GERICHTSHOF
DER EUROPÄISCHEN UNION

Urteil des Gerichtshofs in den verbundenen Rechtssachen C-266/24 P | Kommission/Ryanair, C-269/24 P | Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Ryanair und C-289/24 P | Société Air France und Air France-KLM/Ryanair (Staatliche Beihilfe Covid-19 – KLM)

Pressemitteilung Nr. 157/26

Luxemburg, den 5. November 2026

Staatliche Beihilfen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie: Der Gerichtshof hebt das Urteil des Gerichts auf, mit dem die von der Kommission erteilte Genehmigung einer staatlichen Beihilfe der Niederlande in Höhe von 3,4 Milliarden Euro zugunsten von KLM für nichtig erklärt worden war

Im Jahr 2020 erließ die Europäische Kommission einen Beschluss[1] zur Genehmigung einer staatlichen Beihilfe in Höhe von 3,4 Milliarden Euro, die die Niederlande der Fluggesellschaft KLM, einem Mitglied der Air France-KLM-Gruppe[2], gewährt hatten. Diese Beihilfe, bestehend aus einer staatlichen Garantie für ein Bankdarlehen und einem staatlichen Darlehen, sollte KLM vorübergehend mit Liquidität versorgen, um die negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie zu bewältigen.

Im Jahr 2021 hob das Gericht der Europäischen Union auf Antrag der irischen Fluggesellschaft Ryanair den Beschluss der Kommission jedoch auf[3], weil sie nicht hinreichend dargelegt hatte, warum sie KLM als einzigen Begünstigten der fraglichen Maßnahme betrachtete, unter Ausschluss der anderen Gesellschaften der Air France-KLM-Gruppe.

Am 16. Juli 2021 erließ die Kommission einen neuen Beschluss[4], mit dem sie die staatliche Beihilfe für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärte. Sie vertrat die Ansicht, dass KLM und ihre Tochtergesellschaften die einzigen Begünstigten seien, unter Ausschluss der anderen Gesellschaften der Air France-KLM-Gruppe[5].

Nachdem Ryanair erneut Klage eingereicht hatte, hat das Gericht auch diesen zweiten Genehmigungsbeschluss aufgehoben[6]. Nach seinem Befund hat die Kommission einen Fehler dadurch begangen, dass sie Air France und die Holdinggesellschaft Air France-KLM aus dem Kreis der Beihilfeempfänger ausgeschlossen hat.

Daraufhin haben die Kommission (Rechtssache C-266/24 P), KLM (Rechtssache C-269/24 P) sowie Air France und die Holdinggesellschaft Air France-KLM (Rechtssache C-289/24 P) jeweils Rechtsmittel beim Gerichtshof eingelegt, um die Aufhebung des zuletzt genannten Urteils des Gerichts zu erwirken.

Mit seinem heutigen Urteil hebt der Gerichtshof das Urteil des Gerichts auf, weist die von Ryanair erhobene Klage teilweise ab und verweist die Sache an das Gericht zurück, damit es über die Klagegründe von Ryanair entscheidet, über die es in erster Instanz noch nicht entschieden hatte[7], da in dieser Hinsicht der Rechtsstreit noch nicht entscheidungsreif ist.

Der Gerichtshof stellt fest, dass **das Gericht weder ein falsches Kriterium noch einen falschen rechtlichen Rahmen angewandt hat, als es sich bei der Bestimmung, wer Begünstigter der in Rede stehenden Maßnahme war, auf den Begriff „wirtschaftliche Einheit“ gestützt hat**[8].

Gleichwohl hat das Gericht einen Rechtsfehler begangen, als es befunden hat, dass die Kommission offensichtlich irrtümlich angenommen habe, dass KLM und ihre Tochtergesellschaften die einzigen Begünstigten der fraglichen Maßnahme seien. **Es hat die Beurteilung der Kommission durch seine eigene ersetzt, ohne darzutun, dass der Schluss der Kommission nicht plausibel wäre.** Es hat die einzelnen Faktoren, anhand deren der Begünstigte der

Maßnahme bestimmt wird, in der Tat unterschiedlich gewichtet **und einen anderen Ansatz hinsichtlich des Integrationsgrades** gewählt, der die Annahme zulässt, dass **eine Unternehmensgruppe einen solchen Begünstigten darstellt**.

Nach dem Befund des Gerichtshofs ist das Gericht im Rahmen seiner Prüfung des Begünstigten der fraglichen Maßnahme innerhalb der Air France-KLM-Gruppe zu Schlüssen gelangt, die weitgehend mit denen der Kommission übereinstimmen. Es beschränkte sich im Wesentlichen darauf, dieselben Faktoren und Tatsachen zu prüfen, die auch von der Kommission herangezogen worden waren, wobei es bei deren Würdigung von der im Genehmigungsbeschlusses vorgenommenen Prüfung teilweise abwich, ohne jedoch Kritikpunkte anzuführen, die die offensichtliche Unrichtigkeit dieser Prüfung belegen würden. Insbesondere ist es ihm nicht gelungen, die Beurteilungen der Kommission, wonach Air France und KLM trotz der Verbindungen zur Gruppe Air France-KLM *de facto* über „erhebliche wirtschaftliche Autonomie" verfügten, in Frage zu stellen und ihnen damit die Plausibilität zu nehmen.

HINWEIS: Beim Gerichtshof kann ein auf Rechtsfragen beschränktes Rechtsmittel gegen ein Urteil oder einen Beschluss des Gerichts eingelegt werden. Das Rechtsmittel hat grundsätzlich keine aufschiebende Wirkung. Ist das Rechtsmittel zulässig und begründet, hebt der Gerichtshof die Entscheidung des Gerichts auf. Ist die Rechtssache zur Entscheidung reif, kann der Gerichtshof den Rechtsstreit selbst entscheiden. Andernfalls verweist er die Rechtssache an das Gericht zurück, das an die Rechtsmittelentscheidung des Gerichtshofs gebunden ist.

Zur Verwendung durch die Medien bestimmtes nicht amtliches Dokument, das den Gerichtshof nicht bindet. Sachverhalt und rechtlicher Rahmen werden so wiedergegeben, wie sie sich nach den Akten im maßgeblichen Zeitraum dargestellt haben.

Der Volltext und gegebenenfalls die Zusammenfassung des Urteils werden am Tag der Verkündung auf der Curia-Website veröffentlicht.

Pressekontakt: Helge Hornburg ✆ +352 4303-3255

Filmaufnahmen von der Verkündung des Urteils sind abrufbar über Curia Web TV sowie über European Broadcasting Service ✆ +32 2 2964106.

Bleiben Sie in Verbindung!

[1] Beschluss C(2020) 4871 final der Kommission vom 13. Juli 2020 über die staatliche Beihilfe SA.57116 (2020/N), der von den Niederlanden infolge des plötzlichen Ausbruchs der Covid-19-Pandemie in Form einer staatlichen Garantie für Darlehen und eines nachrangigen staatlichen Darlehens zugunsten von KLM umgesetzt wurde (vgl. Pressemitteilung der Kommission). Dieser Beschluss erfolgt im Rahmen einer Reihe von Unterstützungsmaßnahmen für den Luftverkehrssektor, die als Reaktion auf die Covid-19-Pandemie verabschiedet wurden, insbesondere zugunsten der Unternehmen der Air France-KLM-Gruppe.

[2] Zu diesem Konzern, an dessen Spitze die Holdinggesellschaft Air France-KLM steht, gehören unter anderem Air France, Air France-KLM International Mobility, Blueteam V, BigBlank, Air France-KLM Finance und Transavia Company. Frankreich und die Niederlande halten jeweils 14,3 % bzw. 14 % am Kapital der Holdinggesellschaft Air France-KLM.

[3] Urteil vom 19. Mai 2021, Ryanair/Kommission (KLM - Covid-19), T-643/20 (vgl. Pressemitteilung Nr. 84/21).

[4] Beschluss C(2021) 5437 final der Kommission vom 16. Juli 2021 über die staatliche Beihilfe SA.57116 (2020/N) – Niederlande – Covid-19 : Staatliche Garantie für ein Darlehen und staatliches Darlehen zugunsten von KLM.

[5] Air France und die Holdinggesellschaft Air France-KLM hatten ebenfalls Beihilfen erhalten, die von Frankreich gewährt und von der Kommission genehmigt worden waren. Insbesondere hatte die Kommission mit Beschluss vom 4. Mai 2020, zuletzt berichtigt durch Beschluss vom 26. Juli 2021, eine Beihilfe in Höhe von 7 Milliarden Euro zugunsten von Air France genehmigt, die sich aus einer staatlichen Garantie für ein Bankdarlehen in Höhe von 4 Milliarden Euro und einem Gesellschafterdarlehen in Höhe von maximal 3 Milliarden Euro zusammensetzte. Sie war zu dem Befund gekommen, dass Air France und ihre Tochtergesellschaften die einzigen Begünstigten seien, unter Ausschluss insbesondere der Holdinggesellschaft Air France-KLM und ihrer übrigen Tochtergesellschaften sowie von KLM und der von dieser kontrollierten Gesellschaften (vgl. Pressemitteilung der Kommission). Fast ein Jahr später hatte die Kommission mit Beschluss vom 5. April 2021 auch eine Einzelbeihilfe in Höhe von 4 Milliarden Euro zur Rekapitalisierung von Air France und der Holdinggesellschaft Air France-KLM genehmigt. Ihrer Ansicht nach war diese Beihilfe Air France und ihren Tochtergesellschaften sowie der Holdinggesellschaft und den von ihr kontrollierten Tochtergesellschaften zugutegekommen, unter Ausschluss von KLM und deren Tochtergesellschaften (vgl. Pressemitteilung der Kommission). Mit zwei Urteilen vom 20. Dezember 2023, Ryanair und Malta Air/Kommission (Air France – Covid-19), T-216/21 und

Ryanair und Malta Air/Kommission (Air France-KLM und Air France – Covid-19), T-494/21, hat das Gericht den Klagen von Ryanair und Malta Air stattgegeben und die Beschlüsse der Kommission für nichtig erklärt (vgl. Pressemitteilung Nr. 198/23). Gegen das Urteil T-216/21 wurden zwei Rechtsmittel eingelegt: Rechtssachen C-166/24 P, Kommission/Ryanair und Malta Air, sowie C-192/24 P, Air France-KLM und Société Air France/Ryanair und Malta Air; auch gegen das Urteil T-494/21 wurden zwei Rechtsmittel eingelegt: Rechtssachen C-193/24 P, Air France-KLM und Société Air France gegen Ryanair und Malta Air, sowie C-167/24 P, Kommission gegen Ryanair und Malta Air. Alle vier Rechtsmittelverfahren sind noch anhängig.

[6] Urteil des Gerichts vom 7. Februar 2024, Ryanair/Kommission (KLM II – Covid-19), T-146/22 (vgl. auch Pressemitteilung Nr. 25/24). Im Anschluss an dieses Urteil und an das Urteil in der Rechtssache T-261/21 erließ die Kommission am 10. Juli 2024 einen neuen Beschluss, mit dem die betreffenden französischen und niederländischen Beihilfen genehmigt wurden (vgl. Pressemitteilung der Kommission). Gegen diesen Beschluss haben Ryanair und Malta Air ihrerseits Klage eingereicht (noch anhängiges Verfahren T-250/25).

[7] Diese Klagegründe stützen sich auf einen Verstoß gegen die Grundsätze der Nichtdiskriminierung, der Dienstleistungsfreiheit und der Niederlassungsfreiheit, auf eine fehlerhafte Anwendung von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV (wonach insbesondere Beihilfen zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können) , auf einen Verstoß gegen ihre Verfahrensrechte und auf einen Verstoß gegen die Begründungspflicht. Diese Klagegründe erfordern eine Tatsachenwürdigung, für die dem Gerichtshof nicht alle erforderlichen Angaben vorliegen.

[8] Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs können, wenn mehrere rechtlich unabhängige Einheiten, wie beispielsweise die Mitglieder einer Unternehmensgruppe, betroffen sind, diese Einheiten nämlich gegebenenfalls als eine wirtschaftliche Einheit und damit als ein einziges Unternehmen im Sinne der Anwendung des Beihilferechts angesehen werden. Das Gericht hat daher zutreffend darauf hingewiesen, dass sich die Frage, ob zwischen mehreren rechtlich getrennten Einheiten eine wirtschaftliche Einheit besteht, insbesondere dann stellt, wenn es darum geht, den Begünstigten einer solchen Beihilfe zu ermitteln.