



SPOROČILO ZA MEDIJE št. 75/23

Luxembourg, 10. maj 2023

Sodba Splošnega sodišča v združenih zadevah T-34/21 | Ryanair/Komisija in T-87/21 | Condor Flugdienst/Komisija (Lufthansa - covid-19)

Splošno sodišče je za ničten razglasilo sklep, s katerim je Komisija odobrila dokapitalizacijo družbe Lufthansa, ki jo je Nemčija v višini 6 milijard EUR izvedla v okviru pandemije covid-19

Komisija je storila več napak, med drugim s tem, da je ugotovila, da si družba Lufthansa na trgu ne more zagotoviti financiranja za vse svoje potrebe, da ni zahtevala vzpostavitve mehanizma, ki bi družbo Lufthansa spodbudil k čimprejšnjemu ponovnemu odkupu deleža Nemčije, da ni ugotovila, da ima družba Lufthansa na nekaterih letališčih pomembno tržno moč, in da je sprejela nekatere zaveze, ki ne zagotavljajo ohranitve učinkovite konkurence na trgu

Zvezna republika Nemčija je 12. junija 2020 Evropski komisiji priglasila posamično pomoč družbi Deutsche Lufthansa AG (v nadaljevanju: DLH) v obliki dokapitalizacije v višini 6 milijard EUR (v nadaljevanju: zadevni ukrep). Namen te dokapitalizacije, ki je bila del širšega sklopa podpornih ukrepov za skupino Lufthansa,¹ je bil ponovno vzpostaviti bilančno stanje in likvidnost podjetij iz omenjene skupine v izrednih razmerah, ki jih je povzročila pandemija covid-19.

Zadevni ukrep je vseboval tri ločene elemente, in sicer udeležbo v kapitalu v višini približno 300 milijonov EUR, tihi delež, ki ni zamenljiv v delnice, v višini približno 4,7 milijarde EUR (v nadaljevanju: tihi delež I) in tihi delež v višini ene milijarde EUR z značilnostmi zamenljivih obveznic (v nadaljevanju: tihi delež II).

Komisija je, ne da bi začela formalni postopek preiskave iz člena 108(2) PDEU, zadevni ukrep opredelila kot državno pomoč, ki je v skladu s členom 107(3)(b) PDEU² in Sporočilom o začasnem okviru za ukrepe državne pomoči v podporo gospodarstvu ob izbruhu covid-19³ združljiva z notranjim trgovom⁴.

Letalski družbi Ryanair DAC in Condor Flugdienst GmbH (v nadaljevanju: Condor) sta vložili tožbi za razglasitev ničnosti tega sklepa, ki jima je deseti razširjeni senat Splošnega sodišča ugodil, ker je Komisija s sprejetjem izpodbijanega sklepa kršila več pogojev in zahtev, določenih z začasnim okvirom.

¹ DLH je matična družba skupine Lufthansa, ki med drugim vključuje letalske družbe Lufthansa Passenger Airlines, Brussels Airlines SA/NV, Austrian Airlines AG, Swiss International Air Lines Ltd in Edelweiss Air AG.

² Na podlagi člena 107(3)(b) PDEU se pomoči za odpravljanje resne motnje v gospodarstvu države članice pod nekaterimi pogoji lahko štejejo za združljive z notranjim trgovom.

³ Sporočilo Komisije z dne 19. marca 2020 o začasnem okviru za ukrepe državne pomoči v podporo gospodarstvu ob izbruhu COVID-19 (UL 2020, C 91 I, str. 1; v nadaljevanju: začasni okvir), ki je bilo prvič spremenjeno 3. aprila 2020 (UL 2020, C 112 I, str. 1), drugič pa 8. maja 2020 (UL 2020, C 164, str. 3).

⁴ Sklep Komisije C(2020) 4372 final z dne 25. junija 2020 v zvezi z državno pomočjo SA.57153 (2020/N) – Nemčija – COVID-19 – Pomoč družbi Lufthansa (v nadaljevanju: izpodbijani sklep). Komisija je 14. decembra 2021 sprejela Sklep C(2021) 9606 final o popravku izpodbijanega sklepa.

Presoja Splošnega sodišča

Dopustnost ničnostnih tožb

V zvezi s procesnim upravičenjem tožečih strank za izpodbijanje utemeljenosti izpodbijanega sklepa Splošno sodišče opozarja, da lahko v skladu s členom 263, četrta odstavka, PDEU vsaka fizična ali pravna oseba tožbo zoper akt, ki ni naslovljen nanjo, vložiti v dveh alternativnih primerih, in sicer, prvič, če se zadevni akt nanjo neposredno in posamično nanaša, in drugič, če gre za predpis, ki se nanjo neposredno nanaša, a ne potrebuje izvedbenih ukrepov.

Ker izpodbijani sklep, ki je naslovljen na Zvezno republiko Nemčijo, ni predpis, je Splošno sodišče preverilo, ali se ta sklep neposredno in posamično nanaša na tožeči stranki.

Prvič, v zvezi s posamičnim nanašanjem iz sodne prakse izhaja, da je ta pogoj lahko izpolnjen, če tožeči stranki predložita elemente, na podlagi katerih je mogoče dokazati, da bi lahko zadevni ukrep znatno vplival na njun položaj na upoštevem trgu. Družbi Ryanair in Condor sta poudarili, da sta neposredni konkurentki skupine Lufthansa na številnih letalskih linijah, ki naj bi pomenile prav toliko upoštevni trgov. Družba Ryanair je poudarila tudi, da je neposredna konkurentka skupine Lufthansa na nemškem, belgijskem in avstrijskem trgu.

Potem ko je Splošno sodišče opozorilo, da v fazi preizkusa dopustnosti tožbe zadostuje ugotovitev, da je opredelitev upoštevnega trga, ki jo navajata tožeči stranki, verjetna – kar ne vpliva na vsebinsko preučitev tega vprašanja – je potrdilo, da je bil zadevni ukrep tak, da bi lahko znatno vplival na konkurenčni položaj tožečih strank na trgih letalskega prevoza potnikov.

Iz preučitve upoštevni in verodostojni informacij, ki sta jih predložili tožeči stranki, in izpodbijanega sklepa je namreč razvidno, da zadevni ukrep ni bil le tak, da bi skupini Lufthansa lahko omogočil, da se spopade s tveganjem izstopa s trgov, na katerih je bila neposredna konkurentka tožečih strank, ampak bi lahko tudi okrepil njen konkurenčni položaj. Odobritev zadevnega ukrepa je tako že na prvi pogled učinkovala tako, da je povzročila izgubo dobička ali razvoj, ki je bil manj ugoden od tistega, ki bi ga tožeči stranki lahko dosegli, če takega ukrepa ne bi bilo.

Drugič, Splošno sodišče je v zvezi z neposrednim nanašanjem na tožeči stranki spomnilo, da se sklep Komisije, s katerim je državi članici odobreno izplačilo pomoči, kadar se o namenu te države, da izplača to pomoč, ne dvomi, neposredno nanaša na konkurenta prejemnika pomoči, to pa je bilo v tem primeru tako.

Glede na vse te okoliščine je Splošno sodišče potrdilo, da lahko tožeči stranki utemeljenost izpodbijanega sklepa izpodbijata z ničnostnima tožbama.

Utemeljenost predlogov za razglasitev ničnosti

Pred preučitvijo utemeljenosti različnih tožbenih razlogov za razglasitev ničnosti, ki sta jih navedli tožeči stranki, je Splošno sodišče opozorilo, da je Komisija na posebnem področju državnih pomoči vezana na okvire, ki jih sama sprejme, če ti ne odstopajo od pravil Pogodbe. Zato mora sodišče Unije preveriti, ali je Komisija spoštovala pravila, ki jih je sama sprejela na tem področju.

Splošno sodišče je poleg tega poudarilo, da v okviru nadzora, ki ga izvaja nad kompleksnimi ekonomskimi presojami, ki jih Komisija opravi na področju državnih pomoči, presoje Komisije ne more nadomestiti z lastno ekonomsko presojo. Vendar mora preveriti ne le vsebinsko pravilnost navedenih dokazov ter njihovo zanesljivost in doslednost, ampak tudi, ali ti dokazi vsebujejo vse upoštevne podatke, ki jih je treba upoštevati pri presoji kompleksnega položaja, in ali lahko utemeljijo iz njih izvedene sklepe. Poleg tega je nadzor sodišča Unije celovit v delu, v katerem se nanaša na presoje Komisije, ki ne vključujejo kompleksnih ekonomskih presoj, ali na vprašanja, ki so strogo pravne narave.

A. Upravičenost družbe DLH do priglašene pomoči

Splošno sodišče je po teh opozorilih najprej preučilo različne očitke, s katerimi se izpodbija upravičenost družbe DLH do priglašene pomoči. V zvezi s tem sta se tožeči stranki sklicevali zlasti na kršitev točke 49(c) začasnega okvira, v

skladu s katerim je pogoj za to, da bi bil prejemnik pomoči upravičen do ukrepa dokapitalizacije, ta, da na trgih ne more pridobiti financiranja po ugodnih pogojih.

Iz izpodbijanega sklepa izhaja, da je bil ta pogoj izpolnjen, ker družba DLH ni imela zadostnih garancij, da bi si lahko na trgih zagotovila financiranje v višini celotnega zneska pomoči.

Vendar je Splošno sodišče v zvezi s tem ugotovilo, da nič v izpodbijanem sklepu ne kaže na to, da bi Komisija preučila morebitno razpoložljivost garancij, kot so neobremenjena letala družbe DLH, njihovo vrednost in pogoje morebitnih posojil, ki bi jih bilo mogoče na finančnih trgih pridobiti na podlagi takih garancij. Poleg tega trditev, da naj „garancije“, ki v izpodbijanem sklepu niso bile opredeljene, ne bi zadostovale za kritje skupnega zneska potrebnih sredstev, temelji na napačni predpostavki, da mora financiranje, ki ga je mogoče pridobiti na trgih, kriti vse potrebe prejemnika pomoči. Niti besedilo niti cilj ali kontekst, v katerega je umeščena točka 49(c) začasnega okvira, namreč ne podpirajo trditve, da mora biti prejemnik pomoči v takem položaju, da na trgih ne more pridobiti financiranja za kritje vseh svojih potreb.

Ker Komisija tako ni preučila, ali bi si družba DLH lahko nezanemarljiv del potrebnega financiranja zagotovila na trgih, je Splošno sodišče ugotovilo, da ni upoštevala vseh dejstev, ki bi jih bilo treba upoštevati pri presoji skladnosti zadevnega ukrepa s točko 49(c) začasnega okvira. Splošno sodišče je zato odločilo, da sta očitke družbe Ryanair, ki se nanaša na kršitev navedene točke, in še toliko bolj očitke družbe Condor, ki se nanaša na obstoj resnih dvomov v zvezi s tem, utemeljena.

B. Nadomestilo in izstop države

Splošno sodišče je nato obravnavalo očitke, ki se nanašajo na kršitev pogojev, ki so v začasnem okviru določeni glede nadomestila in izstopa države.

V zvezi s tem je družba Ryanair Komisiji med drugim očitala, da ni zahtevala uvedbe mehanizma postopnega zviševanja nadomestila nemški državi za, prvič, kapitalski delež v družbi DLH, in drugič, tihi delež II po njegovi morebitni pretvorbi v lastniški kapital.

Na prvem mestu, v zvezi z nadomestilom za instrumente lastniškega kapitala je Splošno sodišče navedlo, da točka 61 začasnega okvira določa, da vsak ukrep dokapitalizacije vključuje mehanizem postopnega zviševanja, s katerim se nadomestilo državi povečuje, da je prejemnik pomoči spodbujen k ponovnemu odkupu državnih kapitalskih vložkov. Točka 62 tega okvira določa, da lahko Komisija sprejme alternativne mehanizme, če na splošno privedejo do podobnega rezultata glede spodbujevalnega učinka na izstop države in na splošno podobno vplivajo na nadomestilo državi.

Glede tega, da v zvezi z udeležbo nemške države v kapitalu družbe DLH ni bil določen noben mehanizem postopnega zviševanja nadomestila v smislu točke 61 začasnega okvira, je Komisija menila, da je alternativni mehanizem postopnega zviševanja nadomestila v smislu točke 62 splošna struktura priglašene pomoči, ker ima dovolj močne spodbujevalne učinke na izstop države iz kapitala družbe DLH. Komisija se je v podporo tej ugotovitvi sklicevala zlasti na zelo nizko ceno, po kateri je Zvezna republika Nemčija pridobila delnice družbe DLH, kar naj bi državi zagotavljalo nadomestilo, ki je višje od tistega, ki bi bilo posledica uporabe mehanizma postopnega zviševanja nadomestila.

Vendar je Splošno sodišče to trditev zavrnilo in navedlo, da je cena delnic, ki jih je država pridobila pri vstopu v kapital prejemnika pomoči, urejena v točki 60 začasnega okvira, ki določa, da se kapitalski vložek države izvede po ceni, ki ne presega povprečne cene delnice prejemnika pomoči v 15 dneh pred vložitvijo zahtevka za kapitalski vložek. Predmet in cilj tega pravila pa se razlikujeta od predmeta in cilja, na katerih temelji mehanizem postopnega zviševanja nadomestila. Medtem ko je namen tega mehanizma spodbuditi prejemnika pomoči, da čim prej ponovno odkupi delež države, je cilj pravila o nakupni ceni delnic v bistvu zagotoviti, da cena, po kateri država pridobi delnice, ne presega njihove tržne cene. Ker lahko cena delnic niha tako navzgor kot navzdol, nakupna cena ni nujno taka, da bi prejemnika pomoči s potekom časa vedno bolj spodbujala, naj ponovno odkupi delež države.

Iz tega sledi, da v nasprotju s tem, kar je trdila Komisija, cena delnic ob vstopu nemške države v kapital družbe DLH ni pomenila alternativnega mehanizma postopnega zviševanja nadomestila, ki ga prejme ta država.

Na drugem mestu, v zvezi s tihim deležem II, ki je hibridni instrument, je Splošno sodišče navedlo, da je v točki 68 začasnega okvira vsebovana zahteva, da se mora po pretvorbi v lastniški kapital vključiti mehanizem postopnega zviševanja, da se poveča nadomestilo državi in da so s tem prejemniki pomoči spodbujeni k ponovnemu odkupu državnih kapitalskih vložkov. Po mnenju Splošnega sodišča pa ni sporno, da tudi v zvezi s tihim deležem II ob konverziji v lastniški kapital ni bil določen mehanizem postopnega zviševanja nadomestila ali podoben mehanizem.

Zato je Splošno sodišče ugotovilo, da je Komisija kršila začasni okvir, ker v zvezi z nadomestilom za udeležbo v kapitalu in za tih delež II ob njegovi konverziji v lastniški kapital ni zahtevala vključitve mehanizma postopnega zviševanja nadomestila državi ali podobnega mehanizma.

C. Obstoj pomembne tržne moči skupine Lufthansa naupoštevnihtrgih in strukturne zaveze

Splošno sodišče je nazadnje preučilo očitke, ki se nanašajo na točko 72 začasnega okvira, ki določa, da če je upravičenec ukrepa dokapitalizacije, sprejetega zaradi pandemije covid-19, v višini nad 250 milijonov EUR podjetje s pomembno tržno močjo (v nadaljevanju: PTM) na vsaj enem odupoštevnihtrgov, na katerem posluje, morajo države članice predlagati dodatne ukrepe za ohranitev učinkovite konkurence na navedenih trgih.

V zvezi s tem sta tožeči stranki v bistvu navedli tri skupine očitkov v zvezi z (a) opredelitvijoupoštevnihtrgov, (b) obstojem PTM skupine Lufthansa na teh trgih in (c) učinkovitostjo in zadostnostjo strukturnih zavez, ki jih je sprejela Komisija.

a. Opredelitevupoštevnihtrgov

Na prvem mestu, Komisija je v zvezi z opredelitvijoupoštevnihtrgov v izpodbijanem sklepu menila, da so trgi, na katerih posluje skupina Lufthansa, trgi opravljanja storitev letalskega prevoza potnikov z odhodom in prihodom iz letališč, ki jih uporablja ta skupina. Tako je upoštevne trge opredelila v skladu s pristopom „za vsako letališče posebej“. Temu pristopu nasprotujeta tožeči stranki, ki menita, da bi morala Komisija trge opravljanja storitev letalskega prevoza potnikov opredeliti kot pare mest, med krajem odhoda in krajem prihoda (v nadaljevanju: trgi O in P).

Ker v točki 72 začasnega okvira ni določena metoda, v skladu s katero je treba opredeliti upoštevne trge, je Splošno sodišče opozorilo, da so ukrepi dokapitalizacije iz začasnega okvira namenjeni odpravljanju resnih motenj v gospodarstvu države članice, zlasti s podpiranjem sposobnosti preživetja podjetij, ki jih je prizadela pandemija covid-19, da se njihova kapitalska struktura ponovno vzpostavi na ravni, kakršna je bila pred pandemijo. Ti ukrepi pomoči se tako nanašajo na splošni finančni položaj prejemnika pomoči in, splošneje, na finančni položaj zadevnega gospodarskega sektorja.

V tem okviru je bil namen zadevnega ukrepa v bistvu zagotoviti, da imajo družbe skupine Lufthansa na voljo dovolj likvidnih sredstev in da motnje, ki jih je povzročila pandemija covid-19, ne ogrožajo njihove sposobnosti preživetja, ne pa da se podpira prisotnost te skupine na tej ali oni letalski liniji. Zato je Komisija pravilno ugotovila, da je bil zadevni ukrep namenjen ohranitvi splošne sposobnosti skupine Lufthansa, da zagotavlja storitve letalskega prevoza, in da zato ni bilo primerno preučiti vpliva zadevnega ukrepa na vsak trg O in P, obravnavan ločeno.

Trditve tožečih strank, ki se nanašajo na pristop, ki se uporablja na področju nadzora koncentracij, pri katerem so upoštevni trgi opredeljeni po pristopu O in P, prav tako niso prepričljive, ker se pri tej analogiji posebnost začasnega okvira in zadevnega ukrepa, ki z nekaterimi trgi O in P ni bolj neposredno povezan kot z drugimi, ne upoštevata dovolj.

Zato je lahko Komisija pri uporabi točke 72 začasnega okvira upoštevne trge opredelila v skladu s pristopom „za vsako letališče posebej“, ne da bi storila očitno napako pri presoji,

Splošno sodišče je poleg tega zavrnilo podredno navedene očitke družbe Ryanair, da je Komisija napačno uporabila pristop „za vsako letališče posebej“, ker je preučitev omejila le na letališča v Uniji, na katerih je imela skupina Lufthansa bazo. Splošno sodišče je v zvezi s tem navedlo, da družba Ryanair ni pravno zadostno dokazala, da bi skupina Lufthansa lahko imela PTM na letališčih, na katerih ni imela baze, zato je lahko Komisija ta letališča upravičeno izključila iz svoje analize. Poleg tega Komisija na področju državnih pomoči ni pristojna za preučitev, ali ima skupina Lufthansa PTM na letališčih zunaj Unije.

b. Obstoj PTM skupine Lufthansa na upoštevanih letališčih

Ker so bile vse trditve tožečih strank v zvezi z opredelitvijo upoštevanih trgov zavrnjene kot neutemeljene, je Splošno sodišče, na drugem mestu, obravnavalo očitke v zvezi z obstojem PTM skupine Lufthansa na letališčih, ki jih je preučila Komisija.

Ker pojem PTM ni opredeljen niti v začasnem okviru niti splošneje na področju državnih pomoči, je Splošno sodišče najprej navedlo, da je treba ta pojem v bistvu šteti za enakovreden pojmu prevladujočega položaja v konkurenčnem pravu. Iz ustaljene sodne prakse izhaja, da je prevladujoči položaj opredeljen kot položaj gospodarske moči podjetja, ki mu s tem, da mu daje možnost, da ravna pretežno neodvisno od konkurentov, strank in nazadnje tudi potrošnikov, omogoča, da preprečuje ohranitev učinkovite konkurence na upoštevni trgu.

Komisija je v izpodbijanem sklepu, kakor je bil popravljen, svojo analizo obstoja PTM skupine Lufthansa na desetih preučevanih letališčih⁵ oprla na delež slotov, ki jih ima ta skupina na teh letališčih, zasedenost teh letališč in delež slotov, ki jih imajo konkurenti, pri čemer je upoštevala tudi število letal, ki jih imajo ta skupina in njeni konkurenti stacionirana na nekaterih od teh letališč.

V zvezi s tem je Splošno sodišče ugotovilo, da ta merila, ki se v bistvu nanašajo na zmogljivost letališč in na dostop letalskih družb do letališke infrastrukture, ne zagotavljajo neposrednih informacij o tržnih deležih skupine Lufthansa na trgu opravljanja storitev letalskega prevoza potnikov na preučeni letališčih. Ker pa je razmerje med tržnimi deleži te skupine in njenih konkurentov veljaven indic za obstoj PTM, Komisija ni mogla prezreti elementov, iz katerih so razvidne informacije v zvezi s tem, kot so število letov in ponujenih sedežev na letih iz in na ta letališča. Iz tega sledi, da je Komisija s tem, da ni upoštevala vseh dejstev, ki so pomembna za presojo tržne moči skupine Lufthansa na zadevnih letališčih, storila očitno napako pri presoji.

Poleg tega je Komisija vsekakor storila očitno napako pri presoji tudi s tem, da je zgolj na podlagi meril, ki jih je uporabila, ugotovila, da je imela skupina Lufthansa na letališčih v Frankfurtu in Münchnu PTM v poletni sezoni 2019 in zimski sezoni 2019/2020, kar pa ne velja za druga upoštevna letališča. V zvezi s tem je Splošno sodišče navedlo, da iz celovite presoje meril, ki jih je Komisija uporabila v zvezi z letališči Düsseldorf in Dunaj v poletni sezoni 2019, izhaja, da je imela skupina Lufthansa zelo visok delež slotov na letališču v Düsseldorfu in velik delež slotov na letališču na Dunaju tudi med konicami, da sta bili obe letališči zelo močno zasedeni, s skoraj popolno zasedenostjo med konicami, in da je bil položaj konkurentov te skupine šibak. Zato Komisija zgolj na podlagi teh meril ni mogla upravičeno sklepati, da skupina Lufthansa, vsaj v poletni sezoni 2019, na letališčih Düsseldorf in Dunaj ni imela PTM. Poleg tega se podatki, na podlagi katerih je Komisija ugotovila, da je imela skupina Lufthansa na letališčih v Frankfurtu in Münchnu PTM, vsekakor vsebinsko ne razlikujejo od podatkov, ki se nanašajo na letališči Düsseldorf in Dunaj, vsaj glede poletne sezone 2019. Splošno sodišče je na tej podlagi odločilo, da so očitki tožečih strank utemeljeni.

c. Strukturne zaveze

Na tretjem mestu, Splošno sodišče je preučilo očitke, s katerimi se izpodbija več vidikov strukturnih zavez, ki jih je Komisija sprejela na podlagi točke 72 začasnega okvira, da bi se ohranila učinkovita konkurenca na letališčih Frankfurt in München.

⁵ To so letališča Berlin Tegel, Bruselj, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, München, Palma de Mallorca, Stuttgart, Dunaj in Hannover.

V tej točki 72 je določeno, da lahko države članice, ko predlagajo takšne ukrepe, ponudijo strukturne zaveze ali zaveze glede ravnanja, predvidene v Sporočilu o korektivnih ukrepih.⁶ V tem sporočilu je določeno, da morajo predlagane zaveze v celoti odpraviti pomisleke glede konkurence, da morajo biti celovite in učinkovite z vseh vidikov in da morajo biti poleg tega take, da jih je mogoče v kratkem času učinkovito izvesti. V tem okviru mora Komisija med drugim preučiti vse ustrezne dejavnike v zvezi s predlaganim korektivnim ukrepom, med drugim vrsto, domet in obseg predlaganega korektivnega ukrepa, in jih presoditi glede na strukturo in posebne značilnosti trga, na katerem se pojavljajo pomisleki glede konkurence, vključno s položajem strank in drugih udeležencev na trgu.

Upoštevati je treba tudi posebnosti prava državnih pomoči in, natančneje, začasnega okvira, iz katerega izhaja zahteva po dodatnih ukrepih. Ker je cilj pomoči, dodeljenih v skladu s tem okvirom, da se zagotovi nadaljnje poslovanje za preživetje sposobnih podjetij med pandemijo covid-19, morajo biti zaveze iz točke 72 oblikovane tako, da zagotavljajo, da prejemnik pomoči po dodelitvi pomoči na trgu ne bo postal močnejši, kot je bil pred izbruhom covid-19, in da se na zadevnih trgih ohrani učinkovita konkurenca.

V obravnavani zadevi je izpodbijani sklep, kot ukrepe, ki jih je Zvezna republika Nemčija predlagala na podlagi točke 72 začasnega okvira, med drugim določal, da družba DLH na vsakem od letališč v Frankfurtu in v Münchnu prenese 24 slotov na dan ter dodatna sredstva, kot jih zahteva upravljavec slotov, da bi se omogočil prenos slotov.

V zvezi s tem sta tožeči stranki med drugim ugovarjali postopku prenosa slotov, ki je bil potrjen v izpodbijanem sklepu in naj bi potekal v dveh fazah. V prvi fazi bi morali biti sloti ponujeni samo „novim ponudnikom“. Če ti sloti po določenem obdobju, ki presega več sezon, ne bi bili preneseni na novega ponudnika, bi bili v drugi fazi na voljo prevoznikom, ki že imajo bazo na teh dveh letališčih.

Splošno sodišče je opozorilo na obveznost Komisije, da preuči vse ustrezne dejavnike, ki se nanašajo na predlagane zaveze, in jih presodi glede na strukturo in posebne značilnosti upoštevnega trga, vključno s položajem strank in drugih udeležencev na trgu, in ugotovilo, da Komisija ni preučila primernosti izključitve konkurentov, ki že imajo bazo na letališčih Frankfurt in München, iz prve faze postopka. Komisija namreč v izpodbijanem sklepu ni navedla nobenega razloga, s katerim bi bilo mogoče dokazati, da je bila ta izključitev taka, da se z njo ohranja učinkovita konkurenca na upoštevanih trgih, in da je bila potrebna, da bi se to doseglo.

V obravnavani zadevi pa je bila taka preučitev še toliko nujnejša, ker je bilo za strukturo trga na letališčih v Frankfurtu in Münchnu – kot izhaja iz samega izpodbijanega sklepa – značilno, da je imela skupina Lufthansa nekajkrat večjo težo od njenih najbližjih konkurentov, ki so že imeli bazo na teh letališčih, tako da bi lahko bila zaradi njihove izključitve iz prve faze postopka konkurenca na teh letališčih še bolj razdrobljena. Poleg tega dejstvo, da so najbližji konkurenti skupine Lufthansa, ki bi lahko bili zaradi svoje navzočnosti na letališčih v Frankfurtu in Münchnu v boljšem položaju za nakup sklopa zadevnih slotov in za povečanje konkurenčnega pritiska, lahko upravičeni do sodelovanja v drugi fazi postopka, ne omaja te ugotovitve, ker je njihova upravičenost odvisna od neuspeha prve faze.

Glede na navedeno je Splošno sodišče ugotovilo, da iz tega, da je Komisija konkrente, ki že imajo bazo na letališčih Frankfurt in München, izključila iz prve faze postopka prenosa slotov, izhaja, da ni preučila vseh upoštevanih elementov v zvezi s predlagano zavezo in da je torej storila očitno napako pri presoji.

V zvezi s prenosom slotov družbe DLH na letališčih v Frankfurtu in Münchnu je družba Condor poleg tega menila, da je Komisija kršila obveznost obrazložitve, ker naj ne bi utemeljila, zakaj naj bi bila zahteva, vsebovana v izpodbijanem sklepu, po prenosu slotov proti plačilu, namesto da bi se zahteval njihov brezplačen prenos, po eni strani v skladu z veljavnimi pravili in po drugi strani taka, da naj bi bile zaradi nje zaveze dovolj privlačne za morebitnega prevzemnika.

Splošno sodišče je v zvezi s tem ugotovilo, da ima zahteva po odplačnem prenosu slotov bistven pomen v sistematiki izpodbijanega sklepa, tako da bi morala Komisija navesti razloge, zaradi katerih je menila, da je ta zahteva v skladu s

⁶ Sporočilo Komisije o korektivnih ukrepih, dopustnih po Uredbi Sveta (ES) št. 139/2004 in po Uredbi Komisije (ES) št. 802/2004 (UL 2008, C 267, str. 1).

pravili, ki se uporabljajo na tem področju. Ker pa ni bilo nobenih navedb v zvezi z razlogi, zaradi katerih je Komisija menila, da bi moral biti prenos slotov odplačen, in ne neodplačen, in ker taka zahteva ne bi zmanjšala privlačnosti navedenih slotov in s tem učinkovitosti s tem povezanih zavez, je Splošno sodišče ugotovilo, da Komisija ni izpolnila svoje obveznosti, da izpodbijani sklep obrazloži.

Glede na zgoraj navedeno je Splošno sodišče ugotovilo, da izpodbijani sklep, kakor je bil popravljen, vsebuje več napak in nepravilnosti in ga je zato razglasilo za ničnega.

OBVESTILO: Namen ničnostne tožbe je razveljavitev ali razglasitev ničnosti aktov institucij Unije, ki so v nasprotju s pravom Unije. Države članice, evropske institucije in posamezniki lahko pod nekaterimi pogoji pri Sodišču ali Splošnem sodišču vložijo ničnostno tožbo. Če je ta utemeljena, se akt razveljavi ali razglasi za ničen. Zadevna institucija mora zapolniti morebitno pravno praznino, ki nastane z razveljavitvijo ali razglasitvijo ničnosti akta.

OPOZORILO: Pri Sodišču je mogoče zoper sodbo ali sklep Splošnega sodišča vložiti pritožbo, omejeno na pravna vprašanja. Pritožba načeloma nima odložilnega učinka. Če je dopustna in utemeljena, Sodišče razveljavi odločitev Splošnega sodišča. Če stanje postopka to dovoljuje, lahko Sodišče samo dokončno odloči o zadevi. Sicer vrne zadevo v razsojanje Splošnemu sodišču, to pa je vezano na odločitev, ki jo je Sodišče sprejelo v okviru pritožbe.

Neuradni dokument za medije, ki Splošnega sodišča ne zavezuje

[Celotno besedilo](#) sodbe je objavljeno na spletnem mestu CURIA na dan razglasitve.

Kontaktna oseba: Jarosław Zasada ☎ (+352) 4303 2793

Posnetki z razglasitve sodbe so na voljo na „[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106.

Ostanite povezani!

