



ПРЕССЪОБЩЕНИЕ № 75/23

Люксембург, 10 май 2023 г.

Решение на Общия съд по съединени дела T-34/21 | Ryanair/Комисия и T-87/21 | Condor Flugdienst/Комисия (Lufthansa — Covid-19)

Общият съд отменя решението, с което Комисията одобрява рекапитализацията в размер на 6 милиарда евро на Lufthansa, извършена от Германия в контекста на пандемията от COVID-19

Комисията е допуснала редица грешки, по-специално като преценила, че Lufthansa не е било в състояние да намери финансиране на пазарите за всички свои нужди, не изискала механизъм, който да насърчи Lufthansa да изкупи възможно най-бързо дяловото участие на Германия, като отрекла наличието на значителна пазарна мощ на Lufthansa на някои летища и приела определени ангажименти, които не гарантират запазването на ефективна конкуренция на пазара

На 12 юни 2020 г. Федерална република Германия уведомява Европейската комисия за индивидуална помощ под формата на рекапитализация в размер на 6 милиарда евро (наричана по-нататък „разглежданата мярка“), предоставена на Deutsche Lufthansa AG (наричано по-нататък „DLH“). Целта на тази рекапитализация, която е част от по-широк пакет от мерки за подпомагане на групата Lufthansa¹, е да възстанови балансовата позиция и ликвидността на предприятията от въпросната група в извънредната ситуация, причинена от пандемията от COVID-19.

Разглежданата мярка се състои от три отделни елемента, а именно дялово участие от около 300 милиона евро, непряко дялово участие, което не е конвертируемо в акции, от около 4,7 милиарда евро (наричано по-нататък „непряко дялово участие I“) и непряко дялово участие от един милиард евро, което е с характеристиките на конвертируема облигация (наричано по-нататък „непряко дялово участие II“).

Без да започва официалната процедура по разследване, предвидена в член 108, параграф 2 ДФЕС, Комисията квалифицира разглежданата мярка като съвместима с вътрешния пазар държавна помощ² по силата на член 107, параграф 3, буква б) ДФЕС³ и на нейното съобщение относно временната рамка за мерки за държавна помощ в подкрепа на икономиката в условията на сегашния епидемичен взрив от COVID-19⁴.

¹ Дружеството DLH е крайното дружество майка на групата Lufthansa, която включва по-специално авиокомпаниите Lufthansa Passenger Airlines, Brussels Airlines SA/NV, Austrian Airlines AG, Swiss International Air Lines Ltd и Edelweiss Air AG.

² Решение C(2020) 4372 final на Комисията от 25 юни 2020 година относно държавна помощ SA 57153 — Германия — COVID-19 — Помощ, приведена в действие в полза на Lufthansa (наричано по-нататък „обжалваното решение“). На 14 декември 2021 г. Комисията приема Решение C(2021) 9606 final, с което поправя обжалваното решение.

³ Съгласно член 107, параграф 3, буква б) ДФЕС, помощите за преодоляването на сериозни затруднения в икономиката на държава членка, при определени условия могат да се приемат за съвместими с вътрешния пазар.

⁴ Съобщение на Комисията от 19 март 2020 г. относно Временната рамка за мерки за държавна помощ в подкрепа на икономиката в условията на сегашния епидемичен взрив от COVID-19 (ОВ С 91 I, 2020 г., стр. 1, наричано по-нататък „Временната рамка“), изменено за пръв път на 3 април 2020 г. (ОВ С 112 I, 2020 г., стр. 1) и за втори път на 8 май 2020 г. (ОВ С 164, 2020 г., стр. 3).

Авиокомпаниите Ryanair DAC и Condor Flugdienst GmbH (наричано по-нататък „Condor“) подават две жалби за отмяна на това решение, които десети разширен състав на Общия съд уважава с мотива, че с приемането на обжалваното решение Комисията не е спазила редица условия и изисквания, предвидени във Временната рамка.

Съображения на Общия съд

По допустимостта на жалбите за отмяна

Що се отнася до процесуалната легитимация на жалбоподателите да оспорят правилността на обжалваното решение, Общият съд припомня, че съгласно член 263, четвърта алинея ДФЕС всяко физическо или юридическо лице може да подаде жалба срещу акт, който не е адресиран до него, в две алтернативни хипотези, а именно от една страна, ако съответният акт го засяга пряко и лично, и от друга страна, ако става въпрос за подзаконов акт, който го засяга пряко и не включва мерки за изпълнение.

Тъй като обжалваното решение, чийто адресат е Федерална република Германия, не е подзаконов акт, Общият съд проверява дали жалбоподателите са пряко и лично засегнати от това решение.

Що се отнася, от една страна до личното засягане, от съдебната практика следва, че това условие може да бъде изпълнено, ако жалбоподателите представят доказателства, от които да е видно, че разглежданата мярка е в състояние да увреди съществено тяхното положение на съответния пазар. Така Ryanair и Condor изтъкват качеството си на преки конкуренти на групата Lufthansa по множество въздушни линии, които представлявали също толкова релевантни пазари. Ryanair подчертава също качеството си на пряк конкурент на групата Lufthansa на германския, белгийския и австрийския пазар.

След като отбелязва, че на етапа на проверката за допустимост на жалбата е достатъчно да се констатира, че застъпването от жалбоподателите определяне на съответния пазар е правдоподобно, без тази констатация да предопределя анализа на въпроса по същество, Общият съд потвърждава, че разглежданата мярка може да засегне съществено конкурентното положение на жалбоподателите на пазарите за въздушен превоз на пътници.

Всъщност, от анализа на предоставената от жалбоподателите достоверна информация, тълкувана във връзка с обжалваното решение, е видно, че разглежданата мярка може не само да даде на групата Lufthansa възможност да се справи с риска да излезе от пазарите, на които се конкурира пряко с жалбоподателите, но и да укрепи конкурентното си положение. Така, постановяването на разглежданата мярка е *prima facie* в състояние да предизвиква пропуснати ползи или по-неблагоприятно развитие от това, което би било отчетено от жалбоподателите при липсата на такава мярка.

Що се отнася, от друга страна, до прякото засягане на жалбоподателите, Общият съд припомня, че конкурент на бенефициера на помощ е пряко засегнат от решение на Комисията, което разрешава на държава членка да предостави такава помощ, когато волята на съответната държава да предостави помощта не подлежи на каквото и да било съмнение, какъвто е настоящият случай.

Предвид всички тези обстоятелства Общият съд потвърждава, че жалбоподателите имат право да оспорят правилността на обжалваното решение чрез жалбите си за отмяна.

По основателността на жалбите за отмяна

Преди да прецени дали различните изтъкнати от жалбоподателите основания за отмяна са налице, Общият съд припомня, че в специфичната област на държавните помощи Комисията е обвързана от рамките и известията, които приема, доколкото те не се отклоняват от нормите на Договора. При това положение съдът на Съюза е компетентен да провери дали Комисията е спазила правилата, които е приела в тази област.

Освен това Общият съд подчертава, че когато упражнява съдебен контрол върху сложните икономически преценки на Комисията в областта на държавните помощи, той със сигурност не е овластен да замества нейната икономическа преценка със своята. Той обаче трябва да провери не само фактическата достоверност на посочените доказателства, тяхната надеждност и непротиворечивост, но и дали тези доказателства включват всички релевантни данни, които трябва да бъдат взети предвид, за да се прецени дадена сложна ситуация, както и дали те са от такъв характер, че да подкрепят изведените от тях заключения. Освен това съдът на Съюза осъществява пълен контрол относно оценките на Комисията, които не включват такива сложни икономически преценки или пък по въпроси с чисто правен характер.

А. По въпроса дали DLH отговаря на условията за нотифицираната помощ

След като припомня изложеното, Общият съд разглежда преди всичко различните оплаквания, свързани с въпроса дали DLH отговаря на условията да получи нотифицираната помощ. В това отношение жалбоподателите твърдят по-специално неспазване на параграф 49, буква в) от Временната рамка, според който, за да отговаря на изискванията по мярка за рекапитализация, бенефициерът по-специално трябва да не е в състояние да намери финансиране на пазарите при достъпни условия.

Според обжалваното решение това условие е изпълнено, тъй като DLH не е можело да предложи достатъчно гаранции, за да намери финансиране на пазарите за целия размер на помощта.

По този въпрос Общият съд отбелязва обаче, че нищо в обжалваното решение не показва, че Комисията е проучила дали евентуално не са налице гаранции, като например необременените с тежести въздухоплавателни средства на DLH, каква е тяхната стойност и условията на евентуалните заеми, които биха могли да бъдат получени на финансовите пазари срещу такива гаранции. Освен това твърдението, че „гаранциите“ — непосочени в обжалваното решение — няма да са достатъчни, за да покрият целия размер на необходимите средства, се основава на погрешната предпоставка, че финансирането, което може да бъде получено на пазарите, задължително трябва да покрива всички нужди на бенефициера. Всъщност нито текстът, нито целта или контекстът на параграф 49, буква в) от Временната рамка подкрепят тезата, че бенефициерът трябва да не е в състояние да намери финансиране на пазарите за всички свои нужди.

Тъй като по този начин не е проверила дали DLH е можело да набере значителна част от необходимото финансиране на пазарите, Общият съд стига до извода, че Комисията не е отчела всички релевантни обстоятелства, които трябва да се имат предвид, за да се прецени съответствието на разглежданата мярка с параграф 49, буква в) от Временната рамка. Така Общият съд приема оплакването на Ryanair, че посоченият параграф не е спазен, а на още по-силно основание и оплакването на Condor, че съществуват сериозни съмнения в това отношение.

Б. По възнаграждението и излизането на държавата от капитала

След това Общият съд разглежда оплакванията, че са нарушени условията, предвидени във Временната рамка що се отнася до възнаграждението и излизането на държавата от капитала.

В това отношение, Ryanair упреква Комисията по-специално за това, че не е предвидила механизъм за увеличаване на възнаграждението на германската държавата що се отнася, от една страна, до дяловото участие в капитала на DLH, и от друга страна, до непряко дялово участие II след евентуалното му преобразуване в собствен капитал.

На първо място, що се отнася до възнаграждението по инструменти на собствения капитал, каквото е дяловото участие, параграф 61 от Временната рамка гласи, че всяка мярка за рекапитализация включва механизъм за поетапно увеличаване на възнаграждението на държавата, за да се стимулира бенефициерът да изкупи обратно държавните вливания на капитал. Параграф 62 от тази рамка предвижда, че Комисията може да приеме алтернативни механизми, при условие че те като цяло водят до сходен резултат по отношение на стимулиращия ефект върху излизането на държавата от капитала и до подобно общо

въздействие върху възнаграждението на държавата.

Тъй като дяловото участие на германската държава в капитала на DLH не е съчетано с никакъв механизъм за увеличаване на възнаграждението по смисъла на параграф 61 от Временната рамка, Комисията приема, че цялостната структура на нотифицираната помощ представлява алтернативен механизъм за увеличаване на възнаграждението по смисъла на параграф 62, тъй като включва достатъчно силни стимули за излизането на държавата от капитала на DLH. В подкрепа на това заключение, Комисията изтъква по-специално значителното намаление в цената, на която Федерална република Германия е придобила акциите на DLH, което предлагало на държавата възнаграждение, по-високо от онова, което би произтекло от прилагането на един механизъм за увеличаване на възнаграждението.

Тези доводи обаче са отхвърлени от Общия съд, който отбелязва, че цената на акциите, записани от държавата при влизането ѝ в капитала на съответния бенефициер, е уредена в параграф 60 от Временната рамка, съгласно който вливането на капитал от държавата се извършва на цена, която не надхвърля средната цена на акциите през петнадесетте дни, предхождащи искането за вливане на капитал. Предметът и целта на това правило обаче са различни от предмета и целта, които са в основата на механизма за увеличаване на възнаграждението. Всъщност, докато целта на последния механизъм е да насърчи съответния бенефициер да изкупи възможно най-бързо дяловото участие на държавата, правилото относно покупната цена на акциите по същество е да гарантира, че цената, на която държавата придобива акции, не надвишава пазарната им цена. При положение, че цената на акциите може да варира както нагоре, така и надолу, предназначението ѝ не е непременно да увеличи с течение на времето стимула на съответния бенефициер да изкупи дяловото участие на държавата.

От това следва, за разлика от поддържаното от Комисията, равнището на цената на акциите при влизането на германската държава в капитала на DLH не представлява алтернативен механизъм за увеличаване на възнаграждението на тази държава.

На второ място, що се отнася до непряко дялово участие II, който е хибриден капиталов инструмент, параграф 68 от Временната рамка изисква след преобразуването му в собствен капитал да бъде предвиден механизъм за поетапно увеличаване на възнаграждението, за може възнаграждението на държавата да се увеличи, с цел стимулиране на съответните бенефициери да изкупуват обратно вливанията на капитал от държавата. Според Общия съд обаче е безспорно, че при преобразуването на непряко дялово участие II в собствен капитал също не е предвиден никакъв механизъм за увеличаване на възнаграждението или подобен механизъм.

Ето защо Общият съд стига до извода, че Комисията е допуснала нарушение на Временната рамка, като не е изисквала включването на механизъм за увеличение на възнаграждението на държавата или подобен механизъм във възнаграждението по дяловото участие и по непряко дялово участие II при преобразуването на последното в собствен капитал.

В. По наличието на значителна пазарна мощ на групата Lufthansa на разглежданите пазари и по структурните ангажименти

Накрая Общият съд проверява оплакванията, че е нарушен параграф 72 от Временната рамка, според който, ако бенефициерът по мярка за рекапитализация, свързана с COVID-19, надвишаваща 250 милиона евро, е предприятие със значителна пазарна мощ (наричана по-нататък „ЗПМ“) на поне един от разглежданите пазари, на които извършва дейност, държавите членки трябва да предложат допълнителни мерки за запазване на ефективната конкуренция на тези пазари.

В това отношение жалбоподателите изтъкват основно три групи оплаквания, свързани а) с определянето на релевантните пазари, б) с наличието на ЗПМ на групата Lufthansa на тези пазари и в) с въпроса дали приетите от Комисията структурни ангажименти са ефикасни и достатъчни.

а. По определянето на съответните пазари

На първо място, що се отнася до определянето на съответните пазари, в обжалваното решение Комисията приема, че пазарите, на които групата Lufthansa осъществява дейността си, са пазарите за предоставяне на услуги за въздушен превоз на пътници от и до летищата, обслужвани от тази група. Така тя установява кои са разглежданите пазари според подхода „летище по летище“. Този подход е оспорен от жалбоподателите, според които Комисията е трябвало да определи пазарите за предоставяне на услуги за въздушен превоз на пътници по двойки градове между начална точка и крайна точка (наричани по-нататък „пазарите O&D“).

Тъй като параграф 72 от Временната рамка не уточнява метода, по който трябва да бъдат определени съответните пазари, Общият съд припомня, че целта на мерките за рекапитализация от Временната рамка е да се преодолеят сериозни затруднения в икономиката на държава членка, като се подкрепи по-специално жизнеспособността на предприятията, засегнати от пандемията на COVID-19, за да се възстанови капиталовата им структура на равнището преди нея. Така тези мерки за помощ са насочени към цялостното финансово състояние на бенефициера, и по-общо това на съответния икономически сектор.

В този контекст разглежданата мярка по същество цели да гарантира, че дружествата от групата Lufthansa разполагат с достатъчно ликвидни средства и че затрудненията, причинени от епидемичния взрив от COVID-19, не намаляват тяхната жизнеспособност; тази мярка не цели да подкрепи присъствието на въпросната група на една или друга въздушна връзка. Ето защо Комисията с основание отбелязва, че разглежданата мярка цели да запази общия капацитет на групата Lufthansa да предоставя услуги за въздушен превоз и че поради това не е уместно да се анализира въздействието на разглежданата мярка върху всеки пазар O&D, взет поотделно.

Доводите на жалбоподателите, изведени от подхода, следван при контрола върху концентрациите, при който съответните пазари се определят съгласно подхода O&D, също не са убедителни, доколкото тази аналогия не отчита в достатъчна степен спецификите на Временната рамка и на разглежданата мярка, която няма пряка връзка с определени пазари O&D за сметка на други пазари.

Следователно, за целите на прилагането на параграф 72 от Временната рамка, Комисията е могла, без да допуска грешка при преценката, да определи разглежданите пазари според подхода „летище по летище“.

Освен това Общият съд отхвърля оплакванията, изтъкнати от Ryanair при условията на евентуалност, че Комисията приложила подхода „летище по летище“ неправилно, ограничавайки своя анализ само до летищата в рамките на Съюза, на които групата Lufthansa има база. По този въпрос Общият съд отбелязва, че след като Ryanair не е доказало надлежно, че групата Lufthansa може да има ЗПМ на летищата, на които тя не разполага с база, Комисията правилно ги е изключила от анализа си. Нещо повече, в областта на държавните помощи, Комисията не е компетентна да проверява дали групата Lufthansa разполага със ЗПМ на летище, разположено извън Съюза.

б. По наличието на ЗПМ на групата Lufthansa на релевантните летища

Тъй като всички доводи на жалбоподателите относно определянето на съответните пазари са отхвърлени като неоснователни, на второ място Общият съд анализира оплакванията относно наличието на ЗПМ на групата Lufthansa на разглежданите от Комисията летища.

Тъй като понятието за ЗПМ не е определено във Временната рамка, нито по-общо в областта на държавните помощи, в началото Общият съд отбелязва, че това понятие трябва да се счита по същество за еквивалентно на понятието за господстващо положение в конкурентното право. Постоянната съдебна практика определя такова господстващо положение като състояние на икономическа мощ, притежавана от предприятието, което му позволява да пречатства поддържането на ефективна конкуренция на разглеждания пазар, като му дава възможност в значителна степен да действа независимо спрямо своите конкуренти и клиенти и накрая, спрямо потребителите.

В поправеното обжалвано решение Комисията основава своя анализ на наличието на ЗПМ на групата Lufthansa на десетте проверени летища⁵ върху дела на притежаваните от групата слотове на тези летища, нивото на натовареност на летищата и дела на притежаваните от конкурентите слотове, вземайки предвид и броя на самолетите, установени на някои летища, експлоатирани от посочената група и от нейните конкуренти.

В това отношение Общият съд констатира, че тези критерии, които се отнасят основно до капацитета на летищата и засягат достъпа на авиокомпаниите до летищната инфраструктура, не дават пряка информация за това какви са пазарните дялове на групата Lufthansa на пазара на доставка на услуги за въздушен превоз на пътници на проверените летища. Като се има предвид обаче, че съотношението между пазарните дялове, притежавани от последната и от нейните конкуренти, е меродавен показател за наличието на ЗПМ, Комисията не може да не вземе предвид факторите, които дават информация за това, като например броя на полетите и на предлаганите места от и до съответните летища. Следователно, като не е взела предвид всички релевантни фактори, за да прецени пазарната мощ на групата Lufthansa на съответните летища, Комисията е допуснала явна грешка в преценката.

По-нататък и при всички случаи Комисията е допуснала също явна грешка при прилагане на правото, като заключила единствено въз основа на разгледаните от нея критерии, че групата Lufthansa се е ползвала от ЗПМ на летищата във Франкфурт и Мюнхен през летния сезон на 2019 г. и зимния сезон на 2019/2020 г., но че това не се отнася за другите релевантни летища. В това отношение Общият съд отбелязва, че общата преценка на анализирания от Комисията критерии за летищата в Дюселдорф и Виена през летния сезон на 2019 г. показва наличието на много голям дял слотове на групата Lufthansa на летището в Дюселдорф и голям дял слотове на летището във Виена, включително в пиковите часове, много високо ниво на натовареност на двете летища, характеризиращо се с почти пълно натоварване през пиковите часове и слаба позиция на конкурентите на тази група. При това положение, само въз основа на тези критерии Комисията не е имала основание да заключи, че групата Lufthansa не е разполагала със ЗПМ на летищата в Дюселдорф и Виена, поне през летния сезон 2019 г. Освен това, и при всички положения данните, въз основа на които Комисията е стигнала до извода, че групата Lufthansa е разполагала със ЗПМ на летищата във Франкфурт и Мюнхен, не се различават съществено от данните относно летищата в Дюселдорф и Виена, поне що се отнася до летния сезон на 2019 г. На това основание Общият съд приема оплакванията на жалбоподателите.

в. По структурните ангажименти

На трето място, Общият съд проверява оплакванията, в които се оспорват няколко аспекта на структурните ангажименти, приети от Комисията на основание параграф 72 от Временната рамка, с цел запазване на ефективната конкуренция на летищата във Франкфурт и Мюнхен.

Съгласно посочения параграф 72, когато предлагат такива мерки, държавите членки могат да предложат структурни или свързани с поведението ангажименти, предвидени в Известието относно средствата за защита⁶. Съгласно това известие предложените ангажименти следва да отстраняват съмненията относно конкуренцията изцяло, да бъдат последователни и ефективни от всяка гледна точка, и в допълнение към това следва да могат да бъдат приложени ефективно в рамките на кратък период от време. В този контекст по-специално Комисията трябва да вземе предвид всички фактори от значение, свързани със самата предлагана мярка, включително вида, размера и обхвата на предлаганата мярка, преценени в сравнение със структурата и конкретните характеристики на пазара, на който възникнат съмненията относно конкуренцията, включително и положението на страните и други участници на пазара.

⁵ А именно, летищата Берлин Тегел, Брюксел, Дюселдорф, Франкфурт, Хамбург, Мюнхен, Палма де Майорка, Щутгарт, Виена и Хановер.

⁶ Известие на Комисията относно приемливите средства за защита съгласно Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета и Регламент (ЕО) № 802/2004 на Комисията (ОВ С 267, 2008 г., стр. 1).

Следва също така да се отчетат особеностите на правото в областта на държавните помощи, и по-конкретно на Временната рамка, част от която е изискването относно допълнителни мерки. Като се има предвид, че целта на отпуснатите въз основа на тази рамка помощи е да осигури оперативна приемственост на жизнеспособните предприятия по време на пандемията от COVID-19, ангажиментите по параграф 72 от тази рамка трябва да бъдат замислени така че да гарантират, че след отпускането на помощта бенефициерът няма да стане по-мощен на пазара, отколкото е бил преди епидемичния взрив от COVID-19, и че на тези пазари ще бъде запазена ефективната конкуренция.

В случая обжалваното решение предвижда като мерки, предложени от Федерална република Германия съгласно параграф 72 от Временната рамка, по-специално преотстъпването от DLH на 24 слота на ден на всяко от летищата във Франкфурт и Мюнхен, както и на допълнителни активи, изисквани от координатора на слотовете, за да позволи тяхното прехвърляне.

В това отношение жалбоподателите оспорват наред с другото и процедурата по преотстъпване на слотове, потвърдена с обжалваното решение, която трябва да се проведе на два етапа. На първия етап слотовете се предлагат единствено на „новите участници“. Ако след определен период, надхвърлящ няколко сезона, не бъдат преотстъпени на „нов участник“, на втория етап слотовете ще бъдат предоставени на превозвачите, които вече притежават база на тези две летища.

Като припомня задължението на Комисията да разгледа всички релевантни обстоятелства, свързани с предлаганите ангажименти, преценени в сравнение със структурата и конкретните характеристики на разглеждания пазар, включително и положението на страните и други участници на пазара, Общият съд констатира, че Комисията не е проверила дали е уместно изключването на конкурентите, които вече притежават база на летищата във Франкфурт и Мюнхен, от първия етап от процедурата. Всъщност в обжалваното решение Комисията не е посочила никаква причина, която да докаже, че това изключване е било такова, че да може да запази ефективната конкуренция на разглежданите пазари и че е било необходимо за тази цел.

В случая обаче такава проверка е била още по-необходима, тъй като според самото обжалвано решение структурата на пазара на летищата във Франкфурт и Мюнхен се характеризира с многократно по-голяма тежест на групата Lufthansa от тази на най-близките ѝ конкуренти с вече установена база на тези летища, така че изключването на последните през първия етап на процедурата рискува да доведе до по-голямо фрагментиране на конкуренцията на тези летища. Освен това фактът, че най-близките конкуренти на групата Lufthansa, които поради присъствието си на летищата във Франкфурт и Мюнхен, биха могли да се окажат в по-добра позиция да придобият въпросния портфейл от слотове и да увеличат конкурентния натиск, могат да получат право да участват в процедурата в рамките на втория ѝ етап, не поставя под съмнение този извод, при положение, че правото им на участие зависи от провала на първия етап.

Предвид изложеното по-горе Общият съд стига до извода, че като е изключила конкурентите, които вече притежават база на летищата във Франкфурт и Мюнхен, от първия етап на въпросната процедура по преотстъпване на слотове, Комисията не е разгледала всички релевантни обстоятелства, свързани с предложения ангажимент, и така е допуснала явна грешка в преценката.

Освен това, що се отнася до преотстъпването на слотове на DLH на летищата във Франкфурт и Мюнхен, Condor твърди, че Комисията не е изпълнила задължението си за мотивиране, тъй като не е обяснила как предвиденото в обжалваното решение изискване за възнаграждение при преотстъпването на слотове, а не тяхното безвъзмездно прехвърляне, би било, от една страна, в съответствие с приложимите правила, и от друга страна, би направило ангажиментите достатъчно привлекателни за евентуален получател на слотове.

По този въпрос Общият съд отбелязва, че изискването преотстъпването на слотове да се извършва срещу възнаграждение има съществено значение в структурата на обжалваното решение, така че Комисията е трябвало да изложи причините, поради които е счела, че това изискване съответства на приложимите в тази

област правила. При липсата обаче на каквито и да било указания в обжалваното решение относно причините, накарала Комисията да приеме, че преотстъпването на слотовете трябва да се извършва срещу възнаграждение, а не безвъзмездно, и че в резултат на това изискване няма да намалее привлекателността на посочените слотове, а оттам на ефикасността на свързаните с тях ангажменти, Общият съд констатира, че Комисията не е изпълнила задължението си да изложи мотиви в обжалваното решение.

Предвид всичко, изложено по-горе, Общият съд стига до извода, че поправеното обжалвано решение е опорочено от няколко грешки или нарушения и поради това го отменя.

ЗАБЕЛЕЖКА: Жалбата за отмяна цели да бъдат отменени актове на институциите на Съюза, които противоречат на правото на Съюза. При определени условия държавите членки, европейските институции и частноправните субекти могат да сезират Съда или Общия съд с жалба за отмяна. Ако жалбата е основателна, актът се отменя. Съответната институция трябва да отстрани евентуалната празнота в правото, създадена с отмяната на акта.

ЗАБЕЛЕЖКА: Решенията или определенията на Общия съд подлежат на обжалване пред Съда, което се ограничава само до правни въпроси. По принцип обжалването няма суспензивно действие. Ако жалбата е допустима и основателна, Съдът отменя решението на Общия съд.

Неофициален документ, предназначен за медиите, който не обвързва Общия съд

[Пълният текст](#) на съдебното решение е публикуван на уебсайта CURIA в деня на обявяването

За допълнителна информация се свържете с Илияна Пальова ☎ (+352) 4303 4293

Кадри от обявяването на решението са достъпни на „[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106

Поддържайте връзка!

