



Kontakty z Mediami
i Informacja

Sąd Unii Europejskiej
KOMUNIKAT PRASOWY nr 125/21
Luksemburg, 14 lipca 2021 r.

Wyrok w sprawie T-677/20
Ryanair i Laudamotion / Komisja (Austrian Airlines – Covid-19)

Sąd potwierdził, że pomoc przyznana przez Austrię na rzecz Austrian Airlines w celu naprawienia poniesionych przez tego przewoźnika szkód wynikających z odwołania lub reorganizacji jego lotów w związku z pandemią COVID-19 jest zgodna z rynkiem wewnętrznym

Ponieważ pomoc tę odliczono od dotacji przyznanych w tym samym kontekście przez Niemcy grupie Lufthansa, do której należy też Austrian Airlines, nie stanowi ona nadmiernej rekompensaty na rzecz owej grupy

W czerwcu 2020 r. Austria zgłosiła Komisji Europejskiej środek pomocy indywidualnej przyznany na rzecz przewoźnika lotniczego Austrian Airlines AG („AUA”). Zgłoszona pomoc, przyznana w formie pożyczki podporządkowanej zamiennej na dotację w wysokości 150 mln EUR („rozpatrywany środek”), miała na celu naprawienie poniesionych przez AUA szkód wynikających z odwołania lub reorganizacji lotów tego przewoźnika w następstwie wprowadzenia ograniczeń w zakresie przemieszczania się oraz innych środków izolacji w kontekście pandemii COVID-19.

AUA należy do grupy Lufthansa, na czele której znajduje się spółka dominująca Deutsche Lufthansa AG („DLH”). Między marcem a czerwcem 2020 r. Komisja zatwierdziła już różne środki pomocy na rzecz przedsiębiorstw należących do grupy Lufthansa, mianowicie: (1) gwarancję państwa w wysokości 80% w zakresie pożyczki w wysokości 3 mld EUR („pożyczka niemiecka”), udzieloną przez Niemcy na rzecz DLH w ramach niemieckiego systemu pomocy ustanowionego w celu wsparcia przedsiębiorstw w każdym sektorze gospodarki potrzebujących środków pieniężnych na prowadzenie działalności w Niemczech¹, (2) gwarancję państwa w wysokości 90% w zakresie przyznanej przez konsorcjum banków komercyjnych na rzecz AUA pożyczki w wysokości 300 mln EUR („pożyczka austriacka”), udzieloną przez Austrię w ramach austriackiego systemu pomocy mającego na celu wsparcie gospodarki podczas trwającej pandemii COVID-19² oraz (3) pomoc indywidualną w wysokości 6 mld EUR przyznaną na rzecz DLH przez Niemcy. Ten ostatni środek pomocy Komisja zatwierdziła decyzją z dnia 25 czerwca 2020 r. („decyzja w sprawie Lufthansy”)³.

W decyzji z dnia 6 lipca 2020 r. Komisja uznała, że rozpatrywany środek stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, która jest jednak zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE⁴ („zaskarżona decyzja”). Zgodnie z tym ostatnim przepisem pomoc mająca na celu naprawienie szkód spowodowanych klęskami żywiołowymi lub innymi zdarzeniami nadzwyczajnymi jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

¹ Zatwierdzoną decyzją z dnia 22 marca 2020 r., SA.56714 (2020/N) – Niemcy – Środki związane z pandemią COVID-19.

² Zatwierdzoną decyzją z dnia 17 kwietnia 2020 r., SA.56981 (2020/N) – Austria – Austriacki system gwarancji w zakresie kredytów pomostowych na podstawie ram tymczasowych dotyczących pomocy państwa przeznaczonej na wsparcie gospodarki podczas trwającej pandemii COVID-19, zmienioną decyzją z dnia 9 czerwca 2020 r., SA.57520 (2020/N), Austria – Austriackie środki antykryzysowe – COVID-19: Gwarancje dla dużych przedsiębiorstw udzielane na podstawie ustawy o gwarancji z 1977 r. przez Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws) – Zmiana systemu pomocy SA.56981 (2020/N).

³ Decyzja z dnia 25 czerwca 2020 r., SA.57153 (2020/N) – Niemcy – COVID-19 – Pomoc dla Lufthansy.

⁴ Decyzja C(2020) 4684 final w sprawie pomocy państwa SA.57539 (2020/N) – Austria – COVID-19 – Pomoc na rzecz Austrian Airlines.

Przewoźnicy lotniczy Ryanair i Laudamotion wnieśli skargę o stwierdzenie nieważności zaskarżonej decyzji, **która została jednak oddalona** przez dziesiątą izbę Sądu w składzie powiększonym. W swoim wyroku Sąd przedstawił wyjaśnienia dotyczące stosowania art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE do pomocy indywidualnej przyznanej w celu zareagowania na skutki pandemii COVID-19, gdy owa pomoc wpisuje się w ramy szeregu środków przyjętych na rzecz beneficjenta pomocy i grupy przedsiębiorstw, do której on należy⁵.

Ocena Sądu

Na poparcie skargi o stwierdzenie nieważności Ryanair i Laudamotion podnieśli w szczególności, że Komisja nie zbadała wszystkich środków pomocy przyznanych na rzecz przewoźników należących do grupy Lufthansa ani związku między tymi środkami.

W tym względzie Sąd stwierdził przede wszystkim, że Komisja wyjaśniła, iż rozpatrywany środek stanowi część puli środków finansowych na rzecz AUA w łącznej kwocie 600 mln EUR, obejmującej, oprócz rozpatrywanego środka, pochodzący od spółki dominującej DLH wkład kapitałowy w wysokości 150 mln EUR („zastrzyk kapitałowy DLH”) oraz pożyczkę austriacką w wysokości 300 mln EUR. Komisja przypomniła ponadto, że zgodnie z jej decyzją w sprawie Lufthansy DLH mogła wykorzystać przyznaną na jej rzecz przez Niemcy pomoc w wysokości 6 mld EUR na wsparcie innych przewoźników należących do grupy Lufthansa, którzy nie mieli trudności finansowych w dniu 31 grudnia 2019 r., w tym AUA.

Sąd wskazał następnie, że w decyzji w sprawie Lufthansy, wydanej dwa tygodnie przed wydaniem zaskarżonej decyzji i stanowiącej element kontekstu, który należy wziąć pod uwagę w omawianej sprawie, Komisja uwzględniła już wszystkie środki pomocy przyznane na rzecz przewoźników należących do grupy Lufthansa, w tym na rzecz AUA, a także związek między tymi środkami. W tym względzie Sąd podkreślił, że w decyzji w sprawie Lufthansy uznano, iż wszystkie dodatkowe środki pomocy przyznane lub planowane na rzecz przewoźników należących do grupy Lufthansa ograniczają się do minimum niezbędnego do przywrócenia struktury kapitałowej grupy Lufthansa i do zagwarantowania przetrwania tej grupy.

Sąd przypomniwał ponadto, że skoro wsparcie przyznane przez inne państwa przewoźnikom należącym do grupy Lufthansa zostało odliczone, stosownie do okoliczności, albo od kwoty pomocy będącej przedmiotem decyzji w sprawie Lufthansy, albo od pożyczki niemieckiej, Komisja wykluczyła w tej decyzji wszelkie ryzyko nadmiernej rekompensaty. Zgodnie bowiem z mechanizmem odliczeń mającym zastosowanie do wszystkich środków przyjętych na rzecz tej grupy całkowita pomoc przyznana przez Niemcy na rzecz całej grupy Lufthansa zostaje obniżona o kwotę pomocy przyznanej przez inne państwa temu czy innemu przewoźnikowi należącemu do tej grupy, wobec czego całkowita kwota, z której korzysta grupa, pozostaje taka sama.

Wreszcie, jeśli chodzi o zastrzyk kapitałowy DLH, Sąd potwierdził, że nawet gdyby jego kwota miała pochodzić z pomocy będącej przedmiotem decyzji w sprawie Lufthansy, stanowiłaby ona w każdym razie pomoc dozwoloną już na podstawie tej decyzji.

W świetle tych wszystkich uwag Sąd potwierdził, że wbrew twierdzeniom Ryanaira i Laudamotion **Komisja zbadała nie tylko wszystkie środki pomocy przyznane na rzecz przewoźników należących do grupy Lufthansa, ale również związek między tymi środkami.**

Uwzględniając mechanizm odliczeń mający zastosowanie do wszystkich środków przyjętych na rzecz grupy Lufthansa, Sąd stwierdził poza tym brak jakiegokolwiek konkretnego ryzyka, że rozpatrywany środek, który przyznano AUA, mógłby przysporzyć korzyści również innym przewoźnikom należącym do grupy Lufthansa.

⁵ Należy zauważyć, że w wyrokach z dnia 14 kwietnia 2021 r., *Ryanair/Komisja* (SAS, Dania; Covid-19), [T-378/20](#), *Ryanair/Komisja* (SAS, Szwecja; Covid-19), [T-379/20](#), (zobacz także komunikat prasowy [nr 52/21](#)) i w wyroku z dnia 9 czerwca 2021 r., *Ryanair/Komisja* (Condor; Covid-19), [T-665/20](#) (zobacz także komunikat prasowy [nr 98/21](#)), Sąd zbadał kwestię stosowania art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE do trzech odrębnych środków pomocy indywidualnej przyjętych w celu zareagowania na skutki pandemii COVID-19.

Sąd oddalił też argument dotyczący ryzyka, że AUA mogłaby skorzystać ze wsparcia ze strony DLH wykraczającego poza zastrzyk kapitałowy w wysokości 150 mln EUR. W tym względzie Sąd, po pierwsze, zauważył, że podstawą ewentualnego hipotetycznego transferu dodatkowych środków płynnych dokonanego przez DLH na rzecz AUA byłby w każdym razie środek pomocy zatwierdzony już przez Komisję, mianowicie pomoc dozwolona w decyzji w sprawie Lufthansy. Po drugie, podkreślił, że pożyczka niemiecka i pomoc będąca przedmiotem decyzji w sprawie Lufthansy są oparte na art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, wobec czego nie mają na celu pokrycia tych samych kosztów kwalifikowalnych, co koszty objęte rozpatrywanym środkiem, który opiera się na art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE. W każdym razie przyjęty mechanizm odliczeń pozwala uniknąć ryzyka nadmiernej rekompensaty również w tym kontekście.

Następnie Sąd wyjaśnił, że w zakresie w jakim ustanowione przez rozpatrywany środek odmienne traktowanie AUA oraz innych przewoźników lotniczych działających w Austrii może być utożsamiane z dyskryminacją, jest ono uzasadnione w okolicznościach omawianej sprawy. Zważywszy bowiem w szczególności na kluczową rolę AUA w obsłudze lotniczej Austrii, odmienne traktowanie na korzyść AUA jest odpowiednie do naprawienia szkód, jakie spółka ta poniosła w następstwie wprowadzenia ograniczeń w zakresie przemieszczania się oraz innych środków izolacji w kontekście pandemii COVID-19, i nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

W odniesieniu do przestrzegania zasad swobody świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości Sąd przypomniał, że swoboda świadczenia usług nie ma zastosowania jako taka do sektora transportu, który podlega szczególnemu reżimowi prawnemu. W tym kontekście Sąd stwierdził, że skarżące nie wykazały w żadnym razie, w jaki sposób wyłączny charakter rozpatrywanego środka może zniechęcać je do zakładania działalności w Austrii lub świadczenia usług z i do tego kraju.

Zdaniem Sądu Komisja nie popełniła również błędu w ocenie proporcjonalności pomocy, w szczególności przy obliczeniu szkody podlegającej naprawieniu oraz kwoty pomocy. Jeśli chodzi o obliczenie szkody podlegającej naprawieniu, Komisja prawidłowo uwzględniła szkody, które wystąpiły w okresie poprzedzającym unieruchomienie floty AUA, zważywszy, że owe szkody były wynikiem odwołania lotów oraz ich reorganizacji, narzuconych przez rząd austriacki. Poza tym Komisja prawidłowo obliczyła koszty, których uniknięto, które należało wykluczyć z oceny szkód wyrządzonych AUA z powodu pandemii. Co więcej, w ramach swojego obliczenia tej szkody, Komisja nie miała obowiązku uwzględnienia szkód poniesionych przez innych przewoźników lotniczych. Wreszcie, jeśli chodzi o obliczenie kwoty pomocy, Sąd potwierdził, że Komisja uwzględniła przy ocenie proporcjonalności rozpatrywanego środka wszystkie środki pomocy, z których grupa Lufthansa może skorzystać.

UWAGA: Odwołanie od orzeczenia Sądu, ograniczone do kwestii prawnych, może zostać wniesione do Trybunału w terminie dwóch miesięcy i dziesięciu dni od dnia zawiadomienia o tym orzeczeniu.

UWAGA: Celem skargi o stwierdzenie nieważności jest doprowadzenie do uznania za nieważne aktów instytucji Unii, które są sprzeczne z prawem Unii. Państwa członkowskie, instytucje wspólnotowe oraz jednostki mogą, pod pewnymi warunkami, wnieść skargę o stwierdzenie nieważności do Trybunału Sprawiedliwości lub Sądu. Jeżeli skarga jest zasadna, stwierdza się nieważność aktu. Instytucja, której to dotyczy, powinna zaradzić ewentualnej próżni prawnej spowodowanej nieważnością tego aktu.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Sądu.

[Pełny tekst](#) wyroku jest publikowany na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793

Nagranie wideo z ogłoszenia wyroku jest dostępne przez „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106.