



TISKOVÁ ZPRÁVA č. 75/23

V Lucemburku dne 10. května 2023

Rozsudek Tribunálu ve spojených věcech T-34/21 | Ryanair v. Komise a T-87/21 | Condor Flugdienst v. Komise (Lufthansa - Covid-19)

Tribunál zrušil rozhodnutí Komise, kterým byla schválena rekapitalizace společnosti Lufthansa provedená Německem ve výši 6 miliard eur v souvislosti s pandemií covidu-19

Komise se dopustila několika pochybení zejména tím, že měla za to, že společnost Lufthansa si nebyla schopna na trzích zajistit financování všech svých potřeb, nevyžadovala mechanismus motivující společnost Lufthansa k co nejrychlejšímu zpětnému odkoupení kapitálového podílu Německa, nezohlednila existenci významné tržní síly společnosti Lufthansa na některých letištích a přijala určité závazky, které nezaručující zachování účinné hospodářské soutěže na trhu

Dne 12. června 2020 oznámila Spolková republika Německo Evropské komisi individuální podporu ve formě rekapitalizace ve výši 6 miliard eur (dále jen „dotčené opatření“) poskytnutou společnosti Deutsche Lufthansa AG (dále jen „DLH“). Tato rekapitalizace, která spadala do rámce širší řady podpůrných opatření ve prospěch skupiny Lufthansa¹, měla za cíl obnovit bilanční pozici a likviditu podniků uvedené skupiny v mimořádné situaci způsobené pandemií covidu-19.

Dotčené opatření zahrnovalo tři odlišné prvky, a sice kapitálovou účast ve výši přibližně 300 milionů eur, tichou účast, která nebyla konvertibilní na akcie ve výši přibližně 4,7 miliardy eur (dále jen „tichá účast I“), a tichou účast ve výši 1 miliardy eur s vlastnostmi konvertibilní pohledávky (dále jen „tichá účast II“).

Komise, aniž zahájila formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU, kvalifikovala dotčené opatření jako státní podporu slučitelnou s vnitřním trhem² podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU³ a svého sdělení o dočasném rámci pro opatření státní podpory na podporu hospodářství při stávajícím šíření koronavirové nákazy covidu-19⁴.

Letecké společnosti Ryanair DAC a Condor Flugdienst GmbH (dále jen „Condor“) podaly dvě žaloby na neplatnost tohoto rozhodnutí, kterým desátý rozšířený senát Tribunálu vyhověl z důvodu, že přijetím napadeného rozhodnutí

¹ DLH je mateřskou společností stojící v čele skupiny Lufthansa, která zahrnuje zejména letecké společnosti Lufthansa Passenger Airlines, Brussels Airlines SA/NV, Austrian Airlines AG, Swiss International Air Lines Ltd a Edelweiss Air AG.

² Rozhodnutí Komise C(2020) 4372 final ze dne 25. června 2020 o státní podpoře SA 57153 (2020/N) – Německo – COVID-19– Podpora ve prospěch Lufthansy (dále jen „napadené rozhodnutí“). Dne 14. prosince 2021 přijala Komise rozhodnutí C(2021) 9606, kterým se napadené rozhodnutí opravuje.

³ Podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU mohou být podpory, které mají napravit vážnou poruchu v hospodářství některého členského státu, za určitých podmínek považovány za slučitelné s vnitřním trhem.

⁴ Sdělení Komise ze dne 19. března 2020 o dočasném rámci pro opatření státní podpory na podporu hospodářství při stávajícím šíření koronavirové nákazy COVID-19 (Úř. věst. 2020, C 91 I, s. 1, dále jen „dočasný rámec“), které bylo poprvé změněno dne 3. dubna 2020 (Úř. věst. 2020, C 112 I, s. 1) a podruhé dne 8. května 2020 (Úř. věst. 2020, C 164, s. 3).

Komise porušila několik podmínek a požadavků stanovených dočasným rámcem.

Závěry Tribunálu

K přípustnosti žalob na neplatnost

Pokud jde o aktivní legitimaci žalobkyně ke zpochybnění opodstatněnosti napadeného rozhodnutí, Tribunál připomněl, že podle čl. 263 čtvrtého pododstavce SFEU může každá fyzická nebo právnická osoba podat žalobu proti aktu, který jí není určen, ve dvou alternativních případech, a sice pokud se jí dotčený akt bezprostředně a osobně dotýká a dále pokud se jedná o nařizovací akt, který se jí bezprostředně dotýká a nevyžaduje přijetí prováděcích opatření.

Vzhledem k tomu, že napadené rozhodnutí, které je určeno Spolkové republice Německo, není nařizovacím aktem, Tribunál ověřil, zda jsou žalobkyně tímto rozhodnutím bezprostředně a osobně dotčeny.

Pokud jde na jedné straně o osobní dotčení, z judikatury vyplývá, že tato podmínka může být splněna, předloží-li žalobkyně důkazy umožňující prokázat, že dotčené opatření je způsobilé podstatně zasáhnout do jejich postavení na relevantním trhu. Společnosti Ryanair a Condor tak zdůraznily, že jsou přímými konkurenty skupiny Lufthansa na mnoha leteckých linkách, které představují relevantní trhy. Společnost Ryanair rovněž zdůraznila své postavení přímého konkurenta skupiny Lufthansa na německém, belgickém a rakouském trhu.

Poté, co Tribunál uvedl, že ve fázi přezkumu přípustnosti žaloby stačí konstatovat, že je vymezení relevantního trhu předložené žalobkyněmi pravděpodobné, aniž je dotčen meritorní přezkum této otázky, potvrdil, že dotčené opatření může podstatně zasáhnout do konkurenčního postavení žalobkyně na trzích letecké přepravy cestujících.

Z rozboru relevantních a věrohodných údajů poskytnutých žalobkyněmi, ve spojení s napadeným rozhodnutím totiž vyplývá, že dotčené opatření bylo způsobilé nejen umožnit skupině Lufthansa čelit riziku odchodu z trhů, na kterých byla v přímém konkurenčním vztahu s žalobkyněmi, ale rovněž posílit její konkurenční postavení. Poskytnutí dotčeného opatření tak mohlo prima facie způsobit ušlý zisk nebo vývoj méně příznivý než ten, který by žalobkyně zaznamenaly v případě neexistence takového opatření.

Co se týče dále bezprostředního dotčení žalobkyně, Tribunál připomněl, že konkurent příjemce podpory je bezprostředně dotčen rozhodnutím, kterým Komise členskému státu povoluje tuto podporu vyplatit, pokud není pochyb o vůli uvedeného státu tak učinit, jak tomu bylo v projednávané věci.

S ohledem na všechny tyto okolnosti Tribunál potvrdil, že žalobkyně jsou oprávněny zpochybnit opodstatněnost napadeného rozhodnutí prostřednictvím svých žalob na neplatnost.

K opodstatněnosti žalob na neplatnost

Před přezkumem opodstatněnosti jednotlivých žalobních důvodů směřujících ke zrušení, které uplatňují žalobkyně, Tribunál připomněl, že Komise je vázána rámci a sděleními, jež ve specifické oblasti státních podpor přijme, pokud se neodchylují od norem Smlouvy. Unijnímu soudu tedy přísluší ověřit, zda Komise dodržela pravidla, která si v této oblasti stanovila.

Tribunál mimoto zdůraznil, že v rámci jeho přezkumu komplexních hospodářských posouzení uskutečněných Komisí v oblasti státních podpor mu zajisté nepřísluší nahradit hospodářské posouzení Komise vlastním posouzením. Tribunál totiž musí zejména nejen ověřit věcnou správnost uplatňovaných důkazů, jejich věrohodnost a soudržnost, ale i přezkoumat, zda tyto důkazy představují veškeré rozhodné údaje, jež musí být při posuzování komplexní situace vzaty v úvahu, a zda o ně lze opřít závěry, které z nich byly vyvozeny. Navíc přezkum unijním soudem je úplný, pokud jde o posouzení Komise, která nezahrnuje komplexní hospodářská posouzení, nebo také pokud jde o otázky výlučně právní povahy.

A. Ke způsobilosti DLH k oznámené podpoře

Tribunál poté, co připomněl výše uvedené skutečnosti, nejprve zkoumal jednotlivé výtky zpochybňující způsobilost společnosti DLH k oznámené podpoře. V tomto ohledu se žalobkyně dovolávaly zejména porušení bodu 49 písm. c) dočasného rámce, podle kterého k tomu, aby příjemce mohl být způsobilý pro opatření rekapitalizace, musí být neschopen zajistit si na trzích za přijatelných podmínek financování.

Podle napadeného rozhodnutí byla tato podmínka splněna, jelikož DLH nedisponovala dostatečnými zárukami k tomu, aby si na trzích zajistila financování v celkové výši podpory.

V tomto ohledu však Tribunál uvedl, že nic v napadeném rozhodnutí nenasvědčuje tomu, že by Komise zkoumala případnou dostupnost záruk, jako jsou nezastavená letadla společnosti DLH, jejich hodnotu a podmínky případných úvěrů, které mohly být poskytnuty na finančních trzích proti takovým zárukám. Navíc tvrzení, že „záruky“, které v napadeném rozhodnutí nebyly blíže vymezeny, nepostačují k pokrytí celkové částky nezbytných finančních prostředků, spočívá na chybném předpokladu, podle kterého financování, které lze získat na trzích, musí nutně pokrývat veškeré potřeby příjemce podpory. Znění ani cíl či kontext, do něhož spadá bod 49 písm. c) dočasného rámce, totiž nepodporují tezi, že by příjemce neměl být schopen najít financování na trzích k pokrytí všech jeho potřeb.

Vzhledem k tomu, že Komise tak opomněla přezkoumat, zda společnost DLH mohla získat nezanedbatelnou část potřebného financování na trzích, Tribunál dospěl k závěru, že Komise nezohlednila všechny relevantní skutečnosti, které musí být při posuzování slučitelnosti dotčeného opatření s bodem 49 písm. c) dočasného rámce zohledněny. V důsledku toho Tribunál vyhověl výtce společnosti Ryanair vycházející z porušení uvedeného bodu, a tím spíše výtce společnosti Condor vycházející z existence vážných pochybností v tomto ohledu.

B. K odměně a ukončení kapitálové účasti státu

Tribunál se dále zabýval výtkami vycházejícími z porušení podmínek stanovených v dočasném rámci, pokud jde o odměnu a ukončení kapitálové účasti státu.

V tomto ohledu společnost Ryanair vytýkala Komisi zejména to, že nestanovila mechanismus zvýšení odměny německého státu, pokud jde jednak o podíl na kapitálu společnosti DLH a jednak o tichou účast II po její případné přeměně na vlastní kapitál.

Zprv, co se týče protiplnění za nástroje vlastního kapitálu, jako je kapitálová účast, bod 61 dočasného rámce stanoví, že součástí každého rekapitalizačního opatření musí být mechanismus navýšení protiplnění státu s cílem motivovat příjemce ke zpětnému odkupu státních kapitálových injekcí. Bod 62 uvedeného rámce stanoví, že Komise může přijmout i alternativní mechanismy za předpokladu, že celkově povedou k obdobnému výsledku, pokud jde o motivační účinky na ukončení státní účasti, a budou mít obdobný celkový dopad na protiplnění státu.

Vzhledem k tomu, že účast německého státu na kapitálu společnosti DLH nebyla doprovázena žádným mechanismem navýšení protiplnění ve smyslu bodu 61 dočasného rámce, měla Komise za to, že celková struktura oznámené podpory představuje alternativní mechanismus navýšení protiplnění ve smyslu bodu 62, neboť zahrnuje dostatečně silné motivační účinky na ukončení účasti státu na kapitálu společnosti DLH. Na podporu tohoto závěru Komise zejména odkázala na výraznou slevu, se kterou Spolková republika Německo nabyla akcie společnosti DLH, která státu nabídla vyšší protiplnění, než jaké by vyplývalo z použití mechanismu navýšení protiplnění.

Tribunál však tuto argumentaci odmítl a uvedl, že cena akcií upsaných státem při jeho vstupu do kapitálu příjemce je upravena bodem 60 dočasného rámce, podle kterého se kapitálová injekce ze strany státu provede za cenu, která nepřekračuje průměrnou cenu akcií příjemce za 15 dní předcházejících podání žádosti o kapitálovou injekci. Předmět a cíl tohoto pravidla se přitom liší od předmětu a cíle mechanismu navýšení protiplnění. Zatímco totiž cílem posledně uvedeného mechanismu je motivovat dotčeného příjemce k co nejrychlejšímu zpětnému odkupu kapitálové účasti státu, cílem pravidla týkajícího se kupní ceny akcií je v podstatě zajistit, aby cena, za kterou stát akcie koupí, nepřevyšovala jejich tržní cenu. Vzhledem k tomu, že cena akcií může kolísat jak směrem nahoru, tak směrem dolů, nemá kupní cena nutně za cíl zvýšit v průběhu času motivaci dotčeného příjemce ke zpětnému

odkupu kapitálové účasti státu.

Z toho vyplývá, že na rozdíl od toho, co tvrdila Komise, nepředstavuje výše ceny akcií při vstupu německého státu do kapitálu společnosti DLH alternativní mechanismus navýšení protiplnění tohoto státu.

Zadruhé, pokud jde o tichou účast II, která je hybridním nástrojem, vyžaduje bod 68 dočasného rámce, aby byl po přeměně této účasti na vlastní kapitál stanoven za účelem zvýšení odměny státu mechanismus navýšení protiplnění s cílem motivovat dotčené příjemce ke zpětnému odkoupení kapitálové účasti státu. Podle Tribunálu je přitom nesporné, že ani tichá účast II není při její přeměně na vlastní kapitál doprovázena mechanismem navýšení protiplnění nebo obdobným mechanismem.

Tribunál tudíž dospěl k závěru, že Komise porušila dočasný rámec tím, že nepožadovala začlenění mechanismu navýšení protiplnění státu nebo obdobného mechanismu do protiplnění za kapitálovou účast a za tichou účast II při její přeměně na vlastní kapitál.

C. K existenci významné tržní síly skupiny Lufthansa na relevantních trzích a strukturálním závazkům

Tribunál nakonec přezkoumal výtky vycházející z porušení bodu 72 dočasného rámce, podle kterého, pokud je příjemce rekapitalizačního opatření v souvislosti s pandemií covidu-19 převyšujícího 250 milionů eur podnikem s významnou tržní silou nejméně na jednom z relevantních trhů, na nichž působí, musí členský stát k zachování účinné hospodářské soutěže na těchto trzích navrhnout další opatření.

V tomto ohledu žalobkyně v podstatě vznesly tři skupiny výtek týkající se a) vymezení relevantních trhů, b) existence významné tržní síly skupiny Lufthansa na těchto trzích a c) účinnosti a dostatečnosti strukturálních závazků přijatých Komisí.

a. K vymezení relevantních trhů

Zprv, pokud jde o vymezení relevantních trhů, měla Komise v napadeném rozhodnutí za to, že trhy, na kterých skupina Lufthansa vykonávala svou činnost, byly trhy poskytování služeb letecké přepravy cestujících s odletem a příletem na letiště obsluhovaná touto skupinou. Relevantní trhy tak určila na základě přístupu posuzujícího situaci na jednotlivých letištích. Tento přístup je zpochybňován žalobkyněmi, podle kterých měla Komise vymezit trhy poskytování služeb letecké přepravy podle dvojic měst mezi místem odletu a místem příletu (dále jen „trhy O & D“).

Vzhledem k tomu, že bod 72 dočasného rámce neupřesňuje metodu, podle které musí být definovány relevantní trhy, Tribunál připomněl, že opatření rekapitalizace, na něž se vztahuje dočasný rámec, mají za cíl napravit vážnou poruchu v hospodářství některého členského státu tím, že zejména podporují životaschopnost podniků dotčených pandemií covidu-19 za účelem obnovení jejich kapitálové struktury na úroveň, kterou měly před touto pandemií. Tato opatření podpory se tak týkají celkové finanční situace příjemce a obecněji stavu dotčeného hospodářského odvětví.

V tomto rámci bylo cílem dotčeného opatření v podstatě zajistit, aby společnosti skupiny Lufthansa disponovaly dostatečnými likvidními prostředky a aby narušení způsobené pandemií covidu-19 neohrozilo jejich životaschopnost, a nikoli podpořit přítomnost uvedené skupiny na určité letecké lince. Komise tudíž správně uvedla, že cílem dotčeného opatření bylo zachovat celkovou schopnost skupiny Lufthansa poskytovat služby letecké dopravy, a že v důsledku toho nebylo vhodné zkoumat dopad dotčeného opatření na každý trh O & D zvlášť.

Ani argumenty žalobkyň vycházející z metody používané v oblasti kontroly spojování podniků, podle které jsou relevantní trhy vymezeny podle přístupu O & D, nejsou přesvědčivé, jelikož tato analogie dostatečně nezohledňuje specifika dočasného rámce a dotčeného opatření, která nemají přímou vazbu na určité trhy O & D, spíše než na jiné.

Pro účely použití bodu 72 dočasného rámce tedy Komise mohla, aniž se dopustila zjevně nesprávného posouzení, vymezit relevantní trhy na základě přístupu posuzujícího situaci na jednotlivých letištích.

Tribunál kromě toho zamítl výtky podpůrně předložené společností Ryanair, podle kterých Komise nesprávně

použila přístup posuzující situaci na jednotlivých letištích, když svůj přezkum omezila pouze na letiště nacházející se v Unii, kde měla skupina Lufthansa základnu. V tomto ohledu Tribunál uvedl, že jelikož společnost Ryanair právně dostačujícím způsobem neprokázala, že skupina Lufthansa mohla mít významnou tržní sílu na letištích, na kterých neměla základnu, mohla Komise tato letiště právem vyloučit ze své analýzy. Kromě toho v oblasti státních podpor nemá Komise pravomoc zkoumat, zda skupina Lufthansa disponuje významnou tržní silou na letišti nacházejícím se mimo Unii.

b. K existenci významné tržní síly skupiny Lufthansa na relevantních letištích

Vzhledem k tomu, že všechny argumenty žalobkyň týkající se vymezení relevantních trhů byly zamítnuty jako neopodstatněné, zkoumal zadruhé Tribunál výtky týkající se existence významné tržní síly skupiny Lufthansa na letištích posuzovaných Komisí.

Vzhledem k tomu, že pojem „významná tržní síla“ není v dočasném rámci ani obecně v oblasti státních podpor definován, Tribunál nejprve uvedl, že tento pojem musí být v podstatě považován za rovnocenný pojmu „dominantní postavení“ v právu hospodářské soutěže. Podle ustálené judikatury je takové dominantní postavení definováno jako situace, kdy má podnik hospodářskou sílu, která mu umožňuje bránit zachování účinné hospodářské soutěže na relevantním trhu tím, že mu poskytuje možnost jednat do značné míry nezávisle na svých konkurentech, zákaznících a v konečném důsledku i na spotřebitelích.

V napadeném rozhodnutí, v opraveném znění, Komise svou analýzu existence významné tržní síly skupiny Lufthansa na posuzovaných deseti letištích⁵ založila na podílu letištních časů této skupiny na těchto letištích, na míře přetížení na těchto letištích a na podílu letištních časů konkurentů, přičemž rovněž zohlednila počet letadel, která mají základnu na některých letištích využívaných uvedenou skupinou a jejími konkurenty.

V tomto ohledu Tribunál konstatoval, že uvedená kritéria, která se v podstatě týkají letištní kapacity a souvisejí s přístupem leteckých společností k letištní infrastruktuře, neposkytují přímé informace o tržních podílech skupiny Lufthansa na trhu poskytování služeb letecké přepravy cestujících na posuzovaných letištích. Avšak vzhledem k tomu, že vztah mezi podíly na trhu drženými posledně uvedenou a jejími konkurenty představuje platnou indicii existence významné tržní síly, Komise nemohla nevědět o faktorech poskytujících související informace, jako je počet letů a míst nabízených s odletem a příletem na dotčená letiště. Z toho vyplývá, že se Komise tím, že nezohlednila všechny relevantní faktory pro posouzení tržní síly skupiny Lufthansa na dotčených letištích, dopustila zjevně nesprávného posouzení.

Kromě toho se Komise v každém případě rovněž dopustila zjevně nesprávného posouzení, když pouze na základě kritérií, která zkoumala, dospěla k závěru, že skupina Lufthansa měla významnou tržní sílu na letištích ve Frankfurtu a Mnichově v letní letové sezóně 2019 a zimní letové sezóně 2019/2020, ale že tomu tak nebylo v případě ostatních relevantních letišť. V tomto ohledu Tribunál uvedl, že celkové posouzení kritérií zkoumaných Komisí v případě letišť v Düsseldorfu a Vídni během letní letové sezóny 2019 dokládá velmi vysoký podíl letištních časů skupiny Lufthansa na letišti v Düsseldorfu a vysoký podíl letištních časů na letišti ve Vídni, a to i v dobách dopravní špičky, dále velmi vysokou úroveň přetížení obou letišť vyznačující se téměř úplným přetížením v dobách dopravní špičky a slabé postavení konkurentů uvedené skupiny. Pouze na základě těchto kritérií tedy Komise nemohla správně dospět k závěru, že skupina Lufthansa neměla na letištích v Düsseldorfu a Vídni významnou tržní sílu přinejmenším v letní letové sezóně 2019. Navíc údaje, které vedly Komisi k závěru, že skupina Lufthansa disponovala významnou tržní silou na letištích ve Frankfurtu a Mnichově, se každopádně podstatně nelišily od údajů týkajících se letišť v Düsseldorfu a ve Vídni, přinejmenším pokud jde o letní letovou sezónu 2019. Na tomto základě Tribunál výtkám žalobkyň vyhověl.

c. Ke strukturálním závazkům

⁵ Jde o letiště v Berlíně Tegel, Bruselu, Düsseldorfu, Frankfurtu nad Mohanem, Hamburku, Mnichově, Palmě de Mallorca, Stuttgartu, Vídni a Hannoveru.

Zatřetí a nakonec Tribunál zkoumal výtky zpochybňující několik aspektů strukturálních závazků přijatých Komisí na základě bodu 72 dočasného rámce za účelem zachování účinné hospodářské soutěže na letištích ve Frankfurtu a Mnichově.

Podle uvedeného bodu 72 mohou členské státy při navrhování těchto opatření zejména nabízet strukturální závazky nebo závazky k určitému chování uvedené v oznámení o nápravných prostředcích⁶. Podle tohoto oznámení musí navržené závazky zcela odstranit obavy o ohrožení hospodářské soutěže, musí být úplné a ze všech hledisek účinné a dále musí být možno je účinně provést v krátké době. V tomto rámci Komisi zejména přísluší přezkoumat všechny důležité faktory týkající se samotného navrhovaného opatření, jako je druh, rozsah a oblast působnosti navrhovaného opatření, posouzené s ohledem na strukturu a zvláštní vlastnosti trhu, na kterém vznikly obavy o ohrožení hospodářské soutěže, včetně postavení stran a ostatních účastníků na trhu.

Rovněž je třeba zohlednit zvláštnosti práva státních podpor, a zejména dočasného rámce, jehož je požadavek na dodatečná opatření součástí. Vzhledem k tomu, že účelem podpor poskytnutých na základě tohoto rámce je v podstatě zajistit zachování činností životaschopných podniků během pandemie covidu-19, musí být závazky podle jeho bodu 72 pojaty tak, aby zaručily, že příjemce nebude po poskytnutí podpory na trhu silnější, než byl před vypuknutím pandemie covidu-19, a že bude na dotčených trzích zachována účinná hospodářská soutěž.

V projednávané věci napadené rozhodnutí stanovilo jako opatření navržená Spolkovou republikou Německo na základě bodu 72 dočasného rámce zejména postoupení 24 letištních časů za den na každém z letišť ve Frankfurtu a Mnichově společností DLH, jakož i dalších aktiv, jak je bude vyžadovat dispečer letištních časů ve snaze umožnit převedení letištních časů.

V tomto ohledu žalobkyně mimo jiné zpochybnila postup postoupení letištních časů potvrzený v napadeném rozhodnutí, který měl probíhat ve dvou fázích. V první fázi měly být letištní časy nabídnuty pouze „novým účastníkům trhu“. Pokud by po stanoveném období přesahujícím několik letových sezón nebyly letištní časy postoupeny novému účastníkovi trhu, byly by ve druhé fázi dány k dispozici dopravcům, kteří již na těchto dvou letištích mají základnu.

Tribunál připomněl povinnost Komise zvážit všechny důležité faktory vztahující se k navrhovanému závazku, posouzené s ohledem na strukturu a zvláštní vlastnosti relevantního trhu, včetně postavení stran a ostatních účastníků na trhu, a konstatoval, že Komise nepřezkoumala vhodnost vyloučení konkurentů, kteří již mají na letištích ve Frankfurtu a Mnichově základnu, z první fáze tohoto postupu. Komise totiž v napadeném rozhodnutí neuvedla žádný důvod, který by mohl doložit, že toto vyloučení je způsobilé zachovat účinnou hospodářskou soutěž na relevantních trzích a je za tímto účelem nezbytné.

V projednávané věci bylo takové zvážení o to nezbytnější, že struktura trhu na letištích ve Frankfurtu a Mnichově se podle samotného napadeného rozhodnutí vyznačuje tím, že skupina Lufthansa má několikanásobně větší váhu než její nejbližší konkurenti, kteří již mají na těchto letištích základnu, takže vyloučení těchto nejbližších konkurentů během první fáze mohlo mít za následek další roztržštění hospodářské soutěže na těchto letištích. Kromě toho skutečnost, že nejbližší konkurenti skupiny Lufthansa, kteří by z důvodu své přítomnosti na letištích ve Frankfurtu a Mnichově mohli mít lepší předpoklady k získání dotčeného portfolia letištních časů a ke zvýšení konkurenčního tlaku, by se mohli stát způsobilými ve druhé fázi, tento závěr nezpochybňuje, jelikož jejich způsobilost závisí na neúspěchu první fáze tohoto postupu.

S ohledem na výše uvedené dospěl Tribunál k závěru, že Komise tím, že z první fáze postupování letištních časů vyloučila konkurenty, kteří již mají na letištích ve Frankfurtu a Mnichově základnu, nezhodnotila všechny důležité faktory vztahující se k navrhovanému závazku, a dopustila se tedy zjevně nesprávného posouzení.

Pokud jde o postoupení letištních časů společností DLH na letištích ve Frankfurtu a Mnichově, společnost Condor

⁶ Oznámení Komise o nápravných prostředcích, které jsou přijatelné podle nařízení Rady (ES) č. 139/2004 a podle nařízení Komise (ES) č. 802/2004 (Úř. věst. 2008, C 267, s. 1).

kromě toho tvrdila, že Komise nesplnila povinnost uvést odůvodnění, když nezdůvodnila, jak požadavek, stanovený v napadeném rozhodnutí, na poskytnutí úplaty za postoupení letištních časů, namísto požadavku na jejich bezplatný převod, jednak odpovídá platným pravidlům a jednak činí závazky pro případného nabyvatele dostatečně atraktivními.

V tomto ohledu Tribunál uvedl, že požadavek, aby bylo postoupení letištních časů provedeno za úplatu má v rámci systematiky napadeného rozhodnutí zásadní význam, takže Komise měla vysvětlit, proč má za to, že je tento požadavek v souladu s pravidly použitelnými v dané oblasti. Vzhledem k tomu, že Komise neuvedla žádné důvody, které ji přivedly k závěru, že postoupení letištních časů má být provedeno za úplatu, a nikoli bezplatně, a že tento požadavek nebude mít za následek snížení atraktivity uvedených letištních časů, a tedy i účinnosti souvisejících závazků, Tribunál konstatoval, že Komise nesplnila svou povinnost odůvodnit napadené rozhodnutí.

S ohledem na vše výše uvedené dospěl Tribunál k závěru, že napadené rozhodnutí, v opraveném znění, je stiženo několika pochybeními a nesrovnalostmi, a v důsledku toho jej zrušil.

UPOZORNĚNÍ: Cílem žaloby na neplatnost je zrušení aktů orgánů Unie, které jsou v rozporu s právem Unie. Za určitých podmínek mohou členské státy, evropské orgány i jednotlivci podat žalobu na neplatnost k Soudnímu dvoru nebo Tribunálu. Je-li žaloba opodstatněná, akt bude zrušen. Příslušný orgán je povinen odstranit případnou právní mezeru vzniklou v důsledku zrušení aktu.

UPOZORNĚNÍ: Proti rozsudku či usnesení Tribunálu lze podat kasační opravný prostředek k Soudnímu dvoru, který je omezen na právní otázky. Kasační opravný prostředek zásadně nemá odkladný účinek. Je-li kasační opravný prostředek přípustný a opodstatněný.

Neoficiální dokument pro potřeby sdělovacích prostředků, který Tribunál nezavazuje.

[Úplné znění](#) rozsudku se zveřejňuje na internetové stránce CURIA v den vyhlášení.

Kontaktní osoba pro tisk: Jarosław Zasada ☎ (+352) 4303 2793

Obrazový záznam z vyhlášení rozsudku je dostupný na [Europe by Satellite](#) ☎ (+32) 2 2964106.

Zůstaňte ve spojení!

