



Tribunalen fastställer att det stöd som Österrike gett Austrian Airlines i syfte att kompensera för de skador som detta flygföretag lidit till följd av att dess flygningar ställts in eller har behövt läggas om i samband covid-19-pandemin är förenligt med den inre marknaden

Detta stöd har dragits av från de subventioner som Tyskland i detta sammanhang har gett Lufthansakoncernen, i vilken Austrian Airlines ingår, och det utgör därför inte en överkompensation till denna koncern

I juni 2020 gjorde Österrike en anmälan till Europeiska kommissionen om en individuell stödåtgärd till förmån för flygföretaget Austrian Airlines AG (nedan kallat AUA). Det anmälda stödet beviljades i form av ett konvertibelt förlagslån på 150 miljoner euro (nedan kallad den aktuella åtgärden), vilket avsåg att kompensera AUA för de skador som uppstått på grund av inställda och omlagda flygningar till följd av införandet av reserestriktioner och andra nedstängningsåtgärder med anledning av covid-19-pandemin.

AUA ingår i Lufthansakoncernen. I toppen på denna koncern finns moderbolaget Deutsche Lufthansa AG (nedan kallat DLH). Under perioden mars–juni 2020 hade kommissionen redan godkänt olika stödåtgärder till förmån för Lufthansakoncernen, däribland: 1) en statlig garanti från Tyskland på 80 procent av ett lån på 3 miljarder euro till DLH, vilken beviljats inom ramen för det tyska stödprogram som avsåg att stödja samtliga ekonomiska sektorer som var i behov av likvida medel för sin verksamhet i Tyskland (nedan kallat det tyska lånet),¹ 2) en statlig garanti från Österrike på 90 procent av ett lån på 300 miljoner euro från ett konsortium av affärsbanker till AUA. Denna garanti hade beviljats inom ramen för det österrikiska stödprogram som avsåg att stödja ekonomin under den pågående covid-19-pandemin (nedan kallat det österrikiska lånet)² och 3) en individuell stödåtgärd på 6 miljarder euro som Tyskland beviljat DLH. Denna individuella stödåtgärd hade godkänts av kommissionen i ett beslut av den 25 juni 2020 (nedan kallat Lufthansabeslutet).³

I beslut av den 6 juli 2020 fann kommissionen att den aktuella åtgärden utgjorde statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF, vilket emellertid är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.2 b FEUF⁴ (nedan kallat det angripna beslutet). Enligt sistnämnda bestämmelse är stöd för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser förenligt med den inre marknaden.

Flygföretagen Ryanair och Laudamotion väckte talan om ogiltigförklaring av det angripna beslutet. Denna talan **ogillas** emellertid av Europeiska unionens tribunal (tionde avdelningen i utökad sammansättning). I sin dom lämnar tribunalen preciseringar angående tillämpningen av artikel 107.2 b FEUF på ett individuellt stöd som antagits för att hantera konsekvenserna av covid-19-

¹ Godkänt genom beslut av den 22 mars 2020, SA.56714 (2020/N) - Tyskland – covid-19 åtgärder.

² Godkänt genom beslut av den 17 april 2020, SA.56981 (2020/N) - Österrike – Österrikiskt program för överbrygningskrediter enligt den tillfälliga ramen för statligt stöd till ekonomin under den pågående covid-19-pandemin, i dess lydelse beslut av den 9 juni 2020 SA.57520 (2020/N) Österrike – Österrikiska antikrisåtgärder – covid-19: Garantier för storföretag från Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws) enligt 1977 års lag om garantier – Ändring av stödordning SA.56981 (2020/N).

³ Beslut av den 25 juni 2020, SA.57153 (2020/N) - Tyskland - covid-19 – Stöd till Lufthansa.

⁴ Beslut C(2020) 4684 final om statligt stöd SA.57539 (2020/N) - Österrike – covid-19 – Stöd till Austrian Airlines.

pandemin, när stödåtgärden ingår i en uppsättning av åtgärder som antagits till förmån för stödmottagaren och den koncern som stödmottagaren ingår i.⁵

Tribunalens bedömning

Till stöd för sin talan om ogiltigförklaring gjorde Ryanair och Laudamotion bland annat gällande att kommissionen varken hade granskat samtliga stödåtgärder som hade beviljats de företag som ingår i Lufthansakoncernen eller förhållandet mellan dessa åtgärder.

Tribunalen konstaterar för det första att kommissionen angett att den aktuella åtgärden utgör del av ett ekonomiskt paket till förmån för AUA som uppgår till sammanlagt 600 miljoner euro. Paketet består av ett tillskott till eget kapital på 150 miljoner euro från moderbolaget DLH (nedan kallat DLH:s kapitaltillskott) och av ett österrikiskt lån på 300 miljoner euro. Kommissionen hade även erinrat om att i enlighet med Lufthansabeslutet kunde det stöd på 6 miljarder euro som Tyskland hade beviljat DLH användas för att hjälpa andra företag inom Lufthansakoncernen, vilka inte befann sig i ekonomiska svårigheter den 31 december 2019, inbegripet AUA.

Tribunalen påpekar därefter att Lufthansabeslutet antagits två veckor före det angripna beslutet och att det utgör en del av det sammanhang som ska beaktas i förevarande fall. I det beslutet hade kommissionen redan tagit hänsyn till samtliga stödåtgärder som beviljats de företag som ingår i Lufthansakoncernen, inbegripet AUA, och förhållandet mellan dessa åtgärder. Tribunalen understryker i detta avseende att samtliga ytterligare – beviljade eller planerade – stödåtgärder till förmån för Lufthansakoncernen hade ansetts vara begränsade till det nödvändiga minimum som krävs för att återuppbygga Lufthansakoncernens kapitalstruktur och för att garantera koncernens bärkraft.

Tribunal erinrar dessutom att det stöd som andra stater beviljat företag inom Lufthansakoncernen antingen dragits av från det stöd som var föremål för Lufthansabeslutet eller från det tyska lånet. Kommissionen har därigenom i nämnda beslut utslutit risken för överkompensation. Genom en avdragsmekanism som är tillämplig på samtliga åtgärder som antagits till förmån för Lufthansakoncernen minskades nämligen det sammanlagda stöd som Tyskland beviljade nämnda koncern som helhet med det stöd som beviljats av andra stater till enskilda företag inom koncernen. Detta innebär att det sammanlagda belopp som kom koncernen till godo förblev detsamma.

Beträffande DLH:s kapitaltillskott bekräftade tribunalen att, även om beloppet för detta kapitaltillskott kom från det stöd som var föremål för Lufthansabeslutet, skulle det under alla omständigheter utgöra en stödåtgärd som redan var godkänd i kraft av det beslutet.

Mot bakgrund av detta bekräftar tribunalen att, i motsats till vad Ryanair och Laudamotion gjort gällande, **har kommissionen inte endast granskat samtliga stödåtgärder som beviljats de företag som ingår i Lufthansakoncernen, utan den har även granskat förhållandet mellan dessa åtgärder.**

Tribunalen finner, **mot bakgrund av den avdragsmekanism som är tillämplig på samtliga stödåtgärder som antagits till förmån för Lufthansakoncernen, att det inte finns någon konkret risk för att den aktuella åtgärden, vilken beviljats AUA, skulle kunna komma andra företag inom Lufthansakoncernen till godo.**

Tribunalen avfärdar även argumentet att det finns en risk för att AUA skulle kunna få stöd från DLH som gick utöver DLH:s kapitaltillskott. Tribunalen påpekar i detta avseende att en hypotetisk överföring av ytterligare likvida medel från DLH till AUA under alla omständigheter skulle härröra

⁵ Tribunalen har i domar av den 14 april 2021, Ryanair/kommissionen (SAS, Danmark; covid-19), [T-378/20](#), Ryanair/kommission (SAS, Sverige; covid-19), [T-379/20](#) (se även pressmeddelande [nr 52/21](#)) och dom av den 9 juni 2021, Ryanair/kommissionen (Condor; covid-19), [T-665/20](#) (se även pressmeddelande [nr 98/21](#)), tagit ställning till tillämpningen av artikel 107.2 b FEUF på tre separata individuella stödåtgärder vilka antagits för att hantera konsekvenserna av covid-19-pandemin.

från en stödåtgärd som redan hade godkänts av kommissionen, bland det stöd som godkänts i Lufthansabeslutet. Tribunalen understryker vidare att det tyska lånet och det stöd som är föremål för Lufthansabeslutet är grundade på artikel 107.3 b FEUF, vilket innebär att de inte är avsedda att täcka samma stödberättigade kostnader som dem som avses med den aktuella åtgärden, vilken är grundad på artikel 107.2 b FEUF. Under alla omständigheter gör avdragsmekanismen det möjligt att även i detta sammanhang förhindra risken för överkompensation.

Tribunalen preciserar därefter att såvitt den aktuella åtgärden innebär en särbehandling av AUA i förhållande till andra flygföretag som är verksamma i Österrike, vilken kan likställas med diskriminering, är denna särbehandling motiverad med hänsyn till omständigheterna. Med hänsyn till den väsentliga roll som AUA spelar för Österrikes flygförbindelser är särbehandlingen av AUA ändamålsenlig för att avhjälpa de skador som drabbat detta företag till följd av reserestriktioner och andra nedstängningsåtgärder i samband med covid-19-pandemin och den går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå denna målsättning.

Beträffande iakttagandet av principen om frihet att tillhandahålla tjänster och principen om etableringsfrihet, erinrar tribunalen om att friheten att tillhandahålla tjänster inte är tillämplig som sådan på transportområdet, vilket är föremål för en särreglering. Tribunalen konstaterar att sökandena under alla omständigheter inte har visat på vilket sätt det faktum att den aktuella åtgärden endast kommer en stödmottagare till godo är ägnat att avhålla dem från att etablera sig i Österrike eller från att tillhandahålla tjänster från eller till det landet.

Tribunalen finner att kommissionen inte hade gjort en oriktig bedömning av stödets proportionalitet, bland annat vid beräkningen av den skada som ska kompenseras och av stödbeloppet. Kommissionen hade vid beräkningen av stödbeloppet på ett riktigt sätt beaktat de skador som uppkommit under perioden före det att AUA:s flygplansflotta stod på marken, med beaktande av att skadorna orsakats av flygningar som behövt ställas in eller läggas om till följd av den österrikiska regeringens beslut. Kommissionen hade vidare gjort en riktig beräkning av de kostnader som inte skulle ingå i uppskattningen av de skador som pandemin orsakat AUA. Kommissionen var inte vid beräkningen av denna skada skyldig att beakta de skador som drabbat andra flygföretag. Tribunalen fastställer slutligen att kommissionen vid sin bedömning av den aktuella åtgärdens proportionalitet inte hade underlåtit att beakta samtliga stödåtgärder som skulle kunna komma Lufthansakoncernen till godo.

PÅPEKANDE: Tribunalens avgörande kan överklagas till domstolen inom två månader och tio dagar från delgivningen.

PÅPEKANDE: Syftet med talan om ogiltigförklaring är att rättsakter som har antagits av unionens institutioner och som strider mot unionsrätten ska ogiltigförklaras. Medlemsstaterna, de europeiska institutionerna och de enskilda får, på vissa villkor, väcka talan om ogiltigförklaring vid domstolen eller tribunalen. Om talan är välgrundad ska rättsakten ogiltigförklaras. Den berörda institutionen måste fylla det rättsliga tomrum som kan uppkomma till följd av att rättsakten ogiltigförklaras.

Detta är en icke-officiell handling avsedd för massmedia och den är inte bindande för tribunalen.

Domen i [fulltext](#) publiceras på webbplatsen CURIA dagen för avkunnandet.

Kontaktperson för press: Gitte Stadler ☎ +352 4303 3127

Bilder från avkunnandet av domen finns tillgängliga på "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106