

SENTENCIA DEL TRIBUNAL GENERAL (Sala Décima ampliada)

29 marzo 2023 (*) (1)

«Ayuda de Estado - Mercado del transporte aéreo rumano - Ayuda concedida por Rumanía a Blue Air en el contexto de la pandemia de COVID-19 - Ayuda de salvamento de Blue Air - Préstamo garantizado por el Estado rumano - Decisión de no formular objeciones - Recurso de anulación - Ayuda destinados a reparar el daño causado por un acontecimiento excepcional – Artículo 107, apartado 2, letra b), TFUE – Evaluación del daño – Relación de causalidad – Dificultades preexistentes del beneficiario – Consideración de los costes evitables – Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración empresas no financieras en crisis – Artículo 107, apartado 3, letra c), TFUE – Contribución de la ayuda a un objetivo de interés común – Condición de «una vez, la última» para las ayudas de salvamento – Principio de no discriminación – Libre prestación de servicios – Libertad de establecimiento – Obligación de motivación)

En el asunto T-142/21,

Wizz Air Hungría Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), con domicilio social en Budapest (Hungría), representada por los Sres. E. Vahida, S. Rating e I.-G. Metaxas-Maranghidis, abogados,

solicitante,

v

Comisión Europea, representada por los Sres. L. Flynn, V. Bottka e I. Barcew, en calidad de Agentes,

acusado,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Décima ampliada),

compuesto, en el momento de las deliberaciones, por A. Kornezov, Presidente, E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk, G. Hesse (Relator) y D. Petrlík, Jueces,

Registrador: P. Cullen, Administrador,

Vista la parte escrita del procedimiento,

además de la audiencia del 12 de julio de 2022,

da lo siguiente

Juicio

1 Mediante su recurso en virtud del artículo 263 TFUE, la demandante, Wizz Air Hungría Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungría Zrt.), solicita la anulación de la Decisión C(2020) 5830 final de la Comisión, de 20 de agosto de 2020, sobre ayuda estatal SA.57026 (2020/N) – Rumanía – COVID-19: Ayuda a Blue Air («la decisión').

Antecedentes de la disputa

2 Tras una fase de notificación previa, que comenzó el 10 de abril de 2020, el 18 de agosto de 2020 Rumanía notificó a la Comisión Europea, de conformidad con el artículo 108, apartado 3, del TFUE, una ayuda estatal en forma de garantía estatal del 100 % sobre un préstamo de 300 775 000 lei (RON) (aproximadamente 62 130 000 EUR) con tipos de interés subvencionados («la medida controvertida») a favor de la compañía aérea Blue Air Aviation SA («Blue Air»).

3 Blue Air es una aerolínea privada rumana con bases en Rumania, Italia y Chipre, cuyas acciones pertenecen a la empresa rumana Airline Invest SA (99,99 %) y un ciudadano estadounidense (0,01 %). Su actividad principal es la prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros y mantenimiento de aeronaves. En 2019, Blue Air transportó alrededor de 4 millones de pasajeros y registró una facturación de aproximadamente 414 millones de euros.

A septiembre de 2019, la aerolínea operaba una flota de 23 aviones. Blue Air operaba en rutas nacionales e internacionales.

4 La medida controvertida se refiere a dos medidas distintas de ayuda estatal concedidas sobre dos bases jurídicas diferentes, cada una de las cuales cubre un importe de ayuda definido, a saber:

– una medida de compensación de daños en virtud del artículo 107, apartado 2, letra b), del TFUE por un importe de 28 290 000 EUR por un período de seis años, para reparar el daño sufrido directamente por Blue Air debido a la cancelación o reprogramación de sus vuelos tras la imposición de restricciones de viaje y, en particular, las medidas de contención vinculadas a la pandemia de COVID-19 en el período comprendido entre el 16 de marzo de 2020 y el 30 de junio de 2020 («la medida de compensación de daños»);

– ayuda de salvamento con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, en relación con las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y reestructuración de empresas no financieras en crisis («las Directrices»), por un importe de 33 840 000 EUR para una período limitado de seis meses para cubrir parcialmente las necesidades urgentes de liquidez de Blue Air causadas por las fuertes pérdidas de explotación que registró tras la pandemia de COVID-19 y permitirle continuar sus operaciones mientras elabora un plan de reestructuración viable («la ayuda de salvamento»).

5 El 20 de agosto de 2020, sin incoar el procedimiento de investigación formal previsto en el artículo 108 TFUE, apartado 2, la Comisión adoptó la Decisión impugnada, por la que declaró que la medida controvertida constituía una ayuda de Estado en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1, y que era compatible con el mercado interior en virtud del artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b), en lo que respecta a la medida de compensación de daños y el artículo 107 TFUE, apartado 3, letra c), en lo que respecta a la ayuda de salvamento.

formas de pedido solicitadas

6 La demandante solicita al Tribunal que:

– anule la decisión impugnada; y

– Condene en costas a la Comisión.

7 La Comisión solicita al Tribunal de Justicia que:

– Desestime el recurso por infundado;

– Condene en costas a la demandante.

Ley

8 Cabe recordar que los Tribunales de la Unión Europea están facultados para apreciar, según las circunstancias de cada caso, si la correcta administración de justicia justifica la desestimación del recurso en cuanto al fondo sin pronunciarse previamente sobre su admisibilidad (cf. a tal efecto, 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 publicado, EU:T:2016:470, apartado 84). En el presente caso, procede comenzar por examinar el fondo del recurso, sin pronunciarse previamente sobre su admisibilidad, en la medida en que los motivos invocados por la demandante en apoyo del recurso son infundados por las razones expuestas abajo.

9 En apoyo de su recurso, la demandante invoca seis motivos, basados en (i) una aplicación incorrecta del artículo 107, apartado 2, letra b), TFUE y un error manifiesto de apreciación sobre la proporcionalidad de la medida de reparación del daño, (ii) infracción del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, (iii) infracción de los principios de no discriminación, libre prestación de servicios y libertad de establecimiento, (iv) que la Comisión se basó en pruebas inexistentes o inadecuadas, (v) que la Comisión debería haber iniciado el procedimiento de investigación formal y (vi) incumplimiento de la obligación de motivación.

Primer motivo, basado en la aplicación incorrecta del artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b), y en un error manifiesto de apreciación sobre la proporcionalidad de la medida de reparación del daño

10 El primer motivo de la demandante se divide, en esencia, en dos partes, alegando, en primer lugar, que la Comisión incurrió en error al evaluar el importe del perjuicio causado a Blue Air por las restricciones de viaje impuestas durante el período comprendido entre el 16

de marzo y el 30 de junio de 2020 en el contexto de la pandemia de COVID-19 y, en segundo lugar, que se equivocó al evaluar el monto de la medida de reparación de daños.

Sobre la primera parte del primer motivo relativo a la apreciación del perjuicio causado a Blue Air

11 En primer lugar, la demandante alega que la Comisión no distinguió entre el daño causado por las restricciones de viaje impuestas durante el período comprendido entre el 16 de marzo y el 30 de junio de 2020 en el contexto de la pandemia de COVID-19 y las pérdidas resultantes de las dificultades preexistentes de Blue Air . A este respecto, la demandante alega que las dificultades de Blue Air son en parte estructurales y anteriores a esa pandemia, ya que las restricciones de viaje y la inmovilización de las flotas de las líneas aéreas son simplemente dificultades nuevas y distintas que se suman a las que ya existían. Además, la Comisión simplemente indicó que, a efectos del cálculo del daño sujeto a una posible compensación en virtud del artículo 107, apartado 2, letra b), del TFUE, las pérdidas netas sufridas por Blue Air en el período del 16 de marzo al 30 de junio de 2020 podrían atribuirse directamente a las restricciones de viaje impuestas en el contexto de la pandemia de COVID-19. En la medida en que la Comisión evalúa la pérdida de ingresos calculando la diferencia entre los ingresos que Blue Air podría haber esperado sobre la base del presupuesto para el año 2020, elaborado antes del estallido de la pandemia de COVID-19 y en ausencia de las restricciones debidas a él («el presupuesto de 2020») y de los ingresos que generó realmente Blue Air durante el período comprendido entre el 16 de marzo y el 30 de junio de 2020, debería haber considerado si el presupuesto de 2020 tenía en cuenta las consecuencias de la pre -las dificultades existentes y los riesgos inherentes a su transformación de un modelo de línea aérea tradicional a uno de bajo coste, ya que es probable que los ingresos generados por Blue Air en ausencia de la pandemia de COVID-19 sean inferiores a lo previsto en el presupuesto de 2020. La demandante concluye que, por tanto, la Comisión sobreestimó los daños sufridos por Blue Air como consecuencia de la pandemia de COVID-19.

12 En segundo lugar, la demandante alega que la evaluación de los costes evitados es opaca, ya que la Comisión no verificó la reducción de costes por parte de Blue Air durante la pandemia de COVID-19 y, por tanto, no señaló en la Decisión impugnada si los costes soportados por Blue Air durante el período del 16 de marzo al 30 de junio de 2020 reflejan la mitigación máxima de sus costos. En consecuencia, los costos evitados utilizados en la evaluación del daño podrían contener elementos de costo que eran evitables.

13 En tercer lugar, en la Decisión impugnada, la Comisión no evaluó el perjuicio causado a otras compañías aéreas. Según la demandante, un «acontecimiento excepcional» en el sentido del artículo 107, apartado 2, letra b), del TFUE afecta por definición a muchos o a todos los agentes de un sector o de la economía. Por lo tanto, muchas otras aerolíneas han sufrido

daños en Rumania como resultado de las restricciones de viaje impuestas en medio de la pandemia de COVID-19. Por lo tanto, dicha disposición tiene por objeto reparar el daño soportado también por los competidores de Blue Air y no sólo por Blue Air.

14 La Comisión solicita que se desestime la alegación de la demandante.

15 Con carácter preliminar, cabe señalar que, dado que se trata de una excepción al principio general establecido en el artículo 107 TFUE, apartado 1, de que las ayudas de Estado son incompatibles con el mercado interior, el artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b), debe ser interpretada de manera estrecha. Por tanto, sólo pueden ser indemnizados en virtud de dicha disposición los daños económicos causados directamente por catástrofes naturales o acontecimientos excepcionales (sentencia de 23 de febrero de 2006, *Atzeni y otros*, C-346/03 y C-529/03, EU:C:2006:130, párrafo 79).

16 De ello se deduce que las ayudas que pueden superar las pérdidas sufridas por sus beneficiarios no están cubiertas por el artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b) (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de noviembre de 2004, *España/Comisión*, C- 73 / 03, no publicado, EU:C:2004:711, apartados 40 y 41).

17 Además, debe recordarse, como hizo la Comisión en su contestación, que el artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b), cubre las ayudas que son, jurídicamente, compatibles con el mercado común, siempre que cumplan determinados criterios objetivos. De ello se deduce que la Comisión está obligada, cuando se cumplan estos criterios, a declarar tales ayudas compatibles con el mercado interior, y que no tiene discrecionalidad a este respecto (sentencia de 25 de junio de 2008, *Olympiaki Aeroporia Ypiresies/Comisión*, T - 268 / 06, EU:T:2008:222, apartado 51; véase también, en este sentido, la sentencia de 17 de septiembre de 1980, *Philip Morris Holland / Comisión*, 730/79, EU:C:1980:209, apartado 17).

18 Además, procede recordar que, según la jurisprudencia, el hecho generador del perjuicio, tal como se define en la resolución impugnada, debe ser la causa determinante del perjuicio que la ayuda de que se trata debe reparar y debe ser directamente responsable de causar ese daño. Sólo existirá vínculo directo cuando el daño sea consecuencia directa del hecho de que se trate sin depender de la interposición de otras causas. En consecuencia, corresponde a la Comisión examinar con especial cuidado si las restricciones de viaje impuestas en el contexto de la pandemia de COVID-19 fueron realmente la causa decisiva del perjuicio sufrido por el beneficiario de la ayuda en cuestión o, por el contrario, algunos del daño sufrido se debió a las dificultades preexistentes del beneficiario (ver, en este sentido, *Ryanair / Comisión (Condor; Covid-19)*, T-665/20, EU:T:2021:344, apartados 45 y 58).

19 En primer lugar, procede señalar, como se desprende de los apartados 29, 30 y 93 a 96 de la Decisión impugnada, que la Comisión comparó, a efectos de la apreciación del perjuicio, por una parte, la situación financiera de Blue Air en el que ya se habían materializado los perjuicios causados por las restricciones de viaje impuestas en el contexto de la pandemia del COVID-19 y, por otro lado, un escenario contrafactual que se habría producido en ausencia de dichas restricciones, que tuvo en cuenta los ingresos y gastos previstos en el presupuesto de 2020 para el período del 16 de marzo al 30 de junio de 2020.

20 Sin embargo, las dificultades preexistentes de Blue Air antes de la pandemia de COVID-19 se reflejaron en ambos escenarios. En primer lugar, la situación financiera de Blue Air en la que ya se habían materializado los daños causados por las restricciones de viaje correspondía a los resultados reales de Blue Air durante el período en cuestión, lo que reflejaba necesariamente el impacto de las dificultades preexistentes de Blue Air. En segundo lugar, cabe señalar, como hizo la Comisión, y como se desprende de la metodología descrita, entre otros, en los apartados 29, 30 y 93 a 96 de la Decisión impugnada, que el presupuesto de 2020 para el período comprendido entre el 16 de marzo y el 30 de Junio de 2020, en el que se basó el escenario contrafáctico, también reflejó el impacto de las dificultades preexistentes de Blue Air antes de la pandemia de COVID-19. Por tanto, como señala esencialmente la Comisión,

21 El apartado 29 de la resolución impugnada precisa que los costes subvencionables para el período comprendido entre el 16 de marzo y el 30 de junio de 2020 corresponden a los daños causados directamente a Blue Air por las restricciones debidas a la pandemia de COVID-19 durante dicho período. El daño se define así como la pérdida de ingresos resultante de dichas restricciones, de la que se deducirán los costes evitados registrados en relación con los ingresos y costes estimados en el presupuesto de 2020 para la duración de dicho período. Además, el beneficio neto estimado en el presupuesto de 2020 para el mismo período se excluye del monto de los daños.

22 Si bien la demandante no cuestiona la metodología utilizada para determinar la cuantía de la medida de indemnización por daños (véase el apartado 19 anterior), desarrolla un argumento relativo a la adecuación del presupuesto de 2020, tal como se estableció antes de la imposición de restricciones de viaje.

23 Por lo tanto, por lo que se refiere al argumento de la demandante de que la Comisión debería haber verificado si el presupuesto de 2020 era realista o potencialmente demasiado optimista, cabe señalar que la Comisión basó su escenario hipotético en los ingresos y costes previstos en el presupuesto de 2020 para el período comprendido entre el 16 de de marzo al 30 de junio de 2020 como valores de referencia para el cálculo de los daños, dado que esos

valores, según Rumanía, proporcionaban una mejor aproximación de los daños que los ingresos y costes reales registrados en los meses correspondientes de 2019. A ese respecto, es de los apartados 30 y 95 de la resolución impugnada se desprende que dicha elección se explica por la voluntad de tener en cuenta dos elementos. Primero,

24 Además, como se indica en el apartado 32 de la resolución impugnada, Blue Air sufrió una pérdida de ingresos de explotación como consecuencia de la reducción del número de vuelos operados y la reducción del factor de ocupación de los pocos vuelos restantes en los meses de marzo a junio 2020. Cabe señalar que, como se desprende de ese mismo párrafo y como señaló la Comisión en la vista, el importe de las reducciones de costes se dedujo del lucro cesante. Esas reducciones incluyeron costos operativos directos más bajos, ahorros en costos indirectos y diferencias de costos relacionadas con la depreciación, el arrendamiento con tripulación y las multas. Esto resultó en pérdidas netas elegibles para compensación de EUR 28,29 millones. A este respecto, cabe señalar que el importe de 28,57 millones EUR, mencionado en los apartados 30 y 95 de la Decisión impugnada,

25 Además, debe señalarse, como se desprende de los apartados 31 y 96 de la Decisión impugnada, que las autoridades rumanas excluyeron los ingresos previstos en el presupuesto de 2020 para el período del 16 de marzo al 30 de junio de 2020 de la indemnización por daños, lo que significa que la indemnización propuesta estaba por debajo del daño cuantificado.

26 Además, como señala acertadamente la Comisión en su defensa, el número de pasajeros efectivamente transportados por Blue Air en enero y febrero de 2020, es decir, antes de la imposición de las restricciones de viaje, estuvo muy cerca de las estimaciones de 2020 presupuesto. Esto demuestra que los ingresos presupuestados para el período del 16 de marzo al 30 de junio de 2020 también habrían sido realistas en ausencia de esas restricciones.

27 Por lo tanto, debe declararse que la alegación de la demandante sobre el importe de la posible reducción de los ingresos de Blue Air en 2020 en comparación con 2019 es puramente especulativa. Por lo que se refiere al argumento de que la reducción de la capacidad total y de la utilización de aeronaves podría implicar una reducción del importe de los ingresos de Blue Air en relación con 2019, cabe señalar que, como se desprende de los apartados 30 y 95 de la Decisión impugnada, el impacto La Comisión ya ha tenido en cuenta la reducción de la capacidad de asientos disponibles, la menor utilización de aeronaves y el aumento de los costes de mantenimiento al examinar el presupuesto de 2020.

28 Por lo tanto, debe declararse que la alegación de la demandante no está fundamentada y no demuestra que el escenario hipotético basado en el presupuesto de 2020 y elaborado por la Comisión no fuera plausible.

29 Además, debe señalarse que, en el caso de autos, aunque Blue Air se enfrentó a dificultades preexistentes, la demandante no ha identificado ninguna partida de coste específica que, en su opinión, debería haber sido excluida o tratada de manera diferente por la Comisión debido a que esos costes fueron causados por esas dificultades preexistentes, y no por las restricciones de viaje impuestas durante el período del 16 de marzo al 30 de junio de 2020 en el contexto de la pandemia de COVID-19.

30 En consecuencia, debe señalarse que, dado que el impacto de las dificultades preexistentes de Blue Air en la pandemia de COVID-19 se reflejó en los dos escenarios antes mencionados, se sigue, implícita pero necesariamente, que dicho impacto se neutralizó en el cálculo de los daños causados por las restricciones de viaje impuestas durante el período del 16 de marzo al 30 de junio de 2020 en el contexto de dicha pandemia.

31 Por tanto, debe desestimarse la alegación de la demandante.

32 En segundo lugar, por lo que se refiere al argumento de la demandante de que la Comisión no se aseguró de que Blue Air hubiera tomado las medidas necesarias para reducir sus costes durante el período comprendido entre el 16 de marzo y el 30 de junio de 2020, de modo que no solo evitara costes sino también costes "evitables" gastos, es decir, gastos que podría haber evitado pero en los que, sin embargo, incurrió, están excluidos de la reparación del daño, debe señalarse que, en los apartados 92 y 93 de la Decisión impugnada, la Comisión explicó que el daño a indemnizar correspondía a la pérdida de valor añadido, definida como la diferencia entre, por un lado, el lucro cesante de Blue Air, es decir, la diferencia entre el volumen de negocios que podría haber esperado realizar durante el período comprendido entre el 16 de marzo y el 30 de junio de 2020 sobre la base del presupuesto de 2020, en ausencia de las restricciones de viaje y otras medidas de contención relacionadas con la pandemia de COVID-19, y la facturación efectivamente lograda durante ese período, ajustada por el margen de beneficio de Blue Air y, por otro lado, los costos evitados.

33 A este respecto, la Comisión definió los costes evitados como aquellos en los que habría incurrido Blue Air durante el período comprendido entre el 16 de marzo y el 30 de junio de 2020 si sus actividades no se hubieran visto afectadas por las restricciones de viaje y las medidas de contención vinculadas a la COVID-19 brote, y que no tuvo que soportar como consecuencia de la cancelación de sus operaciones. La Comisión indicó, en el apartado 94 de la

Decisión impugnada, que los costes evitados se referían, por ejemplo, a los costes de combustible y de personal. También explicó que los costos evitados debían cuantificarse comparando los costos previstos en el presupuesto de 2020 con los costos realmente incurridos por Blue Air durante el período del 16 de marzo al 30 de junio de 2020.

34 En estas circunstancias, y contrariamente a lo que alega la demandante, no puede afirmarse que la apreciación de los costes evitados, tal como se establece en la Decisión impugnada, sea opaca.

35 Además, procede señalar en el caso de autos que la demandante sigue sin precisar en términos concretos qué otros costes, además de los costes evitados ya tenidos en cuenta, podría haber evitado Blue Air y, por tanto, debería haber sido excluido de la evaluación de el daño causado a la misma. En estas circunstancias, el Tribunal de Justicia no puede dejar de considerar que la queja de la demandante relativa a la supuesta omisión por parte de la Comisión de tener en cuenta los costes «evitables» es demasiado abstracta y no está respaldada por ningún dato específico.

36 Por tanto, debe desestimarse esta alegación.

37 En tercer lugar, por lo que respecta a la alegación de que la Comisión no tuvo en cuenta el perjuicio sufrido por otras compañías aéreas, procede recordar, en primer lugar, que, con arreglo al artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b), las ayudas para reparar los daños causados por catástrofes naturales o acontecimientos excepcionales sean compatibles con el mercado interior.

38 En el caso de autos, la demandante no cuestiona la apreciación de la Comisión en la Decisión impugnada según la cual la pandemia de COVID-19 debe considerarse un «acontecimiento excepcional» en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b). Además, de los apartados 7, 86 y 87 de la resolución impugnada se desprende que la pandemia de COVID-19 provocó la suspensión de la mayoría de los servicios de transporte aéreo de pasajeros, teniendo en cuenta, en particular, las restricciones de viaje y otras medidas de contención impuestas y la cierre de las fronteras de varios Estados miembros de la UE, incluida Rumanía.

39 Por consiguiente, la demandante tiene razón al señalar que Blue Air no es la única empresa, ni la única compañía aérea, afectada por el hecho excepcional controvertido.

40 No obstante, sigue siendo cierto, como alega acertadamente la Comisión en su defensa, que no existe obligación alguna de que los Estados miembros concedan ayudas para reparar el daño causado por un acontecimiento excepcional en el sentido del artículo 107, apartado 2, letra b), TFUE .

41 Más concretamente, en primer lugar, si bien el artículo 108 TFUE, apartado 3, obliga a los Estados miembros a notificar a la Comisión sus planes en materia de ayudas de Estado antes de su ejecución, no les obliga, sin embargo, a conceder ninguna ayuda (auto de 30 de mayo de 2018, Yanchev , C-481/17, no publicado, EU:C:2018:352, apartado 22).

42 En segundo lugar, una medida de ayuda puede estar dirigida a reparar el perjuicio causado por un hecho excepcional, de conformidad con el artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b), con independencia de que no repare la totalidad de dicho perjuicio.

43 En consecuencia, no se desprende del artículo 108 TFUE, apartado 3, ni del artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b), que los Estados miembros estén obligados a reparar la totalidad del daño causado por un hecho excepcional, de modo que tampoco pueden ser obligado a conceder ayuda a todas las víctimas de dicho daño (sentencias de 14 de abril de 2021, Ryanair / Comisión (SAS, Dinamarca; Covid-19) , T-378/20, en apelación, EU:T:2021:194, apartado 24, y de 14 de julio de 2021, Ryanair y Laudamotion / Comisión (Austrian Airlines; COVID-19) , T-677/20, en apelación, EU:T:2021:465, apartado 57).

44 En estas circunstancias, la demandante no está justificada para alegar que la Comisión estaba obligada a evaluar, en la Decisión impugnada, el perjuicio causado a compañías aéreas distintas de Blue Air.

45 Por tanto, debe desestimarse la primera parte del primer motivo.

Sobre la segunda parte del primer motivo, relativa a la apreciación del importe de la indemnización

46 La demandante alega que la Comisión incurrió en un error manifiesto de apreciación en la medida en que, contrariamente a su práctica decisoria, no tuvo en cuenta la ventaja competitiva derivada del carácter discriminatorio de la medida de reparación de daños, lo que daría lugar a Cuotas de mercado más sólidas para Blue Air que las que de otro modo habría podido reclamar o en la posibilidad de obtener un préstamo en condiciones favorables.

47 La Comisión refuta las alegaciones de la demandante.

48 En primer lugar, debe señalarse que, a efectos de apreciar la compatibilidad de una ayuda con el mercado interior, la ventaja obtenida por dicha ayuda para el beneficiario no incluye ningún beneficio económico que éste haya podido obtener como consecuencia de la explotación esa ventaja. Ese beneficio puede no ser el mismo que la ventaja constitutiva de la ayuda, y de hecho puede no existir tal beneficio, pero eso no puede justificar una evaluación diferente de la compatibilidad de la ayuda con el mercado interior (véase, en ese sentido y por analogía, sentencia de 21 de diciembre de 2016, Comisión / Aer Lingus y Ryanair Designated Activity, C-164/15 P y C-165/15 P, EU:C:2016:990, apartado 92).

49 Por consiguiente, debe declararse que la Comisión tuvo razón al tener en cuenta la ventaja concedida a Blue Air, tal como resultaba de la medida de reparación de daños. Sin embargo, no puede reprocharse a la Comisión que no haya determinado la existencia de un posible beneficio económico derivado de dicha ventaja.

50 En estas circunstancias, no está justificado que la demandante critique a la Comisión por no haber tenido en cuenta una posible ventaja competitiva derivada del carácter supuestamente discriminatorio de la medida controvertida.

51 Por consiguiente, el Tribunal de Primera Instancia desestima la segunda parte del primer motivo y, en consecuencia, desestima dicho motivo en su totalidad.

Segundo motivo, basado en la infracción del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE

52 Mediante su segundo motivo, la demandante reprocha a la Comisión una aplicación incorrecta del artículo 107 TFUE, apartado 3, letra c), leído a la luz de las Directrices. La Comisión incurrió en un error de Derecho y cometió varios errores de apreciación. Los errores se refieren a (i) la elegibilidad de Blue Air para la ayuda de salvamento, (ii) la existencia de un objetivo de interés común, (iii) la evaluación de la idoneidad de esa ayuda, (iv) la evaluación de la proporcionalidad de esa ayuda, (v) la adecuación de las Directrices para la evaluación de dicha ayuda y (vi) la evaluación de los efectos negativos de la ayuda de salvamento.

Elegibilidad de Blue Air para la ayuda de rescate

53 Mediante la primera parte del segundo motivo, la demandante alega, en esencia, que la Comisión realizó un examen insuficiente del primer requisito mencionado en el punto 22 de las Directrices, según el cual una sociedad que forma parte de un grupo no puede, en principio, beneficiarse de la ayuda de salvamento. La demandante reprocha a la Comisión que se limite a señalar que el 99,99 % de las acciones de Blue Air estaban en manos de la sociedad anónima Airline Invest, el 99,99 % de las cuales, a su vez, estaba en manos de un particular, para concluir que el beneficiario no pertenece a un grupo de empresas, aunque esa persona física pueda ser intermediario o testaferro de otra persona física o jurídica. Por lo tanto, en su opinión, la Comisión no debería haber simplemente constatado que Blue Air estaba controlada por dos personas para llegar a su conclusión.

54 La Comisión solicita que se desestime la alegación de la demandante.

55 A este respecto, procede recordar que el punto 22 de las Directrices establece tres requisitos acumulativos para que una ayuda concedida a una empresa perteneciente a un grupo se considere compatible con el mercado interior. En consecuencia, corresponde a la Comisión examinar (i) si el beneficiario de la ayuda pertenece a un grupo y, en su caso, la composición de dicho grupo, (ii) si las dificultades a las que se enfrenta el beneficiario son intrínsecas y no son el resultado de una asignación arbitraria de costos dentro del grupo y (iii) si esas dificultades son demasiado serias para ser abordadas por el propio grupo.

56 El objetivo de esta prohibición es, por tanto, impedir que un grupo de empresas haga que el Estado sufrague los gastos de una operación de salvamento de una de las empresas pertenecientes al grupo, cuando dicha empresa se encuentre en crisis y el propio grupo haya creado dichas dificultades o dispone de medios para afrontarlos por sí misma (véase, en este sentido, la sentencia de 13 de mayo de 2015, Niki Luftfahrt / Comisión , T-511/09, EU:T:2015:284, apartado 159).

57 De los apartados 27 y 105 de la resolución impugnada se desprende que el 99,99 % de las acciones de Blue Air pertenecen a la sociedad rumana Airline Invest, constituida en diciembre de 2019, y que el 0,01 % restante pertenece a un ciudadano estadounidense. También se indica que el 99,99% de las acciones de Airline Invest, que no realiza ninguna actividad distinta de la tenencia de las acciones de Blue Air, son propiedad de una persona física que no realiza ninguna actividad directa o indirecta.

58 La argumentación de la demandante consiste en sostener que la persona física titular del 99,99 % de las acciones de Airline Invest podría ser testaferro de otra persona física o

jurídica. Procede señalar que dicha argumentación no está fundamentada y sigue siendo hipotética, ya que se basa en meras suposiciones extraídas únicamente de artículos de prensa cuyo contenido no puede demostrar que el accionista de Airline Invest sea un testaferro. En consecuencia, esta alegación es puramente especulativa y sólo se sustenta en los elementos de prueba a los que se refiere la demandante. Además, cuando se le preguntó sobre ese punto en la vista, la demandante no pudo proporcionar información más específica al respecto.

59 Por lo tanto, a falta de pruebas en este sentido, debe desestimarse la alegación de que la Comisión no examinó suficientemente el primer requisito establecido en el punto 22 de las Directrices, a saber, si el beneficiario de la ayuda pertenecía a un grupo.

60 Por consiguiente, debe desestimarse la primera parte del segundo motivo.

Contribución de la ayuda de salvamento a un objetivo de interés común

61 Mediante la segunda parte del segundo motivo, la demandante alega, en esencia, que la Comisión incurrió en error al concluir que la ayuda de salvamento perseguía un objetivo de interés común en el sentido del punto 43 de las Directrices. En particular, según la demandante, la Comisión no demostró, en primer lugar, que Blue Air prestara un servicio importante en el sentido del punto 44, letra b), de las Directrices y, en segundo lugar, que ese servicio no pudiera ser prestado fácilmente por un competidor .

62 La Comisión solicita que se desestime la alegación de la demandante.

63 Procede recordar que, según la jurisprudencia, la Comisión sólo puede declarar una ayuda compatible con el artículo 107 TFUE, apartado 3, si puede acreditar que dicha ayuda contribuye a la consecución de uno de los objetivos especificados, algo que, según condiciones normales de mercado, la empresa beneficiaria no las conseguiría utilizando sus propios recursos. En otras palabras, una medida de ayuda no puede declararse compatible con el mercado interior si produce una mejora en la situación financiera de la empresa beneficiaria sin que sea necesaria para alcanzar los objetivos establecidos en el artículo 107, apartado 3, del TFUE (véase, a ese efecto, sentencia de 14 de enero de 2009, Kronoply / Comisión , T-162/06, EU:T:2009:2, apartado 65 y jurisprudencia citada).

64 Por lo que se refiere en particular al artículo 107, apartado 3, letra c), TFUE, del punto 43 de las Directrices se desprende que el mero hecho de impedir que una empresa abandone el

mercado no basta para justificar el recurso a la ayuda de salvamento. Debe demostrarse claramente que la ayuda persigue un objetivo de interés común en el sentido de que su finalidad es evitar dificultades sociales o corregir fallos de mercado. El punto 44 de las Directrices establece siete ejemplos de situaciones en las que se establece que la ayuda persigue un interés común. En particular, el punto 44, letra b), de las Directrices establece que los Estados miembros deben demostrar que es probable que la quiebra del beneficiario implique graves dificultades sociales o una grave deficiencia del mercado.

65 En el caso de autos, procede examinar la alegación de la demandante para determinar si la Comisión incurrió en un error manifiesto de apreciación al considerar, en primer lugar, que el servicio de que se trata era «importante» y, en segundo lugar, que era difícil de reproducirlo, en el sentido del punto 44(b) de las Directrices.

66 En primer lugar, por lo que se refiere a la importancia del servicio prestado por Blue Air, se desprende en particular de los apartados 51, 52, 58, 108 y 109 de la Decisión impugnada que dicha compañía aérea aseguró la conectividad de Rumanía en la medida en que ya que prestaba servicio a rutas aéreas nacionales e internacionales, algunas de las cuales conectaban zonas remotas de ese Estado miembro a las que era difícil acceder por tierra debido al mal estado de la infraestructura viaria y ferroviaria de Rumanía.

67 Además, debe señalarse que, como se indica en el apartado 111 de la Decisión impugnada, es posible que algunos pequeños aeropuertos nacionales ni siquiera estén atendidos o que lo estén en una medida significativamente reducida tras la salida de Blue Air del mercado dado, en primer lugar, que las otras compañías aéreas de bajo coste nunca han mostrado interés alguno en atender rutas nacionales desde o hacia algunos de estos aeropuertos y, en segundo lugar, la compañía aérea nacional de Rumanía, TAROM, no ofrece servicios aéreos de bajo coste, lo que no es impugnado por las partes.

68 Además, por lo que se refiere a las rutas aéreas internacionales, del apartado 52 de la Decisión impugnada se desprende que Blue Air era la única compañía aérea de bajo coste que operaba rutas desde Rumanía a los aeropuertos de Florencia (Italia), Stuttgart (Alemania), Colonia/Bonn (Alemania), Ámsterdam (Países Bajos), Milán-Linate (Italia), París-Orly (Francia) y Helsinki (Finlandia).

69 En este sentido, la Comisión consideró acertadamente que Blue Air prestaba un importante servicio al ofrecer, por una parte, rutas hacia y desde varias regiones remotas de Rumanía, cuya conectividad por vía aérea era de particular importancia económica habida cuenta del estado de la infraestructura terrestre nacional y, por otro lado, las rutas hacia y

desde varias de las principales ciudades europeas, contribuyendo así a la conectividad internacional de esas regiones.

70 Además, como señaló la Comisión, los servicios de transporte aéreo de pasajeros prestados por Blue Air se dirigieron, en particular, a dos categorías específicas de pasajeros, a saber, los pequeños empresarios locales y la comunidad rumana establecida fuera del país, particularmente activa en Italia, Francia, España, Alemania y el Reino Unido, gracias a una red única de rutas nacionales e internacionales, específicamente calibradas a sus necesidades, que ha desarrollado al efecto durante los últimos 15 años. La resolución impugnada precisa a este respecto que, en el contexto de la falta de alternativas válidas debido al mal estado de la infraestructura viaria y ferroviaria de Rumanía, que la demandante no discute, ambas categorías de pasajeros de gran movilidad,

71 Así, el análisis de la Comisión en el presente caso se basa, en esencia, en la conclusión de que el cese de la actividad de Blue Air sería perjudicial tanto para la conectividad regional como internacional de Rumanía y, en particular, de determinadas regiones remotas del país, así como a la movilidad de las dos categorías de pasajeros a que se refiere el apartado 70 anterior, y que, en caso de salida del mercado del beneficiario, existiría un riesgo concreto de perturbación de determinados servicios de transporte aéreo de pasajeros considerados importantes por ese Estado miembro.

72 Además, de los apartados 59, 62, 111 y 112 de la resolución impugnada se desprende que, al garantizar la movilidad de los pequeños empresarios locales entre las distintas regiones del país, Blue Air contribuye a la vida económica de dichas regiones.

73 Además, como se desprende de los apartados 53 y 110 de la Decisión impugnada, la salida de Blue Air del mercado habría tenido un impacto directo en más de 400 000 pasajeros, de los cuales más de 250 000 vieron cancelados sus vuelos debido a las restricciones de viaje impuestas por los Estados europeos para limitar la propagación de la pandemia de COVID-19 y estaban esperando el reembolso de sus billetes o habían aceptado una nota de crédito para utilizar en otro vuelo. En cuanto a los 150 000 pasajeros restantes, habían reservado un vuelo con Blue Air en los siguientes 12 meses.

74 A la luz de las pruebas a que se refieren los apartados 65 a 73 anteriores, la demandante no presentó al Tribunal de Justicia ninguna prueba de la que pudiera concluirse que la Comisión había cometido un error manifiesto de apreciación al considerar que Blue Air proporcionó un servicio importante en el sentido del punto 44, letra b), de las Directrices.

75 Además, ninguna de las alegaciones formuladas por la demandante ante el Tribunal de Primera Instancia puede desvirtuar esta conclusión.

76 En primer lugar, por lo que se refiere al argumento de la demandante de que Blue Air no es una compañía aérea de bajo coste y que el precio medio de los billetes ofrecidos por Blue Air es incluso superior al de los billetes vendidos por la demandante, procede señalar que la demandante alega, en apoyo de su alegación, que el precio medio de sus billetes fue de 68,27 EUR en 2019 y 55,59 EUR en 2020, mientras que, durante esos mismos dos años, el precio medio de los billetes ofrecidos por Blue Air fue de 89,09 EUR y 63,37 EUR respectivamente.

77 Preguntada sobre este punto en la vista, la demandante añadió que, además del aspecto de la tarificación en sí mismo, la otra característica de las compañías aéreas de bajo coste es el factor de ocupación de sus aeronaves, especialmente elevado. En el caso de autos, según la demandante, el factor de carga de su avión es, globalmente, superior al del avión operado por Blue Air.

78 Las dos circunstancias a que se refiere la demandante, incluso si se probaran, no son, por sí mismas, capaces de demostrar que el servicio prestado por Blue Air no era importante en el sentido del punto 44, letra b), de las Directrices. No pueden cuestionar la conclusión, expuesta en los apartados 65 a 73 anteriores, de que el servicio prestado por Blue Air garantizó la conectividad de varias regiones rumanas y facilitó el viaje de dos categorías bien definidas de pasajeros, pequeños empresarios y ciudadanos rumanos establecidos en otros Estados miembros, asegurando así la conectividad de Rumanía en su conjunto y, por tanto, constituyendo un servicio importante para esos pasajeros. Además, cabe señalar que la comparación numérica de los precios medios de los billetes no implica, en ningún caso,

79 En segundo lugar, no puede prosperar la alegación de la demandante según la cual la Comisión no evaluó el tamaño del mercado y la importancia de Blue Air en las rutas nacionales e internacionales. Por un lado, cabe señalar que el punto 43 y el punto 44, letra b), de las Directrices no exigen que la Comisión tenga en cuenta el tamaño del mercado de referencia al examinar si el servicio en cuestión es «importante». Así, incluso si el tamaño del mercado de referencia es relativamente pequeño, eso no impide que un servicio prestado en ese mercado sea significativo en el sentido de las Directrices (sentencia de 4 de mayo de 2022, Wizz Air Hungría/Comisión (TAROM ; Rescue aid) , T-718/20, en casación, EU:T:2022:276, apartado 51).

80 Por otra parte, aunque se probara, la pequeña cuota de mercado de Blue Air en las rutas nacionales e internacionales no afectaría a la conclusión de que el riesgo de que Blue Air cesara sus operaciones a corto plazo probablemente socavaría la conectividad de Rumanía

como en su conjunto, y en particular la conectividad de determinadas regiones rumanas, y ser perjudicial para los pasajeros que utilizan sus servicios de transporte aéreo. El hecho de que, en el conjunto del mercado rumano, la cuota de mercado de Blue Air sea pequeña no resta importancia a su importancia en términos de conectividad de determinadas regiones rumanas remotas, para las cuales, dado el estado de la infraestructura viaria y ferroviaria, las conexiones aéreas siguen siendo la única opción viable.

81 En tercer lugar, por lo que se refiere al argumento de la demandante según el cual las rutas nacionales explotadas por Blue Air podrían haber sido objeto de obligaciones de servicio público y no del rescate de Blue Air, procede señalar que la demandante no ha demostrado que la introducción de dicho servicio público obligaciones podrían haberse llevado a cabo en un período de tiempo suficientemente corto, asegurando al mismo tiempo la conectividad continua de esas regiones.

82 En segundo lugar, por lo que respecta a la cuestión de si los servicios prestados por Blue Air eran complicados de reproducir en el sentido del punto 44, letra b), de las Directrices, se desprende de los apartados 54, 55, 63, 109, 110 y 112 de la resolución impugnada que, en las circunstancias del presente caso, otras compañías aéreas, en particular las de bajo coste, no habrían podido garantizar a corto plazo todos estos servicios, dado que varias de ellas ya habían cerrado recientemente algunos de sus rutas aéreas, también operadas por Blue Air, dejando así a Blue Air sola para operarlas.

83 Además, en primer lugar, debe señalarse que, según la Comisión, las demás compañías aéreas de bajo coste tienen poca o ninguna presencia en la mayoría de las rutas de Blue Air en la medida en que su modelo de negocio se basa en el uso de las denominadas aeropuertos "secundarios", es decir, aeropuertos situados a cierta distancia de los aeropuertos urbanos considerados "primarios". De hecho, los aeropuertos 'secundarios' requieren el pago de tasas aeroportuarias más bajas y las franjas horarias están más disponibles que en los principales aeropuertos nacionales.

84 A este respecto, la demandante reconoce que no presta servicio a determinados aeropuertos «principales» a los que llega Blue Air.

85 Por consiguiente, procede declarar que la Comisión acertó al declarar, en el apartado 109 de la Decisión impugnada, que Blue Air ocupaba un nicho que no explotaban otras compañías aéreas de bajo coste en el mercado rumano. Por tanto, la demandante no ha demostrado que hubiera sido capaz de hacerse cargo de las rutas aéreas explotadas por Blue Air, ya que su modelo de negocio difería considerablemente del de Blue Air.

86 Del mismo modo, la demandante tampoco ha negado el hecho de que las compañías aéreas de bajo coste competidoras de Blue Air no estaban interesadas en hacerse cargo de las rutas aéreas hacia o desde determinados aeropuertos regionales rumanos, como Oradea (Rumanía) y Baia Mare (Rumanía), en la medida en que dichas compañías aéreas competidoras ya operaban rutas aéreas desde otros aeropuertos regionales, lo que corría el riesgo de dejar los antiguos aeropuertos desatendidos o mal atendidos en caso de salida de Blue Air del mercado.

87 Además, la nota a pie de página 19 de la Decisión impugnada indica que las compañías aéreas de bajo coste que compiten con Blue Air ya se habían retirado de Oradea y de la ruta Bucarest-Cluj (Rumanía) en 2018, lo que confirma la apreciación de la Comisión de que dichas compañías aéreas no tenían interés en ofrecer esa cubierta

88 Además, debe señalarse que, en la vista, la demandante alegó que Blue Air ya no prestaba servicios en varias rutas, como las de ida y vuelta a Oradea. Sin embargo, al hacerlo, la demandante se refiere a información que es actual y, por lo tanto, posterior a la fecha de la decisión impugnada. A este respecto, procede recordar que la legalidad de la Decisión impugnada debe apreciarse sobre la base de la información de que disponía la Comisión en el momento de su adopción, y no sobre la base de hechos posteriores. Por lo tanto, debe desestimarse este argumento.

89 En segundo lugar, la demandante alega que explotaba más del 80 % de las rutas aéreas internacionales también explotadas por Blue Air. A este respecto, sin embargo, debe señalarse, como hizo la Comisión, que de los anexos de la demanda no se desprende que la demandante esté presente en el 80 % de las rutas aéreas operadas por Blue Air, ya que dichos anexos se refieren únicamente a 'destinos' internacionales desde Rumanía, y no a rutas específicas. Además, la demandante se refiere a datos posteriores a la resolución impugnada en cuanto se refiere a datos que abarcan todo el año 2020. Así pues, habida cuenta de su contenido y del período al que se refieren, dichos datos no sustentan suficientemente la alegación de la demandante. En cualquier caso, estos datos confirman que una parte importante de las rutas servidas por Blue Air no fueron servidas por la demandante.

90 En tercer lugar, por lo que se refiere al argumento de que la capacidad perdida de una compañía aérea podría ser sustituida rápidamente por otras compañías aéreas que deseen redistribuir su exceso de capacidad, procede señalar que no existen pruebas que demuestren que el exceso de capacidad de la demandante, que se originó en las medidas adoptadas por los Estados miembros en el contexto de la pandemia de COVID-19, le permitiría operar las rutas aéreas operadas anteriormente por Blue Air. Por tanto, no se ha demostrado que, una vez

reanudada su propia actividad, la demandante dispusiera aún de capacidad de transporte suficiente para reanudar dichas rutas. El exceso de capacidad en el sector no es suficiente en sí mismo para dar lugar a la presunción de que los competidores utilizarán la capacidad sobrante en cualquier condición e incurrirán en costos adicionales mientras brindan un servicio ininterrumpido a precios asequibles.

91 Por consiguiente, procede señalar que la demandante no ha demostrado que las compañías aéreas competidoras de Blue Air hubieran estado dispuestas a hacerse cargo de todas las rutas explotadas por Blue Air en caso de salida del mercado.

92 En cuarto lugar, aun suponiendo que la sustitución de Blue Air hubiera sido posible en algunas de las rutas nacionales o internacionales de que se trata, la demandante tampoco ha demostrado que, ante el probable e inminente cese de las operaciones de Blue Air, dicha sustitución podría haber tenido lugar en el corto plazo, con el fin de evitar en la medida de lo posible cualquier perturbación del servicio, y en condiciones similares a las que se operaron dichas rutas.

93 Aunque la demandante alega que estaba preparada para explotar las rutas de Blue Air en menos de seis meses en caso de salida del mercado, de los anexos a la demanda relativos a la expansión de la demandante en 2020 se desprende que la mayor parte de las rutas aéreas las rutas que lanzó no fueron atendidas por Blue Air en absoluto en 2019 y 2020, o continuaron siendo atendidas por Blue Air en 2020. Por lo tanto, debe sostenerse que la demandante no ha demostrado que Blue Air ya había sido reemplazada en determinadas rutas o podría ser fácilmente reemplazada dentro de los seis meses siguientes a su cese de operaciones.

94 Teniendo en cuenta, en particular, la importancia del papel desempeñado por Blue Air a la hora de garantizar rutas aéreas asequibles para dos categorías de pasajeros que realizan una contribución esencial a la economía regional de Rumanía, a saber, los pequeños empresarios locales y la comunidad rumana establecida en el extranjero, y las consecuencias que su quiebra tendría sobre esa economía y sobre más de 400 000 pasajeros (véase el apartado 73 anterior), debe concluirse que la salida de Blue Air del mercado habría supuesto un riesgo de interrupción de un importante servicio que han sido difíciles de replicar en las circunstancias particulares del caso.

95 Por tanto, la Comisión consideró acertadamente que la ayuda de salvamento cumplía los requisitos establecidos en los puntos 43 y 44 de las Directrices.

96 Por consiguiente, debe desestimarse por infundada la segunda parte del segundo motivo.

Evaluación de la idoneidad de la ayuda de salvamento

97 Mediante la tercera parte del segundo motivo, la demandante alega, en esencia, que la Comisión incurrió en error al considerar que la ayuda de salvamento era adecuada. En primer lugar, se queja de que la Comisión no aplicó un tipo de interés correcto al constatar erróneamente que Blue Air ofrecía niveles normales de garantía. En segundo lugar, considera que la duración de la ayuda de salvamento es demasiado larga. En tercer lugar, la demandante alega que la Comisión debería haber pedido al beneficiario que presentara un plan de reestructuración de conformidad con el punto 55, letra d), inciso ii), de las Directrices o un plan de liquidación de conformidad con el punto 55, letra d), inciso iii), de las Directrices, en un plazo inferior a seis meses.

98 La Comisión rebate los argumentos de la demandante.

99 En primer lugar, en cuanto a la alegación de la demandante de que el tipo de interés aplicado al préstamo de que se trata no es suficientemente elevado en relación con los riesgos asociados a dicho préstamo, procede señalar que el punto 56 de las Directrices dispone lo siguiente:

«El nivel de remuneración que un beneficiario debe pagar por la ayuda de salvamento debe reflejar la solvencia subyacente del beneficiario, descontando los efectos temporales tanto de las dificultades de liquidez como del apoyo estatal, y debe proporcionar incentivos para que el beneficiario reembolse la ayuda tan pronto como posible. Por lo tanto, la Comisión exigirá que la remuneración se fije a un tipo no inferior al tipo de referencia establecido en la Comunicación sobre tipos de referencia... para empresas débiles que ofrezcan niveles normales de garantía (actualmente IBOR a 1 año más 400 puntos básicos)... y que se incremente en al menos 50 puntos básicos para las ayudas de salvamento cuya autorización se prorrogue de conformidad con el punto 55, letra d)[ii)].».

100 En el caso de autos, las partes no discuten que el tipo de interés asociado al préstamo de que se trata es equivalente o próximo al tipo de referencia mencionado en el punto 56 de las Directrices y, por tanto, no supera el umbral impuesto.

101 Más concretamente, del apartado 19 de la resolución impugnada se desprende que, si el préstamo se concediera en dos tramos, el tipo de interés de la parte del préstamo correspondiente a la ayuda de salvamento y la correspondiente garantía estatal sería al menos igual al nivel de la tasa de oferta interbancaria rumana (ROBOR) a un año o la tasa de oferta interbancaria del euro a un año (Euribor) (dependiendo de la moneda en la que esté denominado el préstamo) más un margen de riesgo de al menos 400 puntos básicos. Si el préstamo se concediera en un único tramo, el tipo de interés de todo el préstamo y la garantía sería como mínimo igual al nivel del ROBOR o Euribor a un año (según la moneda en la que esté denominado el préstamo) más un margen de riesgo no inferior a 400 puntos básicos.

102 Contrariamente a lo que sostiene la demandante, del punto 56 de las Directrices se desprende que no es necesario aumentar dicho porcentaje antes de cualquier prórroga de la autorización.

103 Por tanto, dado que la Comisión no estaba en condiciones de prever con certeza si Rumanía iba a presentar o no un plan de reestructuración antes de la fecha límite, la demandante no puede reprochar que no aumentó el tipo de interés aplicado desde el momento en que se adoptó la Decisión impugnada. fue adoptado. No se prevé tal plazo en el punto 56 de las Directrices.

104 Además, debe señalarse, como hizo la Comisión, que el argumento de la demandante de que el tipo de interés debería ser más alto en ausencia de garantías proporcionadas por el beneficiario es el resultado de una interpretación errónea del punto 56 de las Directrices. Este punto prevé la aplicación del tipo a empresas débiles que ofrezcan niveles normales de garantía (véase el apartado 99 anterior). Así, dicho punto exige la aplicación de un tipo de interés mínimo que se aplica a todas las ayudas de salvamento, con independencia de las garantías aportadas por los beneficiarios en cada caso. Como señala la Comisión, ello se debe a la urgencia inherente a las ayudas de salvamento, que exige el establecimiento de una norma clara aplicable en todos los casos,

105 En segundo lugar, por lo que se refiere a la alegación de la demandante de que la duración de la ayuda controvertida es excesiva en relación con el objetivo perseguido por dicha ayuda, procede recordar que el punto 55 de las Directrices enumera los requisitos que deben cumplir las ayudas de salvamento para ser autorizadas por la Comisión. En primer lugar, es importante que la medida de ayuda de salvamento esté limitada en el tiempo. A este respecto, el punto 55, letra d), de las Directrices establece, entre otras cosas, que los Estados miembros deben comprometerse a remitir a la Comisión, en un plazo máximo de seis meses, o bien la prueba de que el préstamo ha sido reembolsado en su totalidad o, siempre que el beneficiario puede describirse como una empresa en crisis, un plan de reestructuración como se establece en el punto 3.1.2 de las Directrices. Tras la presentación de dicho plan,

106 Del tenor literal del punto 55, letra d), de las Directrices se desprende que la Comisión no está facultada para denegar la autorización de ayudas de salvamento en una situación en la que el Estado miembro de que se trate tenga la intención de utilizar la totalidad del período de seis meses permitido por las Directrices para elaborar y presentar un plan de reestructuración o liquidación. Así, aunque un Estado miembro pueda fijar un plazo más breve, la Comisión no puede legalmente obligarle a hacerlo. Además, el plazo de seis meses está destinado, como se indica en el punto 60 de las Directrices, a permitir que el beneficiario recupere su liquidez.

107 En tercer lugar, la demandante alega que la Comisión incurrió en un error de apreciación al exigir a Rumanía que presentara un plan de reestructuración en un plazo inferior a seis meses. En su opinión, estaba claro desde el principio que el préstamo no se reembolsaría en el plazo de seis meses previsto y que Rumanía acabaría prorrogando dicho plazo presentando un plan de reestructuración. En el contexto de la pandemia de COVID-19, todas las aerolíneas sufren graves pérdidas y una medida de ayuda concedida de facto por un período superior a seis meses a una de ellas genera una importante distorsión.

108 Sin embargo, estos argumentos de la demandante no hacen inverosímiles las apreciaciones de la Comisión.

109 Del tenor literal del punto 55, letra d), de las Directrices se desprende que corresponde al Estado miembro proporcionar a la Comisión, a más tardar seis meses después de la autorización de la ayuda de salvamento, junto con la prueba del reembolso del préstamo, un plan de reestructuración (siempre que el beneficiario pueda ser clasificado como una empresa en crisis) o un plan de liquidación. Es cierto que el Estado miembro de que se trate siempre tiene derecho a presentar uno de esos documentos antes de que finalice el plazo de seis meses, pero del tenor de ese punto no se desprende que la Comisión esté autorizada a fijar un plazo más breve en su propia iniciativa.

110 Del mismo modo, el punto 55, letra d), inciso ii), de las Directrices prevé claramente, en caso de que el Estado miembro haya presentado un plan de reestructuración, que la autorización de la ayuda de salvamento se prorrogará automáticamente hasta que la Comisión adopte una decisión definitiva al respecto. Además, en la Decisión impugnada no se concedió dicha autorización.

111 Por último, procede señalar que, según las Directrices y, en particular, su punto 60, la ayuda de salvamento tiene por objeto mantener al beneficiario en activo durante seis meses, objetivo difícilmente conciliable con una reducción de la duración de la ayuda

112 Habida cuenta de lo anterior, debe desestimarse la tercera parte del segundo motivo.

Evaluación de la proporcionalidad de la ayuda de salvamento

113 Mediante la cuarta parte del segundo motivo, la demandante niega, en esencia, la apreciación de la Comisión según la cual la ayuda controvertida era proporcionada al objetivo perseguido.

114 La Comisión solicita que se desestime la alegación de la demandante.

115 En primer lugar, la demandante señala que, como se desprende del apartado 123 de la Decisión impugnada, la ayuda de salvamento cubrió, en parte, las necesidades de liquidez de Blue Air provocadas por las restricciones de viaje en el contexto de la pandemia de COVID-19. Así, según la demandante, al autorizar dichas ayudas, la Comisión actuó en contra de los objetivos y la lógica de su comunicación de 19 de marzo de 2020 titulada «Marco temporal de las medidas de ayuda estatal para apoyar la economía en el actual brote de COVID-19» (DO 2020 C 91 I, p. 1) y modificados el 3 de abril de 2020 (DO 2020 C 112 I, p. 1), que excluía la concesión de ayudas a empresas que ya estaban en crisis a 31 de diciembre de 2019, y permitía la concesión de ayuda a la empresa menos adecuada para alcanzar el objetivo de ayuda relacionado con la pandemia de COVID-19.

116 A este respecto, en primer lugar, procede señalar que ninguna de las dos medidas de ayuda controvertidas fue autorizada en virtud de la comunicación mencionada en el apartado 115 anterior.

117 En segundo lugar, debe señalarse que la medida de compensación de daños estaba destinada a compensar a Blue Air por los daños sufridos durante el período comprendido entre el 16 de marzo y el 30 de junio de 2020, mientras que la ayuda de salvamento permitió a Blue Air cubrir sus necesidades de liquidez durante un período diferente, a saber, de septiembre de 2020 a febrero de 2021. Además, como se desprende de la Decisión impugnada, la ayuda concedida a Blue Air en virtud de la medida de compensación de daños se tuvo en cuenta en el plan de liquidez para el período de septiembre de 2020 a febrero de 2021 y, por lo tanto, redujo la cantidad de ayuda de salvamento necesaria.

118 Por consiguiente, la alegación de la demandante no puede cuestionar la apreciación de la Comisión sobre la proporcionalidad de la ayuda de salvamento.

119 En segundo lugar, la demandante alega que la Comisión incurrió en un error manifiesto de apreciación al considerar que la ayuda de salvamento no superaba el mínimo necesario para alcanzar el objetivo de interés común.

120 Al respecto, el punto 60 de las Directrices dispone lo siguiente:

«La ayuda de salvamento debe limitarse a la cantidad necesaria para mantener al beneficiario en el negocio durante seis meses. Para la determinación de dicho importe se tendrá en cuenta el resultado de la fórmula que figura en el Anexo I. Sólo se autorizará cualquier ayuda que supere el resultado de dicho cálculo si está debidamente justificada por la provisión de un plan de liquidez en el que se establezca la liquidez del beneficiario necesidades para los próximos seis meses.

121 Por lo que se refiere al importe previsto de la ayuda de salvamento, de los apartados 45, 47, 112 y 118 de la Decisión impugnada se desprende que dicho importe se basa en el plan de liquidez elaborado por Rumanía. La Comisión evaluó dicho plan, que se basaba en proyecciones de ingresos y costes, que formaban parte del contexto inédito e incierto del período en el que se habían elaborado en relación con todas las proyecciones de actividad de las compañías aéreas. En su valoración, consideró que el plan de liquidez no incluía gastos inusuales o ilegítimos como la financiación de medidas estructurales o la expansión de actividades más allá de los compromisos previos.

122 La demandante no formula ningún argumento que pueda poner en duda la plausibilidad del plan de liquidez. Por el contrario, se limita a comparar las necesidades de liquidez de Blue Air durante el período considerado para la ayuda de salvamento, a saber, entre septiembre de 2020 y febrero de 2021, con los costes inevitables de un período anterior, entre marzo y junio de 2020.

123 Sin embargo, esta comparación carece de pertinencia para la apreciación del importe de la ayuda de salvamento. Como señala acertadamente la Comisión en su defensa, no hay razón para suponer que las necesidades de liquidez y los costes inevitables antes mencionados, que además se refieren a períodos diferentes, se corresponden. De ello se deduce que la Comisión actuó acertadamente al basarse en el supuesto, considerado como el más probable en el momento de la adopción de la Decisión impugnada, de una reanudación del tráfico aéreo

durante el período de la ayuda de salvamento, lo que condujo, por tanto, a un aumento de las pérdidas evitadas costos (combustible, mantenimiento de aeronaves, tasas de aterrizaje, etc.) durante el período de contención.

124 En tercer lugar, la demandante alega que la Comisión se equivocó al considerar, en el apartado 122 de la Decisión impugnada, que el plan de liquidez no incluía gastos para financiar medidas estructurales. Sin embargo, según la demandante, la Comisión no tuvo en cuenta el hecho de que los compromisos anteriores de Blue Air incluían la sustitución a gran escala de su flota, con la compra de seis aviones Boeing 737-MAX. Por lo tanto, la ayuda de salvamento permitiría de hecho financiar medidas estructurales y actividades que van más allá de lo estrictamente necesario para mantener a flote Blue Air.

125 A este respecto, debe señalarse que, según las Directrices, la ayuda de salvamento debe limitarse al importe necesario para mantener al beneficiario en la actividad durante seis meses y no puede utilizarse para financiar medidas estructurales, como la adquisición de sucursales importantes o activos. Sin embargo, como ha alegado la Comisión, no puede descartarse que la necesidad de liquidez durante esos seis meses también incluya el pago de los plazos vencidos durante ese período en virtud de compromisos anteriores relativos a la sustitución de aeronaves. El impago de dichos plazos podría conducir a la insolvencia de la empresa en crisis, lo que iría claramente en contra del objetivo perseguido.

126 En cuarto lugar, por lo que se refiere a la imputación de la demandante de que la Comisión no impuso un reparto de la carga para que parte de las pérdidas fueran absorbidas por los accionistas del beneficiario, debe señalarse, a este respecto, que las medidas para repartir la carga entre los inversores existentes solo se requieren durante el período de reestructuración y no durante el período de rescate, como se desprende claramente del texto del punto 61 de las Directrices.

127 Por lo tanto, la Comisión actuó correctamente al no imponer el reparto de la carga.

128 Por consiguiente, debe desestimarse la cuarta parte del segundo motivo.

Adecuación de las Directrices a efectos de evaluación de la ayuda

129 Mediante la quinta parte del segundo motivo, la demandante alega, en esencia, que las Directrices no son adecuadas para evaluar las ayudas controvertidas en la medida en que no

abordan las circunstancias excepcionales específicas derivadas del COVID-19 pandemia, que no se había previsto cuando se adoptaron esas Directrices en 2014.

130 La Comisión rebate los argumentos de la demandante.

131 Con carácter preliminar, debe recordarse que la Comisión dispone de una amplia discrecionalidad en la aplicación del artículo 107 TFUE, apartado 3, cuyo ejercicio implica complejas valoraciones económicas y sociales que deben realizarse en el contexto de la Unión Europea. En el caso concreto de las ayudas de salvamento, se limitó al ejercicio de esa facultad discrecional al adoptar las Directrices, de las que, en principio, no puede apartarse (véase, por analogía, la sentencia de 2 de diciembre de 2010, *Holland Malt / Comisión*, C-464/09 P, EU:C:2010:733, apartado 46 y jurisprudencia citada).

132 En cuanto a las Directrices, procede señalar que la demandante no ha negado que la ayuda de salvamento pueda considerarse como tal en el sentido de dichas Directrices. Simplemente reprocha a la Comisión que no haya examinado si dichas Directrices eran adecuadas para evaluar la ayuda de salvamento a la luz de las circunstancias excepcionales de la crisis de la COVID-19.

133 En apoyo de su tesis, la demandante invoca la sentencia de 8 de marzo de 2016, *Grecia / Comisión* (C-431/14 P, EU:C:2016:145), cuyo apartado 70 dispone que «en el ámbito específico de ayudas estatales, la Comisión está obligada por las directrices que emite, en la medida en que no se aparten de las normas del TFUE, incluido, en particular, el artículo 107, apartado 3, letra b), del TFUE... y en la medida en que sus aplicación no infringe los principios generales del derecho, como la igualdad de trato, en particular cuando circunstancias excepcionales, distintas de las previstas en dichas Directrices, distinguen a un sector determinado de la economía de un Estado miembro».

134 El apartado 72 de la sentencia de 8 de marzo de 2016, *Grecia / Comisión* (C-431/14 P, EU:C:2016:145), precisa que «la adopción de dichas Directrices no exime a la Comisión de su obligación de examinar la circunstancias excepcionales específicas invocadas por un Estado miembro, en un caso particular, a efectos de solicitar la aplicación directa del artículo 107, apartado 3, letra b), del TFUE, y para motivar su negativa a acceder a tal solicitud, si fuera el caso surgir».

135 En el caso de autos, procede señalar que la pandemia de COVID-19 y las medidas adoptadas para contenerla dieron lugar a circunstancias excepcionales para muchas empresas en Europa, en particular para las compañías aéreas.

136 Debe señalarse que, en el marco de la quinta parte del segundo motivo, la demandante no ha identificado las normas específicas de las Directrices que, en su opinión, resultaron inapropiadas debido a las circunstancias excepcionales vinculadas a la COVID-19. pandemia, ni explicó las razones por las que ese es el caso. Tampoco ha aclarado si, en su opinión, la Comisión debería dejar de aplicar las Directrices y, en su lugar, aplicar directamente el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE. Por lo tanto, tal argumento es demasiado general y carece de fundamento y, por lo tanto, no permite que el Tribunal de Justicia comprenda su contenido.

137 En estas circunstancias, debe desestimarse la quinta parte del segundo motivo.

Evaluación de los efectos negativos de la ayuda de salvamento y la condición de «una vez, la última vez»

138 Mediante la sexta parte del segundo motivo, la demandante alega, en esencia, en primer lugar, que la Comisión no examinó en la Decisión impugnada si la ayuda de salvamento afectó negativamente a las condiciones comerciales en una medida contraria al interés común, como exige el artículo 107 (3)(c) TFUE. Así, la demandante alega que la Comisión no sopesó los efectos positivos de la ayuda de salvamento sobre la competencia y el comercio frente a sus efectos negativos, para asegurarse de que la ayuda de salvamento superaba a estos últimos.

139 En segundo lugar, la demandante también alega que, al autorizar la ayuda de salvamento, la Comisión infringió el requisito de «una vez, la última vez» establecido en el punto 71 de las Directrices. Según la demandante, la Comisión no tuvo en cuenta el hecho de que, por un lado, Blue Air había recibido una ayuda anterior en abril de 2020, a saber, un préstamo del EximBank, de propiedad estatal rumana, y, por otro lado, Blue Air Air había emitido en diciembre de 2019 bonos suscritos por SIF Banat-Crişana, suscripción en la que no puede excluirse la participación del Estado en la medida en que dicha suscripción infrinja las normas aplicables a las sociedades de inversión.

140 La Comisión solicita que se desestime la alegación de la demandante.

141 En primer lugar, de la lectura de la Decisión impugnada se desprende que el análisis mencionado en el anterior apartado 138 está implícito en el examen por la Comisión de los efectos de la ayuda de salvamento sobre la competencia y el comercio. En efecto, debido a que los efectos negativos de dicha ayuda sobre la competencia y el comercio son limitados, la Comisión pudo concluir que dicha ayuda no afectó a las condiciones comerciales en una medida contraria al interés común, como se desprende del apartado 130 de la sentencia impugnada decisión. Esta conclusión implica que, según la Decisión impugnada, los efectos positivos de la ayuda de que se trata sobre la competencia y el comercio superan a sus efectos negativos.

142 Por tanto, no puede acogerse esta alegación.

143 En segundo lugar, en los apartados 127 y 128 de la Decisión impugnada, la Comisión llegó a la conclusión de que se cumplía el requisito de «una vez, la última vez», establecido en los puntos 70 y 71 de las Directrices.

144 En el caso de autos, del apartado 128 de la Decisión impugnada se desprende que Rumanía, cuando notificó a la Comisión su ayuda de salvamento prevista a Blue Air, indicó que Blue Air no había recibido otras ayudas de salvamento, ayudas de reestructuración o ayudas temporales de reestructuración en los últimos 10 años.

145 No se ha demostrado que exista ninguna prueba específica que hubiera llevado a la Comisión a dudar de la veracidad de la información puesta en su conocimiento por Rumanía.

146 A este respecto, debe recordarse que, según la jurisprudencia, la legalidad de una decisión relativa a una ayuda de Estado debe ser apreciada por los órganos jurisdiccionales de la Unión a la luz no solo de la información de que dispone la Comisión en el momento en que se adoptó la decisión, sino también de la información que pudo haber estado a disposición de la Comisión. La información que "podría haber estado a disposición" de la Comisión incluye aquella que parecía relevante para la evaluación a realizar y que podría haberse obtenido, a petición de la Comisión, durante el procedimiento administrativo (sentencia de 20 de septiembre de 2017, Comisión / Frucona Košice , C-300/16 P, EU:C:2017:706, apartados 70 y 71).

147 Sin embargo, aunque el Tribunal de Justicia ha declarado que, cuando se examina la existencia y legalidad de una ayuda de Estado, puede ser necesario que la Comisión, en su caso, vaya más allá del mero examen de los hechos y las cuestiones de Derecho invocadas. a su

atención, no puede deducirse de dicha jurisprudencia que corresponda a la Comisión, por propia iniciativa y en ausencia de pruebas a tal efecto, recabar toda la información que pueda estar relacionada con el asunto que conoce, incluso cuando dicha información es de dominio público (sentencia de 2 de septiembre de 2021, Comisión / Tempus Energy y Tempus Energy Technology , C-57/19 P, EU:C:2021:663, apartado 45).

148 En consecuencia, no correspondía a la Comisión, en virtud de la jurisprudencia mencionada en los apartados 146 y 147 anteriores, recabar, de oficio y a falta de prueba en ese sentido, toda la información que pudiera estar relacionado con el caso ante él, incluso si dicha información fuera de dominio público.

149 Por lo que se refiere, en primer lugar, al argumento invocado por la demandante relativo a la existencia de un préstamo de aproximadamente 6 millones EUR que Blue Air supuestamente recibió en abril de 2020 del banco estatal rumano EximBank, debe señalarse que no existen pruebas que dicho préstamo constituía una ayuda de salvamento o de reestructuración concedida por el Estado rumano.

150 A este respecto, procede señalar que del apartado 52 de la sentencia de 16 de mayo de 2002, Francia / Comisión (C-482/99, EU:C:2002:294), se desprende que «incluso si el Estado en condiciones de controlar una empresa pública y de ejercer una influencia dominante sobre sus operaciones, el ejercicio real de ese control en un caso particular no puede presumirse automáticamente», que «por lo tanto, el mero hecho de que una empresa pública esté bajo el control del Estado no es suficiente para que las medidas adoptadas por dicha empresa [...] sean imputadas al Estado» y que «también es necesario examinar si debe considerarse que las autoridades públicas han participado, de un modo u otro, en la adopción de dichas medidas».

151 En el caso de autos, procede señalar que la demandante no ha demostrado que las autoridades rumanas estuvieran involucradas de algún modo en la concesión del préstamo por parte del EximBank a Blue Air en abril de 2020.

152 En segundo lugar, por lo que respecta al argumento de la demandante relativo a la suscripción de bonos por parte de SIF Banat-Crișana por un importe de aproximadamente 9 millones EUR en diciembre de 2019, debe señalarse, al igual que hizo la Comisión, que, en primer lugar, SIF Banat-Crișana es una entidad privada y, en segundo lugar, la demandante no ha aportado ninguna prueba concreta y específica en apoyo de la hipótesis de que las autoridades rumanas estuvieran involucradas en la decisión de SIF Banat-Crișana de comprar dichos bonos.

153 Habida cuenta de lo anterior, procede desestimar la sexta parte del segundo motivo y, por tanto, dicho motivo en su totalidad.

Tercer motivo, basado en la vulneración de los principios de no discriminación, libre prestación de servicios y libertad de establecimiento

154 La demandante alega que la Comisión violó el principio de no discriminación y el principio de libre prestación de servicios y de libre establecimiento, debido a que la medida controvertida beneficia únicamente a Blue Air.

155 La Comisión rebate los argumentos de la demandante.

156 Cabe recordar que las ayudas de Estado que contravienen las disposiciones del Tratado o los principios generales del Derecho de la Unión no pueden declararse compatibles con el mercado interior (sentencia de 22 de septiembre de 2020, Austria/ Comisión , C -594/18 P, UE: C:2020:742, apartado 44; véase también, en este sentido, la sentencia de 15 de abril de 2008, Nuova Agricast , C-390/06, EU:C:2008:224, apartados 50 y 51).

157 El tercer motivo se divide, en esencia, en dos partes, basadas en la vulneración del principio de igualdad de trato y de los principios de libre prestación de servicios y de libertad de establecimiento.

Violación del principio de igualdad de trato

158 Mediante la primera parte del tercer motivo, la demandante alega, en esencia, que la Decisión impugnada trata de manera diferente la situación comparable de las compañías aéreas que operan rutas hacia y desde Rumanía, ofreciendo una ventaja a Blue Air sin ninguna justificación objetiva. En apoyo de este argumento, la demandante señala, entre otras cosas, que la pandemia de COVID-19 tuvo graves repercusiones para todas las compañías aéreas que operan en Rumanía. No se ha demostrado la necesidad de salvar únicamente a Blue Air, con exclusión de otras líneas aéreas que operan en Rumanía, y la medida en cuestión va más allá de lo necesario para alcanzar su objetivo.

159 Con carácter preliminar, procede recordar que el principio de no discriminación exige que situaciones comparables no sean tratadas de manera diferente y que situaciones

diferentes no sean tratadas de la misma manera a menos que dicho trato esté objetivamente justificado (sentencia de 15 de abril de 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, apartado 66. Véase también, en este sentido, la sentencia de 5 de junio de 2018, Montero Mateos, C-677/16, EU:C:2018 : 393, párrafo 49).

160 Los elementos que caracterizan situaciones diferentes y, por tanto, su comparabilidad, deben determinarse y apreciarse en particular a la luz del objeto y la finalidad del acto de la Unión que establece la distinción de que se trata. También deben tenerse en cuenta los principios y objetivos del ámbito al que se refiere el acto (sentencia de 16 de diciembre de 2008, Arcelor Atlantique et Lorraine y otros, C-127/07, EU:C:2008:728, apartado 26).

161 Además, procede señalar que una ayuda individual como la controvertida, por definición, beneficia a una sola empresa, con exclusión de todas las demás empresas, incluidas las que se encuentran en una situación comparable a la del beneficiario de dicha ayuda. Así, por su propia naturaleza, tales ayudas individuales introducen una diferencia de trato, o incluso una discriminación, que sin embargo es inherente al carácter individual de esa medida (sentencia de 14 de abril de 2021, Ryanair/Comisión (Finnair I; Covid - 19), T-388/20, en casación, EU:T:2021:196, apartado 81).

162 Sostener, como hace la demandante, que la medida controvertida es contraria al principio de no discriminación equivale, en esencia, a cuestionar sistemáticamente la compatibilidad con el mercado interior de cualquier ayuda individual únicamente por su carácter exclusivo y, por tanto, exclusivo carácter discriminatorio, a pesar de que el Derecho de la Unión permite a los Estados miembros conceder ayudas individuales siempre que se cumplan todas las condiciones previstas en el artículo 107 TFUE.

163 Dicho esto, aun cuando, como alega la demandante, la diferencia de trato establecida por la medida controvertida, en la medida en que beneficia únicamente a Blue Air, pueda constituir una discriminación, procede comprobar si está justificada por un objetivo legítimo y si es necesario, adecuado y proporcionado para alcanzar ese objetivo. Del mismo modo, en la medida en que la demandante se remite al artículo 18 TFUE, debe señalarse que, en virtud de dicha disposición, cualquier discriminación por razón de nacionalidad en el ámbito de aplicación de los Tratados «sin perjuicio de las disposiciones especiales en ellos contenidas» es prohibido.

164 Por lo tanto, es importante determinar si esta diferencia de trato está permitida en virtud del artículo 107, apartados 2, letra b), y apartado 3, letra c), TFUE, que es la base jurídica de la Decisión impugnada. Dicho examen requiere, en primer lugar, que el objetivo de la

medida controvertida cumpla los requisitos establecidos en esas dos disposiciones y, en segundo lugar, que se cumplan las condiciones para la concesión de la medida controvertida, a saber, en el presente caso, que beneficie únicamente a Blue Air, sean tales que permitan alcanzar ese objetivo y no vayan más allá de lo necesario para lograrlo.

165 En el caso de autos, por lo que se refiere al objetivo de la medida controvertida, como se indica en el apartado 4 anterior, una parte de ella, a saber, la medida de reparación de daños, tiene por único objeto indemnizar a Blue Air por los daños sufridos directamente como consecuencia de la cancelación o la reprogramación de sus vuelos tras la introducción de restricciones de viaje en el contexto de la pandemia de COVID-19. A este respecto, debe señalarse que la demandante no niega que tal medida de compensación permita reparar el daño causado por dicha pandemia, ni cuestiona que la pandemia constituya un acontecimiento excepcional en el sentido de Artículo 107, apartado 2, letra b), TFUE. En cuanto a la otra parte de la medida, a saber, la ayuda de salvamento,

166 Por lo que se refiere a la cuestión de si las modalidades de concesión de la medida controvertida permiten alcanzar el objetivo perseguido y no van más allá de lo necesario para alcanzarlo, del examen de los motivos primero y segundo se desprende que la concesión de dos préstamos garantizados al 100 % por el Estado rumano únicamente a Blue Air es adecuado para alcanzar el objetivo perseguido por la medida controvertida y cumplir las condiciones establecidas en el artículo 107, apartado 2, letras b) y apartado 3, letra c), del TFUE.

167 Sin embargo, la demandante alega que el trato de favor concedido a Blue Air no es necesario ni proporcionado con respecto al objetivo perseguido por Rumanía.

168 A este respecto, en primer lugar, debe señalarse que, contrariamente a lo que alega la demandante, la medida controvertida no tiene por objeto, además de compensar parcialmente a Blue Air los daños resultantes de la pandemia de COVID-19, «preservar la conectividad' del transporte aéreo rumano. A la luz de los objetivos de dicha medida, recordados en el anterior apartado 165, y a la luz de los factores expuestos en el anterior apartado 166, debe declararse que la concesión de dos préstamos garantizados al 100 % por el Estado rumano a Blue El aire es necesario para alcanzar esos objetivos.

169 En segundo lugar, contrariamente a lo que alega la demandante en su demanda, debe señalarse que la Comisión no estaba obligada a examinar si, además de mantener Blue Air, el Estado miembro en cuestión debía ampliar el círculo de beneficiarios de la medida de que se trata, ya que la Decisión impugnada establece con la debida exigencia jurídica la necesidad de reparar los perjuicios causados por la pandemia de COVID-19 a Blue Air y de mantener a Blue

Air en el mercado. Es importante señalar que, si bien la Comisión está facultada para verificar la compatibilidad de las ayudas estatales con el mercado común, no concibe ni diseña las ayudas ni las asigna. Además, no puede exigir a un Estado miembro que pague la misma ayuda estatal a empresas competidoras.

170 Además, por lo que se refiere, más concretamente, al artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b), procede recordar que los Estados miembros no están obligados a reparar todos los perjuicios causados por un hecho excepcional y, en consecuencia, a conceder ayudas a todos las víctimas de ese daño.

171 Por consiguiente, procede desestimar las alegaciones de la demandante a este respecto.

172 En tercer lugar, la demandante alega que el hecho de que Blue Air reciba el 100 % de la medida controvertida, a pesar de que su participación en la conectividad de Rumanía es inferior al 100 %, va más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo perseguido por dicha medida y, por tanto, es desproporcionado. En su opinión, si la ayuda se asigna a todas las compañías aéreas que operan en Rumanía, en función de su cuota de mercado, el objetivo de la medida se alcanzaría sin discriminación.

173 A este respecto, debe recordarse que el principio de proporcionalidad, que es uno de los principios generales del Derecho de la Unión, exige que los actos adoptados por las instituciones de la Unión no excedan los límites de lo que es apropiado y necesario para alcanzar los objetivos legítimos perseguidos por la normativa de que se trata (sentencia de 17 de mayo de 1984, Denkvit Nederland , 15/83, EU:C:1984:183, apartado 25); cuando se pueda elegir entre varias medidas apropiadas, debe recurrirse a la menos onerosa y las desventajas causadas no deben ser desproporcionadas con respecto a los objetivos perseguidos (sentencia de 30 de abril de 2019, Italia/Consejo (Cuota de pesca del pez espada del Mediterráneo) , C-611/17, EU:C:2019:332, apartado 55).

174 En el caso de autos, procede señalar que, en cualquier caso, a la luz de las consideraciones expuestas en el examen de las partes tercera y cuarta del segundo motivo, en particular las expuestas en los apartados 105 a 111 y en apartados 115 a 127 anteriores, la concesión de la ayuda de salvamento únicamente a Blue Air no superó los límites de lo que era adecuado y necesario para alcanzar los objetivos legítimos perseguidos por Rumanía y, por tanto, no fue, contrariamente a lo que alega la demandante, desproporcionada .

175 Por lo que se refiere a la medida de reparación del daño, procede señalar, como se demostró en el marco del examen de la primera parte del primer motivo, que la Comisión no incurrió en error al apreciar la proporcionalidad de la ayuda con respecto al daño causado por la crisis del COVID-19.

176 Además, debe añadirse que una asignación de la medida controvertida a todas las compañías aéreas que operan en Rumanía, sobre la base de su cuota de mercado, como propone la demandante, tendría por efecto reducir el importe de la ayuda concedida a Blue Air, con el resultado de que sus necesidades de liquidez no estarían cubiertas, lo que, por tanto, podría tener graves repercusiones en la movilidad de los pequeños empresarios y en la economía, en particular la economía local, en Rumanía, dada la importancia de dicha empresa para ellos.

177 Por tanto, deben desestimarse las alegaciones de la demandante a este respecto.

178 Habida cuenta de todo lo anterior, procede declarar que la concesión de la medida controvertida únicamente a Blue Air no fue más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo perseguido por la misma. De ello se deduce que la concesión del beneficio de la medida controvertida únicamente a Blue Air estaba justificada y que la medida no vulneraba el principio de no discriminación.

Infracción de los principios de libre prestación de servicios y libertad de establecimiento

179 Mediante la segunda parte del tercer motivo, la demandante alega que la Comisión debería haber determinado, al apreciar la compatibilidad de la medida controvertida, si la forma de la ayuda concedida en el caso de autos, a saber, dos préstamos garantizados al 100 % por la Estado rumano, cumplió con el principio de la libre prestación de servicios y la libertad de establecimiento. Al no hacerlo, la Comisión incurrió en un error de derecho. La demandante alega que reservar la medida controvertida únicamente a Blue Air restringiría los derechos de otras compañías aéreas de la Unión Europea a prestar libremente sus servicios en el mercado interior. Por tanto, la Decisión impugnada supone una restricción injustificada de los principios de libre prestación de servicios y de libertad de establecimiento.

180 Con carácter preliminar, procede señalar que, con arreglo al artículo 58 TFUE, apartado 1, la libre prestación de servicios en el ámbito de los transportes se rige por las disposiciones del título relativo a los transportes, a saber, el título VI del Tratado FUE . Por tanto, la libre prestación de servicios en el ámbito del transporte se rige, en Derecho primario, por un

régimen jurídico especial (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 al sector del transporte aéreo (sentencia de 25 de enero de 2011, *Neukirchinger*, C-382/08, EU:C:2011:27, apartado 22).

181 Por lo tanto, las medidas de liberalización de los servicios de transporte aéreo solo pueden adoptarse con arreglo al artículo 100, apartado 2, del TFUE (sentencia de 18 de marzo de 2014, *International Jet Management*, C-628/11, EU:C:2014:171, apartado 38). Como señala acertadamente la demandante, el legislador de la UE adoptó el Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para el funcionamiento de los servicios aéreos en la Comunidad (DO 2008, L 293, p. 3) sobre la base de dicha disposición, y cuyo objeto mismo es definir las condiciones de aplicación en el sector del transporte aéreo del principio de 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).

182 En el caso de autos, si bien es cierto que la medida controvertida se refiere a dos medidas de ayuda individuales, a saber, una medida de compensación de daños y una ayuda de salvamento, que benefician únicamente a Blue Air, la demandante no demuestra cómo esa exclusividad puede disuadirla de prestar servicios hacia y desde Rumanía o de ejercer su libertad de establecimiento en ese Estado miembro. En particular, no identifica los elementos de hecho o de derecho que hacen que la medida en cuestión produzca efectos restrictivos que van más allá de los que desencadenan la prohibición del artículo 107, apartado 1, del TFUE, pero que, como se constató en los apartados 165 a 173 anterior y en los párrafos 105 a 111 y 113 a 127 anteriores, son, sin embargo, necesarios y proporcionados para, en primer lugar, reparar el daño causado por la pandemia de COVID19,

183 Por consiguiente, la medida controvertida no constituye una restricción a la libertad de establecimiento o a la libre prestación de servicios de la demandante. De ello se deduce que no está justificado que la demandante reproche a la Comisión que no haya examinado expresamente la compatibilidad de dicha medida con la libertad de establecimiento y la libre prestación de servicios.

184 En estas circunstancias, debe desestimarse el tercer motivo de la demandante.

Cuarto motivo, basado en que la Comisión se basó en pruebas inexistentes o inadecuadas

185 La demandante alega, en esencia, que la Comisión, en la Decisión impugnada, hizo varias afirmaciones sin fundamentarlas, basándose únicamente en la información fáctica que Rumanía le había facilitado. Las afirmaciones citadas por la solicitante son las siguientes: (i) Blue Air es propiedad en un 99,99% de un particular que no forma parte de un grupo de empresas, (ii) Blue Air es una aerolínea de bajo costo, (iii) la solicitante y otras aerolíneas de bajo costo no están interesadas en operar las rutas operadas por Blue Air, (iv) el solicitante y otras aerolíneas de bajo costo operan rutas solo a aeropuertos grandes, (v) el solicitante no opera aeropuertos cercanos a los que ya sirve y (vi) la desaparición de Blue Air tendría un impacto en otros actores del mercado.

186 Además, la Comisión no tuvo en cuenta los factores de evaluación pertinentes relativos, por un lado, al supuesto exceso considerable de capacidad y al supuesto elevado número de aeronaves inmovilizadas en tierra debido a la crisis de la COVID-19 y, por otro lado, a la concesión de un préstamo por parte del Estado rumano a Blue Air en 2019 y abril de 2020. Según la demandante, dicha información estaba a disposición de la Comisión en la fecha de adopción de la Decisión impugnada y, además, era fácilmente accesible en Internet.

187 La Comisión rebate las alegaciones de la demandante.

188 A este respecto, como señala acertadamente la Comisión, el presente motivo, que se refiere exclusivamente a la evaluación de la ayuda de salvamento realizada a la luz de las Directrices, carece de contenido autónomo en la medida en que la demandante se refiere únicamente a alegaciones que ya había planteado en el marco de su segundo motivo.

189 Por lo tanto, por las razones expuestas en el marco del examen del segundo motivo, debe desestimarse el cuarto motivo.

Quinto motivo, basado en que la Comisión debería haber iniciado el procedimiento de investigación formal

190 La demandante alega, en esencia, que el examen realizado por la Comisión fue incompleto e insuficiente, en particular por lo que se refiere a la evaluación de los daños causados por la pandemia de COVID-19 a Blue Air y al relativo al importe de la indemnización por daños y perjuicios medida, las condiciones para la concesión de la ayuda de salvamento a la luz de las Directrices y la compatibilidad de la medida controvertida con los principios de no discriminación, libre prestación de servicios y libertad de establecimiento. El carácter insuficiente del examen realizado por la Comisión pone de manifiesto la existencia de graves

dificultades, que deberían haberla llevado a abrir el procedimiento formal de investigación y dar a la demandante la oportunidad de presentar sus observaciones y, por tanto, influir en dicha investigación.

191 La Comisión rebate los argumentos de la demandante.

192 Procede señalar que este motivo carece de contenido autónomo. Con arreglo a dicho motivo, la demandante, para preservar los derechos procesales de los que disfruta en el marco del procedimiento de investigación formal, sólo puede invocar motivos que demuestren que la valoración de la información y las pruebas de las que la Comisión disponía o podía disponer durante la fase de examen preliminar de la medida notificada debería haber suscitado dudas sobre la compatibilidad de dicha medida con el mercado interior (véanse, en este 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 , 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 el carácter insuficiente o incompleto del examen realizado por la Comisión durante el procedimiento de examen preliminar o la existencia de denuncias presentadas por terceros. Cabe señalar que el quinto motivo repite de forma resumida los argumentos expuestos en los motivos primero a tercero, sin identificar pruebas específicas relativas a posibles dificultades graves.

193 Por estas razones, debe desestimarse el quinto motivo.

Sexto motivo, basado en el incumplimiento de la obligación de motivación

194 La demandante alega, en esencia, que el razonamiento de la Comisión en la Decisión impugnada es inexistente o contradictorio. En particular, la Comisión no evaluó el valor de la ventaja competitiva otorgada a Blue Air y no evaluó el daño causado por las restricciones de viaje relacionadas con la pandemia de COVID-19. Además, no adujo ninguna razón, en primer lugar, sobre el daño causado por las dificultades anteriores a la pandemia y, en segundo lugar, que permitiera saber si los costos evitados incluían todos los costos evitables. Además, no examinó si las Directrices eran adecuadas para evaluar la ayuda de salvamento en cuestión en el contexto sin precedentes de esa pandemia y si se proporcionaron explicaciones incompletas o irrelevantes sobre la replicabilidad de los servicios de Blue Air.

195 La Comisión rebate los argumentos de la demandante.

196 A este respecto, procede recordar que la motivación exigida por el artículo 296 TFUE es un requisito esencial de forma (sentencia de 18 de junio de 2015, *Ipatau / Consejo*, C-535/14 P, EU:C:2015:407, apartado 37) y debe ser adecuado al acto en cuestión y revelar de forma clara e inequívoca el razonamiento seguido por la institución que adoptó el acto en cuestión en tal una forma de permitir a las personas interesadas determinar los motivos de la medida y permitir que el tribunal competente ejerza su poder de revisión. En consecuencia, los requisitos que debe cumplir la motivación dependen de las circunstancias de cada caso, en particular del contenido del acto en cuestión, de la naturaleza de los motivos aducidos y del interés que los destinatarios del acto, u otras partes en que le concierne directa e individualmente, pueda tener para obtener explicaciones. No es necesario que el razonamiento abarque todos los hechos y puntos de derecho pertinentes, *Portugal / Comisión*, C-42/01, EU:C:2004:379, apartado 66; de 15 de abril de 2008, *Nuova Agricast*, C-390/06, EU:C:2008:224, apartado 79; y de 8 de septiembre de 2011, *Comisión / Países Bajos*, C-279/08 P, EU:C:2011:551, apartado 125).

197 En el caso de autos, por lo que se refiere a la medida controvertida, la Decisión impugnada se adoptó al final de la fase preliminar del procedimiento de control de las ayudas con arreglo al artículo 108 TFUE, apartado 3, cuyo único objetivo es permitir a la Comisión formar una dictamen prima facie sobre la compatibilidad parcial o total de la ayuda en cuestión sin abrir el procedimiento de investigación formal en virtud del artículo 108, apartado 2, del TFUE, que tiene por objeto permitir que la Comisión esté plenamente informada de todos los hechos relacionados con dicha ayuda.

198 Tal decisión, que se adopta en un breve plazo, debe limitarse a exponer las razones por las que la Comisión considera que no se enfrenta a serias dificultades para apreciar la compatibilidad de la ayuda controvertida con el mercado interior (sentencia de 22 de diciembre de 2008, *Régie Networks*, C-333/07, EU:C:2008:764, apartado 65).

199 A este respecto, en primer lugar, la demandante reprocha a la Comisión que haya valorado tanto el daño causado directamente por la pandemia de COVID-19 como el resultante de las dificultades que Blue Air ya tuvo que afrontar antes de dicha pandemia, que no haya apreciado el valor de la ventaja competitiva concedida a Blue Air y no aseguró que el importe de los costes evitados reflejase la reducción máxima de costes.

200 Sin embargo, de los apartados 19 a 30 anteriores se desprende que la demandante pudo averiguar los motivos de la medida adoptada y que el Tribunal General pudo ejercer su control sobre la distinción establecida por la Comisión entre las dificultades existentes y las relacionadas con la pandemia de COVID-19 y el hecho de que solo se indemnizaron los daños resultantes de esa pandemia con arreglo al artículo 107, apartado 2, letra b), del TFUE.

201 Además, en la medida en que la demandante se refiere a la ventaja competitiva resultante del carácter discriminatorio de la medida controvertida, basta señalar, como se desprende del apartado 48 anterior, que la Comisión no estaba obligada a aprovechar tal ventaja en consideración a efectos de apreciar la compatibilidad de dicha medida con el mercado interior, por lo que no estaba obligado a referirse a ella en la Decisión impugnada.

202 Por último, de los apartados 29 a 32 y 92 a 94 de la Decisión impugnada se desprende que la Comisión estableció el método de cálculo del daño sufrido durante el período de compensación y definió los costes evitados que debían utilizarse en dicho cálculo. En ese sentido, explicó que el daño no incluía los costes evitados debido a la suspensión de vuelos vinculados a la pandemia de COVID-19 y recordó que el artículo 107, apartado 2, letra b), del TFUE solo exigía que la ayuda no superara el importe de los daños realmente sufridos y directamente relacionados con el acontecimiento excepcional y no le obligaba a deducir de los daños todos los costes que Blue Air podría haber evitado.

203 En segundo lugar, la demandante alega, en esencia, que la Comisión no examinó si las Directrices eran adecuadas para evaluar la ayuda de salvamento controvertida en el contexto sin precedentes de la pandemia de COVID-19 y proporcionó explicaciones incompletas o irrelevantes sobre la replicabilidad de Blue Servicios de aire.

204 Sin embargo, como se ha señalado en el marco del examen de la quinta parte del segundo motivo, en particular en el anterior apartado 132, la ayuda de salvamento está comprendida en el ámbito de aplicación de las Directrices, lo que no discute la demandante. En consecuencia, la Comisión no estaba obligada a proporcionar más razones al respecto.

205 Por lo que se refiere a la supuesta insuficiencia de la motivación relativa a la replicabilidad de los servicios de Blue Air, procede señalar que la Decisión impugnada contiene la información, mencionada en los apartados 82 a 93 anteriores, que permite comprender las razones por las que estos servicios no podrían, según la Comisión, en las circunstancias del presente caso, ser prestados a corto plazo por otras compañías aéreas competidoras de bajo coste.

206 En tercer lugar, la demandante reprocha a la Comisión que no haya apreciado si la ayuda era o no discriminatoria y si respetaba los principios de libre prestación de servicios y libertad de establecimiento.

207 Sin embargo, debe señalarse que, dado que la Comisión expuso en la Decisión impugnada las razones de la necesidad y conveniencia de la medida controvertida, no era necesaria, en particular por lo que se refiere a las ayudas individuales y habida cuenta de la contexto en el presente caso, detenerse en la demostración del cumplimiento del principio de igualdad de trato y de los principios de libre prestación de servicios y libertad de establecimiento.

208 De ello se deduce que la Decisión impugnada está suficientemente motivada y que, en consecuencia, debe desestimarse el sexto motivo de la demandante.

209 De cuanto antecede resulta que el recurso debe ser desestimado en su totalidad, sin que sea necesario pronunciarse sobre su admisibilidad.

Costos

Costas 210 A tenor del artículo 134, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal General, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Habida cuenta de que la demandante ha sido desestimada, procede condenarla a cargar con sus propias costas y con las de la Comisión, de conformidad con las pretensiones de ésta.

Por esos motivos,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Décima ampliada)

por la presente:

1. Desestimar la acción;
2. Pedidos Wizz Air Hungría Légitközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungría Zrt.) al pago de las costas.

Kornezov

Buttigieg

Kowalik-Bańczyk

Hesse

Petrík

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, el 29 de marzo de 2023.

E. Coulón

S. Papasavvas

Registrador

Presidente