, las compañías aéreas pueden obtener varias licencias mediante la creación de varias personas jurídicas separadas, por ejemplo mediante la constitución de filiales.

En tercer lugar, se observa que uno de los criterios para optar al régimen controvertido de ayudas es la titularidad de una licencia sueca a 1 de enero de 2020, es decir, antes de la declaración de la pandemia de COVID-19. Como la obtención de la licencia de las autoridades suecas presupone que la compañía aérea tenga su centro de actividad principal en Suecia, de lo anterior se deduce forzosamente que dicho centro debía ya estar constituido en ese país con cierta antelación al final de 2019, habida cuenta de los plazos necesarios para la obtención de la licencia. Por consiguiente, no afecta a la legalidad del régimen controvertido de ayudas el hecho de que, como sostiene la Comisión, las compañías aéreas tengan la posibilidad de obtener licencia en otro Estado mediante el traslado de su centro de actividad principal. Del mismo modo, la demandante no puede alegar en los apartados 53 y 54 de la demanda que, al formular ese argumento en un escrito de 22 de abril de 2020 que le envió, la Comisión pretendía fomentar una carrera por las subvenciones.

Una vez hechas esas aclaraciones, procede señalar que a tenor del artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), podrán considerarse compatibles con el mercado interior las ayudas destinadas, entre otras cosas, a poner remedio a una grave perturbación en la economía de un Estado miembro.

Ha de recordarse que, según la jurisprudencia, del sistema general del Tratado se deduce que el procedimiento previsto en el artículo 108 TFUE no debe conducir nunca a un resultado contrario a las disposiciones específicas del Tratado. Por lo tanto, la Comisión no puede declarar compatibles con el mercado interior ayudas de Estado que, debido a alguna de sus modalidades, infrinjan otras disposiciones del Tratado. Del mismo modo, la Comisión no puede declarar compatibles con el mercado interior ayudas de Estado que, debido a alguna de sus modalidades, vulneren principios generales del Derecho de la Unión, como el principio de igualdad de trato (sentencia de 15 de abril de 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, apartados 50 y 51).

En el presente asunto resulta obligado observar que uno de los criterios para optar a la medida, la titularidad de una licencia sueca, da lugar a un trato diferente a las compañías aéreas que tienen su centro de actividad principal en Suecia, las cuales pueden disfrutar de préstamos garantizados por el Estado, y a las que lo tienen en otro Estado miembro y operan dentro de Suecia, hacia Suecia y desde Suecia al amparo de la libre prestación de servicios y la libertad de establecimiento, las cuales no tienen derecho a esos préstamos.

Aun suponiendo que, como afirma la demandante, a efectos del artículo 18 TFUE, párrafo primero, esa diferencia en el trato pueda asimilarse a discriminación, ha de destacarse que, según dicha disposición, se prohibirá toda discriminación por razón de nacionalidad en el ámbito de aplicación de los Tratados, «sin perjuicio de las disposiciones particulares previstas en los mismos». Por tanto, es necesario comprobar si esa diferencia en el trato está permitida a la luz del artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), que es el fundamento jurídico de la Decisión impugnada. Este análisis supone, por un lado, que el objetivo del régimen controvertido de ayudas cumpla los requisitos de la última disposición citada y, por otro, que las modalidades de concesión de la ayuda no vayan más allá de lo necesario para alcanzar ese objetivo.

En un primer momento, en lo que respecta al objetivo del régimen controvertido de ayudas, procede recordar que el Reino de Suecia basó la medida en el artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b) (apartado 9 de la Decisión impugnada). Así pues, el régimen tiene por objeto poner remedio a la grave perturbación de la economía sueca que causa la pandemia de COVID-19, tal como indican los apartados 41 y 42 de la Decisión impugnada, lo cual se corresponde con uno de los supuestos que son objeto del artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), en garantía de la conectividad en Suecia. Según se afirma en los apartados 8 y 43 de la Decisión impugnada, el régimen controvertido de ayudas logra que las compañías aéreas «titulares de una licencia sueca y que son importantes para la conectividad en Suecia» dispongan de suficiente liquidez, ya que, si bien las compañías aéreas «que tienen vínculos con Suecia y contribuyen a garantizar la conectividad en el país» se definen por la titularidad de una licencia sueca, también se definen, como afirman acertadamente la Comisión y el Reino de Suecia, por el hecho de realizar vuelos regulares dentro de Suecia, hacia Suecia y desde Suecia. Las compañías aéreas que como actividad principal efectúan vuelos chárter, es decir, discrecionales, no pueden optar al régimen controvertido de ayudas aunque sean titulares de una licencia sueca.

Procede considerar que, dado que la existencia tanto de una grave perturbación de la economía sueca por la pandemia de COVID-19 como de efectos perjudiciales de calado de esa pandemia en el sector de la aviación de Suecia, y por lo tanto en los servicios aéreos prestados en el territorio de ese Estado miembro, se acreditan en la Decisión impugnada de manera suficiente en Derecho, el objetivo del régimen controvertido de ayudas cumple los requisitos establecidos en el artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b).

En un segundo momento, en lo que respecta al análisis de si las modalidades de concesión de las ayudas no exceden de lo necesario para alcanzar el objetivo del régimen controvertido de ayudas y para cumplir los requisitos establecidos en el artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), ha de tenerse en cuenta lo siguiente:

Es preciso señalar que las modalidades del régimen controvertido de ayudas consisten en la concesión de una garantía estatal que permita a las compañías que reúnan los requisitos necesarios superar la crisis de liquidez causada por las consecuencias de la pandemia de COVID-19 para el tráfico aéreo sueco, mediante la obtención de préstamos de bancos. Esos préstamos bancarios con garantía estatal pueden contratarse con una duración máxima de seis años (apartado 24 de la Decisión impugnada). El régimen controvertido de ayudas se adoptó con arreglo al apartado 3.2 del Marco Temporal, titulado «Ayudas en forma de garantías de préstamos».

Ha de recordarse a ese respecto que el apartado 5 del Marco Temporal dice lo siguiente:

«Los bancos y otros intermediarios financieros tienen un papel clave que desempeñar a la hora de abordar los efectos del brote de COVID-19, manteniendo el flujo de crédito a la economía. Si el flujo de crédito se viera perturbado de forma grave, la actividad económica se desaceleraría considerablemente, ya que las empresas tendrían dificultades para pagar a sus proveedores y empleados. En este contexto, conviene que los Estados miembros puedan adoptar medidas para incentivar a las entidades de crédito y a otros intermediarios financieros a que sigan desempeñando su papel y continúen apoyando la actividad económica en la UE.»

Por consiguiente, el Reino de Suecia, al adoptar el régimen controvertido de ayudas, pretendía adoptar medidas de incentivo al sector bancario con arreglo al apartado 5 del Marco Temporal, mediante el otorgamiento de una garantía estatal para nuevos préstamos que se contratasen hasta el 31 de diciembre de 2020 (apartado 14 de la Decisión impugnada).

La demandante sostiene en los apartados 58 y 82 de su demanda que la Decisión impugnada no acredita la necesidad de que la ayuda se concediera basándose en la titularidad de una licencia de explotación de la Unión expedida por las autoridades suecas.

Ese argumento no puede prosperar.

En primer lugar, en lo que respecta a la idoneidad del régimen controvertido de ayudas, habida cuenta de que adopta la forma de garantías estatales que puedan permitir la concesión de préstamos por parte de bancos con una duración máxima de seis años, es normal que el Estado miembro en cuestión trate de asegurar una presencia estable de las compañías aéreas que puedan optar a la garantía, para que puedan estar presentes en territorio sueco y hacer frente a los préstamos concedidos, de modo que la garantía estatal deba intervenir lo menos posible. Pues bien, el criterio de ser titular de una licencia sueca, en la medida en que implica que el centro de actividad principal de las compañías aéreas esté en territorio sueco, permite asegurar cierta estabilidad en esa presencia, al menos administrativa y financieramente, de modo que las autoridades del Estado miembro que concede la ayuda puedan controlar cómo es utilizada por los beneficiarios, lo que no sucedería si el Reino de Suecia hubiera adoptado un criterio diferente por el que pudieran optar a ella compañías aéreas que operan en territorio sueco como meras proveedoras de servicios, que es el caso de la demandante, ya que, por definición, la prestación de un servicio puede cesar en un plazo muy breve, por no decir de inmediato.

En segundo lugar, esas modalidades de concesión de la ayuda reflejan la posibilidad y obligación de las autoridades suecas de llevar a cabo un control financiero sobre los beneficiarios. Pues bien, esa posibilidad y obligación solo existen si las compañías aéreas son titulares de licencia sueca, porque entonces las autoridades suecas son las únicas competentes para controlar su situación financiera, de conformidad con las obligaciones derivadas, en particular, de los artículos 5 y 8, apartado 2, del Reglamento n.º 1008/2008, como expone el apartado 43 de la Decisión impugnada. En cambio, las autoridades suecas no disponen de competencia alguna en virtud de ese Reglamento para controlar la situación financiera de las compañías aéreas que no tienen licencia sueca.

En tercer lugar, si bien es cierto que el Tribunal de Justicia consideró en su momento que, en la práctica, el concepto de centro de actividad principal se correspondía con el de domicilio social (véase el apartado 26 anterior) y que el cambio de domicilio social podía producirse con relativa rapidez, no se ha perdido de vista que el artículo 2, punto 26, del Reglamento n.º 1008/2008 aporta otras precisiones, en particular la de que la gestión continua de aeronavegabilidad debe efectuarse desde el centro de actividad principal, es decir, en el caso de autos, Suecia. Este razonamiento se ve corroborado por los artículos 5 (sobre las condiciones financieras para la concesión de una licencia de explotación), 7 (sobre la prueba de buena reputación) u 8 (sobre la validez de una licencia de explotación) del Reglamento n.º 1008/2008. Esas disposiciones establecen obligaciones administrativas recíprocas entre las compañías aéreas titulares de licencia sueca y las autoridades suecas y, por lo tanto, establecen entre ellas un vínculo específico y estable que es idóneo para cumplir los requisitos establecidos en el artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), cuando este exige que la ayuda ponga remedio a una grave perturbación en la economía del Estado miembro de que se trate. Por otra parte, la pérdida de ese vínculo con el Estado miembro de que se trate, que se daría en caso de traslado del centro de actividad principal a otro Estado miembro, no se reduce al mero cambio de sede social, ya que, como señala la propia demandante en el apartado 54 de su demanda, además, la compañía aérea debe efectuar todas las formalidades administrativas ante ese otro Estado para obtener una nueva licencia de explotación y cumplir todos los requisitos necesarios para ello, entre los que el reconocimiento de su nuevo centro de actividad principal no es sino uno más.

Por lo tanto, es cierto que al adoptar ese criterio, junto con el hecho de que no pudieran optar a las ayudas las compañías aéreas que realizan vuelos chárter, el Reino de Suecia trató en esencia de asegurar que las compañías aéreas que se beneficiaban de su garantía tuvieran un vínculo duradero con él, que se reflejara en la presencia en su territorio de una importante figura jurídica (el centro de actividad principal de las compañías), lo cual no habría sucedido a ese respecto con compañías que operan con una licencia expedida por otro Estado miembro, puesto que a efectos del Reglamento n.º 1008/2008 no están sujetas a control por las autoridades suecas sobre las finanzas y la buena reputación y puesto que en su situación no existe ese vínculo recíproco estable y específico que sí existe entre el Reino de Suecia y las compañías titulares de una licencia de explotación expedida por él.

Así pues, al limitar la ayuda a las compañías aéreas titulares de licencia sueca, excluyendo a las que realizan vuelos chárter, debido a los vínculos estables y recíprocos de las primeras con la economía sueca, el régimen controvertido de ayudas es adecuado para lograr el objetivo de poner remedio a la grave perturbación de la economía de ese Estado miembro.

En cuarto lugar, en lo que respecta a la proporcionalidad del régimen controvertido de ayudas, procede observar que, para garantizar la conectividad en Suecia, el requisito doble de ser titular de licencia sueca y prestar servicio en territorio sueco mediante vuelos regulares es el que mejor puede asegurar el carácter duradero de la presencia de una línea aérea en dicho territorio, al garantizar mediante esa licencia que el centro de actividad principal de la línea aérea se encuentre en ese territorio y esté destinado a permanecer allí habida cuenta de los enlaces aéreos regulares mencionados anteriormente. Si bien en teoría es cierto, como sostiene la demandante, que la presencia del centro de actividad principal de una compañía aérea en territorio de un determinado Estado miembro no coincide necesariamente con una presencia comercial fuerte en él, resulta, por un lado, que se corresponde con el lugar en que se adoptan las decisiones administrativas y financieras, lo cual es especialmente importante en el caso de autos para garantizar que en Suecia la conectividad no se vea interrumpida de la noche a la mañana, y, por otro lado, que las compañías aéreas que pueden optar a la medida contribuyen en su conjunto de manera mayoritaria a prestar servicio regular a Suecia tanto en transporte de carga como en pasajeros, lo que se corresponde con el objetivo de garantizar la conectividad en Suecia, y ello con independencia, pese a las alegaciones en contrario de la demandante, de que se trate de enlaces aéreos que discurran dentro de Suecia, desde Suecia o hacia Suecia.

De ese modo, los datos transmitidos por el Reino de Suecia cuando notificó el régimen controvertido de ayudas, y que se recuerdan en el apartado 33 del escrito de contestación, indican que en 2019 las compañías aéreas titulares de licencia sueca representaban el 98 % del tráfico nacional de pasajeros y el 84 % del tráfico nacional de carga, dato

esencial habida cuenta de la extensión y la situación geográfica de ese Estado miembro. En cuanto a la proporción del tráfico aéreo de pasajeros que dentro de la Unión se produce hacia Suecia y desde Suecia, en 2019 el 49 % lo realizaron operadores titulares de licencia sueca. En cambio, la proporción de estos en el tráfico aéreo de pasajeros con países terceros (hacia Suecia y desde Suecia) fue menor, en 2019 concretamente un 35 %. Teniendo en cuenta la variedad de las situaciones en cuestión (transporte de pasajeros y mercancías y prestación del servicio exclusivamente dentro del territorio o no) y el deseo de asegurar la existencia de un vínculo duradero con el territorio sueco, proceder observar que la Comisión no incurrió en error de apreciación cuando consideró que el régimen controvertido de ayudas no iba más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo perseguido por las autoridades suecas, que se estaba convirtiendo en algo crucial, dado que a finales de marzo de 2020 ese Estado había registrado una caída de aproximadamente el 93 % en el tráfico aéreo de pasajeros de los tres aeropuertos principales del país.

Además, según se ha recordado en el apartado 32 anterior, ha de destacarse una vez más que el régimen controvertido de ayudas no alcanza a las empresas que son titulares de licencia sueca pero cuya actividad principal es la realización de vuelos chárter, ya que los vuelos discrecionales no están en condiciones de garantizar a la larga la misma conectividad en el territorio sueco, por ser por definición irregulares y, por lo tanto, menos previsibles para el Estado miembro de que se trate.

A ese respecto, la alegación que realiza la demandante en el apartado 55 de su demanda de que las compañías aéreas titulares de una licencia de explotación expedida por otro Estado miembro suelen ser propiedad de nacionales de otros Estados miembros que no son el Reino de Suecia y ser explotadas por ellos, al igual que contratan trabajadores de esas otras nacionalidades, tal como sucede con la propia demandante, es, aun admitiendo que resultara acreditada, meramente circunstancial, y carece de cualquier incidencia en la necesidad de crear el régimen controvertido de ayudas, en particular a la luz de los criterios que este fija, incluido el de ser titular de una licencia sueca. Ha de añadirse que dicha alegación puede perfectamente esgrimirse frente a la demandante, ya que el capital de las sociedades titulares de licencia sueca puede pertenecer a personas jurídicas o físicas que estén establecidas en distintos Estados miembros que no sean el Reino de Suecia o sean originarias de esos otros Estados miembros.

De las consideraciones anteriores se deduce que la demandante no tiene razón al sostener que, dado que su centro de actividad principal se sitúa en Irlanda, que tiene una cuota significativa del mercado sueco (de aproximadamente el 5 %), que es la cuarta compañía aérea de Suecia y que desde 1997 presta conectividad en este país, la Comisión incurrió en error de apreciación cuando afirmó que la obligación de que los beneficiarios del mencionado régimen tuvieran su centro de actividad principal en Suecia era pertinente para alcanzar ese objetivo e identificar a las compañías aéreas que «[contribuían] a garantizar la conectividad en Suecia». En esa alegación, la demandante pasa por alto el objetivo de poner remedio a la grave perturbación de la economía sueca y hace caso omiso del hecho de que la conectividad de Suecia se garantiza no solamente mediante el transporte aéreo de pasajeros, por un lado, y el transporte no interno, por otro lado, sino también mediante el transporte aéreo de mercancías y el transporte interno de pasajeros por vía aérea.

Además, no se puede obviar el aspecto temporal inherente al objetivo que persigue el régimen controvertido de ayudas. Pues bien, aun siendo cierto que antes de la adopción de dicho régimen la demandante hacía una contribución tangible a la conectividad de Suecia (si bien en conjunto bastante limitada, dado que su cuota del mercado del transporte aéreo de pasajeros relacionado con Suecia era aproximadamente del 5 %), ha de recordarse que la concesión de fondos públicos en el marco del artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), presupone que la ayuda prestada por el Estado miembro de que se trate, a pesar de encontrarse en graves dificultades, pueda poner remedio a las perturbaciones de su economía, lo cual implica que se tenga en cuenta globalmente la situación de las compañías aéreas que pueden permitir la recuperación de esa economía y, en especial, contribuir a la conectividad de Suecia, lo que hace plenamente pertinente el criterio del vínculo estable con el territorio de ese Estado. Teniendo presente que los recursos que puede asignar el Estado miembro de que se trata no son infinitos y, por tanto, deben responder a prioridades, no puede olvidarse que dicho Estado miembro tenía que tener en cuenta a las compañías aéreas que, aunque fueran más pequeñas que la demandante, y por ello transportaran a menos pasajeros y logaran un menor volumen de negocios, se centraban en prestar sus servicios dentro del territorio sueco, lo cual era aún más vital, debido a las peculiaridades de dicho territorio y al período excepcional marcado por la pandemia. En consecuencia, a diferencia de lo que sostiene la demandante, no es contrario al principio de proporcionalidad, a la vista del objetivo del régimen controvertido de ayudas, que se permitiera que compañías aéreas con una cuota menor que la demandante en el mercado global del transporte aéreo de pasajeros relacionado con Suecia optaran a dicho régimen, sobre todo cuando esas compañías revisten especial importancia para la conectividad de ese país, como sucede con compañías aéreas más pequeñas que la demandante que realizan vuelos con un propósito específico, por ejemplo de carácter médico o de rescate, según se destacaba en el apartado 15 de la Decisión impugnada.

Además, nada garantizaba al Reino de Suecia que después de la crisis se fuera a mantener la contribución a su conectividad de una compañía aérea que estaba centrada en el transporte aéreo no interior de pasajeros y cuyo centro de actividad principal no se encontraba en su territorio, aun suponiendo que se le hubiera concedido la garantía estatal. Ejemplo de ello es la situación de la demandante en el momento de la Decisión impugnada: según indican los autos, su cuota de mercado no dejaba de bajar, habiendo pasado del 11,8 % al 5 %, y pretendía reducir su presencia física en territorio sueco a una sola base, Gotemburgo, en la que según el apartado 14 de la demanda solo tiene una aeronave. Por lo tanto, la Comisión no incurrió en error de apreciación.

En cuanto a la supuesta violación del principio de proporcionalidad, la demandante apoya parte de sus argumentos en un hipotético régimen de ayuda alternativo que se basara en las cuotas de mercado respectivas de cada compañía aérea. En la vista indicó asimismo otros criterios posibles, como el del número de pasajeros transportados o las rutas.

Sin embargo, según la jurisprudencia, la Comisión no tiene que pronunciarse en abstracto sobre todas las medidas alternativas que pudieran contemplarse, ya que, si bien el Estado miembro interesado debe exponer de manera detallada las razones que tuvieron influjo en la adopción del régimen controvertido de ayudas, en particular en lo que respecta a los criterios de selección, no está obligado a demostrar de forma positiva que ninguna otra medida imaginable, por definición hipotética, permitiría garantizar mejor el objetivo perseguido. Si dicho Estado miembro no está sometido a ese deber, la demandante tampoco puede pedir al Tribunal que obligue a la Comisión a sustituir a las autoridades nacionales en esa tarea de prospección normativa para analizar cualquier medida alternativa que pudiera contemplarse (véase, en ese sentido, la sentencia de 6 de mayo de 2019, Scor/Comisión, T-135/17, no publicada, EU:T:2019:287, apartado 94 y jurisprudencia citada).

En cualquiera de los casos, ha de señalarse que, por las razones indicadas en los apartados 40 a 44 anteriores, ampliar el régimen controvertido de ayudas a compañías no establecidas en Suecia no habría permitido alcanzar el objetivo del régimen en la medida en que, como se ha destacado en el apartado 49 anterior, no se habría logrado tener en cuenta con la misma precisión el transporte aéreo relacionado con Suecia, globalmente, en toda su diversidad y teniendo en cuenta el aspecto temporal, si se hubieran adoptado los criterios propuestos por la demandante, por lo que la Comisión acertó al no aprobarlos.

Por tanto, deben desestimarse las alegaciones realizadas por la demandante en relación con la falta de idoneidad y proporcionalidad del régimen controvertido de ayudas, sin que sea necesario pronunciarse, como solicitaba la Comisión, sobre la admisibilidad de los anexos A.3.1 y A.3.2 de la demanda, que contienen informes elaborados por los peritos de la demandante.

Por tanto, en la Decisión impugnada la Comisión aprobó un régimen de ayudas que tiene efectivamente por objeto poner remedio a una grave perturbación en la economía de un Estado miembro y que en sus modalidades de concesión no excede de lo necesario para alcanzar su objetivo. Por consiguiente, resulta obligado observar, a la luz de los principios que se han recordado en el apartado 31 anterior, que las consecuencias que tiene dicho régimen por el hecho de haber limitado las autoridades suecas su ámbito de aplicación a las compañías aéreas que son titulares de una licencia sueca y no tienen como actividad principal los vuelos chárter no infringen el apartado 18 TFUE, párrafo primero, por la mera circunstancia de que priorice a las compañías aéreas cuyo centro de actividad principal está en territorio sueco y que no tienen como actividad principal los vuelos chárter.

De lo anterior resulta que el objetivo del régimen controvertido de ayudas cumple los requisitos de la excepción establecida por el artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), y que las modalidades de concesión de la ayuda no van más allá de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

En consecuencia, procede desestimar las dos primeras partes del primer motivo.

Sobre las dos últimas partes del primer motivo: que el régimen controvertido de ayudas restringe la libre prestación de servicios y que dicha restricción no está justificada

La demandante recuerda, por un lado, que son lícitas las restricciones a la libre prestación de servicios si están justificadas por un motivo imperioso de interés general, no son discriminatorias y son necesarias y proporcionadas al objetivo de interés general que persiguen, y, por otro lado, que esos requisitos son acumulativos y que una restricción deja de estar justificada en cuanto falla uno solo de ellos. Estima que en el caso de autos sucede esto último: que, para comenzar, el régimen controvertido de ayudas es discriminatorio, por tratar a las compañías aéreas de manera diferente según el Estado miembro que hubiera expedido su licencia de explotación de la Unión, mientras que todas las compañías aéreas de la Unión que operan en Suecia y contribuyen a su conectividad deberían poder optar al régimen controvertido de ayudas. Que, a continuación, el régimen controvertido de ayudas no es proporcionado, por ir más allá de lo necesario para alcanzar su objetivo, que entiende que es permitir que el Reino de Suecia garantice su conectividad y que podría alcanzarse sin socavar la libre prestación de servicios si dicho régimen estuviera al alcance de todas las compañías aéreas que operan en Suecia, con independencia del Estado miembro que expidió su licencia de explotación de la Unión, simplemente teniendo en cuenta sus cuotas de mercado respectivas.

Por último, afirma que el objetivo de interés general de compensar al sector aéreo por las pérdidas debidas a la pandemia de COVID-19 a fin de salvaguardar la conectividad en Suecia no pasa necesariamente por ayudar solo a las compañías aéreas que tienen licencia sueca, ya que las que operan en Suecia al amparo de una licencia expedida por otro Estado miembro son igual de importantes a esos efectos. Defiende que, en cambio, ayudar a las compañías aéreas nacionales acarrea la fragmentación del mercado interior y la eliminación de los competidores de otros Estados miembros, debilita la competencia, agrava los perjuicios causados por la pandemia de COVID-19, menoscaba en última instancia la estructura del sector aéreo, que el régimen controvertido de ayudas se supone ha de salvaguardar, y restringe el derecho de las compañías aéreas de la Unión a prestar libremente servicios de transporte aéreo dentro del mercado interior con independencia del Estado miembro que haya expedido su licencia.

Con carácter preliminar, en la medida en que la demandante basa sus argumentos en la existencia de una discriminación resultante del régimen controvertido de ayudas y en la falta de proporcionalidad de este, ha de remitirse al análisis de las dos primeras partes del primer motivo.

Por lo que respecta al artículo 56 TFUE, procede observar que, en virtud del artículo 58 TFUE, apartado 1, la libre prestación de servicios en materia de transportes se regirá por las disposiciones del título relativo a los transportes, a saber, el título VI del Tratado FUE. Así pues, en el Derecho primario, la libre prestación de servicios en materia de transportes se halla sometida a un régimen jurídico particular (sentencia de 18 de marzo de 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, apartado 36). En consecuencia, el artículo 56 TFUE no se aplica como tal en el sector de la navegación aérea (sentencia de 25 de enero de 2011, Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, apartado 22).

Por consiguiente, las medidas de liberalización de los servicios de transporte aéreo solo pueden adoptarse sobre la base del artículo 100 TFUE, apartado 2 (sentencia de 18 de marzo de 2014, *International Jet Management*, C-628/11, EU:C:2014:171, apartado 38). Pues bien, el legislador de la Unión adoptó el Reglamento n.º 1008/2008 sobre la base de esa disposición, cuya finalidad es precisamente definir las condiciones de aplicación, en el sector del transporte aéreo, del principio de la libre prestación de servicios (véase, por analogía, la sentencia de 6 de febrero de 2003, *Stylianakis*, C-92/01, EU:C:2003:72, apartados 23 y 24). No obstante, resulta obligado observar que la demandante no alega ninguna infracción de dicho Reglamento.

En cualquiera de los casos, si bien es cierto que, a causa de la definición del alcance del régimen controvertido de ayudas, la demandante se ve privada de acogerse a los préstamos que disfrutaban de la garantía estatal concedida por el Reino de Suecia, esta no acredita cómo esa exclusión puede disuadirla de prestar servicios desde Suecia y hacia Suecia, mientras que los autos indican en especial que, con independencia del régimen controvertido de ayudas y por motivos puramente comerciales, ha reducido progresivamente su actividad en el mercado sueco, tanto en lo que respecta a destinos como en número de aeronaves (véase el apartado 51 anterior). En particular, la demandante no ha llegado a identificar las razones de hecho o de Derecho que harían que el régimen controvertido de ayudas surtiera efectos restrictivos que fueran más allá de los que desencadenan la prohibición del artículo 107 TFUE, apartado 1, pero que, como se ha declarado en el contexto de las dos primeras partes del primer motivo, no obstante son necesarios y proporcionados para poner remedio a la grave perturbación de la economía sueca causada por la pandemia de COVID-19, de conformidad con lo exigido por el artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b).

De todo lo anterior se deduce que no cabe acoger ninguna de las partes del primer motivo y que, por tanto, este ha de ser desestimado.

Sobre el segundo motivo: incumplimiento de la obligación de ponderar los efectos positivos de la ayuda con los efectos negativos que tenga para las condiciones de los intercambios comerciales y el mantenimiento de la libre competencia

En los apartados 94 a 102 de su demanda, la demandante sostiene que la Comisión incumplió la obligación que tiene, al analizar la compatibilidad de una ayuda, de ponderar los efectos beneficiosos que se espera que tenga la propia ayuda en cuanto a la consecución de los objetivos mencionados en el artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), con los efectos negativos que tenga en cuanto a la distorsión de la competencia y a su efecto en el comercio entre los Estados miembros, lo que entiende que constituye un error manifiesto de apreciación de los hechos y, por tanto, motivo suficiente para anular la Decisión impugnada. La Comisión, apoyada por la República Francesa, refuta la alegación. El Reino de Suecia se remite sobre este particular a los argumentos de la Comisión.

A tenor del artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), «podrán considerarse compatibles con el mercado interior [...] las ayudas [...] destinadas a poner remedio a una grave perturbación en la economía de un Estado miembro». De la redacción de esa disposición resulta que sus autores consideraron que iba en interés de toda la Unión que un Estado miembro concreto estuviera en condiciones de superar una crisis de calado, o incluso existencial, cuyas consecuencias no podían ser sino graves para la economía de todos o parte de los demás Estados miembros, y por consiguiente para la propia Unión. Esa interpretación gramatical de la literalidad del artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), se confirma si se la compara con la letra c) del mismo apartado, que se refiere a «las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común», ya que la redacción de esta última disposición incluye un requisito, el de demostrar que no existe alteración de las condiciones de los intercambios comerciales en forma contraria al interés común, que no figura en la letra b) (véase, en ese sentido, la sentencia de 22 de septiembre de 2020, *Austria/Comisión*, C-594/18 P, EU:C:2020:742, apartados 20 y 39).

Así pues, siempre que se cumplan los requisitos establecidos en el artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), es decir, en el caso de autos, que el Estado miembro de que se trate se enfrente de hecho a una grave perturbación en su economía y que las medidas de ayuda adoptadas para ponerle remedio sean, por un lado, necesarias a tal fin y, por otro, idóneas y proporcionadas, se presumirá que dichas medidas se adoptan en interés de la Unión, de modo que la disposición no obliga a la Comisión a ponderar los efectos positivos de la ayuda con los efectos negativos que tenga para las condiciones de los intercambios comerciales y el mantenimiento de la libre competencia, a diferencia de lo que preceptúa la letra c) del mismo apartado. En otras palabras, esa ponderación no tiene razón de ser en el contexto de la letra b), ya que se presume que su resultado será positivo: que un Estado miembro logre poner remedio a una grave perturbación en su economía solo puede beneficiar a la Unión en general y al mercado interior en particular.

Por lo tanto, resulta obligado observar que el artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), no obliga a la Comisión a ponderar los efectos positivos de la ayuda con los efectos negativos que tenga para las condiciones de los intercambios comerciales y el mantenimiento de la libre competencia, a diferencia de lo que preceptúa la letra c) del mismo apartado, sino únicamente a comprobar si la medida controvertida de ayuda es necesaria, idónea y proporcionada para poner remedio a la grave perturbación en la economía del Estado miembro de que se trate. En consecuencia, ha de desestimarse el argumento de la demandante de que la obligación de ponderar se deriva de la excepcionalidad de las ayudas compatibles, incluidas las que se declaran compatibles en virtud del artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b). Por esas mismas razones, la demandante no tiene razón al invocar la sentencia de 19 de septiembre de 2018, *HH Ferries y otros/Comisión* (T-68/15, EU:T:2018:563), apartados 210 a 214, ya que en ella el Tribunal General no tuvo en cuenta las consecuencias de la diferencia de redacción que hay entre las letras b) y c) del artículo 107 TFUE, apartado 3, y que fueron destacadas por el Tribunal de Justicia en su sentencia de 22 de septiembre de 2020, *Austria/Comisión* (C-594/18 P, EU:C:2020:742), apartados 20 y 39.

Tampoco puede acudir al Marco Temporal para invocar la obligatoriedad de ponderar, alegando que este vincula a la Comisión y constituye una segunda base, diferenciada, para esa obligación de la Comisión, porque en él no figura tal

obligación. Concretamente, el apartado 1.2 del Marco Temporal, al que remite la demandante, y que se refiere a la «necesidad de que haya una estrecha coordinación europea de las medidas nacionales de ayuda», solo incluye un apartado, el 10, que no preceptúa nada al respecto. Por consiguiente, la demandante no puede ampararse en él.

Por esas mismas razones ha de desestimarse necesariamente la alegación, presentada con carácter subsidiario por la Comisión, de que el propio Marco Temporal incluye esa ponderación.

Por tanto, debe desestimarse el segundo motivo.

Sobre el cuarto motivo: incumplimiento de la obligación de motivación

En apoyo del cuarto motivo la demandante recuerda que en virtud del artículo 296 TFUE, párrafo segundo, la Comisión tiene que motivar sus decisiones y que el incumplimiento de esta obligación justifica la anulación de las decisiones impugnadas. Además, en virtud de la disposición mencionada, la Comisión debe revelar «de manera clara e inequívoca» el razonamiento seguido para adoptar la medida en cuestión, de modo que tanto los interesados como el tribunal competente de la Unión comprendan las razones por las que se adoptó el acto impugnado. La demandante afirma que esa obligación de motivación es tanto más importante cuanto que en el caso de autos la Decisión impugnada se adoptó sin incoar un procedimiento de investigación formal que diera a los interesados la oportunidad de presentar sus argumentos.

Pues bien, según la demandante, en primer lugar, la Comisión incumplió su obligación de motivación al no evaluar si la ayuda no era discriminatoria y respetaba el principio de la libre prestación de servicios; al no llevar a cabo, siquiera sucintamente, una ponderación de los efectos positivos y negativos de la ayuda; y al no evaluar, siquiera sucintamente, la incidencia de la ayuda en los intercambios comerciales y la competencia.

En segundo lugar, la demandante entiende que la Comisión también incumplió su obligación de aportar una motivación adecuada. Afirma que, al referirse a los objetivos declarados de la ayuda, la Comisión incurrió en deslices semánticos importantes respecto a los objetivos de la ayuda, que según describe el apartado 8 de la Decisión impugnada son lograr que las compañías aéreas «titulares de una licencia sueca y que son importantes para la conectividad de Suecia» dispongan de suficiente liquidez y según el apartado 43 de la Decisión son identificar las compañías aéreas «que tienen vínculos con Suecia y contribuyen a garantizar la conectividad en el país, de conformidad con el objetivo de la medida notificada». Pues bien, a juicio de la demandante, la redacción utilizada es equívoca y no permite que los interesados ni el Tribunal comprendan cuál era el objetivo de la medida controvertida de ayuda, fuera del de excluir del régimen de ayudas a las compañías aéreas titulares de una licencia de explotación de la Unión expedida por otros Estados miembros que no sean el Reino de Suecia.

La Comisión solicita que se desestimen esas alegaciones. La República Francesa y el Reino de Suecia se remiten al respecto al escrito de contestación.

En primer lugar, aun cuando la motivación de los actos de la Unión, exigida por el artículo 296 TFUE, apartado 2, debe revelar de manera clara e inequívoca el razonamiento del autor del acto controvertido, de modo que los interesados puedan conocer la justificación de la medida adoptada y el Tribunal de Justicia ejercer su control, no se requiere, sin embargo, que dicha motivación especifique todas las razones de hecho o de Derecho pertinentes. Por otro lado, para apreciar si se ha cumplido la obligación de motivación es preciso tener en cuenta no solo el tenor del acto, sino también su contexto y el conjunto de normas jurídicas que regulan la materia de que se trate (véase la sentencia de 7 de febrero de 2018, *American Express*, C-304/16, EU:C:2018:66, apartado 75 y jurisprudencia citada). Pues bien, en el caso de autos el contexto lo forman una pandemia y la extrema urgencia en que la Comisión, en primer lugar, adoptó el Marco Temporal, dando a los Estados miembros y las empresas afectadas por las consecuencias de la mencionada pandemia una serie de indicaciones; a continuación, analizó las medidas que le notificaron esos Estados, en particular con arreglo al Marco Temporal, y, por último, adoptó las decisiones referidas a esas medidas, incluida la Decisión impugnada. A este respecto, de los apartados 1 y 2 anteriores se desprende que entre la notificación del régimen controvertido de ayudas y la adopción de la Decisión impugnada transcurrieron tan solo ocho días.

Pues bien, ha de señalarse que, pese a tales circunstancias excepcionales, en el caso de autos la Decisión impugnada consta de 44 apartados y, en general, permite comprender los motivos de hecho y de Derecho por los que la Comisión decidió no plantear objeciones en relación con el régimen controvertido de ayudas. En especial, y a diferencia de lo que sostiene la demandante, las pequeñas diferencias de redacción que se observan en los apartados 8 y 43 de la Decisión impugnada no reflejan confusión sobre la identificación del objetivo del régimen controvertido de ayudas, que en esencia debe entenderse que es el mantenimiento de la conectividad de Suecia por vía aérea, con independencia de que se trate de enlaces aéreos que discurran dentro de Suecia, desde Suecia o hacia Suecia (véanse los apartados 45 y 49 anteriores).

En segundo lugar, por lo que atañe a la falta de motivación sobre la ponderación de los efectos positivos de la ayuda con los efectos negativos que tenga para las condiciones de los intercambios comerciales y el mantenimiento de la libre competencia, el apartado 69 anterior indica que el artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), no establece tal obligación. Por tanto, la Comisión no tenía que exponer sus motivos a ese respecto.

En tercer lugar, como sostiene la Comisión, los apartados 6 a 8, 15, 17, 27, 41 y 43 de la Decisión impugnada revelan los motivos de la compatibilidad del régimen controvertido de ayudas con el mercado interior. Así pues, dado que en la Decisión impugnada la Comisión expuso, aunque a veces de manera sucinta por la urgencia del asunto, las razones por las que el régimen controvertido de ayudas cumplía los requisitos establecidos en el artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), y especialmente la necesidad, idoneidad y proporcionalidad de los criterios de selección, incluido el de ser titular a 1 de enero de 2020 de una licencia sueca, sí cumplió con la obligación de motivación.

Por tanto, se ha de desestimar el cuarto motivo.

Sobre el tercer motivo: vulneración de los derechos procedimentales que se derivan del artículo 108 TFUE, apartado 2

El tercer motivo, sobre la salvaguarda de los derechos procedimentales de la demandante por no haber incoado la Comisión un procedimiento de investigación formal pese a la existencia que se alega de serias dudas, es en realidad de carácter subsidiario, y fue deducido para el supuesto de que el Tribunal no analizara la apreciación de la ayuda en sí misma. Es de jurisprudencia constante que un motivo de estas características tiene por objeto lograr que se admita la legitimación de un interesado para presentar recurso en virtud del artículo 263 TFUE, cosa que de otro modo le estaría vedada (véanse, en ese sentido, las sentencias de 24 de mayo de 2011, Comisión/Kronoply y Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, apartado 48, y de 27 de octubre de 2011, Austria/Scheucher-Fleisch y otros, C-47/10 P, EU:C:2011:698, apartado 44). Pues bien, el Tribunal ha analizado los dos primeros motivos de recurso, que se refieren a la apreciación de la ayuda en sí misma, de modo que el tercer motivo se ve privado de su finalidad declarada.

Resulta obligado observar, por añadidura, que el tercer motivo carece de contenido autónomo: en el contexto de motivos de esas características, la parte demandante puede invocar, a fin de salvaguardar los derechos procedimentales de que disfruta en el procedimiento de investigación formal, solo motivos que puedan demostrar que la apreciación de la información y los elementos de que disponía o podía disponer la Comisión en la fase previa de examen de la medida notificada debería haber planteado dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado interior (véanse, en ese sentido, las sentencias de 22 de diciembre de 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, apartado 81; de 9 de julio de 2009, 3F/Comisión, C-319/07 P, EU:C:2009:435, apartado 35, y de 24 de mayo de 2011, Comisión/Kronoply y Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, apartado 59), como puede ser que el examen de la Comisión durante el procedimiento previo de examen fue insuficiente o incompleto o que existen denuncias de terceros. Pues bien, es preciso señalar que el tercer motivo retoma de forma resumida las alegaciones formuladas en los motivos primero y segundo, sin poner de manifiesto ningún elemento concreto referido a posibles dificultades graves.

Por tales razones, ha de observarse que, dado que el Tribunal ha analizado los motivos primero y segundo en cuanto al fondo, no es necesario analizar si el tercer motivo está fundamentado.

Así pues, ha de desestimarse en su totalidad el recurso en cuanto al fondo, concediendo al mismo tiempo a la demandante el tratamiento confidencial que solicitó, ya que la República Francesa y el Reino de Suecia no han planteado ninguna objeción al respecto.

Costas

A tenor del artículo 134, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento, la parte que vea desestimadas sus pretensiones será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Por haber sido desestimadas las pretensiones de la demandante, procede condenarla a cargar con sus propias costas y con las de la Comisión, conforme a las pretensiones de esta, incluidas las costas de la solicitud de tratamiento confidencial.

Con arreglo al artículo 138, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento, la República Francesa y el Reino de Suecia cargarán con sus propias costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Décima ampliada)

decide:

Desestimar el recurso.

Condenar a Ryanair DAC a cargar con sus propias costas y con las de la Comisión Europea, incluidas las costas de la solicitud de tratamiento confidencial.

La República Francesa y el Reino de Suecia cargarán con sus propias costas.

Van der Woude Kornezov Buttigieg

Kowalik-Bańczyk Hesse

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 17 de febrero de 2021.

Firmas

* Lengua de procedimiento: inglés.