



Das Gericht bestätigt, dass die Austrian Airlines von Österreich gewährte Beihilfe als Ausgleich für Schäden, die durch die Annullierung oder die Verschiebung ihrer Flüge aufgrund der Covid-19-Pandemie entstanden sind, mit dem Binnenmarkt vereinbar ist

Diese Beihilfe, die von den der Lufthansa Group, der auch Austrian Airlines angehört, in demselben Kontext von Deutschland gewährten Subventionen abgezogen wurde, stellt keine Überkompensation zugunsten dieser Gruppe dar

Im Juni 2020 meldete Österreich bei der Europäischen Kommission eine Einzelbeihilfemaßnahme zugunsten des Luftfahrtunternehmens Austrian Airlines AG (im Folgenden: AUA) an. Mit der angemeldeten Beihilfe, die in Form eines nachrangigen Darlehens gewährt wurde, das in eine Subvention in Höhe von 150 Mio. Euro umgewandelt werden kann (im Folgenden: in Rede stehende Maßnahme), sollten AUA die Schäden ersetzt werden, die ihr durch die Annullierung oder die Verschiebung ihrer Flüge infolge der Einführung von Reisebeschränkungen und anderen Eindämmungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie entstanden sind.

AUA gehört der Lufthansa Gruppe an, an deren Spitze die Muttergesellschaft Deutsche Lufthansa AG (im Folgenden: DLH) steht. Von März bis Juni 2020 hatte die Kommission bereits verschiedene Beihilfemaßnahmen zugunsten von Unternehmen der Lufthansa Group genehmigt, u. a. erstens eine staatliche Garantie zugunsten von DLH durch Deutschland in Höhe von 80 % für ein Darlehen von 3 Mrd. Euro, die gemäß einer deutschen Beihilferegulation zur Unterstützung von Unternehmen mit Liquiditätsbedarf für ihre Tätigkeiten in Deutschland – unabhängig vom Wirtschaftszweig – gewährt worden war (im Folgenden: deutsches Darlehen)¹, zweitens eine staatliche Garantie zugunsten von AUA durch Österreich in Höhe von 90 % für ein Darlehen von 300 Mio. Euro durch ein Konsortium von Geschäftsbanken, die gemäß einer österreichischen Beihilferegulation zur Stützung der Wirtschaft während der aktuellen Covid-19-Pandemie gewährt worden war (im Folgenden: österreichisches Darlehen)², und drittens eine Einzelbeihilfe von 6 Mrd. Euro, die von Deutschland zugunsten von DLH gewährt worden war. Diese Einzelbeihilfemaßnahme war von der Kommission mit Beschluss vom 25. Juni 2020 genehmigt worden (im Folgenden: Lufthansa-Beschluss)³.

Mit Beschluss vom 6. Juli 2020 stellte die Kommission fest, dass die in Rede stehende Maßnahme eine staatliche Beihilfe im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV darstelle, die jedoch nach Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar sei⁴ (im Folgenden: angefochtener Beschluss). Gemäß dieser Bestimmung sind Beihilfen zur Beseitigung von Schäden, die durch

¹ Genehmigt durch den Beschluss vom 22. März 2020, SA.56714 (2020/N) – Deutschland – Covid-19-Maßnahmen.

² Genehmigt durch den Beschluss vom 17. April 2020, SA.56981 (2020/N) – Österreich – Österreichische Regelung über eine Garantie für Überbrückungsdarlehen gemäß dem Befristeten Rahmen für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft während der aktuellen Covid-19-Pandemie in der durch den Beschluss vom 9. Juni 2020, SA.57520 (2020/N) Österreich – Österreichische Maßnahmen zur Bekämpfung der Krise – Covid-19: Garantien für große Unternehmen gemäß dem Gesetz von 1977 über Garantien durch die Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws) – Änderung der Beihilferegulation SA.56981 (2020/N) geänderten Fassung.

³ Beschluss vom 25. Juni 2020, SA.57153 (2020/N) – Deutschland – Covid-19 – Beihilfe für Lufthansa.

⁴ Beschluss C(2020) 4684 final über die staatliche Beihilfe SA.57539 (2020/N) – Österreich – Covid-19 – Beihilfe zugunsten von Austrian Airlines.

Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind, mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Die Luftfahrtunternehmen Ryanair und Laudamotion haben Klage auf Nichtigkeitserklärung des angefochtenen Beschlusses erhoben, **die** die Zehnte erweiterte Kammer des Gerichts der Europäischen Union **jedoch abweist**. In seinem Urteil äußert sich das Gericht zur Anwendung von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV auf eine Einzelbeihilfe als Reaktion auf die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie, wenn diese Teil einer Reihe von Maßnahmen zugunsten der durch die Beihilfe Begünstigten und der Unternehmensgruppe ist, der diese angehört⁵.

Würdigung durch das Gericht

Zur Stützung ihrer Nichtigkeitsklage haben Ryanair und Laudamotion u. a. geltend gemacht, die Kommission habe weder sämtliche Beihilfemaßnahmen, die den Luftfahrtunternehmen der Lufthansa Group gewährt worden seien, noch deren Zusammenspiel geprüft.

Hierzu stellt das Gericht zunächst fest, dass die Kommission ausgeführt hatte, die in Rede stehende Maßnahme sei Teil eines Finanzrahmens zugunsten von AUA in Höhe von insgesamt 600 Mio. Euro, der neben der in Rede stehenden Maßnahme aus der Einbringung von 150 Mio. Euro Eigenkapital durch die Muttergesellschaft DLH (im Folgenden: Kapitalzuführung durch DLH) und dem österreichischen Darlehen von 300 Mio. Euro bestehe. Die Kommission hatte außerdem darauf hingewiesen, dass die von Deutschland zugunsten von DLH gewährte Beihilfe von 6 Mrd. Euro gemäß ihrem Lufthansa-Beschluss von DLH zur Unterstützung der anderen Luftfahrtunternehmen der Lufthansa Group einschließlich AUA, die sich am 31. Dezember 2019 nicht in finanziellen Schwierigkeiten befunden hätten, genutzt werden könne.

Das Gericht stellt sodann fest, dass die Kommission bereits in dem zwei Wochen vor dem angefochtenen Beschluss erlassenen Lufthansa-Beschluss, der einen Teil des im vorliegenden Fall zu berücksichtigenden Kontexts darstellt, sämtliche Beihilfemaßnahmen, die den zur Lufthansa Group gehörenden Luftfahrtunternehmen einschließlich AUA gewährt worden waren, sowie das Zusammenspiel dieser Beihilfemaßnahmen berücksichtigt hatte. Im Lufthansa-Beschluss waren sämtliche zusätzlich gewährten oder beabsichtigten Beihilfemaßnahmen zugunsten der Luftfahrtunternehmen der Lufthansa Group als auf das zur Wiederherstellung der Kapitalstruktur der Lufthansa Group und zur Sicherstellung ihrer Bestandsfähigkeit erforderliche Mindestmaß beschränkt angesehen worden.

Da die den Luftfahrtunternehmen der Lufthansa Group durch andere Staaten gewährte Unterstützung im konkreten Fall entweder von der vom Lufthansa-Beschluss erfassten Beihilfe oder vom deutschen Darlehen abgezogen wurde, hatte die Kommission in diesem Beschluss außerdem jede Gefahr einer Überkompensation ausgeschlossen. Nach einer auf sämtliche zugunsten dieser Gruppe erlassenen Maßnahmen anwendbaren Abzugsregelung wurde die von Deutschland zugunsten der gesamten Lufthansa Group insgesamt gewährte Beihilfe nämlich um die Beihilfen verringert, die andere Staaten zugunsten eines bestimmten Luftfahrtunternehmens dieser Gruppe gewährt hatten, so dass der Gesamtbetrag, durch den diese Gruppe begünstigt wird, gleichblieb.

Schließlich bestätigt das Gericht im Hinblick auf die Kapitalzuführung durch DLH, dass dieser Betrag, auch wenn er aus der vom Lufthansa-Beschluss erfassten Beihilfe stammen sollte, jedenfalls eine bereits mit diesem Beschluss genehmigte Beihilfe darstellt.

Angesichts der vorstehenden Erwägungen bestätigt das Gericht, dass **die Kommission** entgegen dem Vorbringen von Ryanair und Laudamotion **nicht nur sämtliche den Luftfahrtunternehmen**

⁵ Es sei darauf hingewiesen, dass das Gericht in seinen Urteilen vom 14. April 2021, Ryanair/Kommission (SAS, Dänemark; Covid-19), [T-378/20](#), Ryanair/Kommission (SAS, Schweden; Covid-19), [T-379/20](#) (vgl. auch Pressemitteilung [Nr. 52/21](#)) und vom 9. Juni 2021, Ryanair/Kommission (Condor; Covid-19), [T-665/20](#) (vgl. auch Pressemitteilung [Nr. 98/21](#)), die Anwendung von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV auf drei unterschiedliche Einzelbeihilfemaßnahmen als Reaktion auf die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie geprüft hat.

der Lufthansa Group gewährten Beihilfemaßnahmen, sondern auch deren Zusammenspiel geprüft hat.

In Anbetracht der auf sämtliche zugunsten der Lufthansa Group erlassenen Maßnahmen anwendbaren Abzugsregelung kommt das Gericht im Übrigen zu dem Schluss, dass keine konkrete Gefahr besteht, dass durch die AUA gewährte in Rede stehende Maßnahme auch andere Luftfahrtunternehmen der Lufthansa Group begünstigt werden könnten.

Das Gericht weist auch das Vorbringen zurück, es bestehe das Risiko, dass AUA durch eine Unterstützung der DLH begünstigt werden könnte, die über die Kapitalzuführung durch DLH hinausgehe. Hierzu stellt es zum einen fest, dass eine etwaige hypothetische Übertragung von zusätzlichen Liquiditätsmitteln durch DLH zugunsten von AUA jedenfalls auf einer durch die Kommission bereits genehmigten Beihilfemaßnahme beruht, insbesondere der durch den Lufthansa-Beschluss genehmigten Beihilfe. Zum anderen fußen das deutsche Darlehen und die vom Lufthansa-Beschluss erfasste Beihilfe auf Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV, so dass sie nicht dieselben beihilfefähigen Kosten decken sollen wie diejenigen, die von der in Rede stehenden, ihrerseits auf Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV gestützten Maßnahme erfasst sind. Jedenfalls kann mit der eingeführten Abzugsregelung auch in diesem Kontext die Gefahr einer Überkompensation vermieden werden.

Sodann stellt das Gericht klar, dass, soweit die durch die in Rede stehende Maßnahme eingeführte Ungleichbehandlung zwischen AUA und anderen in Österreich tätigen Luftfahrtunternehmen einer Diskriminierung gleichgesetzt werden kann, diese unter den Umständen des vorliegenden Falls gerechtfertigt war. Insbesondere aufgrund der wesentlichen Bedeutung, die AUA im Hinblick auf die Luftverkehrsanknüpfung Österreichs zukommt, ist die Ungleichbehandlung zugunsten von AUA nämlich im Hinblick auf die Beseitigung der Schäden, die dieser Gesellschaft aufgrund der Reisebeschränkungen und anderen Eindämmungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie entstanden sind, angemessen und geht nicht über das hinaus, was zur Erreichung dieses Ziels erforderlich ist.

Was die Beachtung der Grundsätze des freien Dienstleistungsverkehrs und der Niederlassungsfreiheit angeht, gilt der freie Dienstleistungsverkehr nicht als solcher für den Bereich des Verkehrs, der einer besonderen rechtlichen Regelung unterliegt. In diesem Zusammenhang stellt das Gericht fest, dass die Klägerinnen jedenfalls nicht dargetan haben, inwiefern dieser ausschließliche Charakter der in Rede stehenden Maßnahme geeignet ist, sie davon abzuhalten, sich in Österreich niederzulassen oder Dienstleistungen von und nach Österreich zu erbringen.

Nach Auffassung des Gerichts hat die Kommission auch bei der Beurteilung der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe, insbesondere bei der Berechnung des zu ersetzenden Schadens und der Höhe der Beihilfe, keinen Fehler begangen. Bei der Berechnung des zu ersetzenden Schadens hatte sie nämlich die Schäden, die in einem Zeitraum entstanden waren, bevor die Flotte von AUA am Boden geblieben ist, ordnungsgemäß berücksichtigt, da diese Schäden durch die von der österreichischen Regierung angeordneten Annullierungen und Verschiebungen verursacht worden waren. Im Übrigen hatte die Kommission die vermiedenen Kosten, die bei der Bemessung der AUA durch die Pandemie entstandenen Schäden auszuschließen waren, korrekt berechnet. Außerdem war die Kommission nicht verpflichtet, bei der Berechnung dieses Schadens die anderen Luftfahrtunternehmen entstandenen Schäden zu berücksichtigen. Was schließlich die Berechnung des Betrags der Beihilfe betrifft, bestätigt das Gericht, dass es die Kommission bei ihrer Beurteilung der Verhältnismäßigkeit der in Rede stehenden Maßnahme nicht unterlassen hatte, sämtliche Beihilfemaßnahmen zu berücksichtigen, durch die die Lufthansa Group begünstigt werden könnte.

HINWEIS: Gegen die Entscheidung des Gerichts kann innerhalb von zwei Monaten und zehn Tagen nach ihrer Zustellung ein auf Rechtsfragen beschränktes Rechtsmittel beim Gerichtshof eingelegt werden.

HINWEIS: Eine Nichtigkeitsklage dient dazu, unionsrechtswidrige Handlungen der Unionsorgane für nichtig erklären zu lassen. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen von Mitgliedstaaten, Organen der Union

oder Einzelnen beim Gerichtshof oder beim Gericht erhoben werden. Ist die Klage begründet, wird die Handlung für nichtig erklärt. Das betreffende Organ hat eine durch die Nichtigerklärung der Handlung etwa entstehende Regelungslücke zu schließen.

Zur Verwendung durch die Medien bestimmtes nichtamtliches Dokument, das das Gericht nicht bindet.

Der [Volltext](#) des Urteils wird am Tag der Verkündung auf der Curia-Website veröffentlicht.

Pressekontakt: Hartmut Ost ☎ (+352) 4303 3255

*Filmaufnahmen von der Verkündung des Urteils sind verfügbar über
„[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106*