



Het Gerecht bevestigt dat de steun die Oostenrijk aan Austrian Airlines heeft toegekend om de schade te vergoeden die zij heeft geleden door de annulering of omboeking van haar vluchten naar aanleiding van de COVID-19-pandemie, verenigbaar is met de interne markt.

Deze steun is geen overcompensatie voor de Lufthansa-groep, waarvan ook Austrian Airlines deel uitmaakt, aangezien hij in mindering is gebracht op de subsidies die Duitsland in dezelfde context aan die groep heeft toegekend.

In juni 2020 heeft Oostenrijk bij de Europese Commissie een individuele steunmaatregel ten gunste van de luchtvaartmaatschappij Austrian Airlines AG (hierna: „AUA”) aangemeld. De aangemelde steunmaatregel, die de vorm aanneemt van een achtergestelde lening die kan worden omgezet in een subsidie van 150 miljoen EUR (hierna: „maatregel in kwestie”), strekt tot vergoeding van de schade die AUA heeft geleden door de annulering of omboeking van haar vluchten ten gevolge van de invoering van reisbeperkingen en andere lockdownmaatregelen die naar aanleiding van de COVID-19-pandemie zijn vastgesteld.

AUA maakt deel uit van de Lufthansa-groep. Aan het hoofd van de Lufthansa-groep staat moedermaatschappij Deutsche Lufthansa AG (hierna: „DLH”). Tussen maart en juni 2020 had de Commissie reeds verschillende steunmaatregelen ten gunste van de ondernemingen van de Lufthansa-groep goedgekeurd, met name (1) een staatsgarantie van Duitsland ten belope van 80 % op een lening van 3 miljard EUR die aan DLH was toegekend op grond van een Duitse steunregeling die was ingevoerd ter ondersteuning van ondernemingen die voor hun activiteiten in Duitsland liquide middelen nodig hebben, ongeacht de economische sector waartoe zij behoren (hierna: „Duitse lening”)¹, (2) een staatsgarantie van Oostenrijk ten belope van 90 % op een lening van 300 miljoen EUR die een consortium van commerciële banken had verstrekt aan AUA op grond van de Oostenrijkse steunregeling die ertoe strekt de economie te ondersteunen tijdens de huidige COVID-19-pandemie (hierna: „Oostenrijkse lening”)², en (3) individuele steun van 6 miljard EUR die Duitsland had toegekend aan DLH. Deze laatste steunmaatregel was goedgekeurd bij besluit van de Commissie van 25 juni 2020 (hierna: „besluit betreffende Lufthansa”).³

Bij besluit van 6 juli 2020 heeft de Commissie de maatregel in kwestie aangemerkt als staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, maar vastgesteld dat deze op grond van artikel 107, lid 2, onder b), VWEU⁴ verenigbaar is met de interne markt (hierna: „bestreden besluit”). Volgens laatstgenoemde bepaling zijn steunmaatregelen tot herstel van de schade die is veroorzaakt door natuurrampen of andere buitengewone gebeurtenissen verenigbaar met de interne markt.

¹ Goedgekeurd bij besluit van 22 maart 2020, SA.56714 (2020/N) – Duitsland – COVID 19-maatregelen.

² Goedgekeurd bij besluit van 17 april 2020, SA.56981 (2020/N) – Oostenrijk – Oostenrijkse garantieregeling voor overbruggingskredieten op grond van de tijdelijke kaderregeling voor staatssteun die ertoe strekt de economie te ondersteunen tijdens de huidige COVID 19-pandemie, zoals gewijzigd bij besluit van 9 juni 2020, SA.57520 (2020/N) Oostenrijk – Oostenrijkse anti-crisismaatregelen – COVID 19: op basis van de garantiwet van 1977 door Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws) verleende garanties voor grote ondernemingen – Wijziging van steunregeling SA.56981 (2020/N).

³ Besluit van 25 juni 2020, SA.57153 (2020/N) – Duitsland – COVID 19 – Steun aan Lufthansa.

⁴ Besluit C(2020) 4684 final betreffende steunmaatregel SA.57539 (2020/N) – Oostenrijk – COVID 19 – Steun ten gunste van Austrian Airlines.

De luchtvaartmaatschappijen Ryanair en Laudamotion hebben een beroep tot nietigverklaring van het bestreden besluit ingesteld. De Tiende kamer (uitgebreid) van het Gerecht heeft dat **beroep echter verworpen**. In zijn arrest verduidelijkt het Gerecht de wijze waarop artikel 107, lid 2, onder b), VWEU moet worden toegepast op individuele steun die is vastgesteld om een antwoord te bieden op de gevolgen van de COVID-19-pandemie, wanneer die steun deel uitmaakt van een reeks maatregelen die zijn vastgesteld ten gunste van de ontvanger van de steun en de groep ondernemingen waartoe deze behoort.⁵

Beoordeling door het Gerecht

Ter ondersteuning van hun beroep tot nietigverklaring hebben Ryanair en Laudamotion onder meer aangevoerd dat de Commissie niet alle steunmaatregelen ten gunste van de maatschappijen van de Lufthansa-groep heeft onderzocht, noch de onderlinge verhouding tussen die maatregelen.

In dit verband stelt het Gerecht om te beginnen vast dat de Commissie heeft verklaard dat de maatregel in kwestie deel uitmaakte van een financieel pakket ten gunste van AUA voor een totaalbedrag van 600 miljoen EUR, dat niet alleen de maatregel in kwestie omvatte, maar tevens bestond uit een kapitaalinjectie van 150 miljoen EUR van moedermaatschappij DLH (hierna: „kapitaalinjectie van DLH”) en uit de Oostenrijkse lening van 300 miljoen EUR. De Commissie heeft bovendien in herinnering gebracht dat DLH de haar door Duitsland toegekende steun van 6 miljard EUR volgens het door de Commissie vastgestelde besluit betreffende Lufthansa kon gebruiken ter ondersteuning van de andere maatschappijen van de Lufthansa-groep die op 31 december 2019 niet in financiële moeilijkheden verkeerden, waaronder AUA.

Het Gerecht wijst er vervolgens op dat de Commissie reeds in het twee weken vóór het bestreden besluit vastgestelde besluit betreffende Lufthansa, dat deel uitmaakt van de in het onderhavige geval in aanmerking te nemen context, rekening heeft gehouden met alle steunmaatregelen ten gunste van de maatschappijen van de Lufthansa-groep – waaronder AUA – en met de onderlinge verhouding tussen die maatregelen. In dit verband benadrukt het Gerecht dat in het besluit betreffende Lufthansa was overwogen dat alle toegekende of voorgenomen aanvullende steun ten gunste van de maatschappijen van de Lufthansa-groep beperkt was tot het noodzakelijke minimum om de kapitaalstructuur van de Lufthansa-groep te herstellen en de levensvatbaarheid van deze groep te waarborgen.

Voorts brengt het Gerecht in herinnering dat in het besluit betreffende Lufthansa was bepaald dat de door andere staten aan de maatschappijen van de Lufthansa-groep toegekende steun – naargelang van het geval – hetzij op het bedrag van de onder dit besluit vallende steun, hetzij op de Duitse lening in mindering zou worden gebracht, zodat de Commissie in dat besluit elk risico op overcompensatie had uitgesloten. Op basis van een aftrekregeling die zou gelden voor alle ten gunste van de Lufthansa-groep vastgestelde maatregelen, zou de totale door Duitsland aan de Lufthansa-groep als geheel toegekende steun namelijk worden verminderd met de door andere staten aan deze of gene maatschappij van die groep toegekende steun, zodat het totale bedrag ten gunste van die groep hetzelfde zou blijven.

Wat ten slotte de kapitaalinjectie van DLH betreft, bevestigt het Gerecht dat zelfs indien het bedrag van die kapitaalinjectie afkomstig zou zijn van de steun waarop het besluit betreffende Lufthansa ziet, dat bedrag hoe dan ook steun zou vormen die reeds op grond van dat besluit is goedgekeurd.

In het licht van al de voorgaande overwegingen bevestigt het Gerecht dat **de Commissie** – anders dan Ryanair en Laudamotion hebben aangevoerd – **niet enkel alle steunmaatregelen ten gunste van de maatschappijen van de Lufthansa-groep heeft onderzocht, maar ook de onderlinge verhouding tussen die maatregelen.**

⁵ Opgemerkt dient te worden dat het Gerecht in zijn arresten van 14 april 2021, Ryanair/Commissie (SAS, Denemarken; COVID 19), [T-378/20](#) en Ryanair/Commissie (SAS, Zweden; COVID 19) [T-379/20](#), (zie tevens perscommuniqué [nr. 52/21](#)), alsmede in zijn arrest van 9 juni 2021, Ryanair/Commissie (Condor; COVID 19) [T-665/20](#) (zie tevens perscommuniqué [nr. 98/21](#)) heeft onderzocht hoe artikel 107, lid 2, onder b), VWEU moest worden toegepast op drie afzonderlijke individuele steunmaatregelen die waren vastgesteld om het hoofd te bieden aan de gevolgen van de COVID 19-pandemie.

Gelet op de aftrekregeling die van toepassing is op alle ten gunste van de Lufthansa-groep vastgestelde maatregelen, komt het Gerecht bovendien tot de slotsom **dat er geen enkel concreet risico bestaat dat de ten gunste van AUA vastgestelde maatregel die hier aan de orde is, ook ten goede kan komen aan andere maatschappijen van de Lufthansa-groep**.

Tevens verwerpt het Gerecht het argument dat het risico bestaat dat AUA van DLH steun ontvangt die verder gaat dan de kapitaalinjectie van 150 miljoen EUR. In dit verband merkt het Gerecht op dat een eventuele hypothetische overdracht van extra liquide middelen door DLH aan AUA hoe dan ook zijn oorsprong zou vinden in een reeds door de Commissie goedgekeurde steunmaatregel, met name in de bij het besluit betreffende Lufthansa goedgekeurde steun. Daarnaast benadrukt het Gerecht dat de Duitse lening en de steun waarop het besluit betreffende Lufthansa ziet, gebaseerd zijn op artikel 107, lid 3, onder b), VWEU, zodat deze niet worden geacht dezelfde subsidiabele kosten te dekken als die welke worden bestreken door de maatregel in kwestie, die gebaseerd is op artikel 107, lid 2, onder b), VWEU. Hoe dan ook kan dankzij de ingevoerde aftrekregeling ook in deze context het risico op overcompensatie worden voorkomen.

Vervolgens merkt het Gerecht op dat voor zover het door de maatregel in kwestie in het leven geroepen verschil in behandeling tussen AUA en de overige in Oostenrijk actieve luchtvaartmaatschappijen kan worden gelijkgesteld met discriminatie, deze discriminatie in de omstandigheden van deze zaak gerechtvaardigd is. Met name gelet op de essentiële rol die AUA speelt voor het Oostenrijkse luchtverkeer, is het verschil in behandeling ten gunste van AUA namelijk geschikt om de schade te herstellen die deze vennootschap heeft geleden ten gevolge van de reisbeperkingen en andere lockdownmaatregelen die in het kader van de COVID-19-pandemie zijn vastgesteld, en gaat dat verschil in behandeling niet verder dan noodzakelijk is om deze doelstelling te bereiken.

Wat de eerbiediging van het beginsel van vrije dienstverrichting en het beginsel van vrije vestiging betreft, brengt het Gerecht in herinnering dat de vrijheid van dienstverrichting niet zonder meer van toepassing is op het gebied van vervoer, waarvoor een bijzondere juridische regeling geldt. In dit verband stelt het Gerecht vast dat verzoeksters hoe dan ook niet aantonen hoe het exclusieve karakter van de maatregel in kwestie hen ervan kan weerhouden om zich in Oostenrijk te vestigen of om vanuit Oostenrijk of met dit land als bestemming diensten te verrichten.

Volgens het Gerecht heeft de Commissie evenmin een fout begaan bij de beoordeling van de evenredigheid van de steun, met name bij de berekening van het bedrag van de te compenseren schade en het bedrag van de steun. Bij de begroting van de te vergoeden schade heeft de Commissie namelijk terecht rekening gehouden met de schade die was opgetreden in de periode voordat de vloot aan de grond werd gehouden, aangezien deze schade het gevolg was van de door de Oostenrijkse regering opgelegde annuleringen en omboekingen. Daarnaast heeft de Commissie de vermeden kosten – die moesten worden uitgesloten van de begroting van de door de pandemie aan AUA berokkende schade – juist berekend. Voorts hoefde de Commissie bij haar begroting van die schade geen rekening te houden met de door andere luchtvaartmaatschappijen geleden schade. Wat ten slotte de berekening van het bedrag van de steun betreft, bevestigt het Gerecht dat de Commissie niet heeft nagelaten om bij haar beoordeling van de evenredigheid van de maatregel in kwestie rekening te houden met alle steunmaatregelen die ten goede kunnen komen aan de Lufthansa-groep.

NOTA BENE: Tegen de beslissing van het Gerecht kan binnen een termijn van twee maanden en tien dagen vanaf de betekening ervan een tot rechtsvragen beperkte hogere voorziening worden ingesteld bij het Hof.

NOTA BENE: Het beroep tot nietigverklaring strekt tot nietigverklaring van met het recht van de Unie strijdige handelingen van de instellingen van de Unie. Onder bepaalde voorwaarden kunnen de lidstaten, de Europese instellingen en particulieren bij het Hof van Justitie of het Gerecht een beroep tot nietigverklaring instellen. Indien het beroep gegrond is, wordt de handeling nietig verklaard. De betrokken instelling moet in voorkomend geval voorzien in de door de nietigverklaring van de handeling ontstane leemte in de regelgeving.

Voor de media bestemd niet-officieel stuk, dat het Gerecht niet bindt.

De [volledige tekst](#) van het arrest is op de dag van de uitspraak te vinden op de website CURIA.

Contactpersoon voor de pers: Stefaan Van der Jeught ☎ (+352) 4303 2170

Beelden van de uitspraak van het arrest zijn beschikbaar via "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106