



PRIOPĆENJE ZA MEDIJE br. 75/23

U Luxembourg 10. svibnja 2023.

Presuda Općeg suda u predmetima T-34/21 | Ryanair/Komisija i T-87/21 | Condor Flugdienst/Komisija (Lufthansa – Covid-19)

Opći sud poništava Komisijinu odluku kojom je odobrena Lufthansina dokapitalizacija u iznosu od 6 milijardi eura koju je Njemačka provela u kontekstu pandemije bolesti Covid-19

Komisija je počinila više pogrešaka, među ostalim time što je utvrdila da Lufthansa ne može pronaći financiranje na tržištima ni za jednu svoju potrebu, što je propustila zahtijevati mehanizam kojim se Lufthansa što prije potiče na kupnju udjela Njemačke, što je negirala postojanje Lufthansine značajne tržišne snage u određenim zračnim lukama te što je prihvatila određene obveze koje nisu jamčile očuvanje stvarnog tržišnog natjecanja

Savezna Republika Njemačka je 12. lipnja 2020. Europskoj komisiji prijavila pojedinačnu potporu u obliku dokapitalizacije u iznosu od 6 milijardi eura (u daljnjem tekstu: predmetna mjera) dodijeljenu društvu Deutsche Lufthansa AG (u daljnjem tekstu: DLH). Cilj te dokapitalizacije, koja je dio šireg niza mjera potpore u korist grupe Lufthansa¹, bio je ponovno uspostavljanje bilančne pozicije i likvidnosti poduzeća navedene grupe u izvanrednoj situaciji koju je prouzročila pandemija bolesti Covid-19.

Predmetna mjera sadržavala je tri različita elementa, odnosno udio u kapitalu od oko 300 milijuna eura, tihi udio koji se ne može konvertirati u dionice od oko 4,7 milijardi eura (u daljnjem tekstu: tihi udio I) i tihi udio od milijardu eura s obilježjima konvertibilne obveznice (u daljnjem tekstu: tihi udio II).

Komisija je bez pokretanja službenog istražnog postupka predviđenog u članku 108. stavku 2. UFEU-a, predmetnu mjeru državne potpore smatrala spojivom s unutarnjim tržištem² na temelju članka 107. stavka 3. točke (b) UFEU-a³ i svoje Komunikacije o privremenom okviru za mjere državne potpore u svrhu podrške gospodarstvu u aktualnoj pandemiji bolesti COVID-19⁴.

Zračni prijevoznici Ryanair DAC i Condor Flugdienst GmbH (u daljnjem tekstu: Condor) podnijeli su dvije tužbe za poništenje te odluke, koje je usvojilo drugo prošireno vijeće Općeg suda zbog toga što je Komisija, donijevši pobijanu

¹ DLH je društvo majka grupe Lufthansa, koja među ostalim obuhvaća zračne prijevoznike Lufthansa Passenger Airlines, Brussels Airlines SA/NV, Austrian Airlines AG, Swiss International Air Lines Ltd i Edelweiss Air AG.

² Odluka Komisije C(2020) 4372 *final* od 25. lipnja 2020. o državnoj potpori SA 57153 (2020/N) – Njemačka – Covid-19 – Potpora u korist društva Lufthansa (u daljnjem tekstu: pobijana odluka). Komisija je 14. prosinca 2021. donijela Odluku C(2021) 9606 *final*, kojom se ispravlja pobijana odluka.

³ Na temelju članka 107. stavka 3. točke (b) UFEU-a, potpore za otklanjanje ozbiljnih poremećaja u gospodarstvu neke države članice mogu se, pod određenim uvjetima, smatrati spojivima s unutarnjim tržištem.

⁴ Komunikacija Komisije od 19. ožujka 2020. o privremenom okviru za mjere državne potpore u svrhu podrške gospodarstvu u aktualnoj pandemiji COVIDA-19 (SL 2020., C 91 I, str. 1.; u daljnjem tekstu: privremeni okvir), koja je prvi put izmijenjena 3. travnja 2020. (SL 2020., C 112 I, str. 1.) i drugi put 8. svibnja 2020. (SL 2020., C 164, str. 3.)

odluku, povrijedila nekoliko uvjeta i zahtjeva predviđenih privremenim okvirom.

Ocjena Općeg suda

Dopuštenost tužbi za poništenje

Što se tiče aktivne procesne legitimacije tužiteljâ za osporavanje osnovanosti pobijane odluke, Opći sud podsjeća na to da u skladu s četvrtim stavkom članka 263. UFEU-a svaka fizička ili pravna osoba može pokrenuti postupke protiv akta koji joj nije upućen pod dvjema alternativnim pretpostavkama, odnosno, s jedne strane, ako se akt izravno i osobno odnosi na nju te, s druge strane, ako je riječ o regulatornom aktu koji se izravno odnosi na nju, a ne podrazumijeva provedbene mjere.

Budući da pobijana odluka, koja je upućena Saveznoj Republici Njemačkoj, nije regulatorni akt, Opći sud provjerava odnosi li se ta odluka izravno i osobno na tužitelje.

Kad je riječ, s jedne strane, o osobnom utjecaju, iz sudske prakse proizlazi da taj uvjet može biti ispunjen ako tužitelji podnesu elemente na temelju kojih se može dokazati da mjera o kojoj je riječ može znatno ugroziti njihove položaje na relevantnom tržištu. Tako su Ryanair i Condor istaknuli svoje svojstvo izravnih konkurenata grupe Lufthansa na više zračnih linija, koje su činile isto toliko predmetnih tržišta. Ryanair je također naveo svoje svojstvo izravnog konkurenta grupe Lufthansa na njemačkom, belgijskom i austrijskom tržištu.

Nakon što je u fazi ispitivanja dopuštenosti tužbe naveo da je dovoljno utvrditi prihvatljivost definicije relevantnog tržišta koju su iznijeli tužitelji, ne dovodeći u pitanje njezino meritorno ispitivanje, Opći sud potvrđuje da je predmetna mjera mogla u znatnoj mjeri utjecati na konkurentski položaj tužiteljâ na tržištima zračnog prijevoza putnika.

Naime, iz analize relevantnih i vjerodostojnih podataka koje su podnijeli tužitelji proizlazi, u vezi s pobijanom odlukom, da predmetna mjera ne samo da je mogla omogućiti grupi Lufthansa da se suoči s rizikom izlaska s tržišta na kojima se nalazila u izravnoj konkurenciji s tužiteljima već i da ojača vlastiti konkurentski položaj. Stoga je dodjela predmetne mjere mogla *prima facie* uzrokovati gubitak dobiti ili manje povoljan razvoj događaja u odnosu na onaj koji bi tužitelji zabilježili da takve mjere nije bilo.

Kad je riječ, s druge strane, o izravnom utjecaju na tužitelje, Opći sud podsjeća na to da se odluka Komisije kojom se država članica ovlašćuje za isplatu potpore izravno odnosi na konkurenta korisnika potpore ako je namjera navedene države da provede tu isplatu nedvojbeno, što je ovdje bio slučaj.

S obzirom na sve te okolnosti, Opći sud potvrđuje da je tužiteljima dopušteno osporavati osnovanost pobijane odluke tužbama za poništenje.

Osnovanost tužbi za poništenje

Prije nego što ispita osnovanost različitih razloga za poništenje na koje su se pozvali tužitelji, Opći sud podsjeća na činjenicu da je Komisija obvezana okvirima i komunikacijama koje donosi u specifičnom području državnih potpora ako se njima ne odstupa od normi Ugovora. Stoga je na sudu Unije da provjeri je li Komisija poštovala pravila koja je usvojila u tom području.

Nadalje, Opći sud napominje da u okviru svojeg nadzora nad složenim gospodarskim procjenama koje Komisija provodi u području državnih potpora on ne može zamijeniti Komisijinu gospodarsku procjenu vlastitom. Međutim, Opći sud ne samo da mora provjeriti materijalnu točnost navedenih dokaznih elemenata, kao i njihovu pouzdanost i dosljednost, već i to predstavljaju li navedeni elementi skup relevantnih podataka koje treba uzeti u obzir prilikom ocjene složene situacije te jesu li oni takve naravi da podupiru zaključke koji su izvedeni iz te ocjene. Nadalje, nadzor suda Unije cjelovit je u pogledu Komisijinih ocjena koje ne podrazumijevaju složene gospodarske procjene ili u pogledu pitanja koja imaju isključivo pravni karakter.

A. Prihvatljivost društva DLH za prijavljenu potporu

Nakon navedenih napomena Opći sud najprije ispituje različite prigovore kojima se osporava prihvatljivost društva DLH za prijavljenu potporu. U tom pogledu, tužitelji su se osobito pozvali na povredu članka 49. točke (c) privremenog okvira prema kojem kako bi korisnik bio prihvatljiv za mjeru dokapitalizacije, on mora biti u nemogućnosti pronaći financiranje na tržištima po pristupačnim uvjetima.

Prema pobijanoj odluci, taj je uvjet bio ispunjen jer društvo DLH nije raspolagalo dostatnim jamstvima da će na tržištima pronaći financiranje u visini ukupnog iznosa potpore.

Međutim, Opći sud u vezi s tim navodi da u pobijanoj odluci nema nikakvih naznaka da je Komisija ispitala eventualnu raspoloživost jamstava, kao što su neopterećeni zrakoplovi društva DLH, njihova vrijednost i uvjeti eventualnih zajmova koji su se na financijskim tržištima mogli ishoditi uz takva jamstva. Štoviše, utvrđenje da jamstva koja nisu navedena u pobijanoj odluci ne bi bila dovoljna za pokriće ukupnog iznosa potrebnih sredstava počiva na pogrešnoj pretpostavci prema kojoj financiranje ishodeno na tržištima nužno mora pokriti sve korisnikove potrebe. Naime, ni formulacija ni cilj ili kontekst članka 49. točke (c) privremenog okvira ne podupiru tezu da korisnik mora biti u nemogućnosti pronaći financiranje na tržištima za sve svoje potrebe.

Budući da je Komisija propustila ispitati je li društvo DLH moglo na tržištima mobilizirati nezanemariv dio potrebnog financiranja, Opći sud zaključuje da ona nije vodila računa o svim relevantnim elementima koje je trebalo uzeti u obzir kako bi se ocijenila sukladnost predmetne mjere s člankom 49. točkom (c) privremenog okvira. Posljedično, Opći sud prihvaća prigovor društva Ryanair koji se temelji na povredi navedenog članka te, *a fortiori*, prigovor društva Condor koji se temelji na postojanju ozbiljnih sumnji u tom pogledu.

B. Naknada i izlazak države

Opći sud u nastavku razmatra prigovore koji se temelje na povredi uvjeta predviđenih privremenim okvirom kad je riječ o naknadi i izlasku države.

U tom pogledu, društvo Ryanair osobito prigovara Komisiji da nije predvidjela mehanizam postupnog povišenja naknade Njemačkoj Državi kad je riječ, s jedne strane, o udjelu u kapitalu društva DLH i, s druge strane, tihom udjelu II nakon njegove eventualne konverzije u vlasnički kapital.

Na prvom mjestu, kad je riječ o naknadi za vlasničke instrumente, kao što je udio u kapitalu, u članku 61. privremenog okvira određeno je da svaka mjera dokapitalizacije uključuje mehanizam postupnog povećanja naknade državi kako bi se korisnik potaknuo na otkup državnih dokapitalizacija. U članku 62. navedenog okvira predviđeno je da Komisija može prihvatiti alternativne mehanizme pod uvjetom da oni općenito rezultiraju sličnim ishodom u pogledu poticajnog učinka na izlazak države iz kapitala i sličnim ukupnim učinkom na naknadu državi.

Budući da udio Njemačke Države u kapitalu društva DLH nije bio popraćen mehanizmom postupnog povećanja naknade u smislu članka 61. privremenog okvira, Komisija je utvrdila da opća struktura prijavljene potpore čini alternativni mehanizam postupnog povećanja naknade u smislu članka 62. jer je uključivala dovoljno snažne poticajne učinke na izlazak države iz kapitala društva DLH. U potporu tom zaključku Komisija se osobito pozvala na znatan popust uz koji je Savezna Republika Njemačka stekla dionice društva DLH, što je državi osiguralo veću naknadu od one koja bi rezultirala iz primjene mehanizma postupnog povećanja.

Međutim, Opći sud odbija tu argumentaciju navodeći da je cijena dionica koje je država upisala prilikom stjecanja kapitala korisnika uređena člankom 60. privremenog okvira, prema kojem se državna dokapitalizacija provodi po cijeni koja ne prekoračuje prosječnu cijenu dionice korisnika tijekom 15 dana prije podnošenja zahtjeva za dokapitalizaciju. Predmet i cilj tog pravila različiti su od onih koji su temelj mehanizma postupnog povećanja naknade. Naime, dok je cilj potpunog mehanizma potaknuti korisnika o kojem je riječ na otkup državnog udjela što je prije moguće, pravilo koje se odnosi na kupovnu cijenu dionica ima za cilj, u biti, jamčiti da cijena po kojoj država stječe dionice ne prelazi njihovu tržišnu cijenu. Budući da cijena dionica može rasti i padati, svrha kupovne cijene nije nužno da se protekom vremena korisnik o kojem je riječ potakne na otkup državnih udjela.

Iz toga slijedi da, suprotno onomu što tvrdi Komisija, visina cijene dionica prilikom stjecanja kapitala društva DLH od strane Njemačke Države nije alternativni mehanizam postupnog povećanja naknade toj državi.

Na drugom mjestu, kad je riječ o tihom udjelu II, koji čini hibridni instrument, člankom 68. privremenog okvira zahtijeva se da se nakon konverzije u vlasnički kapital mora uključiti mehanizam postupnog povećanja kako bi se povisila naknada državi radi poticanja korisnika o kojima je riječ na otkup državne dokapitalizacije. Međutim, prema mišljenju Općeg suda, nesporno je da ni tihi udio II, prilikom njegove konverzije u vlasnički kapital, nije popraćen mehanizmom postupnog povećanja naknade ili sličnim mehanizmom.

Stoga Opći sud zaključuje da je Komisija povrijedila privremeni okvir time što je u vezi s naknadom za udio u kapitalu i tihi udio II, prilikom njegove konverzije u vlasnički kapital, propustila zahtijevati uključenje mehanizma postupnog povećanja naknade državi ili sličnog mehanizma.

C. Postojanje značajne tržišne snage grupe Lufthansa na relevantnim tržištima i strukturne obveze

Opći sud naposljetku ispituje prigovore koji se temelje na povredi članka 72. privremenog okvira prema kojem, kad je korisnik mjere dokapitalizacije u kontekstu pandemije bolesti COVID-19 u vrijednosti većoj od 250 milijuna eura poduzetnik sa značajnom tržišnom snagom na najmanje jednom od relevantnih tržišta na kojima djeluje, države članice moraju predložiti dodatne mjere za očuvanje stvarnog tržišnog natjecanja na navedenim tržištima.

U tom pogledu tužitelji su, u bitnome, istaknuli tri skupine prigovora koji se odnose na (a) definiciju relevantnih tržišta, (b) postojanje značajne tržišne snage grupe Lufthansa na tim tržištima i (c) učinkovitost i dostatnost strukturnih obveza koje je preuzela Komisija.

a. Definicija relevantnih tržišta

Na prvom mjestu, kad je riječ o definiciji relevantnih tržišta, Komisija je u pobijanoj odluci utvrdila da su tržišta na kojima je grupa Lufthansa obavljala svoje djelatnosti bila tržišta na kojima se pružaju usluge zračnog prijevoza putnika s ishodišom i odredištem u zračnim lukama koje opslužuje ta grupa. Tako je Komisija utvrdila relevantna tržišta za svaku zračnu luku zasebno. Tužitelji osporavaju taj pristup jer smatraju da je Komisija trebala definirati tržišta na kojima se pružaju usluge zračnog prijevoza putnika prema parovima gradova između točke ishodišta i točke odredišta (u daljnjem tekstu: tržišta I i O).

Budući da u članku 72. privremenog okvira nije pojašnjena metoda prema kojoj valja definirati relevantna tržišta, Opći sud podsjeća na to da mjere dokapitalizacije iz privremenog okvira imaju za cilj otklanjanje ozbiljnog poremećaja u gospodarstvu neke države članice, podupiranjem, osobito, održivosti poduzetnika pogođenih pandemijom bolesti Covid-19 kako bi se struktura njihova kapitala ponovno vratila na prethodnu razinu. Predmet tih mjera potpore je dakle ukupna financijska situacija korisnika i, općenitije, gospodarskog sektora o kojem je riječ.

U tom kontekstu, sporna mjera imala je u biti za cilj osigurati likvidnost društava grupe Lufthansa te to da poremećaji uzrokovani pandemijom bolesti Covid-19 ne ugroze njihovu održivost, a ne poduprijeti prisutnost navedene grupe na nekoj zračnoj liniji. Stoga je Komisija valjano istaknula da je predmetna mjera bila usmjerena na očuvanje opće sposobnosti grupe Lufthansa za pružanje usluga zračnog prijevoza te da, prema tome, nije bilo prikladno ispitati učinak sporne mjere na svakom pojedinom tržištu I i O.

Argumenti tužiteljâ koji se temelje na pristupu koji se primjenjuje u području kontrole koncentracija, u skladu s kojim se relevantna tržišta definiraju prema ishodištu i odredištu, također nisu uvjerljivi s obzirom na to da ta analogija ne uzima u dovoljnoj mjeri u obzir specifičnosti privremenog okvira i predmetne mjere koja s određenim tržištima I i O nije povezana više nego s drugima.

Stoga u svrhu primjene članka 72. privremenog okvira Komisija može, a da pritom ne počini očitu pogrešku u ocjeni, definirati relevantna tržišta za svaku zračnu luku zasebno.

Opći sud nadalje odbacuje prigovore koje je društvo Ryanair istaknulo podredno, a prema kojima je Komisija

pogrešno primijenila pristup svake zračne luke zasebno, ograničavajući svoje ispitivanje na zračne luke u Uniji u kojima grupa Lufthansa ima svoju bazu. U vezi s tim, Sud primjećuje da s obzirom na to da Ryanair nije u dovoljnoj mjeri dokazao da je grupa Lufthansa vjerojatno imala značajnu tržišnu snagu u zračnim lukama u kojima nije imala bazu, Komisija je mogla valjano isključiti te zračne luke iz svojih analiza. Osim toga, u području državnih potpora Komisija nije ovlaštena ispitivati ima li grupa Lufthansa značajnu tržišnu snagu u zračnoj luci koja se nalazi izvan Unije.

b. Postojanje značajne tržišne snage grupe Lufthansa u relevantnim zračnim lukama

Budući da su svi argumenti tužiteljâ u vezi s definicijom relevantnih tržišta odbijeni kao neosnovani, Opći sud analizira, na drugom mjestu, prigovore koji se odnose na postojanje značajne tržišne snage grupe Lufthansa u zračnim lukama koje je Komisija ispitala.

Budući da koncept značajne tržišne snage nije definiran u privremenom okviru ni, općenitije, u području državnih potpora, Opći sud započinje analizu primjećujući da se taj koncept mora smatrati u bitnom istovjetnim konceptu vladajućeg položaja iz prava tržišnog natjecanja. Prema ustaljenoj sudskoj praksi, takav vladajući položaj definira se kao položaj gospodarske moći koji uživa neko poduzeće, a koji mu omogućava da spriječi održavanje stvarnog tržišnog natjecanja na relevantnom tržištu tako što mu daje moć da se ponaša do znatne mjere neovisno o svojim konkurentima, dobavljačima ili kupcima te naposljetku potrošačima.

U pobijanoj odluci, kako je ispravljena, Komisija je temeljila svoju analizu postojanja značajne gospodarske snage grupe Lufthansa u deset ispitanih zračnih luka⁵ na udjelu slotova te grupe u tim zračnim lukama, razini zagušenja u potonjima te na udjelu slotova koje drže konkurenti, vodeći također računa o broju zrakoplova koje u određenim zračnim lukama drži navedena grupa i broju zrakoplova koje drže njezini konkurenti.

S tim u vezi, Sud utvrđuje da ti kriteriji, koji se u biti odnose na kapacitet zračne luke i pristup zračnih prijevoznika njezinoj infrastrukturi, ne pružaju izravne informacije u pogledu tržišnih udjela grupe Lufthansa na tržištu na kojem se pružaju usluge zračnog prijevoza putnika u ispitanim zračnim lukama. Međutim, s obzirom na to da je omjer tržišnih udjela koje drže ta grupa i njezini konkurenti valjan pokazatelj postojanja značajne tržišne snage, Komisija nije mogla zanemariti čimbenike koji pružaju s time povezane informacije, kao što su broj letova i sjedala ponuđenih iz zračnih luka o kojima je riječ ili prema njima. Iz toga slijedi da je Komisija, time što je propustila uzeti u obzir sve relevantne čimbenike kako bi ocijenila tržišnu snagu grupe Lufthansa u zračnim lukama o kojima je riječ, počinila očitu pogrešku u ocjeni.

Nadalje, Komisija je u svakom slučaju počinila očitu pogrešku u ocjeni i time što je samo na temelju kriterija koje je ispitala zaključila da je grupa Lufthansa uživala značajnu tržišnu snagu u zračnim lukama Frankfurt i München tijekom ljetne sezone 2019. i zimske sezone 2019./2020., ali da to nije bilo slučaj u odnosu na druge relevantne zračne luke. U tom pogledu, Opći sud navodi da opća ocjena kriterija koje je Komisija analizirala za zračne luke Düsseldorf i Beč tijekom ljetne sezone 2019. dokazuje postojanje izrazito visokog udjela slotova grupe Lufthansa u zračnoj luci Düsseldorf i visokog udjela slotova u zračnoj luci Beč, uključujući u vremenu najveće gužve, visoku razinu zagušenja dvaju zračnih luka uz gotovo potpuno zagušenje za vrijeme najveće gužve i slab položaj konkurenata navedene grupe. Stoga već samo na temelju tih kriterija Komisija nije opravdano mogla zaključiti da grupa Lufthansa nije imala značajnu tržišnu snagu u zračnim lukama Düsseldorf i Beč, barem tijekom ljeta 2019. U svakom slučaju, podaci koji su doveli Komisiju do zaključka da je grupa Lufthansa imala značajnu tržišnu snagu u zračnim lukama Frankfurt i München nisu se suštinski razlikovali od onih koji su se odnosili na zračne luke Düsseldorf i Beč, barem što se tiče ljetne sezone 2019. Na toj osnovi Opći sud prihvaća prigovore tužiteljâ.

c. Strukturne obveze

Na trećem mjestu, Opći sud ispituje prigovore kojima se osporava nekoliko aspekata strukturnih obveza koje je Komisija prihvatila na temelju članka 72. privremenog okvira s ciljem očuvanja stvarnog tržišnog natjecanja u

⁵ Odnosno zračnim lukama Berlin Tegel, Bruxelles, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, München, Palma de Mallorca, Stuttgart, Beč i Hannover.

zračnim lukama Frankfurt i München.

Na temelju navedenog članka 72. države članice mogu, kad predlažu takve mjere, predložiti strukturne obveze i obveze praćenja poslovanja predviđene u Obavijesti o korektivnim mjerama⁶. U skladu s tom obavijesti, predložene obveze moraju u potpunosti riješiti probleme tržišnog natjecanja, biti potpune i učinkovite sa svih točaka gledišta i moraju se, štoviše, moći učinkovito i brzo izvršiti. U tom kontekstu, Komisija je posebno dužna ispitati sve relevantne elemente koji se odnose na samu predloženu mjeru poput vrste, veličine i opsega predložene mjere, procijenjene na temelju strukture i karakteristika svojstvenih tržištu na kojem se javljaju problemi tržišnog natjecanja, uključujući položaj stranaka i drugih subjekata na tržištu.

Također treba uzeti u obzir specifičnosti prava o državnim potporama te, osobito, privremeni okvir, koji obuhvaća zahtjev u vezi s dodatnim mjerama. Budući da potpore dodijeljene u skladu s tim okvirom imaju za cilj osigurati operativni kontinuitet održivih poduzeća tijekom pandemije bolesti Covid-19, obveze navedene u njegovu članku 72. moraju biti osmišljene tako da se njima osigurava to da korisnik nakon dodjele potpore ne stekne veću tržišnu snagu od one koju je uživao prije izbijanja bolesti Covid-19 i tako da se na relevantnim tržištima očuva stvarno tržišno natjecanje.

U predmetnom slučaju pobijana odluka predviđala je kao mjere koje je Savezna Republika Njemačka predložila u skladu s člankom 72. privremenog okvira da društvo DLH u svakoj od zračnih luka Frankfurt i München prenese 24 slotova na dan kao i dodatna sredstva u skladu sa zahtjevima regulatora slotova kako bi se omogućio prijenos slotova.

S tim u vezi, tužitelji osporavaju, među ostalim, postupak prijenosa slotova koji je potvrđen pobijanom odlukom, a koji se trebao odvijati u dvije faze. U prvoj fazi slotovi su trebali biti ponuđeni samo „novim sudionicima“. Ako se nakon određenog razdoblja duljeg od nekoliko sezona slotovi ne bi prenijeli na „novog sudionika“, oni bi u drugoj fazi bili stavljeni na raspolaganje prijevoznicima koji već imaju bazu u tim dvjema zračnim lukama.

Podsjećajući na Komisijinu obvezu da ispita sve relevantne elemente koji se odnose na predložene obveze u odnosu na strukturu i karakteristike svojstvene relevantnom tržištu, uključujući položaj stranaka i drugih subjekata na tržištu, Opći sud utvrđuje da je Komisija propustila ispitati primjerenost isključenja iz prve faze postupka konkurenata koji su već imali baze u zračnim lukama Frankfurt i München. U pobijanoj odluci Komisija naime nije navela nijedan razlog kojim bi se moglo dokazati da je to isključenje bilo nužno kako bi se očuvalo stvarno tržišno natjecanje na relevantnim tržištima.

U ovom je slučaju takvo ispitivanje bilo tim potrebnije s obzirom na to da je strukturu tržišta u zračnim lukama Frankfurt i München karakterizirao, prema samoj pobijanoj odluci, višestruko snažniji položaj grupe Lufthansa u usporedbi sa snagom položaja njezinih najbližih konkurenata koji su već imali bazu u tim zračnim lukama, tako da je isključenje potonjih tijekom prve faze postupka moglo imati za posljedicu daljnje fragmentiranje tržišnog natjecanja u tim zračnim lukama. Nadalje, činjenica da bi najbliži konkurenti grupe Lufthansa, koji bi zbog svoje prisutnosti u zračnim lukama Frankfurt i München mogli biti bolje pozicionirani za stjecanje portfelja dotičnih slotova i jačanje konkurentskog pritiska, mogli postati prihvatljivi tijekom druge faze postupka ne dovodi u pitanje taj zaključak jer njihova prihvatljivost ovisi o neuspjehu prve faze.

U svjetlu prethodno navedenog, Opći sud zaključuje da Komisija, time što je iz prve faze postupka prijenosa slotova isključila konkurente koji su već imali bazu u zračnim lukama Frankfurt i München, nije ispitala sve elemente relevantne za predloženu obvezu te je stoga počinila očitu pogrešku u ocjeni.

Što se tiče prijenosa slotova društva DLH u zračnim lukama Frankfurt i München, društvo Condor je, nadalje, tvrdilo da je Komisija povrijedila obvezu obrazlaganja jer nije navela po čemu je, s jedne strane, zahtjev iz pobijane odluke da se prijenos slotova izvrši uz naknadu, a ne besplatno, u skladu s važećim pravilima te, s druge strane, kako taj zahtjev čini obveze dovoljno atraktivnima za mogućeg stjecatelja.

⁶ Obavijest Komisije o dopuštenim korektivnim mjerama u skladu s Uredbom Vijeća (EZ) br. 139/2004 i Uredbom Komisije (EZ) br. 802/2004 (SL 2008., C 267, str. 1.)

S tim u vezi, Opći sud primjećuje da je zahtjev da se prijenos slotova mora izvršiti uz naknadu bio od ključne važnosti u shemi pobijane odluke, tako da je Komisija morala iznijeti razloge zbog kojih je smatrala da je taj zahtjev u skladu s važećim pravilima u tom području. Međutim, budući da nema nikakvih naznaka o razlozima koji su naveli Komisiju da smatra da bi prijenos slotova trebao biti plaćen, a ne besplatan, te da taj zahtjev ne bi umanjio privlačnost navedenih slotova i, prema tome, učinkovitost s time povezanih obveza, Opći sud utvrđuje da Komisija nije ispunila svoju obvezu obrazlaganja pobijane odluke.

S obzirom na sve navedeno, Opći sud zaključuje da pobijana odluka, kako je ispravljena, sadržava više pogrešaka i nepravilnosti te je stoga poništava.

NAPOMENA: Tužba za poništenje služi za poništenje akata institucija Unije koji su protivni pravu Unije. Pod određenim uvjetima države članice, europske institucije i pojedinci mogu podnijeti tužbu za poništenje Sudu ili Općem sudu. Ako je tužba osnovana, akt se poništava. Dotična institucija mora popuniti eventualnu pravnu prazninu nastalu poništenjem akta.

NAPOMENA: Protiv odluke Općeg suda Sudu se može podnijeti žalba ograničena na pravna pitanja. Žalba u načelu nema suspenzivan učinak. Ako je dopuštena i osnovana, Sud ukida odluku Općeg suda. Ako je u predmetu moguće presuditi, Sud ga može i sam riješiti. U suprotnome, predmet se vraća Općem sudu, koji je vezan odlukom Suda donesenom povodom žalbe.

Neslužbeni dokument za medije koji ne obvezuje Opći sud.

[Cjelovit tekst](#) presude objavljuje se na stranici CURIA na dan objave.

Osoba za kontakt: Iliana Paliova ☎ (+352) 4303 4293

Snimke s objave presuda nalaze se na „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106

Ostanite povezani!

