Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTS (Zehnte erweiterte Kammer)

29. März 2023 *

„Staatliche Beihilfen – Rumänischer Luftverkehrsmarkt – Von Rumänien im Rahmen der Covid-19-Pandemie zugunsten von Blue Air gewährte Beihilfe – Rettungsbeihilfe für Blue Air – Durch den rumänischen Staat gesichertes Darlehen – Beschluss, keine Einwände zu erheben – Nichtigkeitsklage – Beihilfe zur Beseitigung von Schäden, die durch ein außergewöhnliches Ereignis entstanden sind – Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV – Bemessung des Schadens – Kausalzusammenhang – Bereits bestehende finanzielle Schwierigkeiten des Begünstigten – Berücksichtigung der vermeidbaren Kosten – Leitlinien für Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten, die keine Finanzinstitute sind – Art. 107 Abs. 3 Buchst. c AEUV – Beitrag der Beihilfe zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse – Einmaligkeit der Rettungsbeihilfe – Diskriminierungsverbot – Freier Dienstleistungsverkehr – Niederlassungsfreiheit – Begründungspflicht“

In der Rechtssache T-142/21,

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) mit Sitz in Budapest (Ungarn), vertreten durch Rechtsanwälte E. Vahida, S. Rating und I.-G. Metaxas-Maranghidis,

Klägerin,

gegen

Europäische Kommission, vertreten durch L. Flynn, V. Bottka und I. Barcew als Bevollmächtigte,

Beklagte,

erlässt

DAS GERICHT (Zehnte erweiterte Kammer)

zum Zeitpunkt der Beratung unter Mitwirkung des Präsidenten A. Kornezov, des Richters E. Buttigieg, der Richterin K. Kowalik-Bańczyk sowie der Richter G. Hesse (Berichterstatter) und D. Petrlík,

Kanzler: P. Cullen, Verwaltungsrat,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

auf die mündliche Verhandlung vom 12. Juli 2022

* Verfahrenssprache: Englisch.

folgendes

Urteil[1]

1 Mit ihrer auf Art. 263 AEUV gestützten Klage begehrt die Klägerin, Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), die Nichtigerklärung des Beschlusses C(2020) 5830 final der Kommission vom 20. August 2020 betreffend die staatliche Beihilfe SA.57026 (2020/N) – Rumänien – Covid-19: Beihilfe zugunsten von Blue Air (im Folgenden: angefochtener Beschluss).

Vorgeschichte des Rechtsstreits

2 Nach einer Phase der Voranmeldung, die am 10. April 2020 begonnen hatte, teilte Rumänien der Europäischen Kommission am 18. August 2020 gemäß Art. 108 Abs. 3 AEUV eine Beihilfemaßnahme zugunsten der Fluggesellschaft Blue Air Aviation S. A. (im Folgenden: Blue Air) mit, die in Form eines Darlehens über 300 775 000 rumänische Lei (RON) (rund 62 130 000 Euro) mit vergünstigtem Zinssatz gewährt und zu 100 % durch den rumänischen Staat gesichert werden sollte (im Folgenden: streitige Maßnahme).

3 Blue Air ist eine private rumänische Fluggesellschaft mit Heimatflughäfen in Rumänien, in Italien und auf Zypern, deren Aktien zu 99,99 % von der rumänischen Gesellschaft Airline Invest SA und zu 0,01 % von einem amerikanischen Staatsbürger gehalten werden. Ihre Haupttätigkeit besteht in der Beförderung von Fluggästen und der Wartung von Flugzeugen. 2019 beförderte Blue Air mehr als 4 Mio. Fluggäste und verzeichnete einen Umsatz von rund 414 Mio. Euro. Im September 2019 umfasste die Flotte dieser Fluggesellschaft 23 Flugzeuge. Blue Air flog sowohl nationale als auch internationale Strecken.

4 Die in Rede stehende Maßnahme betrifft zwei verschiedene Beihilfen, die auf zwei unterschiedliche Rechtsgrundlagen gestützt sind, wobei jede Beihilfe jeweils einen bestimmten Betrag umfasst:

– Zum einen geht es um eine Maßnahme zum Ersatz der Schäden, die auf Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV gestützt wird und sich auf 28 290 000 Euro für eine Dauer von sechs Jahren beläuft; mit ihr soll Blue Air der Schaden ersetzt werden, der ihr im Zeitraum vom 16. März bis zum 30. Juni 2020 im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie unmittelbar durch die Streichung und Verschiebung ihrer Flüge infolge der Einführung von Reisebeschränkungen entstanden ist, insbesondere durch Ausgangsbeschränkungen (im Folgenden: Maßnahme zum Ersatz von Schäden).

– Zum anderen wurde, gestützt auf Art. 107 Abs. 3 Buchst. c AEUV in Verbindung mit den Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. 2014, C 249, S. 1, im Folgenden: Leitlinien), für einen auf sechs Monate beschränkten Zeitraum ein Betrag von 33 840 000 Euro zur teilweisen Deckung des durch die hohen Betriebsverluste nach dem Ausbruch der Covid-19-Pandemie entstandenen dringenden Liquiditätsbedarfs von Blue Air gewährt; damit sollte Blue Air bei gleichzeitiger Ausarbeitung eines belastbaren Umstrukturierungsplans die Fortführung ihrer Tätigkeit ermöglicht werden (im Folgenden: Rettungsbeihilfe).

[1] Es werden nur die Randnummern des Urteils wiedergegeben, deren Veröffentlichung das Gericht für zweckdienlich erachtet.

[*nicht wiedergegeben*]

Anträge der Parteien

6 Die Klägerin beantragt,

– den angefochtenen Beschluss für nichtig zu erklären;

– der Kommission die Kosten aufzuerlegen.

7 Die Kommission beantragt,

– die Klage als unbegründet abzuweisen;

– der Klägerin die Kosten aufzuerlegen.

Rechtliche Würdigung

[*nicht wiedergegeben*]

Zum ersten Klagegrund: fehlerhafte Anwendung von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV und offensichtlicher Beurteilungsfehler in Bezug auf die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme zum Ersatz der Schäden

[*nicht wiedergegeben*]

Zum ersten Teil des ersten Klagegrundes: Bemessung der Blue Air entstandenen Schäden

[*nicht wiedergegeben*]

19 Erstens ist darauf hinzuweisen, dass gemäß den Rn. 29, 30 und 93 bis 96 des angefochtenen Beschlusses die Kommission für die Bemessung der Schäden die finanzielle Lage von Blue Air, bei der durch im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie verhängte Reisebeschränkungen verursachte Schäden bereits entstanden waren, auf der einen Seite mit einer kontrafaktischen Fallgestaltung, wie sie ohne diese Beschränkungen eingetreten wäre und bei der die im Budget 2020 für den Zeitraum vom 16. März bis zum 30. Juni 2020 veranschlagte Einnahmen und Ausgaben berücksichtigt wurden, auf der anderen Seite verglichen hat.

20 In beiden Szenarien kommen die bereits vor der Covid-19-Pandemie bestehenden Schwierigkeiten von Blue Air zum Ausdruck. So entsprach die finanzielle Lage von Blue Air, als die durch die Reisebeschränkungen verursachten Schäden bereits entstanden waren, den von dieser Gesellschaft im betreffenden Zeitraum tatsächlich erzielten Ergebnissen, was die Auswirkungen der bei Blue Air bereits bestehenden Schwierigkeiten zwangsläufig widerspiegelte. Zum anderen ist der Kommission darin beizupflichten und ergibt sich auch aus der in den Rn. 29, 30 und 93 bis 96 des angefochtenen Beschlusses beschriebenen Vorgehensweise, dass sich die Folgen der bei Blue Air bereits vor der Covid-19-Pandemie bestehenden Schwierigkeiten auch in dem der kontrafaktischen Fallgestaltung zugrunde liegenden Budget 2020 für den Zeitraum

vom 16. März bis zum 30. Juni 2020 niederschlugen. Daraus, dass sich die Auswirkungen der bereits bestehenden Schwierigkeiten in beiden Szenarien widerspiegelten, ergibt sich der Kommission zufolge stillschweigend, aber zwangsläufig, dass sich diese Auswirkungen bei der Berechnung der durch die im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie verhängten Reisebeschränkungen im Zeitraum vom 16. März bis zum 30. Juni 2020 verursachten Schäden gegenseitig aufhoben.

21 In Rn. 29 des angefochtenen Beschlusses heißt es, die berücksichtigungsfähigen Kosten für den Zeitraum vom 16. März bis zum 30. Juni 2020 entsprächen den unmittelbaren Schäden, die Blue Air in diesem Zeitraum aufgrund der durch die Covid-19-Pandemie bedingten Beschränkungen entstanden seien. Als Schaden wird somit der sich aus diesen Beschränkungen ergebende Einnahmeverlust definiert, von dem die als vermieden aufgeführten Kosten im Vergleich zu den im Budget 2020 für diesen Zeitraum geschätzten Einnahmen und Ausgaben abgezogen werden. Zudem wird der im Budget 2020 für diesen Zeitraum geschätzte Nettogewinn von der Höhe des Schadens ausgenommen.

22 Die Klägerin beanstandet zwar nicht die Vorgehensweise, anhand deren der Betrag der Maßnahme zum Ersatz der Schäden bestimmt werden konnte (siehe oben, Rn. 19), aber sie macht Ausführungen zur Angemessenheit des vor Verhängung der Reisebeschränkungen für 2020 festgelegten Budgets.

23 Soweit die Klägerin vorbringt, die Kommission hätte prüfen müssen, ob das Budget 2020 realistisch oder möglicherweise zu optimistisch gewesen sei, ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission ihrer kontrafaktischen Fallgestaltung als Referenzwerte für die Berechnung der Schäden die im Budget 2020 für den Zeitraum vom 16. März bis zum 30. Juni 2020 veranschlagten Einnahmen und Ausgaben zugrunde gelegt hat, da diese Werte nach der Auffassung Rumäniens besser erlaubten, einen Näherungswert der Schäden zu bestimmen, als die tatsächlichen Einnahmen und die für die entsprechenden Monate des Jahres 2019 verbuchten Ausgaben. Insoweit ergibt sich aus den Rn. 30 und 95 des angefochtenen Beschlusses, dass diese Wahl getroffen wurde, um zwei Faktoren zu berücksichtigen. Zum einen war Blue Air durch die Umstellung ihres Geschäftsmodells zu einer ausschließlichen Billigfluggesellschaft im Jahr 2020 – anders als im Jahr 2019 – daran gehindert, Einnahmen aus Charterflügen oder aus der Vermietung von Luftfahrzeugen einschließlich Besatzung, Wartung und Versicherung zu erzielen. Zum anderen zwang die verspätete Lieferung sechs neuer Boeing 737-MAX Blue Air dazu, weiterhin sechs ältere Luftfahrzeuge zu betreiben, was Einschnitte in Höhe von 10 % bei der angenommenen Kapazität an verfügbaren Sitzplätzen und um nahezu 10 % bei der Nutzung der bestehenden Flotte bedeutete und gleichzeitig die Wartungskosten gegenüber dem Jahr 2019 um 25 Mio. Euro erhöhte. Auf der Grundlage des Ergebnisses vor Zinsen und Steuern für den Zeitraum vom 16. März bis zum 30. Juni 2020 schätzte die Kommission daher – gestützt auf das Budget 2020 – die Schäden auf 28,57 Mio. Euro. Damit wählte die Kommission einen konservativen Ansatz, der zur Bemessung einer geringeren Schadenshöhe führte, als dies der Fall gewesen wäre, wenn die tatsächlichen Finanzdaten der entsprechenden Monate des Jahres 2019 als Referenz herangezogen worden wären. Diese hätten nämlich zur Folge gehabt, dass auf der Grundlage des Ergebnisses vor Zinsen und Steuern die Schäden mit 33,51 Mio. Euro höher angesetzt worden wären.

24 Darüber hinaus erlitt Blue Air gemäß den Angaben in Rn. 32 des angefochtenen Beschlusses infolge einer Verringerung der von ihr durchgeführten Flüge und eines geringeren Auslastungsfaktors für die in den Monaten März bis Juni 2020 noch verbliebenen Flüge Verluste bei den Betriebseinnahmen. Dabei ist zu betonen, dass vom entgangenen Gewinn auf die

niedrigeren Kosten geschlossen wurde; auch dies ergibt sich aus Rn. 32 sowie aus den Ausführungen der Kommission in der mündlichen Verhandlung. Zu diesen Kosteneinsparungen gehörten geringere direkte Betriebskosten, mittelbare Kosteneinsparungen und Kostenunterschiede im Zusammenhang mit der Abschreibung, der Vermietung mit Besatzung und Strafzahlungen. Daraus ergaben sich schadensersatzfähige Nettoverluste in Höhe von 28,29 Mio. Euro. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei dem in den Rn. 30 und 95 des angefochtenen Beschlusses genannten Betrag von 28,57 Mio. Euro um einen Zwischenschritt bei der Berechnung der Schadenshöhe handelt.

25 Außerdem ist festzustellen, dass gemäß den Rn. 31 und 96 des angefochtenen Beschlusses die rumänischen Behörden die Gewinnerwartung im Budget 2020 für den Zeitraum vom 16. März bis zum 30. Juni 2020 vom Ersatz der Schäden ausgenommen haben, d. h. die vorgeschlagene Entschädigung lag unterhalb der bezifferten Schäden.

26 Wie zudem die Kommission in ihrer Klagebeantwortung zutreffend ausführt, lag die Zahl der im Januar und Februar 2020, also vor Verhängung der Reisebeschränkungen, tatsächlich von Blue Air beförderten Fluggäste sehr nahe an den Schätzungen im Budget 2020. Dies belegt, dass die für den Zeitraum vom 16. März bis zum 30. Juni 2020 im Budget veranschlagten Einnahmen auch ohne diese Beschränkungen realistisch gewesen wären.

27 Somit sind die Ausführungen der Klägerin zur Höhe des potenziellen Rückgangs der Einnahmen von Blue Air im Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2019 rein spekulativ. Was das Vorbringen angeht, wonach die Verringerung der Gesamtkapazität und die Nutzung der Maschinen zu einem Rückgang der Einnahmen von Blue Air im Vergleich zum Jahr 2019 führen könne, ist festzustellen, dass die Kommission, wie sich aus den Rn. 30 und 95 des angefochtenen Beschlusses ergibt, die Auswirkungen einer niedrigeren Kapazität an verfügbaren Sitzplätzen, einer geringeren Nutzung der Luftfahrzeuge und einer Steigerung der Wartungskosten bereits bei der Prüfung des Budgets 2020 berücksichtigt hat.

28 Folglich sind die Ausführungen der Klägerin nicht belegt und eignen sich nicht als Beweis dafür, dass die auf das Budget 2020 abstellende und von der Kommission ausgearbeitete kontrafaktische Fallgestaltung nicht plausibel sei.

29 Überdies hat die Klägerin, selbst wenn Blue Air sich bereits zuvor in Schwierigkeiten befand, im vorliegenden Fall keine konkrete Kostenposition angegeben, die ihrer Meinung nach von der Kommission hätte ausgenommen oder anders behandelt werden müssen, weil die betreffenden Kosten durch die bereits bestehenden Schwierigkeiten und nicht durch die für den Zeitraum vom 16. März bis zum 30. Juni 2020 im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie verhängten Reisebeschränkungen verursacht worden seien.

30 Da sich die Auswirkungen der bereits vor der Covid-19-Pandemie bestehenden Schwierigkeiten von Blue Air in beiden oben genannten Szenarien niederschlugen, ergibt sich daraus stillschweigend, aber zwangsläufig, dass sich diese Auswirkungen bei der Berechnung der im Zeitraum vom 16. März bis zum 30. Juni 2020 durch die Reisebeschränkungen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie verursachten Schäden gegenseitig aufhoben.

31 Dieses Argument der Klägerin ist daher zurückzuweisen.

32 Was zweitens das Vorbringen der Klägerin betrifft, die Kommission habe sich nicht vergewissert, dass Blue Air das Erforderliche getan habe, um ihre Kosten im Zeitraum vom 16. März bis zum 30. Juni 2020 so zu senken, dass nicht nur die vermiedenen Kosten, sondern auch die „vermeidbaren“ Kosten, d. h. die Kosten, die sie hätte vermeiden können, die sie aber dennoch getragen habe, vom Ersatz der Schäden ausgeschlossen seien, so ist festzustellen, dass die Kommission in den Rn. 92 und 93 des angefochtenen Beschlusses ausgeführt hat, die zu ersetzenden Schäden entsprächen dem Verlust des Mehrwerts, der anhand der Differenz zwischen zum einen dem entgangenen Gewinn von Blue Air, nämlich der Differenz zwischen dem Umsatz, den sie im Zeitraum vom 16. März bis zum 30. Juni 2020 ohne die Reise- und Ausgangsbeschränkungen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie hätte erwarten können, und dem in diesem Zeitraum um die Gewinnspanne von Blue Air korrigierten tatsächlich erzielten Umsatz sowie zum anderen den vermiedenen Kosten berechnet worden sei.

33 Die Kommission hat die vermiedenen Kosten als diejenigen definiert, die Blue Air im Zeitraum vom 16. März bis zum 30. Juni 2020 entstanden wären, wenn ihre Tätigkeit nicht durch die Reise- und Ausgangsbeschränkungen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt gewesen wäre, und die Blue Air aufgrund der Einstellung ihres Betriebs nicht tragen musste. In Rn. 94 des angefochtenen Beschlusses hat die Kommission präzisiert, dass die vermiedenen Kosten etwa Kraftstoff- und Personalkosten beträfen. Zudem müsse die Höhe der vermiedenen Kosten durch einen Vergleich der im Budget 2020 vorgesehenen Kosten mit den von Blue Air im Zeitraum vom 16. März bis zum 30. Juni 2020 tatsächlich getragenen Kosten festgestellt werden.

34 Unter diesen Umständen lässt sich entgegen den Ausführungen der Klägerin nicht feststellen, dass die im angefochtenen Beschluss dargelegte Bemessung der vermiedenen Kosten unverständlich ist.

35 Zudem ist darauf hinzuweisen, dass im vorliegenden Fall die Klägerin nicht konkret angibt, welche anderen Kosten außer den bereits berücksichtigten vermiedenen Kosten Blue Air hätte vermeiden können, so dass diese bei der Bemessung des ihr entstandenen Schadens unberücksichtigt hätten bleiben müssen. Unter diesen Umständen kann das Gericht lediglich feststellen, dass die von der Klägerin gerügte angebliche Außerachtlassung „vermeidbarer“ Kosten durch die Kommission zu abstrakt und nicht durch konkrete Angaben belegt ist.

36 Dieses Klägervorbringen ist folglich zurückzuweisen.

37 Drittens ist in Bezug auf das Vorbringen, die Kommission habe nicht die Schäden berücksichtigt, die anderen Fluggesellschaften entstanden seien, zunächst darauf hinzuweisen, dass Beihilfen zur Beseitigung von Schäden, die durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind, nach Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

38 Im vorliegenden Fall erhebt die Klägerin keine Einwände gegen die Einschätzung der Kommission im angefochtenen Beschluss, dass die Covid-19-Pandemie als „außergewöhnliches Ereignis“ im Sinne von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV anzusehen sei. Im Übrigen ergibt sich aus den Rn. 7, 86 und 87 des angefochtenen Beschlusses, dass die Covid-19-Pandemie zur Unterbrechung des größten Teils des Fluggastverkehrs geführt hat, wobei insbesondere die verhängten Reise- und Ausgangsbeschränkungen sowie die Schließung der Grenzen mehrerer Mitgliedstaaten der Union, darunter auch Rumäniens, zu berücksichtigen sind.

39 Folglich weist die Klägerin zu Recht darauf hin, dass Blue Air nicht das einzige Unternehmen und auch nicht die einzige Fluggesellschaft ist, die von dem fraglichen außergewöhnlichen Ereignis betroffen ist.

40 Gleichwohl sind aber, wie die Kommission in ihrer Klagebeantwortung zu Recht geltend macht, die Mitgliedstaaten nicht verpflichtet, Beihilfen zur Beseitigung eines durch ein „außergewöhnliches Ereignis“ im Sinne von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV entstandenen Schadens zu gewähren.

41 Im Einzelnen verpflichtet Art. 108 Abs. 3 AEUV die Mitgliedstaaten zum einen zwar, ihre Beihilfevorhaben vor deren Durchführung bei der Kommission anzumelden, nicht aber, eine Beihilfe zu gewähren (Beschluss vom 30. Mai 2018, Yanchev, C-481/17, nicht veröffentlicht, EU:C:2018:352, Rn. 22).

42 Zum anderen kann eine Beihilfe zur Beseitigung eines durch ein außergewöhnliches Ereignis im Sinne von Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV entstandenen Schadens bestimmt sein, auch wenn sie diese Schäden nicht in vollem Umfang beseitigt.

43 Folglich ergibt sich weder aus Art. 108 Abs. 3 AEUV noch aus Art. 107 Abs. 2 Buchst. b AEUV, dass die Mitgliedstaaten verpflichtet wären, den gesamten durch ein außergewöhnliches Ereignis entstandenen Schaden zu ersetzen, so dass sie auch nicht verpflichtet sein können, allen hierdurch Geschädigten eine Beihilfe zu gewähren (Urteile vom 14. April 2021, Ryanair/Kommission [SAS, Dänemark; Covid-19], T-378/20, Rechtsmittel anhängig, EU:T:2021:194, Rn. 24, und vom 14. Juli 2021, Ryanair und Laudamotion/Kommission [Austrian Airlines; Covid-19], T-677/20, Rechtsmittel anhängig, EU:T:2021:465, Rn. 57).

44 Unter diesen Umständen kann die Klägerin nicht mit Erfolg geltend machen, dass die Kommission verpflichtet gewesen sei, im angefochtenen Beschluss den Schaden zu berücksichtigen, der anderen Fluggesellschaften als Blue Air entstanden sei.

[*nicht wiedergegeben*]

Zum zweiten Klagegrund: Verstoß gegen Art. 107 Abs. 3 Buchst. c AEUV

[*nicht wiedergegeben*]

Zur Rettungsbeihilfefähigkeit von Blue Air

[*nicht wiedergegeben*]

55 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass nach Rn. 22 der Leitlinien drei kumulative Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit festgestellt werden kann, dass eine Beihilfe zugunsten eines Unternehmens, das einer Unternehmensgruppe angehört, mit dem Binnenmarkt vereinbar ist. Die Kommission muss somit prüfen, ob erstens der Beihilfeempfänger einer Gruppe angehört und, wenn ja, wie diese zusammengesetzt ist, ob es sich zweitens bei den Schwierigkeiten, denen er ausgesetzt ist, um Schwierigkeiten des Empfängers selbst handelt, die nicht auf eine willkürliche Kostenaufteilung innerhalb der Gruppe zurückzuführen sind, und ob drittens diese Schwierigkeiten so gravierend sind, dass sie von dieser Gruppe selbst nicht bewältigt werden können.

56 Das Ziel dieses Verbots besteht also darin, zu verhindern, dass eine Unternehmensgruppe den Staat die Kosten für eine Rettungsmaßnahme eines der zu ihr gehörenden Unternehmen tragen lässt, wenn sich dieses Unternehmen in Schwierigkeiten befindet und der Ursprung dieser Schwierigkeiten bei der Gruppe selbst liegt oder die Gruppe diese Schwierigkeiten mit eigenen Mitteln bewältigen kann (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 13. Mai 2015, Niki Luftfahrt/Kommission, T-511/09, EU:T:2015:284, Rn. 159).

57 Aus den Rn. 27 und 105 des angefochtenen Beschlusses ergibt sich, dass 99,99 % der Aktien an Blue Air von der im Dezember 2019 gegründeten rumänischen Gesellschaft Airline Invest gehalten werden und die verbleibenden 0,01 % von einem amerikanischen Staatsbürger. Weiter wird angegeben, dass 99,99 % der Aktien der Gesellschaft Airline Invest, deren einzige Tätigkeit darin besteht, Aktien von Blue Air zu halten, sich in den Händen einer natürlichen Person befinden, die darüber hinaus – weder unmittelbar noch mittelbar – keine anderen Tätigkeiten ausübt.

58 Die Klägerin trägt vor, dass diese natürliche Person, die 99,99 % der Aktien von Airline Invest hält, ein Strohmann für eine andere natürliche oder juristische Person sein könne. Allerdings wird dieses Vorbringen nicht durch Beweise gestützt und bleibt hypothetisch, da es auf reinen Vermutungen beruht, die sich ausschließlich aus Presseberichten ergeben, durch deren Inhalt nicht belegt werden kann, dass es sich bei dem Aktionär von Airline Invest um einen Strohmann handelt. Folglich ist dieser Vortrag rein spekulativ und nur durch die von der Klägerin angeführten Nachweise gestützt. Im Übrigen war die Klägerin bei entsprechender Befragung in der mündlichen Verhandlung nicht in der Lage, zu diesem Aspekt genauere Auskünfte zu erteilen.

59 Mangels entsprechender Anhaltspunkte ist daher das Vorbringen zurückzuweisen, die Kommission habe die in Rn. 22 der Leitlinien genannte erste Voraussetzung, nämlich ob der Beihilfeempfänger einer Unternehmensgruppe angehört, unzureichend geprüft.

[*nicht wiedergegeben*]

Zum Beitrag der Rettungsbeihilfe zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse

[*nicht wiedergegeben*]

65 Im vorliegenden Fall ist das Vorbringen der Klägerin zu untersuchen, um zu prüfen, ob die Kommission bei der Annahme, dass der in Rede stehende Dienst im Sinne von Rn. 44 Buchst. b der Leitlinien zum einen „wichtig“ und zum anderen schwer zu ersetzen sei, einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat.

66 Als Erstes geht in Bezug auf die Wichtigkeit des von Blue Air erbrachten Dienstes u. a. aus den Rn. 51, 52, 58, 108 und 109 des angefochtenen Beschlusses hervor, dass diese Fluggesellschaft die Anbindung Rumäniens sicherstellte, da sie nationale und internationale Strecken flog, von denen einige aufgrund des schlechten Zustands der rumänischen Straßen- und Eisenbahninfrastruktur auf dem Landweg schwer zugängliche abgelegene Regionen dieses Mitgliedstaats miteinander verbanden.

67 Weiter könnten gar, wie in Rn. 111 des angefochtenen Beschlusses ausgeführt, nach dem Marktaustritt von Blue Air bestimmte kleine nationale Flughäfen nicht mehr oder nur noch in erheblich geringerem Maße angeflogen werden, da zum einen die anderen Billigfluggesellschaften nie ein Interesse daran bekundet haben, nationale Flugstrecken zu oder

von diesen Flughäfen zu bedienen, und zum anderen – von den Parteien unbestritten – die nationale Fluggesellschaft Rumäniens, TAROM, keine kostengünstigen Flugverbindungen anbietet.

68 Weiter geht in Bezug auf die internationalen Flugstrecken aus Rn. 52 des angefochtenen Beschlusses hervor, dass Blue Air die einzige Billigfluggesellschaft war, die Verbindungen von Rumänien aus zu den Flughäfen in Florenz (Italien), Stuttgart (Deutschland), Köln/Bonn (Deutschland), Amsterdam (Niederlande), Mailand-Linate (Italien), Paris-Orly (Frankreich) und Helsinki (Finnland) bedient.

69 Insoweit durfte die Kommission zutreffend davon ausgehen, dass Blue Air mit ihrem Angebot zum einen von Strecken aus oder zu mehreren abgelegenen Regionen Rumäniens, deren Anbindung auf dem Luftweg im Hinblick auf den Zustand der Infrastruktur für den nationalen Landverkehr von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung sei, und zum anderen – als Beitrag zur internationalen Anbindung dieser Regionen – von Verbindungen aus und zu mehreren europäischen Großstädten einen wichtigen Dienst erbringe.

70 Wie die Kommission weiter ausführt, zielten die von Blue Air erbrachten Beförderungsdienste für Fluggäste insbesondere auf zwei spezifische Gruppen von Fluggästen ab, nämlich die lokalen Kleinunternehmen und die im Ausland lebenden, vor allem in Italien, Frankreich, Spanien, Deutschland und dem Vereinigten Königreich tätigen rumänischen Bürgerinnen und Bürger. Dies gelinge ihr dank eines speziell auf deren Bedürfnisse zugeschnittenen, einzigartigen nationalen und internationalen Streckennetzes, das sie im Laufe der letzten 15 Jahre zu diesem Zweck entwickelt habe. Der angefochtene Beschluss präzisiert insoweit, dass im Zusammenhang mit dem Fehlen echter Alternativen aufgrund des schlechten Zustands der rumänischen Straßen- und Schieneninfrastruktur – was von der Klägerin nicht bestritten wird – diese beiden Gruppen sehr mobiler Fluggäste, die zu beruflichen Zwecken innerhalb Rumäniens reisten (was die erste Gruppe betrifft) oder im Ausland lebten und arbeiteten und häufig zwischen ihrem Herkunftsland und dem jeweiligen Wohnort hin- und zurückflögen (was die zweite Gruppe betrifft), auf Billigflugverbindungen angewiesen seien.

71 Somit beruht die Analyse der Kommission im Wesentlichen auf der Feststellung, dass die Einstellung des Betriebs von Blue Air die regionale und internationale Anbindung Rumäniens und insbesondere bestimmter entlegener Regionen des Landes sowie die Mobilität der beiden oben in Rn. 70 genannten Gruppen von Fluggästen beeinträchtigen würde und dass im Fall eines Marktaustritts des begünstigten Unternehmens eine konkrete Gefahr bestünde, dass bestimmte als wichtig erachtete Beförderungsdienste für Fluggäste in Rumänien unterbrochen würden.

72 Weiter geht aus den Rn. 59, 62, 111 und 112 des angefochtenen Beschlusses hervor, dass Blue Air durch die Gewährleistung der Mobilität der lokalen Kleinunternehmer zwischen den verschiedenen Regionen des Landes zum Wirtschaftsleben dieser Regionen beiträgt.

73 Gemäß den Rn. 53 und 110 des angefochtenen Beschlusses hätte ein Marktaustritt von Blue Air im Übrigen unmittelbare Auswirkungen auf mehr als 400 000 Fluggäste gehabt, wobei für mehr als 250 000 von ihnen aufgrund der von den europäischen Staaten zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie verhängten Reisebeschränkungen die Flüge gestrichen wurden und sie entweder auf die Erstattung ihrer Flugtickets warteten oder einen Gutschein für einen anderen Flug akzeptiert hatten. Die verbleibenden 150 000 Fluggäste hatten für die darauffolgenden zwölf Monate einen Flug mit Blue Air gebucht.

74 Im Hinblick auf die oben in den Rn. 65 bis 73 genannten Aspekte lassen sich den Nachweisen, die die Klägerin dem Gericht vorgelegt hat, keine Anhaltspunkte dafür entnehmen, dass der Kommission ein offensichtlicher Beurteilungsfehler unterlaufen wäre, als sie angenommen hat, Blue Air erbringe einen wichtigen Dienst im Sinne von Rn. 44 Buchst. b der Leitlinien.

75 Keines der von der Klägerin beim Gericht vorgebrachten Argumente vermag dieses Ergebnis in Frage zu stellen.

76 Erstens argumentiert die Klägerin zur Begründung ihres Vorbringens, Blue Air sei keine Billigfluggesellschaft und der durchschnittliche Preis der von Blue Air angebotenen Flugtickets liege sogar noch über dem der von ihr selbst verkauften Tickets, dass der Durchschnittspreis ihrer Flugtickets 2019 bei 68,27 Euro und 2020 bei 55,59 Euro gelegen habe, während die von Blue Air in diesen beiden Jahren angebotenen Flugtickets 89,09 Euro bzw. 63,37 Euro gekostet hätten.

77 Hierzu in der mündlichen Verhandlung befragt, ergänzte die Klägerin, dass ein weiteres Merkmal von Billigfluggesellschaften neben dem Aspekt des Flugpreises als solchem die besonders hohe Auslastung der Flugzeuge sei. Im vorliegenden Fall liege die Auslastung ihrer Flugzeuge insgesamt über der von Blue Air.

78 Selbst wenn aber diese beiden von der Klägerin angesprochenen Umstände vorlägen, wären sie als solche nicht zum Nachweis dafür geeignet, dass der von Blue Air erbrachte Dienst nicht wichtig im Sinne von Rn. 44 Buchst. b der Leitlinien ist. Sie können nicht die sich aus den Rn. 65 bis 73 des vorliegenden Urteils ergebende Feststellung entkräften, dass der von Blue Air erbrachte Dienst die Anbindung mehrerer rumänischer Regionen sicherstellte und für zwei klar definierte Gruppen von Fluggästen, nämlich Kleinunternehmer und rumänische Staatsbürger, die in anderen Mitgliedstaaten leben, das Reisen leichter machte. Dadurch wurde insgesamt die Anbindung Rumäniens sichergestellt, so dass für diese Fluggäste ein wichtiger Dienst vorlag. Weiter ist festzustellen, dass der bezifferte Vergleich der Durchschnittspreise für die Flugtickets jedenfalls nicht belegt, dass Blue Air keine Billigfluggesellschaft wie die Klägerin wäre, und darüber hinaus zeigt, dass es Blue Air gelungen ist, den Durchschnittspreis für ihre Flugtickets – der 2020 nur 7,78 Euro über dem für die Flugtickets der Klägerin lag – binnen eines Jahres um mehr als 25 Euro zu senken.

[*nicht wiedergegeben*]

81 Drittens hat die Klägerin in Bezug auf ihr Vorbringen, dass die von Blue Air geflogenen nationalen Verbindungen auch zum Gegenstand gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen hätten gemacht werden können, anstatt Blue Air zu retten, nicht nachgewiesen, dass die Einführung solcher Verpflichtungen innerhalb hinreichend kurzer Zeit und bei gleichzeitig durchgehender Sicherstellung einer Anbindung hätte umgesetzt werden können.

82 Als Zweites geht in Bezug auf die Frage, ob die von Blue Air erbrachten Dienste im Sinne von Rn. 44 Buchst. b der Leitlinien schwer zu ersetzen sind, aus den Rn. 54, 55, 63, 109, 110 und 112 des angefochtenen Beschlusses hervor, dass unter den gegebenen Umständen nicht alle Dienste kurzfristig durch andere Fluggesellschaften – insbesondere nicht durch Billigfluggesellschaften – hätten sichergestellt werden können, weil mehrere unter ihnen kurz vorher bereits bestimmte ihrer auch von Blue Air geflogenen Verbindungen eingestellt hatten, so dass diese letztlich nur noch von Blue Air bedient wurden.

83 Im Übrigen sind erstens der Kommission zufolge die anderen Billigfluggesellschaften auf den meisten von Blue Air bedienten Strecken kaum oder gar nicht vertreten, da ihr Wirtschaftsmodell auf der Nutzung sogenannter „Sekundärflughäfen“ beruht, also Flughäfen, die sich in einer gewissen Entfernung von als „primär“ angesehenen städtischen Flughäfen befinden. Sekundärflughäfen verlangen geringere Flughafengebühren und die Slots sind einfacher verfügbar als bei den großen nationalen Flughäfen.

84 Die Klägerin räumt insoweit ein, dass sie bestimmte von Blue Air angeflogene Primärflughäfen nicht bediene.

85 Weiter ist festzustellen, dass die Kommission in Rn. 109 des angefochtenen Beschlusses zutreffend davon ausgegangen ist, dass Blue Air eine Nische besetze, die auf dem rumänischen Markt nicht von anderen Billigfluggesellschaften bedient werde. Die Klägerin hat nicht bewiesen, dass sie in der Lage gewesen wäre, die von Blue Air bedienten Verbindungen zu übernehmen, zumal sich das Wirtschaftsmodell von Blue Air erheblich von ihrem unterscheidet.

86 Die Klägerin hat insoweit auch nicht bestritten, dass die mit Blue Air im Wettbewerb stehenden Billigfluggesellschaften nicht an der Übernahme der Flugverbindung von oder zu bestimmten rumänischen Regionalflughäfen wie Oradea oder Baia Mare interessiert waren, da diese Fluggesellschaften bereits Flugverbindungen von anderen Regionalflughäfen aus bedienten, wodurch die Gefahr bestand, dass die erstgenannten Regionalflughäfen bei einem Marktaustritt von Blue Air nicht mehr oder nur noch wenig angeflogen würden.

87 Zudem ist Fn. 19 des angefochtenen Beschlusses zu entnehmen, dass die mit Blue Air in Wettbewerb stehenden Fluggesellschaften sich bereits 2018 von Oradea und von der Verbindung Bukarest-Cluj (Klausenburg, Rumänien) zurückgezogen hatten. Dies bestätigt die Einschätzung der Kommission, dass diese Fluggesellschaften kein Interesse daran hatten, dieses Angebot abzudecken.

88 Darüber hinaus hat die Klägerin in der mündlichen Verhandlung ausgeführt, dass Blue Air verschiedene Verbindungen, etwa die von und nach Oradea, nicht mehr bediene. Dabei stützt sich die Klägerin aber auf aktuelle Daten und damit auf solche aus der Zeit nach dem Erlass des angefochtenen Beschlusses. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die Rechtmäßigkeit des angefochtenen Beschlusses anhand der Informationen zu beurteilen ist, über die die Kommission zum Zeitpunkt seines Erlasses verfügen konnte, und nicht anhand späterer Ereignisse. Ein solches Vorbringen ist daher zurückzuweisen.

89 Zweitens macht die Klägerin geltend, sie habe mehr als 80 % der auch von Blue Air bedienten internationalen Flugverbindungen abgedeckt. Insoweit ist jedoch mit der Kommission darauf hinzuweisen, dass den Anlagen zur Klageschrift nicht entnommen werden kann, dass die Klägerin auf 80 % der von Blue Air abgedeckten Flugverbindungen ebenfalls vertreten gewesen wäre, da sich diese Anlagen lediglich auf von Rumänien aus angeflogene internationale „Zielflughäfen“ und nicht auf bestimmte Verbindungen bezogen. Zudem nimmt die Klägerin auf Daten nach dem Erlass des angefochtenen Beschlusses Bezug, nämlich auf solche, die das gesamte Jahr 2020 betreffen. Somit wird das klägerische Vorbringen durch diese Daten weder inhaltlich noch hinsichtlich des von ihnen erfassten Zeitraums hinreichend substantiiert. Jedenfalls bestätigen diese Daten, dass die Klägerin einen wesentlichen Teil der von Blue Air geflogenen Verbindungen selbst nicht bediente.

90 Drittens ist in Bezug auf den Vortrag, dass die von einer Fluggesellschaft verlorenen Kapazitäten schnell von anderen Fluggesellschaften ersetzt werden könnten, denen an einer Umverteilung ihrer Überkapazitäten gelegen sei, nicht belegt, dass die Klägerin mit ihren Überkapazitäten, die auf die von den Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie erlassenen Maßnahmen zurückgehen, den Erhalt der zuvor von Blue Air unterhaltenen Flugverbindungen sicherstellen könnte. Also ist nicht bewiesen, dass die Klägerin bei Wiederaufnahme ihrer eigenen Tätigkeit noch genügend Transportkapazitäten hätte, um diese Verbindungen zu übernehmen. Denn die Überkapazität des Sektors genügt als solche nicht für die Annahme, dass Wettbewerber ihre nicht genutzten Kapazitäten unter allen Umständen nutzen und bei gleichzeitig ununterbrochener Bereitstellung eines Dienstes zu erschwinglichen Preisen Zusatzkosten tragen werden.

91 Folglich hat die Klägerin nicht nachgewiesen, dass im Fall eines Marktaustritts von Blue Air mit dieser in Wettbewerb stehende Fluggesellschaften bereit gewesen wären, alle von ihr bedienten Verbindungen zu übernehmen.

92 Viertens hat die Klägerin, selbst wenn Blue Air auf einigen der streitigen Inlands- oder Auslandsstrecken hätte ersetzt werden können, dennoch nicht nachgewiesen, dass dieser Ersatz angesichts der wahrscheinlichen und unmittelbar bevorstehenden Einstellung des Betriebs von Blue Air, um jede Unterbrechung des Dienstes so weit wie möglich zu vermeiden, kurzfristig und unter ähnlichen Bedingungen, wie sie bis dahin für die betreffenden Strecken galten, hätte erfolgen können.

93 Zwar macht die Klägerin geltend, sie sei bereit gewesen, im Fall eines Marktaustritts von Blue Air deren Verbindungen binnen eines Zeitraums von weniger als sechs Monaten zu übernehmen, doch aus den Anlagen zur Klageschrift betreffend die Expansion der Klägerin im Jahr 2020 geht hervor, dass die meisten von ihr eingeführten Flugverbindungen entweder in den Jahren 2019 und 2020 gar nicht von Blue Air oder 2020 auch weiterhin von Blue Air bedient wurden. Somit hat die Klägerin nicht nachgewiesen, dass Blue Air auf bestimmten Verbindungen bereits ersetzt wurde oder binnen sechs Monaten nach der Einstellung ihres Betriebs einfach ersetzt werden könnte.

94 Im Hinblick u. a. auf die Bedeutung der Rolle, die Blue Air bei der Gewährleistung der Flugverbindungen zu erschwinglichen Preisen für zwei Gruppen von Fluggästen spielte, die einen wesentlichen Beitrag zur regionalen Wirtschaft in Rumänien leisten, nämlich lokale Kleinunternehmen und im Ausland lebende rumänische Bürgerinnen und Bürger, sowie auf die Folgen, die eine Zahlungsunfähigkeit von Blue Air für die regionale Wirtschaft und für mehr als 400 000 Fluggäste hätte (siehe oben, Rn. 73), hätte der Marktaustritt von Blue Air die Gefahr einer Unterbrechung der Erbringung eines wichtigen Dienstes mit sich gebracht, der unter den besonderen Umständen des vorliegenden Falles schwer zu ersetzen gewesen wäre.

95 Folglich hat die Kommission zutreffend angenommen, dass die Rettungsbeihilfe den Anforderungen in den Rn. 43 und 44 der Leitlinien genüge.

[*nicht wiedergegeben*]

Zur Beurteilung der Geeignetheit der Rettungsbeihilfe

[*nicht wiedergegeben*]

99 Was erstens das Vorbringen der Klägerin angeht, der auf das in Rede stehende Darlehen angewandte Zinssatz sei im Vergleich zu den mit diesem Darlehen verbundenen Risiken zu niedrig, ist festzustellen, dass Rn. 56 der Leitlinien Folgendes bestimmt:

„Die Höhe der Vergütung, die ein begünstigtes Unternehmen für eine Rettungsbeihilfe zu zahlen hat, sollte der zugrunde liegenden Kreditwürdigkeit des jeweiligen Unternehmens unter Berücksichtigung der vorübergehenden Auswirkungen der Liquiditätsprobleme und der staatlichen Unterstützung Rechnung tragen und dem begünstigten Unternehmen einen Anreiz bieten, die Beihilfe möglichst rasch zurückzuzahlen. Die Kommission macht deshalb die Vorgabe, dass die Vergütung nicht unter dem Referenzsatz liegt, der in der Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze für schwache Unternehmen festgesetzt ist, die eine normale Besicherung bieten (derzeit IBOR für ein Jahr zuzüglich 400 Basispunkten) und bei Rettungsbeihilfen, deren Genehmigung im Einklang mit Randnummer 55 Buchstabe d Ziffer ii verlängert wird, um mindestens 50 Basispunkte erhöht wird.“

100 Vorliegend steht zwischen den Parteien außer Streit, dass der mit dem in Rede stehenden Darlehen verbundene Zinssatz dem in Rn. 56 der Leitlinien genannten Referenzsatz (nahezu) entspricht und damit den Grenzwert nicht verletzt.

101 Insbesondere wird gemäß Rn. 19 des angefochtenen Beschlusses bei einer Gewährung des Darlehens in zwei Raten als Zinssatz für den die Rettungsbeihilfe und die entsprechende staatliche Besicherung betreffenden Teil des Darlehens mindestens in Höhe des ROBOR (Romanian Interbank Offer Rate) oder des Euribor (Euro Interbank Offered Rate) über ein Jahr (entsprechend der Währung, auf die das Darlehen lautet) zuzüglich einer Risikomarge von mindestens 400 Basispunkten vereinbart. Wird das Darlehen in einer einzigen Rate gewährt, liegt der Zinssatz für das gesamte Darlehen und die Besicherung mindestens in Höhe des ROBOR oder des Euribor über ein Jahr (je nachdem, auf welche Währung das Darlehen lautet) zuzüglich einer Risikomarge nicht unter 400 Basispunkten.

102 Anders als von der Klägerin vorgetragen, muss dieser Satz vor einer etwaigen Verlängerung der Genehmigung gemäß Rn. 56 der Leitlinien nicht erhöht werden.

103 Da die Kommission nicht mit Sicherheit vorhersehen konnte, ob Rumänien vor dem Fälligkeitsdatum einen Umstrukturierungsplan vorlegen wird, kann ihr die Klägerin somit nicht vorwerfen, dass sie den angewandten Zinssatz nicht ab Erlass des angefochtenen Beschlusses erhöht hat. In Rn. 56 der Leitlinien ist kein solcher Zeitpunkt vorgesehen.

104 Im Übrigen ist mit der Kommission darauf hinzuweisen, dass das Vorbringen der Klägerin, wonach der Zinssatz mangels vom begünstigten Unternehmen gebotener Sicherheiten höher sein müsse, auf ein fehlerhaftes Verständnis von Rn. 56 der Leitlinien zurückgeht. Diese Randnummer sieht die Anwendung des Satzes vor, der für schwache Unternehmen, die eine normale Besicherung bieten, vorgesehen ist (siehe oben, Rn. 99). Somit verlangt diese Randnummer die Anwendung eines Mindestzinssatzes, der unabhängig der von den begünstigten Unternehmen jeweils gebotenen Besicherung auf alle Rettungsbeihilfen Anwendung findet. Wie die Kommission ausführt, ist dies auf die den Rettungsbeihilfen inhärente Dringlichkeit zurückzuführen, die eine klare und in allen Fällen anwendbare Regelung erfordert, damit die Kommission die Geeignetheit der Vergütung der Rettungsbeihilfen nicht im Wege einer Einzelfallprüfung beurteilen muss.

[*nicht wiedergegeben*]

107 Drittens hat die Kommission nach Auffassung der Klägerin einen Beurteilungsfehler begangen, da sie Rumänien hätte auffordern müssen, binnen einer Frist von weniger als sechs Monaten einen Umstrukturierungsplan vorzulegen. Es sei von Anfang an klar gewesen, dass binnen dieser Sechsmonatsfrist keine Rückzahlung des Darlehens erfolge und Rumänien diese Frist letztlich unter Vorlage eines Umstrukturierungsplans verlängern lassen werde. Im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie hätten jedoch alle Fluggesellschaften schwere Verluste erlitten, und eine Beihilfemaßnahme, die einer von ihnen *de facto* für mehr als sechs Monate gewährt werde, führe zu einer erheblichen Verzerrung.

108 Allerdings verlieren die Einschätzungen der Kommission durch dieses Vorbringen der Klägerin nicht ihre Plausibilität.

109 Dem Wortlaut von Rn. 55 Buchst. d der Leitlinien ist klar zu entnehmen, dass der Mitgliedstaat verpflichtet ist, der Kommission innerhalb von höchstens sechs Monaten nach Genehmigung der Rettungsbeihilfe einen Nachweis über die Rückzahlung des Darlehens, einen Umstrukturierungsplan (sofern das begünstigte Unternehmen ein Unternehmen in Schwierigkeiten ist) oder einen Abwicklungsplan zu übermitteln. Zwar hat der betroffene Mitgliedstaat jederzeit das Recht, eines dieser Dokumente vor Ablauf der Frist von sechs Monaten vorzulegen, aber dieser Randnummer kann nicht entnommen werden, dass die Kommission von sich aus eine kürzere Frist festsetzen dürfte.

110 Rn. 55 Buchst. d Ziff. ii der Leitlinien sieht zudem ausdrücklich vor, dass sich bei Vorlage eines Umstrukturierungsplans die Genehmigung der Rettungsbeihilfe automatisch bis zum endgültigen Beschluss der Kommission über diesen Plan verlängert. Im Übrigen wurde im angefochtenen Beschluss keine solche Genehmigung erteilt.

111 Schließlich ist zu betonen, dass gemäß den Leitlinien und insbesondere ihrer Rn. 60 das Ziel einer Rettungsbeihilfe darin besteht, das begünstigte Unternehmen sechs Monate lang weiterzuführen, was mit einer Verkürzung der Laufzeit der Beihilfe schwerlich vereinbar wäre.

[*nicht wiedergegeben*]

Zur Beurteilung der Angemessenheit der Rettungsbeihilfe

[*nicht wiedergegeben*]

115 Erstens trägt die Klägerin vor, dass die Rettungsbeihilfe gemäß Rn. 123 des angefochtenen Beschlusses teilweise den Liquiditätsbedarf abdecke, der bei Blue Air durch die im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie verhängten Reisebeschränkungen entstanden sei. Die Kommission habe also mit der Genehmigung der Beihilfe im Widerspruch zu den Zielen und der Logik ihrer Mitteilung „Befristeter Rahmen für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft angesichts des derzeitigen Ausbruchs von COVID-19“ vom 19. März 2020 (ABl. 2020, C 91 I, S. 1), geändert am 3. April 2020 (ABl. 2020, C 112 I, S. 1), gehandelt, wonach Unternehmen, die bereits am 31. Dezember 2019 in Schwierigkeiten waren, keine Beihilfe gewährt werden könne. Die Kommission habe dem Unternehmen, das am wenigsten geeignet sei, das Ziel der mit der Covid-19-Pandemie verbundenen Beihilfe zu erreichen, eine Beihilfe gewährt.

116 Zum einen wurde aber keine der beiden in Rede stehenden Beihilfemaßnahmen nach der oben in Rn. 115 genannten Mitteilung genehmigt.

117 Zum anderen sollten durch die Maßnahme zum Ersatz der Schäden diejenigen Schäden ausgeglichen werden, die Blue Air im Zeitraum vom 16. März bis zum 30. Juni 2020 entstanden sind, wohingegen die Rettungsbeihilfe ihren Liquiditätsbedarf während eines anderen Zeitraums, nämlich von September 2020 bis Februar 2021, decken sollte. Außerdem ist dem angefochtenen Beschluss zu entnehmen, dass die Blue Air gemäß der Maßnahme zum Ersatz der Schäden gewährte Beihilfe im Liquiditätsplan für den Zeitraum von September 2020 bis Februar 2021 berücksichtigt wurde und dass dadurch die erforderliche Rettungsbeihilfe gekürzt werden konnte.

118 Somit vermag die Behauptung der Klägerin nicht die von der Kommission vorgenommene Beurteilung der Angemessenheit der Rettungsbeihilfe in Frage zu stellen.

119 Zweitens macht die Klägerin geltend, die Kommission habe bei der Annahme, die Rettungsbeihilfe übersteige nicht das zur Erreichung des Ziels von gemeinsamem Interesse erforderliche Minimum, einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen.

120 Insoweit heißt es in Rn. 60 der Leitlinien:

„Rettungsbeihilfen müssen auf den Betrag begrenzt sein, der erforderlich ist, um das begünstigte Unternehmen sechs Monate lang weiterzuführen. Zur Bestimmung dieses Betrags wird die Formel in Anhang I herangezogen. Beihilfen, die über den anhand der Formel errechneten Betrag hinausgehen, werden nur genehmigt, wenn sie durch Vorlage eines Liquiditätsplans, in dem der Liquiditätsbedarf des begünstigten Unternehmens für die kommenden sechs Monate dargelegt ist, eingehend begründet werden.“

121 Zur Höhe der Rettungsbeihilfe geht aus den Rn. 45, 47, 112 und 118 des angefochtenen Beschlusses hervor, dass diesem Betrag der von Rumänien erstellte Liquiditätsplan zugrunde liegt. Diesen Plan – der auf Prognosen von Einnahmen und Ausgaben beruhte, die im Rahmen des beispiellosen und ungewissen Kontexts in Bezug auf alle die Tätigkeiten von Fluggesellschaften betreffenden Prognosen der Zeit, in der sie vorgenommen wurden, erfolgten – hat die Kommission beurteilt. Nach Abschluss ihrer Beurteilung kam sie zu dem Ergebnis, dass der Liquiditätsplan keine ungewöhnlichen oder ungerechtfertigten Kosten enthalte, wie etwa die Finanzierung von Strukturmaßnahmen oder die Ausweitung der Tätigkeiten über die früheren Verpflichtungen hinaus.

122 Die Klägerin bringt kein Argument vor, das geeignet wäre, die Plausibilität des Liquiditätsplans in Frage zu stellen. Vielmehr beschränkt sie sich auf einen Vergleich des Liquiditätsbedarfs von Blue Air für den bei der Rettungsbeihilfe berücksichtigten Zeitraum, d. h. von September 2020 bis Februar 2021, mit den unvermeidlichen Kosten für einen früheren Zeitraum, nämlich von März bis Juni 2020.

123 Dieser Vergleich ist jedoch für die Beurteilung der Höhe der Rettungsbeihilfe nicht relevant. Wie nämlich die Kommission in ihrer Klagebeantwortung zutreffend ausführt, gibt es keinen Grund für die Annahme, dass der Liquiditätsbedarf und die oben genannten unvermeidlichen Kosten, die überdies unterschiedliche Zeiträume betrafen, übereinstimmten. Die Kommission hat sich also zu Recht auf die Hypothese gestützt, die beim Erlass des angefochtenen Beschlusses als die wahrscheinlichste galt, dass nämlich der Flugverkehr noch während des Zeitraums der Rettungsbeihilfe wieder aufgenommen werde, was die während des Zeitraums der Ausgangsbeschränkungen vermiedenen Kosten (Kraftstoff, Wartung der Luftfahrzeuge, Landegebühren, usw.) in die Höhe trieb.

124 Drittens macht die Klägerin geltend, die Kommission habe in Rn. 122 des angefochtenen Beschlusses zu Unrecht angenommen, dass der Liquiditätsplan keine Kosten zur Finanzierung von Umstrukturierungsmaßnahmen umfasse. Die Kommission habe jedoch nicht berücksichtigt, dass zu den früheren Verpflichtungen von Blue Air mit dem Kauf von sechs Maschinen des Typs Boeing 737-MAX auch der umfassende Ersatz ihrer Flotte gehöre. Somit ermögliche die Rettungsbeihilfe tatsächlich die Finanzierung von Umstrukturierungsmaßnahmen und von Tätigkeiten, die über das hinausgingen, was unbedingt erforderlich sei, um die Liquidität von Blue Air zu erhalten.

125 Insoweit ist festzustellen, dass gemäß den Leitlinien die Rettungsbeihilfen auf den Betrag begrenzt sein müssen, der erforderlich ist, um das begünstigte Unternehmen sechs Monate lang weiterzuführen, und nicht zur Finanzierung von Umstrukturierungsmaßnahmen wie etwa den Erwerb wesentlicher Geschäftsbereiche oder Vermögenswerte verwendet werden dürfen. Wie jedoch die Kommission vorgetragen hat, kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Kapitalbedarf während dieser sechs Monate auch die Begleichung von Zahlungen aus früheren Verpflichtungen betreffend den Ersatz von Flugzeugen umfasst, die während dieser Frist fällig werden. Würde diesen Zahlungsverpflichtungen nicht nachgekommen, könnte dies zur Zahlungsunfähigkeit des sich in Schwierigkeiten befindenden Unternehmens führen, was offensichtlich dem verfolgten Ziel zuwiderliefe.

126 Was viertens den Vorwurf der Klägerin angeht, die Kommission habe es unterlassen, eine Lastenverteilung anzuordnen, um einen Teil der Verluste von den Anteilseignern des begünstigten Unternehmens auffangen zu lassen, so sind gemäß dem eindeutigen Wortlaut von Rn. 61 der Leitlinien Maßnahmen zur Verteilung der Lasten zwischen den bestehenden Investoren nur während der Umstrukturierungsphase zwingend, aber nicht während der Rettungsphase.

127 Somit hat die Kommission zu Recht keine Lastenverteilung angeordnet.

[*nicht wiedergegeben*]

Zur Geeignetheit der Leitlinien für die Beurteilung der Beihilfe

[*nicht wiedergegeben*]

132 Die Klägerin hat nicht bestritten, dass im Hinblick auf die Leitlinien die Rettungsbeihilfe als eine solche Beihilfe im Sinne dieser Leitlinien angesehen werden könne. Sie rügt lediglich, dass die Kommission nicht geprüft habe, ob diese Leitlinien angesichts der außergewöhnlichen Umstände der Covid-19-Pandemie zur Beurteilung der Rettungsbeihilfe geeignet seien.

133 Zur Stützung ihres Vorbringens verweist die Klägerin auf das Urteil vom 8. März 2016, Griechenland/Kommission (C-431/14 P, EU:C:2016:145), nach dessen Rn. 70 „[i]m speziellen Bereich der staatlichen Beihilfen … die Kommission … durch die von ihr erlassenen Rahmen gebunden [ist], soweit sie nicht von den Vorschriften des AEU-Vertrags, zu denen u. a. Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV gehört, abweichen … und soweit ihre Anwendung nicht gegen die allgemeinen Rechtsgrundsätze wie die Gleichbehandlung verstößt, insbesondere wenn außergewöhnliche Umstände, die sich von den Umständen unterscheiden, auf die diese Rahmen abstellen, einen bestimmten Wirtschaftssektor eines Mitgliedstaats kennzeichnen“.

134 Weiter heißt es in Rn. 72 des Urteils vom 8. März 2016, Griechenland/Kommission (C-431/14 P, EU:C:2016:145): „Zum anderen entbindet der Erlass solcher Rahmen die Kommission nicht von ihrer Pflicht, die spezifischen außergewöhnlichen Umstände zu prüfen, auf die sich ein Mitgliedstaat in einem bestimmten Fall bei dem Ersuchen um unmittelbare Anwendung von Art. 107 Abs. 3 Buchst. b AEUV beruft, und gegebenenfalls ihre Ablehnung eines solchen Antrags zu begründen."

135 Vorliegend ist festzustellen, dass die Covid-19-Pandemie und die Maßnahmen zu ihrer Eindämmung für zahlreiche Unternehmen in Europa, insbesondere für die Fluggesellschaften, zu außergewöhnlichen Umständen geführt haben.

136 Im Rahmen des fünften Teils des zweiten Klagegrundes hat die Klägerin jedoch weder die genauen Regelungen der Leitlinien, die ihrer Meinung nach aufgrund von außergewöhnlichen Umständen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie unzureichend geworden sind, noch die Gründe dafür angegeben, weswegen dies der Fall sein sollte. Ebenso wenig hat sie ausgeführt, weshalb die Kommission die Leitlinien unangewandt lassen und stattdessen Art. 107 Abs. 3 Buchst. c AEUV unmittelbar anwenden sollte. Ein solches Vorbringen ist daher zu allgemein und unsubstantiiert, so dass es dem Gericht nicht erlaubt, dessen wesentlichen Inhalt zu erfassen.

[*nicht wiedergegeben*]

Aus diesen Gründen hat

DAS GERICHT (Zehnte erweiterte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) trägt die Kosten.

Kornezov Buttigieg Kowalik-Bańczyk

Hesse Petrlík

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 29. März 2023.

Unterschriften