



PRANEŠIMAS SPAUDAI Nr. 75/23

2023 m. gegužės 10 d., Liuksemburgas

Bendrojo Teismo sprendimas sujungtose bylose T-34/21 | *Ryanair / Komisija* ir T-87/21 | *Condor Flugdienst / Komisija (Lufthansa; COVID-19)*

Bendrasis Teismas panaikino Komisijos sprendimą, kuriuo, atsižvelgiant į COVID-19 pandemiją, patvirtinta Vokietijos vykdoma 6 mlrd. EUR dydžio Lufthansa rekapitalizacija

Komisija padarė kelias klaidas, kai, be kita ko, nusprendė, kad „Lufthansa“ negalėjo gauti finansavimo rinkose dėl visų savo poreikių, nereikalavo mechanizmo, skatinančio „Lufthansa“ kuo greičiau išpirkti Vokietijos akcijų paketą, neigė didelę „Lufthansa“ įtaką rinkoje tam tikruose oro uostuose ir pritarė tam tikriems įsipareigojimams, kuriais nėra užtikrinamas veiksmingos konkurencijos rinkoje išsaugojimas

2020 m. birželio 12 d. Vokietijos Federacinė Respublika pranešė Europos Komisijai apie *Deutsche Lufthansa AG* (toliau – DLH) teikiamą individualią pagalbą, taikant 6 mlrd. EUR dydžio rekapitalizavimo priemonę (toliau – nagrinėjama priemonė). Šia rekapitalizacija, kuri buvo kelių platesnės apimties *Lufthansa*¹ grupei taikomų pagalbos priemonių dalis, buvo siekiama atkurti šios grupės įmonių balansą ir likvidųjį turtą išimtinėje situacijoje, susiklosčiusioje dėl COVID-19 pandemijos.

Nagrinėjamą priemonę sudarė trys atskiri elementai, t. y. maždaug 300 mln. EUR akcinio kapitalo dalis, maždaug 4,7 mlrd. EUR vertės nekonvertuojamos akcijos be balsavimo teisės (toliau – I tipo akcijos be balsavimo teisės) ir 1 mlrd. EUR vertės akcijos be balsavimo teisės, turinčios konvertuojamųjų obligacijų požymių (toliau – II tipo akcijos be balsavimo teisės).

Nepradėjusi SESV 108 straipsnio 2 dalyje numatytos oficialios tyrimo procedūros, Komisija nagrinėjamą priemonę pripažino su vidaus rinka suderinama valstybės pagalba² pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą³ ir savo Komunikatą dėl laikinosios valstybės pagalbos priemonių, skirtų ekonomikai remti reaguojant į dabartinį COVID-19 protrūkį, sistemos⁴.

Oro transporto bendrovės *Ryanair DAC* ir *Condor Flugdienst GmbH* (toliau – *Condor*) pareiškė du ieškinius dėl šio sprendimo panaikinimo; juos Bendrojo Teismo dešimtoji išplėstinė kolegija patenkino, motyvuodama tuo, kad

¹ DLH yra *Lufthansa* grupės, kuriai priklauso, be kita ko, oro transporto bendrovės *Lufthansa Passenger Airlines*, *Brussels Airlines SA/NV*, *Austrian Airlines AG*, *Swiss International Air Lines Ltd* ir *Edelweiss Air AG*, patronuojančioji bendrovė.

² 2020 m. birželio 25 d. Komisijos sprendimas C(2020) 4372 *final* dėl valstybės pagalbos SA 57153 (2020/N) – Vokietija – COVID-19 – Pagalba bendrovei *Lufthansa* (toliau – ginčijamas sprendimas). 2021 m. gruodžio 14 d. Komisija priėmė Sprendimą C(2021) 9606 *final*, kuriuo ištaisė ginčijamą sprendimą.

³ Pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą pagalba, skirta dideliems valstybės narės ekonomikos sutrikimams atitaisyti, tam tikromis sąlygomis gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka.

⁴ 2020 m. kovo 19 d. Komisijos komunikatas „Laikinoji valstybės pagalbos priemonių, skirtų ekonomikai remti reaguojant į dabartinį COVID-19 protrūkį, sistema“ (OL C 91 I, 2020, p. 1; toliau – laikinoji sistema) su pakeitimais, kurie pirmą kartą padaryti 2020 m. balandžio 3 d. (OL C 112 I, 2020, p. 1), o antrą kartą – 2020 m. gegužės 8 d. (OL C 164, 2020, p. 3).

priimdama ginčijamą sprendimą Komisija nesilaikė tam tikrų laikinojoje sistemoje numatytų sąlygų ir reikalavimų.

Bendrojo Teismo vertinimas

Dėl ieškinių dėl panaikinimo priimtino

Dėl ieškovių teisės ginčyti ginčijamo sprendimo pagrįstumą Bendrasis Teismas priminė, kad pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą kiekvienas fizinis ar juridinis asmuo gali pareikšti ieškinį dėl jam neskirto akto dviem alternatyviais atvejais, t. y., pirma, jei nagrinėjamas aktas yra tiesiogiai ir konkrečiai su juo susijęs ir, antra, jei tai yra tiesiogiai su juo susijęs reglamentuojamojo pobūdžio teisės aktas, dėl kurio nereikia patvirtinti įgyvendinamųjų priemonių.

Kadangi ginčijamas sprendimas, skirtas Vokietijos Federacinei Respublikai, nėra reglamentuojamojo pobūdžio teisės aktas, Bendrasis Teismas išnagrinėjo, ar šis sprendimas yra tiesiogiai ir konkrečiai susijęs su ieškovėmis.

Pirma, kiek tai susiję su konkrečia sąsaja, iš jurisprudencijos matyti, kad ši sąlyga gali būti įvykdyta, jei ieškovai pateikia įrodymų, kad nagrinėjama priemonė gali padaryti didelį poveikį jų padėčiai atitinkamoje rinkoje. *Ryanair* ir *Condor* įrodė, kad yra *Lufthansa* grupės tiesioginės konkurentės dėl įvairių oro maršrutų, kurie ir sudaro atitinkamas rinkas. *Ryanair* taip pat pabrėžė, kad yra tiesioginė *Lufthansa* grupės konkurentė Vokietijos, Belgijos ir Austrijos rinkose.

Pažymėjęs, kad ieškinio priimtino nagrinėjimo etape pakanka konstatuoti, jog ieškovių pateikta atitinkamos rinkos apibrėžtis yra įtikinama, nepaveikiant šio klausimo nagrinėjimo iš esmės, Bendrasis Teismas patvirtino, kad nagrinėjama priemonė galėjo padaryti didelį poveikį ieškovių konkurencinei padėčiai keleivių vežimo oro transportu rinkose.

Iš ieškovių pateiktų reikšmingų ir patikimų duomenų, vertinamų atsižvelgiant į ginčijamą sprendimą, analizės matyti, kad nagrinėjama priemonė ne tik galėjo leisti *Lufthansa* grupei įveikti pasitraukimo iš rinkų, kuriose ji tiesiogiai konkuravo su ieškovėmis, riziką, bet ir sustiprinti savo konkurencinę padėtį. Taigi dėl nagrinėjamos priemonės taikymo *prima facie* galėjo būti negautos pajamos ar pasiekta mažesnė pažanga, palyginti su ta, kurią ieškovės padarytų nesant tokios priemonės.

Antra, kiek tai susiję su tiesiogine sąsaja su ieškovėmis, Bendrasis Teismas priminė, kad pagalbos gavėjo konkurentas yra tiesiogiai susijęs su Komisijos sprendimu, kuriuo valstybei narei leidžiama ją suteikti, jei tos valstybės valia tai padaryti nekelia jokių abejonių, o taip ir buvo šiuo atveju.

Atsižvelgdamas į visas šias aplinkybes, Bendrasis Teismas patvirtino, kad ieškovės gali ginčyti ginčijamo sprendimo pagrįstumą, pareikšdamos ieškinį dėl panaikinimo.

Dėl ieškinių dėl panaikinimo pagrįstumo

Prieš pradėdamas nagrinėti ieškovių pateiktų įvairių ieškinio pagrindų dėl panaikinimo pagrįstumą, Bendrasis Teismas priminė, kad Komisija privalo laikytis savo pačios rekomendacijų ir pranešimų, priimtų konkrečioje valstybės pagalbos srityje, jei jie atitinka Sutarties normas. Todėl Sąjungos teismas turi patikrinti, ar Komisija laikėsi taisyklių, kurias ji priėmė šioje srityje.

Be to, Bendrasis Teismas pabrėžė, kad vykdydamas Komisijos atliktų sudėtingų ekonominių vertinimų valstybės pagalbos srityje kontrolę jis neturi pakeisti Komisijos ekonominio vertinimo savuoju. Vis dėlto jis turi ne tik patikrinti nurodytų įrodymų faktinį tikslumą, patikimumą ir nuoseklumą, bet ir išanalizuoti, ar tie įrodymai sudaro reikšmingų duomenų, į kuriuos reikia atsižvelgti vertinant sudėtingą padėtį, visumą ir ar jais galima pagrįsti jų pagrindų padarytas išvadas. Be to, Sąjungos teismo kontrolė yra visapusiškai taikoma Komisijos pateiktoms išvadoms, nesusijusioms su sudėtingais ekonominiais vertinimais, arba grynai teisiniams klausimams.

A. Dėl DLH tinkamumo gauti pagalbą, apie kurią pranešta

Tai priminęs Bendrasis Teismas pirmiausia išnagrinėjo įvairius prieštaravimus, kuriais ginčijamas DLH tinkamumas gauti pagalbą, apie kurią pranešta. Šiuo klausimu ieškovės, be kita ko, nurodė, kad buvo pažeistas laikinosios sistemos 49 punkto c papunktis, pagal kurį tam, kad pagalbos gavėjas atitiktų rekapitalizavimo priemonės taikymo reikalavimus, jis turi negalėti gauti finansavimo rinkose prieinamomis sąlygomis.

Remiantis ginčijamu sprendimu, ši sąlyga buvo įvykdyta, nes DLH neturėjo pakankamų garantijų, kad rinkose galės gauti finansavimą dėl visos pagalbos sumos.

Vis dėlto šiuo klausimu Bendrasis Teismas pažymėjo, kad ginčijamame sprendime nėra jokios informacijos apie tai, kad Komisija nagrinėjo galimas garantijas, pavyzdžiui, neįkeistus DLH orlaivius, jų vertę ir paskolų, kurios galėtų būti suteiktos finansų rinkose pagal tokias garantijas, sąlygas. Be to, teiginys, kad ginčijamame sprendime neįvardytų „garantių“ nepakaktų visoms reikiamoms lėšoms padengti, grindžiamas klaidinga prielaida, kad finansavimas, kuris gali būti gautas rinkose, būtinai turi patenkinti visus gavėjo poreikius. Nei laikinosios sistemos 49 punkto c papunkčio formuluotė, nei tikslas ar kontekstas nepatvirtina teiginio, kad pagalbos gavėjas turi neturėti galimybės gauti finansavimo rinkose visiems savo poreikiams patenkinti.

Kadangi Komisija neišnagrinėjo, ar DHL būtų galėjusi gauti nemažą reikiamo finansavimo dalį rinkose, Bendrasis Teismas padarė išvadą, kad ji atsižvelgė ne į visus svarbius veiksnius, į kuriuos reikia atsižvelgti siekiant įvertinti, ar nagrinėjama priemonė atitinka laikinosios sistemos 49 punkto c papunktį. Todėl Bendrasis Teismas pritarė *Ryanair* prieštaravimui, grindžiamam minėto punkto pažeidimu, ir juo labiau *Condor* prieštaravimui, grindžiamam rimtų abejonių šiuo klausimu buvimu.

B. Dėl valstybės atlygio ir pasitraukimo

Toliau Bendrasis Teismas nagrinėjo prieštaravimus, grindžiamus laikinojoje sistemoje numatytų sąlygų pažeidimu, kiek tai susiję su valstybės atlygiu ir pasitraukimu.

Šiuo atžvilgiu *Ryanair* kaltino Komisiją, be kita ko, tuo, kad ši nenumatė Vokietijos valstybės atlygio padidinimo mechanizmo, kiek tai susiję su, pirma, turima DLH kapitalo dalimi ir, antra, II tipo akcijomis be balsavimo teisės po galimo jų konvertavimo į nuosavą kapitalą.

Pirma, dėl atlygio už nuosavo kapitalo priemones, kaip antai turimą kapitalo dalį, laikinosios sistemos 61 punkte nurodyta, kad bet kuri rekapitalizavimo priemonė apima atlygio didinimo mechanizmą, kuriuo didinamas valstybės atlygis, siekiant paskatinti pagalbos gavėją perpirkti valstybės įsigytą kapitalo dalį. Tos sistemos 62 punkte numatyta, kad Komisija gali pritarti kitiems mechanizmom, jeigu jie duoda panašų bendrą rezultatą, kiek tai susiję su skatinamuoju poveikiu valstybės pasitraukimui iš kapitalo, ir jeigu jie daro panašų bendrą poveikį valstybės atlygiui.

Kadangi Vokietijos valstybės turimai DLH kapitalo daliai nebuvo taikomas joks atlygio didinimo mechanizmas, kaip tai suprantama pagal laikinosios sistemos 61 punktą, Komisija nusprendė, kad bendra pagalbos, apie kurią pranešta, struktūra yra alternatyvus atlygio didinimo mechanizmas, kaip tai suprantama pagal 62 punktą, nes ji apima pakankamai stiprų skatinamąjį poveikį valstybės pasitraukimui iš DLH kapitalo. Grįsdama šią išvadą Komisija, be kita ko, nurodė didelę nuolaidą, kuri buvo taikoma Vokietijai įsigyjant DLH akcijų ir pagal kurią valstybė gavo didesnę atlygį nei tas, kuris būtų gautas taikant atlygio didinimo mechanizmą.

Vis dėlto Bendrasis Teismas atmetė šiuos argumentus ir pažymėjo, kad valstybės nupirktų akcijų kaina, taikyta jai įsigyjant pagalbos gavėjo kapitalo dalį, yra reglamentuojama laikinosios sistemos 60 punkte, kuriame nurodyta, kad valstybės kapitalo injekcija vykdoma tokia kaina, kuri neviršija vidutinės akcijų kainos per penkiolika dienų iki prašymo skirti kapitalo injekciją pateikimo. Šios taisyklės dalykas ir tikslas skiriasi nuo atlygio didinimo mechanizmo dalyko ir tikslo. Iš tiesų tuo mechanizmu siekiama paskatinti atitinkamą gavėją kuo greičiau išpirkti valstybės akcijas, o taisykle dėl akcijų pirkimo iš esmės siekiama užtikrinti, kad kaina, už kurią valstybė įsigyja akcijų, neviršytų jų rinkos kainos. Kadangi akcijų kaina gali ir didėti, ir mažėti, pirkimo kaina nebūtinai yra skirta tam, kad laikui bėgant didėtų atitinkamo gavėjo paskata perpirkti valstybės turimą kapitalo dalį.

Vadinasi, priešingai, nei teigė Komisija, akcijų kainos lygis Vokietijos valstybei įsigyjant DLH kapitalo dalį nereikia alternatyvaus šios valstybės atlygio didinimo mechanizmo.

Antra, kiek tai susiję su II tipo akcijomis be balsavimo teisės, kurios yra mišri priemonė, pagal laikinosios sistemos 68 punktą reikalaujama, kad, konvertavus jas į nuosavą kapitalą, turi būti numatytas atlygio didinimo mechanizmas tam, kad padidėtų valstybės atlygis, siekiant paskatinti atitinkamus pagalbos gavėjus perpirkti valstybės įsigytas akcijas. Bendrojo Teismo teigimu, neginčijama, kad II tipo akcijoms be balsavimo teisės, konvertuotoms į nuosavą kapitalą, taip pat netaikomas atlygio didinimo mechanizmas ar panašus mechanizmas.

Taigi Bendrasis Teismas padarė išvadą, kad Komisija pažeidė laikinąją sistemą, nes nereikalavo, kad atlygio didinimo mechanizmas arba panašus mechanizmas būtų įtrauktas nustatant atlygį už kapitalo dalį arba II tipo akcijas be balsavimo teisės, kai jos konvertuojamos į nuosavą kapitalą.

C. Dėl didelės *Lufthansa* grupės įtakos atitinkamose rinkose ir struktūrinių įsipareigojimų

Galiausiai Bendrasis Teismas išnagrinėjo prieštaravimus, grindžiamus tuo, kad buvo pažeistas laikinosios sistemos 72 punktas, kuriame nurodoma, kad jei 250 mln. EUR viršijančios pagalbos pagal rekapitalizavimo dėl COVID-19 priemonę gavėjas yra įmonė, turinti didelę įtaką bent vienoje iš atitinkamų rinkų, kuriose ji veikia, valstybės narės turi pasiūlyti papildomų priemonių veiksmingai konkurencijai tose rinkose išsaugoti.

Šiuo klausimu ieškovės iš esmės pateikė tris prieštaravimų grupes, susijusias su a) atitinkamų rinkų apibrėžimu, b) *Lufthansa* grupės didelės įtakos šiose rinkose buvimu ir c) Komisijos patvirtintų struktūrinių įsipareigojimų veiksmingumu ir pakankamumu.

a. Dėl atitinkamų rinkų apibrėžimo

Pirma, dėl atitinkamų rinkų apibrėžimo ginčijamame sprendime Komisija padarė išvadą, kad rinkos, kuriose *Lufthansa* grupė vykdo veiklą, yra keleivių vežimo oro transportu iš oro uostų, kuriuose vykdo veiklą ši grupė, ir į juos paslaugų rinkos. Taigi atitinkamas rinkas ji nustatė taikydama „atskiro oro uosto“ metodą. Šį metodą ieškovės ginčija teigdamas, kad Komisija turėjo apibrėžti keleivių vežimo oro transportu paslaugų rinkas kaip miestų poras tarp išvykimo vietos ir paskirties vietos (toliau – I ir P rinkos).

Kadangi laikinosios sistemos 72 punkte nenurodytas metodas, pagal kurį turi būti apibrėžtos atitinkamos rinkos, Bendrasis Teismas priminė, kad laikinojoje sistemoje numatytais rekapitalizavimo priemonėmis siekiama pašalinti didelį valstybės narės ekonomikos sutrikdymą, visų pirma remiant nuo COVID-19 pandemijos nukentėjusių įmonių gyvybingumą, kad jų kapitalo struktūra būtų atkurta iki tokio lygio, koks buvo prieš pandemiją. Taigi šios pagalbos priemonės susijusios su bendra pagalbos gavėjo ir apskritai atitinkamo ekonomikos sektoriaus finansine padėtimi.

Šiomis aplinkybėmis nagrinėjama priemonė iš esmės siekia užtikrinti, kad *Lufthansa* grupės bendrovės turėtų pakankamai likvidaus turto ir kad dėl COVID-19 pandemijos sukeltų sutrikimų nekiltų grėsmė jų gyvybingumui, o ne remti šios grupės dalyvavimą pervežant vienu ar kitu oro maršrutu. Komisija teisingai pažymėjo, kad nagrinėjama priemonė buvo siekiama išsaugoti bendrą *Lufthansa* grupės pajėgumą teikti oro transporto paslaugas, todėl nebuvo tikslinga nagrinėti nagrinėjamos priemonės poveikio kiekvienai I ir P rinkai atskirai.

Ieškovių argumentai, susiję su požūriu, kurio laikytasi koncentracijų kontrolės srityje ir pagal kurį atitinkamos rinkos apibrėžiamos taikant I ir P metodą, taip pat neįtikina, nes taikant šią analogiją nepakankamai atsižvelgiama į laikinosios sistemos ir nagrinėjamos priemonės ypatumus, nesant tiesioginės sąsajos su vienomis I ir P rinkomis, o ne su kitomis.

Todėl taikydama laikinosios sistemos 72 punktą Komisija, nepadarydama akivaizdžios vertinimo klaidos, galėjo apibrėžti atitinkamas rinkas pagal „atskiro oro uosto“ metodą.

Be to, Bendrasis Teismas atmetė papildomus *Ryanair* prieštaravimus, kad Komisija klaidingai taikė „atskiro oro uosto“ metodą, nes nagrinėjo tik Sąjungoje esančius oro uostus, kuriuose *Lufthansa* grupė turėjo bazę. Šiuo aspektu

Bendrasis Teismas pažymėjo: kadangi *Ryanair* pakankamai neįrodė, kad *Lufthansa* grupė turėjo didelę įtaką rinkoje oro uostuose, kuriuose ji neturėjo bazės, Komisija savo analizėje pagrįstai galėjo neatsižvelgti į šiuos oro uostus. Be to, valstybės pagalbos srityje Komisija neturi kompetencijos nagrinėti, ar *Lufthansa* grupė turi didelę įtaką rinkoje už Sąjungos ribų esančiame oro uoste.

b. Dėl *Lufthansa* grupės didelės įtakos rinkoje buvimo reikšminguose oro uostuose

Visi ieškovių argumentai dėl atitinkamų rinkų apibrėžimo buvo atmesti kaip nepagrįsti, todėl Bendrasis Teismas išnagrinėjo prieštaravimus, susijusius su *Lufthansa* grupės didelės įtakos rinkoje buvimu Komisijos nagrinėtuose oro uostuose.

Kadangi didelės įtakos rinkoje sąvoka nėra apibrėžta nei laikinojoje sistemoje, nei apskritai valstybės pagalbos srityje, Bendrasis Teismas pirmiausia pažymėjo, kad šią sąvoką reikia laikyti iš esmės lygiaverte dominuojančios padėties sąvokai konkurencijos teisėje. Suformuotoje jurisprudencijoje dominuojanti padėtis apibrėžiama kaip ekonomiškai stipri įmonės padėtis, leidžianti jai sudaryti kliūčių veiksmingai konkurencijai atitinkamoje rinkoje ir suteikianti jai galimybę reikšmingu mastu veikti nepriklausomai nuo savo konkurentų, klientų ir galiausiai vartotojų.

Ištaisyta ginčijamame sprendime Komisija savo analizę dėl *Lufthansa* grupės didelės įtakos rinkoje buvimo dešimtyje nagrinėjamų oro uostų⁵ grindė laiko tarpais, kurių ta grupė turėjo šiuose oro uostuose, dalimi, spūsties lygiu šiuose oro uostuose ir konkurentų turimų laiko tarpais dalimi, kartu atsižvelgdama ir į tam tikruose oro uostuose šios grupės ir jos konkurentų laikomų lėktuvų skaičių.

Šiuo aspektu Bendrasis Teismas konstatavo, kad šie kriterijai, kurie iš esmės susiję su oro uostų pajėgumu ir su oro transporto bendrovių galimybe naudotis oro uostų infrastruktūra, nesuteikia tiesioginės informacijos apie *Lufthansa* grupės turimas keleivių vežimo oro transportu paslaugų rinkos dalis nagrinėjamuose oro uostuose. Vis dėlto, kadangi santykis tarp jos ir konkurentų turimų rinkos dalių yra tinkamas didelės įtakos rinkoje buvimo požymis, Komisija negalėjo neatsižvelgti į veiksnius, suteikiančius su tuo susijusios informacijos, pavyzdžiui, skrydžių ir siūlomų vietų iš atitinkamų oro uostų ir į juos skaičių. Vadinas, atsižvelgusi ne į visus veiksnius, reikšmingus vertinant *Lufthansa* grupės įtaką rinkoje atitinkamuose oro uostuose, Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą.

Bet kuriuo atveju Komisija taip pat padarė akivaizdžią vertinimo klaidą, kai remdamasi tik savo išnagrinėtais kriterijais nusprendė, kad *Lufthansa* grupė turėjo didelę įtaką rinkoje Frankfurto ir Miuncheno oro uostuose per 2019 m. vasaros ir 2019–2020 žiemos sezonus, tačiau tokios išvados nepadarė dėl kitų reikšmingų oro uostų. Šiuo aspektu Bendrasis Teismas pažymėjo, kad bendras kriterijų, kuriuos Komisija analizavo dėl Diuseldorfo ir Vienos oro uostų dėl 2019 m. vasaros sezono, vertinimas rodo, kad *Lufthansa* grupė turėjo labai didelę laiko tarpais dalį Diuseldorfo oro uoste ir didelę laiko tarpais dalį Vienos oro uoste, taip pat ir piko valandomis, labai didelį spūsties lygį abiejuose oro uostuose, kuriam būdinga beveik visiška spūstis piko valandomis, ir silpną šios grupės konkurentų padėtį. Todėl remdamasi vien šiais kriterijais Komisija negalėjo pagrįstai nuspręsti, kad *Lufthansa* grupė neturėjo didelės įtakos rinkoje Diuseldorfo ir Vienos oro uostuose bent jau 2019 m. vasaros sezonu. Be to, bet kuriuo atveju duomenys, kuriais remdamasi Komisija padarė išvadą, kad *Lufthansa* grupė turėjo didelę įtaką rinkoje Frankfurto ir Miuncheno oro uostuose, iš esmės nesiskyrė nuo duomenų, susijusių su Diuseldorfo ir Vienos oro uostais, bent jau kiek tai susiję su 2019 m. vasaros sezonu. Tuo remdamasis Bendrasis Teismas pripažino ieškovių prieštaravimus pagrįstais.

c. Dėl struktūrinių įsipareigojimų

Galiausiai, trečia, Bendrasis Teismas išnagrinėjo prieštaravimus, kuriais ginčijami keli Komisijos pagal laikinosios sistemos 72 punktą patvirtintų struktūrinių įsipareigojimų aspektai, siekiant išsaugoti veiksmingą konkurenciją Frankfurto ir Miuncheno oro uostuose.

Kaip nurodyta tame 72 punkte, siūlydamos tokias priemones, valstybės narės gali pasiūlyti struktūrinius arba

⁵ T. y. Berlyno Tėgelio, Briuselio, Diuseldorfo, Frankfurto, Hamburgo, Miuncheno, Maljorkos Palmos, Štutgarto, Vienos ir Hanoverio oro uostai.

elgsenos įsipareigojimus, numatytus Pranešime dėl korekcinų priemonių⁶. Remiantis šiuo pranešimu, pasiūlyti įsipareigojimai turi visiškai išspręsti konkurencijos problemas, būti išsamūs ir veiksmingi visais atžvilgiais, be to, juos turi būti galima veiksmingai ir nedelsiant įgyvendinti. Šiomis aplinkybėmis Komisija, be kita ko, turi išnagrinėti visus reikšmingus elementus, susijusius su pačia siūloma priemone, pavyzdžiui, siūlomos priemonės rūšį, mastą ir apimtį, įvertintus atsižvelgiant į rinkos, kurioje kyla konkurencijos problemų, struktūrą ir ypatumus, įskaitant šalių ir kitų ūkio subjektų padėtį rinkoje.

Taip pat reikia atsižvelgti į valstybės pagalbos teisės ir ypač į laikinosios sistemos, kuri apima reikalavimą dėl papildomų priemonių, ypatumus. Atsižvelgiant į tai, kad pagal šią sistemą teikiama pagalba siekiama užtikrinti gyvybingų įmonių veiklos tęstinumą per COVID-19 pandemiją, įsipareigojimai pagal šį 72 punktą turi būti suformuluoti taip, kad būtų užtikrinta, kad suteikus pagalbą gavėjas netaps galingesnis rinkoje, nei buvo prieš COVID-19 protrūkį, ir kad atitinkamose rinkose bus išsaugota veiksminga konkurencija.

Šiuo atveju ginčijamame sprendime kaip Vokietijos pagal laikinosios sistemos 72 punktą pasiūlytos priemonės buvo nurodyta, be kita ko, tai, kad DLH perleidžia 24 laiko tarpsnius per dieną tiek Frankfurto, tiek Miuncheno oro uostuose, taip pat papildomą turtą, kurio reikalauja laiko tarpsnių reguliavimo institucija, kad būtų galima perduoti laiko tarpsnius.

Šiuo atžvilgiu ieškovės ginčijo, be kita ko, ginčijamame sprendime patvirtintą laiko tarpsnių perleidimo procedūrą, kuri turėjo vykti dviem etapais. Pirmajame etape laiko tarpsniai turėjo būti siūlomi tik „naujiems rinkos dalyviams“. Jei pasibaigus nustatytam laikotarpiui, viršijančiam kelis sezonus, laiko tarpsniai nebūtų perleisti naujam rinkos dalyviui, antrajame etape jie būtų suteikti vežėjams, jau turintiems bazę šiuose dviejuose oro uostuose.

Primęs Komisijos pareigą išnagrinėti visus reikšmingus su siūlomais įsipareigojimais susijusius duomenis, vertinamus atsižvelgiant į atitinkamos rinkos struktūrą ir ypatumus, įskaitant šalių ir kitų ūkio subjektų padėtį rinkoje, Bendrasis Teismas konstatavo, kad Komisija neišnagrinėjo, ar tikslinga į pirmąjį procedūros etapą neįtraukti Frankfurto ir Miuncheno oro uostuose jau įsikūrusių konkurentų. Iš tikrųjų ginčijamame sprendime Komisija nenurodė jokios priežasties, kuri įrodytų, kad šis neįtraukimas galėjo išsaugoti veiksmingą konkurenciją atitinkamose rinkose ir kad jis buvo būtinas šiam tikslui pasiekti.

Šiuo atveju toks nagrinėjimas buvo būtinas juo labiau dėl to, kad, remiantis pačiu ginčijamu sprendimu, Frankfurto ir Miuncheno oro uostų rinkos struktūrai buvo būdinga kelis kartus didesnė *Lufthansa* grupės svarba, palyginti su jos artimiausių konkurentų, kurie jau turėjo bazę šiuose oro uostuose, svarba, todėl dėl pastarųjų neįtraukimo į pirmąjį procedūros etapą konkurencija šiuose oro uostuose būtų dar labiau suskaidyta. Be to, tai, kad artimiausi *Lufthansa* grupės konkurentai, kurie dėl savo buvimo Frankfurto ir Miuncheno oro uostuose gali turėti geresnes galimybes įsigyti atitinkamą laiko tarpsnių portfelį ir padidinti konkurencinį spaudimą, gali tapti atitinkantys reikalavimus antrajame procedūros etape, nepaneigia šios išvados, nes jų atitiktis reikalavimams priklauso nuo to, ar pirmasis etapas bus nesėkmingas.

Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, Bendrasis Teismas priėjo prie išvados, kad Komisija, neįtraukdama Frankfurto ir Miuncheno oro uostuose bazę jau turinčių konkurentų į pirmąjį laiko tarpsnių perleidimo procedūros etapą, neišnagrinėjo visų svarbių pasiūlyto įsipareigojimo elementų, taigi padarė akivaizdžią vertinimo klaidą.

Kiek tai susiję su DLH laiko tarpsnių Frankfurto ir Miuncheno oro uostuose perleidimu, *Condor* taip pat nurodė, kad Komisija pažeidė pareigą motyvuoti, nes nepagrindė, kodėl ginčijamame sprendime numatytas reikalavimas atlyginti už laiko tarpsnių perleidimą, užuot pareikalavus juos perleisti neatlygintinai, pirma, atitinka taikytinas normas ir, antra, padaro įsipareigojimus pakankamai patrauklius potencialiam įgijėjui.

Šiuo klausimu Bendrasis Teismas pažymėjo, jog reikalavimas, kad laiko tarpsniai būtų perleisti už atlygį, turi esminę reikšmę ginčijamo sprendimo struktūroje, todėl Komisija turėjo nurodyti priežastis, dėl kurių nusprendė, kad šis

⁶ Komisijos pranešimas dėl konkurencijos gynimo priemonių, priimtinių pagal Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 ir Komisijos reglamentą (EB) Nr. 802/2004 (OL C 267, 2008, p. 1).

reikalavimas atitinka šioje srityje taikomas normas. Kadangi nėra jokios informacijos apie priežastis, dėl kurių Komisija nusprendė, kad laiko tarpų perleidimas turi būti atlygintinas, o ne nemokamas ir kad dėl šio reikalavimo nesumažės šių laiko tarpų patrauklumas, taigi ir su tuo susijusių įsipareigojimų veiksmingumas, Bendrasis Teismas konstatavo, jog Komisija ginčijamame sprendime neįvykdė savo pareigos motyvuoti.

Atsižvelgdamas į visa tai, kas išdėstyta, Bendrasis Teismas padarė išvadą, kad pataisytame ginčijamame sprendime yra padarytos kelios klaidos ir pažeidimai, todėl jį panaikino.

PASTABA: Ieškiniu dėl panaikinimo siekiama panaikinti Sąjungos teisei prieštaraujančius Sąjungos institucijų teisės aktus. Tam tikromis sąlygomis valstybės narės, Sąjungos institucijos ir asmenys Teisingumo Teisme arba Bendrajame Teisme gali pareikšti ieškinį dėl panaikinimo. Jeigu ieškinyje pagrįstas, teisės aktas panaikinamas. Atitinkama institucija turi užpildyti teisės spragą, kuri gali atsirasti panaikinus teisės aktą.

PRIMINIMAS: Teisingumo Teismui galima paduoti apeliacinį skundą dėl Bendrojo Teismo sprendimo ar nutarties tik teisės klausimais. Paprastai sprendimo vykdymas dėl apeliacinio skundo nesustabdomas. Jei apeliacinis skundas priimtinas ir pagrįstas, Teisingumo Teismas Bendrojo Teismo sprendimą panaikina. Jis gali pats priimti galutinį sprendimą, jei toje bylos stadijoje tai galima padaryti. Priešingu atveju, jis grąžina bylą Bendrajam Teismui, kuriam Teisingumo Teismo apeliacine tvarka priimtas sprendimas yra privalomas.

Žiniasklaidai skirtas neoficialus dokumentas, neįpareigojantis Bendrojo Teismo.

Visas sprendimo [tekstas](#) nuo jo paskelbimo dienos prieinamas CURIA tinklalapyje.

Kontaktinis asmuo: Marta Osleja ☎(+352) 4303 6005.

Nuotraukas iš sprendimo paskelbimo posėdžio galima rasti „[Europe by Satellite](#)“ ☎(+32) 2 2964106.

Likite su mumis!

