



PRESSITEADE nr 75/23

Luxembourg, 10. mai 2023

Üldkohtu otsus liidetud kohtuasjades T-34/21 | Ryanair vs. komisjon (Lufthansa; COVID-19)
ja T-87/21 | Condor Flugdienst vs. komisjon (Lufthansa; COVID-19)

Üldkohus tühistas komisjoni otsuse, millega kiideti heaks Saksamaa poolt COVID-19 pandeemia kontekstis Lufthansa rekapitalizeerimine 6 miljardi euro ulatuses

Komisjon tegi mitu viga, kui ta asus muu hulgas seisukohale, et Lufthansal ei olnud võimalik leida turgudel rahastamist kogu oma vajaduste ulatuses, kui ta ei nõudnud mehhanismi, mis ergutaks Lufthansat ostma Saksamaa osalust tagasi võimalikult kiiresti, kui ta eitas, et Lufthansal oli märkimisväärne turujõud teatavates lennujaamades ning kui ta aktsepteeris teatavaid kohustusi, mis ei taga turul tõhusa konkurentsi säilimist

Saksamaa Liitvabariik teatas 12. juunil 2020 Euroopa Komisjonile Deutsche Lufthansa AG-le (edaspidi „DLH“) antavast individuaalsest abist, mis seisnes 6 miljardi euro suuruses rekapitalizeerimises (edaspidi „kõnealune meede“). Kõnealune meede oli osa ulatuslikumast Lufthansa kontserni¹ kasuks võetud abimeetmete paketist ning selle eesmärk oli taastada kontserni ettevõtjate bilansiline positsioon ja likviidsus COVID-19 pandeemiast tingitud erakorralises olukorras.

Kõnealune meede koosnes kolmest eraldiseisvast osast, st ligikaudu 300 miljoni euro suurune osalus kapitalis, ligikaudu 4,7 miljardi euro suurune vaikiv osalus, mis ei ole aktsiateks konverteeritav (edaspidi „I vaikiv osalus“), ja 1 miljardi euro suurune vaikiv osalus, millel on vahetusvõlakirjadele iseloomulikke tunnuseid (edaspidi „II vaikiv osalus“).

Komisjon kvalifitseeris kõnealuse meetme ELTL artikli 108 lõikes 2 ette nähtud menetlust alustamata siseturuga kokkusobivaks² vastavalt ELTL artikli 107 lõike 3 punktile b³ ja teatisele „Riigiabi ajutine raamistik majanduse toetamiseks praeguse COVID-19 puhangu kontekstis“⁴.

Lennuettevõtjad Ryanair DAC ja Condor Flugdienst GmbH (edaspidi „Condor“) esitasid selle otsuse peale kaks tühistamishagi, mille Üldkohtu kümnes koda (laiendatud koosseisus) rahuldab põhjusel, et komisjon rikkus vaidlustatud otsuse vastuvõtmisel mitut ajutises raamistikus ette nähtud tingimust ja nõuet.

¹ DLH on Lufthansa kontserni, kuhu kuuluvad muu hulgas lennuettevõtjad Lufthansa Passenger Airlines, Brussels Airlines SA/NV, Austrian Airlines AG, Swiss International Air Lines Ltd ja Edelweiss Air AG, emaettevõtja.

² Komisjoni 25. juuni 2020. aasta otsus C(2020) 4372 (final) riigiabi SA.57153 (2020/N) kohta – Saksamaa – COVID-19: Abi Lufthansale (edaspidi „vaidlustatud otsus“). Komisjon võttis 14. detsembril 2021 vastu otsuse C(2021) 9606 (final), millega vaidlustatud otsust parandati.

³ ELTL artikli 107 lõike 3 punkti b kohaselt võib abi, mille eesmärk on liikmesriigi majanduses tõsise häire kõrvaldamine, teatud tingimustel pidada siseturuga kokkusobivaks.

⁴ Komisjoni 19. märtsi 2020. aasta teatis: Riigiabi ajutine raamistik majanduse toetamiseks praeguse COVID-19 puhangu kontekstis (ELT 2020, C 91 I, lk 1; edaspidi „ajutine raamistik“), mida muudeti esimest korda 3. aprillil 2020 (ELT 2020, C 112 I, lk 1) ja teist korda 8. mail 2020 (ELT 2020, C 164, lk 3).

Üldkohtu hinnang

Tühistamishagide vastuvõetavus

Seoses hagejate õigusega vaidlustada vaidlustatud otsuse põhjendatus meenutas Üldkohus, et füüsiline või juriidiline isik võib ELTL artikli 263 neljanda lõigu alusel esitada hagi akti peale, mille adressaat ta ei ole, kahel alternatiivsel juhul, nimelt esiteks juhul, kui akt puudutab isikut otseselt ja isiklikult ning teiseks juhul, kui tegemist on teda otseselt puudutava halduse üldaktiga, mis ei vaja rakendusmeetmeid.

Kuna vaidlustatud otsus, mille adressaat on Saksamaa Liitvabariik, ei ole halduse üldakt, kontrollis Üldkohus, kas see otsus puudutab hagejaid otseselt ja isiklikult.

Mis puudutab esiteks isiklikku puutumust, siis nähtub kohtupraktikast, et see tingimus võib olla täidetud, kui hagejad esitavad tõendeid, mis võimaldavad tõendada, et asjasse puutuv meede võib oluliselt kahjustada nende seisundit asjaomasel turul. Ryanair ja Condor tõid esile, et nad on Lufthansa kontserni otsesed konkurendid arvukatel lennuliinidel, millest igaüks moodustab nende väitel eraldi asjaomase turu. Ryanair rõhutas ka seda, et ta on Lufthansa kontserni otsene konkurent Saksa, Belgia ja Austria turul.

Olles märkinud, et hagi vastuvõetavuse analüüsi etapis piisab, kui tõdeda, et hagejate pakutud asjaomase turu määratlus on usutav, ilma et see mõjutaks küsimuse sisulist hindamist, leidis Üldkohus, et kõnealune meede võis hagejate konkurentsiseisundit reisijate lennutranspordi turgudel oluliselt kahjustada.

Nimelt nähtub hagejate esitatud asjakohaste ja usaldusväärsete andmete analüüsist vaidlustatud otsusega koos loetuna, et kõnealune meede mitte ainult ei võimaldanud Lufthansa kontsernil toime tulla väljumise ohuga turgudelt, kus ta hagejatega otseselt konkureeris, vaid ka oma konkurentsiseisundit tugevdada. Kõnealuse meetme võtmine võis seega *prima facie* põhjustada tulu saamata jäämise või ebasoodsama arengu kui see, mis oleks hagejatele osaks saanud meetme puudumisel.

Mis puudutab teiseks hagejate otsest puutumust, siis tuletas Üldkohus meelde, et abisaaja konkurenti puudutab otseselt komisjoni otsus, millega lubatakse liikmesriigil abi anda, kui selle riigi tahtes seda teha ei ole mingit kahtlust, nagu käesolevas asjas.

Kõiki neid asjaolusid arvestades leidis Üldkohus, et hagejatel on oma tühistamishagides õigus vaidlustada vaidlustatud otsuse põhjendatus.

Tühistamishagide põhjendatus

Enne hagejate esitatud eri tühistamisväidete põhjendatuse hindamist tuletas Üldkohus meelde, et konkreetselt riigiabi valdkonnas komisjoni vastu võetud raamistikud ja teatised on komisjonile siduvad, kui need ei kaldu kõrvale aluslepingu normidest. Liidu kohtud peavad seega kontrollima, et komisjon on kinni pidanud reeglitest, mille ta ise selles valdkonnas on kehtestanud.

Üldkohus rõhutas veel, et ta ei saa komisjoni poolt riigiabi valdkonnas antud keeruliste majanduslike hinnangute kontrollimisel asendada komisjoni majanduslikku hinnangut enda omaga. Siiski peab ta kontrollima nii esitatud tõendite sisulist õigsust, usaldusväärsust ja sidusust kui ka seda, kas kogutud tõendid sisaldavad kogu asjakohast teavet, mida keerulise olukorra hindamisel tuleb arvesse võtta, ja kas need tõendid võivad toetada järeldusi, mis nende põhjal on tehtud. Lisaks on liidu kohtute kontroll täielik komisjoni hinnangute osas, mis ei hõlma keerulisi majanduslikke hinnanguid, või ka osas, mis puudutab puhtalt õiguslikke küsimusi.

A. DLH teatatud abi saamise tingimustele vastavus

Pärast neid meeldetuletusi analüüsis Üldkohus kõigepealt eri etteheiteid, millega vaieldi vastu sellele, et DLH vastab teatatud abi saamise tingimustele. Sellega seoses väitsid hagejad muu hulgas, et rikutud on ajutise raamistiku punkti 49 alapunkti c, mille kohaselt peab abisaajal selleks, et ta vastaks rekapitalizeerimismeele saamise tingimustele, olema võimatu leida turul rahastamist vastuvõetavate tingimustega.

Vaidlustatud otsuse kohaselt oli see tingimus täidetud, kuna DLH-I ei olnud piisavaid tagatise, et leida turgudel rahastamist abi kogusumma ulatuses.

Selles küsimuses märkis Üldkohus siiski, et miski vaidlustatud otsuses ei viita sellele, et komisjon oleks analüüsinud selliste tagatiste võimalikku kasutatavust nagu DLH tagatisega koormamata lennukid, nende väärtus ja selliste võimalike laenude tingimused, mida nende tagatiste vastu oleks finantsturgudel võimalik saada. Kinnitus, et „tagatised“ – mida ei ole vaidlustatud otsuses välja toodud – ei ole piisavad, et katta vajalike vahendite kogusummat, rajaneb pealegi vääril eeldusel, et rahastamine, mida on finantsturgudel võimalik leida, peab tingimata katma abisaaja kogu vajadused. Nimelt ei toeta ajutise raamistiku punkti 49 alapunkti c sõnastus, eesmärk ega kontekst teesi, et abisaajal peab olema võimatu leida turul rahastamist kogu oma vajaduste ulatuses.

Kuna komisjon ei analüüsinud, kas DLH oleks saanud hankida märkimisväärse osa vajalikust rahastamisest turgudel, siis järeldas Üldkohus, et komisjon ei võtnud arvesse kõiki asjakohaseid asjaolusid, mida tuleb silmas pidada, et hinnata kõnealuse meetme kooskõla ajutise raamistiku punkti 49 alapunktiga c. Seetõttu nõustus Üldkohus Ryanairi etteheitega selle punkti rikkumise kohta ja seda enam Condori etteheitega, mille kohaselt esinevad selles osas tõsised kahtlused.

B. Riigi tasu ja riigi väljumine

Seejärel analüüsis Üldkohus etteheiteid, et rikutud on ajutises raamistikus riigi tasu ja riigi väljumise kohta ette nähtud tingimusi.

Sellega seoses heitis Ryanair komisjonile muu hulgas ette seda, et viimane ei näinud ette astmelist mehhanismi Saksa riigi tasu suurendamiseks esiteks seoses osalusega DLH kapitalis ja teiseks seoses II vaikiva osalusega pärast selle võimalikku konverteerimist omakapitaliks.

Esimesena, mis puudutab selliste omakapitaliinstrumentide nagu kapitaliosaluse tasustamist, siis nähtub ajutise raamistiku punktist 61, et iga rekapitalizeerimismeede peab sisaldama astmelist mehhanismi, millega suurendatakse riigi võetavat tasu, et ergutada abisaajat riigi kapitalisüste tagasi maksma. Ajutise raamistiku punktis 62 on ette nähtud, et komisjon võib nõustuda alternatiivsete mehhanismidega tingimusel, et need viivad kokkuvõttes riigi väljumise stiimulite pakkumisel sarnase tulemuseni ja neil on võrreldav üldmõju riigi võetavale tasule.

Kuna Saksa riigi osalusega DLH kapitalis ei kaasnenud mingit astmelist mehhanismi ajutise raamistiku punkti 61 tähenduses, siis leidis komisjon, et teatatud abi üldstruktuuri puhul oli tegemist punkti 62 tähenduses astmelise mehhanismi alternatiivse mehhanismiga, kuna see hõlmas piisavalt tugevat ergutavat mõju riigi DLH kapitalist väljumiseks. Komisjon viitas selle järelduse põhjendamiseks muu hulgas suurele väärtuskärpele, millega Saksamaa omandas DLH aktsiad; see pakub riigile suuremat tasu kui see, mis oleks tulenenud astmelise mehhanismi kohaldamisest.

Üldkohus lükkas selle argumendi siiski tagasi, märkides, et nende aktsiate hinda, mille riik märgib abisaaja kapitalis osaluse omandamisel, reguleerib ajutise raamistiku punkt 60, mille kohaselt toimub riigi kapitalisüst hinnaga, mis ei ületa keskmist aktsiahinda kapitalisüsti taotlemisele eelnenud 15 päeva jooksul. Selle reegli ese ja eesmärk aga erinevad astmelise mehhanismi aluseks olevast esemest ja eesmärgist. Nimelt on astmelise mehhanismi eesmärk ergutada abisaajat riigi osalus võimalikult kiiresti tagasi ostma, samas kui aktsiate ostuhinda käsitleva reegli eesmärk on sisuliselt tagada, et hind, millega riik aktsiad omandab, ei ületaks nende turuväärtust. Samas kui aktsiate hind võib kõikuda nii üles- kui ka allapoole, ei suurenda ostuhind tingimata aja jooksul abisaaja stiimulit riigi osalus tagasi osta.

Sellest järeldub, et vastupidi komisjoni väidetule ei kujuta aktsiate hind Saksa riigi poolt DLH kapitalis osaluse omandamisel endast alternatiivset astmelist mehhanismi selle riigi võetava tasu suurendamiseks.

Teisena, mis puudutab II vaikivat osalust, mis on hübriidkapitaliinstrument, siis on ajutise raamistiku punktis 68

nõutud, et pärast hübriidkapitaliinstrumendi omakapitaliks konverteerimist tuleb tagada astmeline mehhanism, et suurendada riigi võetavat tasu selleks, et ergutada abisaajaid riigi kapitalisüste tagasi maksma. Üldkohtu hinnangul ei ole aga vaidlust selles, et II vaikiva osalusega ei kaasne selle omakapitaliks konverteerimisel samuti mingit astmelist mehhanismi ega muud sarnast mehhanismi.

Sellest tulenevalt järeldas Üldkohus, et komisjon rikkus ajutist raamistikku, kuna ta ei nõudnud riigi tasu suurendamiseks astmelise mehhanismi või sarnase mehhanismi lisamist kapitaliosaluse ja II vaikiva osaluse omakapitaliks konverteerimisel selle osaluse tasu hulka.

C. Lufthansa kontserni märkimisväärse turujõu olemasolu asjaomastel turgudel ja struktuurilised kohustused

Lõpuks analüüsis Üldkohus etteheiteid, et rikutud on ajutise raamistiku punkti 72, millest nähtub, et kui üle 250 miljoni euro suurusest COVID-19 rekapitalizeerimismeetmest abi saav ettevõtja on märkimisväärse turujõuga ettevõtja vähemalt ühel asjaomasel turul, kus ta tegutseb, peavad liikmesriigid kavandama täiendavaid meetmeid, et säilitada nendel turgudel tõhus konkurents.

Selle kohta esitasid hagejad sisuliselt kolm etteheidete rühma, mis puudutavad: a) asjaomaste turgude määramist, b) Lufthansa kontserni märkimisväärse turujõu olemasolu nendel turgudel ja c) komisjoni aktsepteeritud struktuuriliste kohustuste tõhusust ja piisavust.

a. Asjaomaste turgude määramine

Esimesena, mis puudutab asjaomaste turgude määramist, siis leidis komisjon vaidlustatud otsuses, et turud, kus Lufthansa kontsern tegutses, olid reisijate lennutranspordi teenuste turud lähte- ja sihtkohaga selle kontserni teenindavates lennujaamades. Seega tegi ta asjaomased turud kindlaks „lennujaamapõhise“ lähenemise alusel. Hagejad ei ole selle lähenemisega nõus, sest nende sõnul oleks komisjon pidanud määratlema reisijate lennutranspordi teenuste turud linnapaaridena lähte- ja sihtkoha vahel (edaspidi „lähte- ja sihtkoha turud“).

Kuna ajutise raamistiku punktis 72 ei ole täpsustatud meetodit, mille kohaselt asjaomased turud tuleb määratleda, meenutas Üldkohus, et ajutise raamistiku kohaldamisalasse kuuluvate rekapitalizeerimismeetmete eesmärk on kõrvaldada tõsine häire mõne liikmesriigi majanduses, toetades eelkõige COVID-19 pandeemiast puudutatud ettevõtjate elujõulisust, et taastada nende kapitalistruktuur tasemel, mis neil oli enne seda. Need abimeetmed puudutavad seega abisaaja üldist finantsolukorda ja üldisemalt asjaomase majandussektori üldist finantsolukorda.

Selles kontekstis oli kõnealuse meetme eesmärk sisuliselt tagada, et Lufthansa kontserni äriühingutel oleks piisavalt likviidseid vahendeid ja et COVID-19 pandeemia põhjustatud häired ei seaks ohtu nende elujõulisust, mitte toetada kontserni kohalolekut ühel või teisel lennuliinil. Järelikult märkis komisjon õigesti, et kõnealuse meetme eesmärk oli säilitada Lufthansa kontserni üldine võime osutada lennutransporditeenuseid, ning järelikult ei olnud kohane analüüsida kõnealuse meetme mõju igal lähte- ja sihtkoha turul eraldi.

Hagejate argumendid, mis tuginevad koondumiste kontrolli valdkonnas kasutatavale lähenemisele, kus asjaomased turud määratletakse lähte- ja sihtkoha lähenemise alusel, ei ole samuti veenvad, kuna see analoogia ei võta piisavalt arvesse ajutise raamistiku ja kõnealuse meetme eripärasid, millel puudub otsene seos pigem teatud lähte- ja sihtkoha turgudega kui teistega.

Järelikult võis komisjon ajutise raamistiku punkti 72 kohaldamisel määratleda asjaomased turud „lennujaamapõhise“ lähenemise alusel, tegemata ilmset hindamisviga.

Üldkohus lükkas tagasi ka etteheited, mille Ryanair esitas teise võimalusena ja mille kohaselt kohaldas komisjon „lennujaamapõhist“ lähenemist väärtalt, piirdudes oma analüüsis ainult nende lennujaamadega, mis asuvad liidus ja kus Lufthansa kontsernil oli baas. Selle kohta märkis Üldkohus, et kuna Ryanair ei tõendanud õiguslikult piisavalt, et Lufthansa kontsernil võis märkimisväärne turujõud olla lennujaamades, kus tal ei olnud baasi, siis võis komisjon õigesti need lennujaamad oma analüüsist välja jätta. Samuti ei ole komisjon riigiabi valdkonnas pädev uurima, kas Lufthansa kontsernil on märkimisväärne turujõud mõnes väljaspool liitu asuvas lennujaamas.

b. Lufthansa kontserni märkimisväärse turujõu olemasolu asjaomastes lennujaamades

Kuna hagejate kõik argumendid asjaomaste turgude määratlemise kohta lükati põhjendamatuse tõttu tagasi, analüüsis Üldkohus teisena etteheiteid, mis puudutavad Lufthansa kontserni märkimisväärse turujõu olemasolu komisjoni analüüsitud lennujaamades.

Kuna mõistet „märkimisväärne turujõud“ ei ole määratletud ajutises raamistikus ega riigiabi valdkonnas üldisemalt, alustas Üldkohus sellest, et märkis, et seda mõistet tuleb pidada sisuliselt samaväärseks turgu valitseva seisundi mõistega konkurentsi valdkonnas. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on turgu valitsev seisund määratletud kui ettevõtja majanduslik võimsus, mis annab talle võimaluse takistada tõhusa konkurentsi säilimist asjaomasel turul, võimaldades tal käituda arvestataval määral sõltumatult konkurentidest, klientidest ja lõpuks ka tarbijatest.

Vaidlustatud otsuses, mida on parandatud, rajas komisjon oma analüüsi Lufthansa kontserni märkimisväärse turujõu olemasolu kohta kümnes uuritud lennujaamas⁵ nende teenindusaegade osale, mis on kontsernil nendes lennujaamades, ülekoormuse tasemele nendes lennujaamades ning konkurentide teenindusaegade osale, võttes arvesse ka teatud asjaomastes lennujaamades baseeruvate lennukite arvu, mida käitavad nimetatud kontsern ja tema konkurendid.

Selles osas tõdes Üldkohus, et need kriteeriumid, mis puudutavad sisuliselt lennujaama läbilaskevõimet ja lennuettevõtjate juurdepääsu lennujaamataristule, ei anna otsest teavet selle kohta, millised on uuritud lennujaamades Lufthansa kontserni turuosad reisijate lennutranspordi teenuste turul. Siiski, kuna viimase turuosade ja tema konkurentide turuosade suhe on kindel märk märkimisväärse turujõu kohta, ei saanud komisjon jätta tähelepanuta tegureid, mis annavad selle kohta teavet, nt asjasse puutuvatest lennujaamadest väljuvate ja sinna saabuvate teenindavate lendude ja istekohtade arv. Järelikult tegi komisjon ilmse hindamisvea, kui jättis arvesse võtmata kõiki tegureid, mis on asjakohased, et hinnata Lufthansa kontserni turujõudu asjasse puutuvates lennujaamades.

Igal juhul tegi komisjon veel ka ilmse hindamisvea, kui ta järeldas üksnes tema uuritud nende kriteeriumide põhjal, et Lufthansa kontsernil oli 2019. aasta suvehooajal ning 2019/2020. aasta talvehooajal märkimisväärne turujõud Frankfurdi ja Müncheni lennujaamas, kuid mitte teistes asjaomastes lennujaamades. Selle kohta märkis Üldkohus, et nende kriteeriumide igakülgne hinnang, mida komisjon analüüsis Düsseldorfis ja Viini lennujaama puhul 2019. aasta suvehooajal, toob ilmsiks Lufthansa kontserni väga suure hulga teenindusaegade olemasolu Düsseldorfis lennujaamas ning suure hulga teenindusaegade olemasolu Viini lennujaamas, sh tiptundidel, väga suure ülekoormuse taseme, mida iseloomustab peaaegu täielik ummistus tiptundidel, ja selle kontserni konkurentide nõrga positsiooni. Komisjon ei saanud seega ainult nende kriteeriumide alusel õigesti järeldada, et Lufthansa kontsernil ei olnud märkimisväärset turujõudu Düsseldorfis ja Viini lennujaamas vähemalt 2019. aasta suvehooajal. Igal juhul ei erinenud andmed, mille alusel komisjon järeldas, et Lufthansa kontsernil oli märkimisväärne turujõud Frankfurdi ja Müncheni lennujaamas, sisuliselt andmetest, mis puudutasid Düsseldorfis ja Viini lennujaama, vähemalt 2019. aasta suvehooaja osas. Selle alusel nõustus Üldkohus hagejate etteheidetega.

c. Struktuurilised kohustused

Kolmandana ja viimasena analüüsis Üldkohus etteheiteid, millega vaieldakse vastu nende struktuuriliste kohustuste mitmele aspektile, millega komisjon nõustus ajutise raamistiku punkti 72 alusel ja mille eesmärk oli säilitada Frankfurdi ja Müncheni lennujaamas tõhus konkurents.

Punkti 72 kohaselt võivad liikmesriigid selliste meetmete kavandamisel ette näha parandusmeetmete teatistes⁶ nimetatud struktuurilisi või käitumuslikke kohustusi. Selle teatise kohaselt peavad kavandatud kohustused konkurentsiprobleemid täielikult kõrvaldama ja olema igast vaatepunktist täielikud ja tõhusad ning lisaks peab

⁵ St Berliin Tegeli, Brüsseli, Düsseldorfis, Frankfurdi, Hamburgi, Müncheni, Palma de Mallorca, Stuttgardi, Viini ja Hannoveri lennujaam.

⁶ Komisjoni teatis nõukogu määruse (EÜ) nr 139/2004 ja komisjoni määruse (EÜ) nr 802/2004 seisukohalt vastuvõetavate parandusmeetmete kohta (ELT 2008, C 267, lk 1).

saama kohustusi lühikese aja jooksul tõhusalt rakendada. Selleks peab komisjon muu hulgas kaaluma kõiki kavandatud parandusmeetme endaga seotud asjaolusid, sh kavandatud parandusmeetme liiki ja ulatust, võttes seejuures arvesse selle turu struktuuri ja eripära, kus konkurentsiprobleemid tekivad, sh koondumise osaliste ja teiste turuosaliste seisundit.

Arvesse tuleb võtta ka riigiabi õiguse eripärasid ja täpsemalt ajutist raamistikku, kuhu täiendavate meetmete nõue kuulub. Kuna ajutise raamistikuga kooskõlas antud abi eesmärk on sisuliselt tagada elujõuliste ettevõtjate tegevuse jätkumine COVID-19 pandeemia ajal, peavad punktis 72 nimetatud kohustused olema koostatud nii, et need tagaksid, et abisaaja ei muutuks pärast abi saamist turul võimsamaks, kui ta oli enne COVID-19 puhkemist, ja et asjaomastel turgudel säiliks tõhus konkurents.

Käesolevas asjas oli Saksamaa kavandatava ajutise raamistiku punkti 72 kohase meetmena vaidlustatud otsuses muu hulgas ette nähtud, et DLH loovutab 24 teenindusaega päevas nii Frankfurdi kui ka Müncheneri lennujaamas ning täiendavat vara, nagu nõuab teenindusaegade reguleerija teenindusaegade üleandmise võimaldamiseks.

Sellega seoses vaidlustasid hagejad muu hulgas vaidlustatud otsuses heaks kiidetud teenindusaegade loovutamise menetluse, mis pidi toimuma kahes etapis. Esimeses etapis tuli teenindusaegu pakkuda ainult „uutele osalejatele“. Kui pärast kindlaksmääratud ajavahemikku, mis ületab mitut hooaega, ei ole teenindusaegu loovutatud uuele osalejale, tehakse need teises etapis kättesaadavaks lennuettevõtjatele, kellel juba on baas nendes kahes lennujaamas.

Üldkohus tuletas meelde komisjoni kohustust analüüsida kõiki väljapakutud kohustusega seotud olulisi asjaolusid, võttes arvesse asjaomase turu struktuuri ja eripärasid, sh poolte ja teiste turuosaliste seisundit, ning tõdes, et komisjon jättis analüüsimata, kas menetluse esimeses etapis oli sobiv välja jätta konkurendid, kellel juba oli baas Frankfurdi ja Müncheneri lennujaamas. Nimelt ei esitanud komisjon vaidlustatud otsuses ühtegi põhjust, mis võiks näidata, et nende väljajätmine säilitas kõnealustel turgudel tõhusa konkurentsi ja oli selleks vajalik.

Ent selline analüüs oli käesolevas asjas seda vajalikum, et vaidlustatud otsuse enda kohaselt iseloomustab turustruktuuri Frankfurdi ja Müncheneri lennujaamas Lufthansa kontserni mitu korda suurem osakaal võrreldes kõige lähemate konkurentide omaga, kellel juba oli baas nendes lennujaamades, mistõttu viimaste menetluse esimeses etapis väljajätmise tagajärjel võis konkurents neis lennujaamades olla veelgi killustunud. Lisaks ei sea see, kui menetluse esimeses etapis jätta välja Lufthansa kontserni kõige lähemad konkurendid, kes tänu sellele, et nad juba tegutsevad Frankfurdi ja Müncheneri lennujaamas, võivad olla paremal positsioonil kõnealuste teenindusaegade omandamiseks ja konkurentsisure suurendamiseks, võivad tingimustele vastavaks muutuda menetluse teises etapis, seda järeldust kahtluse alla, kuna nende tingimustele vastavus sõltub esimese etapi ebaõnnestumisest.

Üldkohus leidis eeltoodut arvestades, et kuna komisjon jättis teenindusaegade loovutamise esimeses etapis välja konkurendid, kellel juba oli baas Frankfurdi ja Müncheneri lennujaamas, siis ei analüüsinud ta kõiki väljapakutud kohustusega seotud olulisi asjaolusid ning seega ilmse hindamisvea.

Mis puudutab DLH teenindusaegade loovutamist Frankfurdi ja Müncheneri lennujaamas, siis viitas Condor veel sellele, et komisjon rikkus põhjendamiskohustust, kuna ta ei põhjendanud, kuidas vaidlustatud otsuses ette nähtud nõue maksta kõnealuste teenindusaegade loovutamise eest tasu selle asemel, et nõuda nende tasuta üleandmist, on esiteks kooskõlas kohaldatavate reeglitega ja teiseks muudab kohustused potentsiaalsele omandajale piisavalt atraktiivseks.

Selle kohta märkis Üldkohus, et nõue, mille kohaselt pidi teenindusaegade loovutamine toimuma tasu eest, oli vaidlustatud otsuse ülesehituse seisukohalt põhjaneva tähtsusega, mistõttu komisjon oli kohustatud esitama põhjused, miks ta asus seisukohale, et see nõue oli kooskõlas asjasse puutuvas valdkonnas kohaldatavate reeglitega. Kuna aga vaidlustatud otsuses puuduvad igasugused viited põhjuste kohta, miks komisjon leidis, et teenindusaegade loovutamise eest tuleb maksta tasu ja see nõue ei vähenda nende teenindusaegade atraktiivsust ja seega nendega seotud kohustuste tõhusust, siis tõdes Üldkohus, et komisjon rikkus oma põhjendamiskohustust.

Kõike eeltoodut arvestades järeltas Üldkohus, et vaidlustatud otsus, mida on parandatud, sisaldab mitut viga ja puudust, ning tühistas seetõttu selle otsuse.

MÄRKUS: Tühistamishagiga taotletakse liidu õigusega vastuolus olevate liidu institutsioonide õigusaktide tühistamist. Teatud tingimustel võivad liikmesriigid, Euroopa institutsioonid ja eraõiguslikud isikud esitada Euroopa Kohtule või Üldkohtule tühistamishagi. Kui hagi on põhjendatud, tühistatakse õigusakt. Asjassepuutuv institutsioon peab täitma õiguslõnga, mis õigusakti tühistamisega võib tekkida.

MÄRKUS: Euroopa Kohtule võib esitada õigusküsimustega piirduva apellatsioonkaebuse Üldkohtu otsuse või määruse peale. Üldjuhul ei ole apellatsioonkaebusel peatavat toimet. Kui apellatsioonkaebus on vastuvõetav ja põhjendatud, tühistab Euroopa Kohus Üldkohtu otsuse. Kui menetlusstaadium seda lubab, võib Euroopa Kohus teha ise asja suhtes lõpliku kohtuotsuse. Vastasel juhul suunab ta asja tagasi Üldkohtusse, kes on seotud Euroopa Kohtu poolt apellatsioonimenetluses tehtud otsusega.

Ajakirjandusele mõeldud mitteametlik dokument, mis ei ole Üldkohtule siduv.

Otsuse [terviktekst](#) on CURIA veebileheküljel alates selle kuulutamise päevast.

Täiendavat teavet annab Marta Osleja, ☎ (+352) 4303 6005.

Kohtuotsuse kuulutamisest saab pildisalvestisi „[Europe by Satellite](#)“ kaudu ☎ (+32) 2 2964106.

Hoiame ühendust!

