



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SPLOŠNEGA SODIŠČA (deseti razširjeni senat)

z dne 10. maja 2023 *

„Državne pomoči – Nemški trg letalskega prevoza – Pomoč, ki jo je Nemčija dodelila letalski družbi v okviru pandemije covida-19 – Dokapitalizacija družbe Deutsche Lufthansa – Sklep o nenasprotovanju – Začasni okvir za ukrepe državne pomoči – Ničnostna tožba – Procesno upravičenje – Znatni vpliv na konkurenčni položaj – Dopustnost – Pomembna tržna moč – Dodatni ukrepi za ohranitev učinkovite konkurence na trgu – Obveznost obrazložitve“

V združenih zadevah T-34/21 in T-87/21,

Ryanair DAC s sedežem v Swordsu (Irska), ki jo zastopajo E. Vahida, F.-C. Laprèvote, S. Rating, I.-G. Metaxas-Maranghidis in V. Blanc, odvetniki,

tožeča stranka v zadevi T-34/21,

Condor Flugdienst GmbH s sedežem v Neu-Isenburgu (Nemčija), ki jo zastopajo A. Israel, J. Lang in E. Wright, odvetniki,

tožeča stranka v zadevi T-87/21,

proti

Evropski komisiji, ki jo zastopajo L. Flynn, S. Noë in F. Tomat, agenti,

tožena stranka,

ob intervenciji

Zvezne republike Nemčije, ki jo zastopata J. Möller in P.-L. Krüger, agenta,

intervenientka v zadevi T-34/21,

in

Francoske republike, ki jo zastopajo T. Stéhelin, J.-L. Carré in P. Dodeller, agenti,

intervenientka v zadevi T-34/21,

ter

* Jezik postopka: angleščina.

Deutsche Lufthansa AG s sedežem v Kölnu (Nemčija), ki jo zastopata H.-J. Niemeyer in J. Burger, odvetnika,

intervenientka v zadevah T-34/21 in T-87/21,

SPLOŠNO SODIŠČE (deseti razširjeni senat),

ob posvetovanju v sestavi A. Kornezov, predsednik (poročevalec), E. Buttigieg, sodnik, K. Kowalik-Bańczyk, sodnica, G. Hesse in D. Petrlik, sodnika,

sodni tajnik: P. Cullen, administrator,

na podlagi pisnega dela postopka, med drugim odločbe z dne 9. junija 2022 o združitvi zadev T-34/21 in T-87/21 za ustni del postopka in izdajo končne odločbe,

na podlagi obravnave z dne 11. julija 2022

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 S tožbama na podlagi člena 263 PDEU tožeči stranki, družbi Ryanair DAC in Condor Flugdienst GmbH (v nadaljevanju: Condor), predlagata razglasitev ničnosti Sklepa 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).

I. Ozadje spora in dejansko stanje po vložitvi tožbe

- 2 Zvezna republika Nemčija je 12. junija 2020 Evropski komisiji na podlagi člena 107(3)(b) PDEU in sporočila Komisije z dne 19. marca 2020, naslovljenega „Začasni okvir za ukrepe državne pomoči v podporo gospodarstvu ob izbruhu COVID-19“ (UL 2020, C 91 I, str. 1), kakor je bilo spremenjeno 3. aprila 2020 (UL 2020, C 112 I, str. 1) in 8. maja 2020 (UL 2020, C 164, str. 3) (v nadaljevanju: začasni okvir), priglasila posamično pomoč v obliki dokapitalizacije v znesku 6 milijard EUR (v nadaljevanju: zadevni ukrep), dodeljeno družbi Deutsche Lufthansa AG (v nadaljevanju: DLH).
- 3 Družba 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.
- 4 Namen zadevnega ukrepa je bil ponovno vzpostaviti bilančno stanje in likvidnost podjetij iz skupine Lufthansa v izrednih razmerah, ki jih je povzročila pandemija covida-19. Pomoč v imenu nemške vlade financira in upravlja Wirtschaftsstabilisierungsfonds (gospodarski stabilizacijski sklad, Nemčija) (v nadaljevanju: GSS), javna organizacija, ki zagotavlja kratkoročno podporo nemškim podjetjem, ki jih je prizadela pandemija covida-19.
- 5 Zadevni ukrep je sestavljen iz teh treh elementov:
 - kapitalske udeležbe v višini 306.044.326,40 EUR;

- „tihega deleža“ v višini 4.693.955.73,60 EUR, ki je hibridni kapitalski instrument, ki se v skladu z mednarodnimi računovodskimi standardi obravnava kot lastniški kapital (v nadaljevanju: tihi delež I);
 - „tihega deleža“ v višini 1 milijarde EUR z značilnostmi zamenljivih obveznic (v nadaljevanju: tihi delež II).
- 6 Zadevni ukrep se umešča v niz ukrepov obsežnejše podpore skupini Lufthansa, ki ga je v trenutku sprejetja izpodbijanega sklepa mogoče povzeti, kot sledi:
- državno poroštvo v višini 80 % posojila v vrednosti 3 milijard EUR, ki ga je Zvezna republika Nemčija nameravala dodeliti družbi DLH na podlagi sheme pomoči, ki jo je Komisija že odobrila (Sklep Komisije C(2020) 1886 final z dne 22. marca 2020 v zvezi z državno pomočjo SA.56714 (2020/N) – Nemčija – ukrepi glede covida-19);
 - državno poroštvo v višini 90 % posojila v vrednosti 300 milijonov EUR, ki ga je Republika Avstrija nameravala dodeliti družbi Austrian Airlines na podlagi sheme pomoči, ki jo je Komisija že odobrila (Sklep Komisije C(2020) 2354 final z dne 8. aprila 2020 v zvezi z državno pomočjo SA.56840 (2020/N), Avstrija covid-19: avstrijska shema likvidnostne pomoči);
 - posojilo v vrednosti 150 milijonov EUR, ki ga je Republika Avstrija nameravala dodeliti družbi Austrian Airlines kot nadomestilo za škodo, ki je nastala zaradi odpovedi ali prestavitve letov v okviru pandemije covida-19;
 - 250 milijonov EUR likvidnih sredstev in posojilo v vrednosti 40 milijonov EUR, ki jih je Kraljevina Belgija nameravala dodeliti družbi Brussels Airlines;
 - državno poroštvo v višini 85 % posojila v vrednosti 1,4 milijarde EUR, ki ga je Švicarska konfederacija odobrila družbama Swiss International Air Lines in Edelweiss Air.
- 7 Komisija je 25. julija 2020 sprejela izpodbijani sklep, s katerim je ugotovila, da zadevni ukrep pomeni državno pomoč, ki je združljiva z notranjim trgov na podlagi člena 107(3)(b) PDEU in začasnega okvira. Komisija je 20. novembra 2020 v *Uradnem listu Evropske unije* (UL 2020, C 397, str. 2) objavila informacijo o navedenem sklepu.
- 8 Komisija je 14. decembra 2021, to je po vložitvi teh tožb, sprejela Sklep C(2021) 9606 final o popravku izpodbijanega sklepa (v nadaljevanju: sklep o popravku).

II. Predlogi strank

- 9 Družba Ryanair v tožbi, vloženi v zadevi T-34/21, Splošnemu sodišču predlaga, naj:
- izpodbijani sklep razglasi za ničen;
 - Komisiji naloži plačilo stroškov postopka.
- 10 Družba Ryanair je v odgovoru na ukrep procesnega vodstva z dne 11. maja 2022, vložnem 26. maja 2022, v bistvu predlagala razglasitev ničnosti izpodbijanega sklepa, kakor je bil popravljen s sklepom o popravku, in naložitev plačila stroškov Komisiji.

- 11 Družba Condor v zadevi T-87/21 Splošnemu sodišču predlaga, naj:
 - izpodbijani sklep razglasi za ničen;
 - Komisiji naloži plačilo stroškov postopka.
- 12 Družba Condor je s prilagoditveno vlogo, vloženo 22. marca 2022, Splošnemu sodišču predlagala razglasitev ničnosti izpodbijanega sklepa, kakor je bil popravljen s sklepom o popravku, in naložitev plačila stroškov Komisiji.
- 13 Komisija Splošnemu sodišču predlaga, naj:
 - tožbi zavrne;
 - plačilo stroškov naloži tožečima strankama.
- 14 Družba DLH predlaga, naj se tožbi zavrneta in plačilo stroškov naloži tožečima strankama. Zvezna republika Nemčija in Francoska republika, ki sta intervenientki le v zadevi T-34/21, predlagata zavrnitev tožbe v zadnjenavedeni zadevi. Zvezna republika Nemčija poleg tega predlaga, naj se plačilo stroškov naloži družbi Ryanair.

III. Pravo

A. Dopustnost tožb

1. Procesno upravičenje družbe Ryanair

- 15 Prvič, družba Ryanair trdi, da je „zadevna stranka“ oziroma „zainteresirana stranka“ v smislu člena 108(2) PDEU in člena 1(h) Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 [PDEU] (UL 2015, L 248, str. 9) ter da ima zato procesno upravičenje z namenom varstva svojih procesnih pravic. Drugič, družba Ryanair trdi, da je zadevni ukrep znatno vplival na njen konkurenčni položaj na trgu in da ima pravico izpodbijati tudi utemeljenost izpodbijanega sklepa.
- 16 Komisija dopustnosti tožbe ne izpodbija.
- 17 Nasprotno pa Francoska republika trdi, da družba Ryanair ni dokazala, da je zadevni ukrep znatno vplival na njen konkurenčni položaj.
- 18 Opozoriti je treba, da kadar Komisija sprejme sklep o nenasprotovanju na podlagi člena 4(3) Uredbe 2015/1589, kot v obravnavani zadevi, ne samo razglasi zadevne ukrepe za združljive z notranjim trgom, ampak tudi implicitno odloči, da ne bo začela formalnega postopka preiskave, določenega v členu 108(2) PDEU in členu 6(1) navedene uredbe (glej sodbo z dne 27. oktobra 2011, Avstrija/Scheucher-Fleisch in drugi, C-47/10 P, EU:C:2011:698, točka 42 in navedena sodna praksa). Če Komisija po predhodni preučitvi ugotovi, da obstajajo dvomi o združljivosti priglašenega ukrepa z notranjim trgom, mora na podlagi člena 4(4) Uredbe 2015/1589 sprejeti sklep o začetku formalnega postopka preiskave, ki je določen v členu 108(2) PDEU in členu 6(1) navedene uredbe. V tej zadnjenavedeni določbi je navedeno, da morajo

zadevna država članica in druge zainteresirane stranke predložiti pripombe v predpisanem roku, ki navadno ni daljši od enega meseca (sodba z dne 24. maja 2011, Komisija/Kronoply in Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, točka 46).

- 19 V obravnavani zadevi je Komisija po predhodni preučitvi odločila, da ne bo nasprotovala zadevnemu ukrepu, ker je ta združljiv z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(b) PDEU. Ker se formalni postopek preiskave ni začel, je bila zainteresiranim strankam, ki bi lahko v tej fazi vložile stališča, ta možnost odvzeta. Da se to prepreči, jim je priznana pravica, da pred sodišči Unije izpodbijajo sklep Komisije, da ne bo začela formalnega postopka preiskave. Tako je tožba, ki jo vloži zadevna stranka v smislu člena 108(2) PDEU in ki se nanaša na razglasitev ničnosti izpodbijanega sklepa, kadar želi tožeča stranka tako zaščititi postopkovne pravice, ki jih črpa iz te določbe, dopustna (glej sodbo z dne 18. novembra 2010, NDSHT/Komisija, C-322/09 P, EU:C:2010:701, točka 56 in navedena sodna praksa).
- 20 Glede na člen 1(h) Uredbe 2015/1589 podjetje, ki je konkurenčno upravičencu do ukrepa pomoči, spada med „zadevne stranke“ v smislu člena 108(2) PDEU (sodba z dne 3. septembra 2020, Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland in drugi/Komisija, C-817/18 P, EU:C:2020:637, točka 50; glej v tem smislu tudi sodbo z dne 18. novembra 2010, NDSHT/Komisija, C-322/09 P, EU:C:2010:701, točka 59).
- 21 V obravnavani zadevi ni sporno, da je družba Ryanair konkurentka skupine Lufthansa in da je zato „zainteresirana stranka“ v smislu člena 1(h) Uredbe 2015/1589 ter da ima zato procesno upravičenje z namenom varstva svojih procesnih pravic, ki jih črpa iz člena 108(2) PDEU.
- 22 V zvezi s pravico družbe Ryanair, da izpodbija utemeljenost izpodbijanega sklepa, je treba opozoriti, da je dopustnost tožbe, ki jo fizična ali pravna oseba na podlagi člena 263, četrti odstavek, PDEU vloži zoper akt, ki ni naslovljen nanjo, pogojena s tem, da se tej osebi prizna procesno upravičenje, ki obstaja v dveh primerih. Na eni strani je tako tožbo mogoče vložiti, če se ta akt nanjo neposredno in posamično nanaša. Na drugi strani taka oseba lahko vloži tožbo zoper predpis, ki ne potrebuje izvedbenih ukrepov, če se ta nanjo neposredno nanaša (glej v tem smislu zlasti sodbi z dne 17. septembra 2015, Mory in drugi/Komisija, C-33/14 P, EU:C:2015:609, točki 59 in 91, ter z dne 13. marca 2018, Industrias Químicas del Vallés/Komisija, C-244/16 P, EU:C:2018:177, točka 39).
- 23 Glede na to, da izpodbijani sklep, ki je bil naslovljen na Zvezno republiko Nemčijo, ni predpis v smislu člena 263, četrti odstavek, PDEU, saj ni splošni akt (glej v tem smislu sodbo z dne 3. oktobra 2013, Inuit Tapiriit Kanatami in drugi/Parlament in Svet, C-583/11 P, EU:C:2013:625, točka 56), bi moralo Splošno sodišče preveriti, ali se ta sklep v smislu te določbe na tožečo stranko neposredno in posamično nanaša.
- 24 V skladu z ustaljeno sodno prakso se subjekti, ki niso naslovniki sklepa, lahko sklicujejo na to, da se sklep nanje posamično nanaša, samo če se ta sklep nanje nanaša zaradi nekaterih njihovih značilnosti ali zaradi dejanskega položaja, ki jih opredeljuje glede na vse druge osebe in jih zato individualizira enako, kot bi bil individualiziran naslovnik takega sklepa (sodbe z dne 15. julija 1963, Plaumann/Komisija, 25/62, EU:C:1963:17, str. 223; z dne 28. januarja 1986, Cofaz in drugi/Komisija, 169/84, EU:C:1986:42, točka 22, ter z dne 22. novembra 2007, Sniace/Komisija, C-260/05 P, EU:C:2007:700, točka 53).

- 25 Če torej tožeča stranka dvomi o utemeljenosti sklepa o presoji pomoči, sprejetega na podlagi člena 108(3) PDEU ali na koncu formalnega postopka preiskave, zgolj dejstvo, da jo je mogoče šteti za „zadevno stranko“ v smislu člena 108(2) PDEU, ne more zadoščati za to, da se tožba razglasi za dopustno. Zato mora dokazati, da ima poseben status v smislu sodne prakse, navedene v točki 24 zgoraj. To velja zlasti takrat, kadar bi pomoč, ki je predmet zadevnega sklepa, znatno vplivala na položaj tožeče stranke na zadevnem trgu (glej sodbo z dne 15. julija 2021, *Deutsche Lufthansa/Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, točka 37 in navedena sodna praksa).
- 26 V zvezi s tem je Sodišče presodilo, da dokaz o znatnem vplivu na položaj tožeče stranke na trgu, ki ga predloži zadnjenavedena, ne pomeni, da se mora Sodišče dokončno izreči o konkurenčnih razmerjih med to stranko in podjetji prejemniki pomoči, ampak zahteva le, da navedena stranka upoštevno navede razloge, iz katerih bi sklep Komisije lahko škodoval njenim legitimnim interesom in znatno vplival na njen položaj na zadevnem trgu (glej sodbo z dne 15. julija 2021, *Deutsche Lufthansa/Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, točka 57 in navedena sodna praksa).
- 27 Iz sodne prakse Sodišča je razvidno, da znatni vpliv na konkurenčni položaj tožeče stranke na zadevnem trgu ne izhaja iz poglobljene analize različnih konkurenčnih razmerij na tem trgu, ki bi omogočila natančno določitev obsega vpliva na njen konkurenčni položaj, ampak načeloma iz *prima facie* ugotovitve, da odobritev ukrepa, na katerega se nanaša sklep Komisije, privede do znatnega vpliva na ta položaj (glej sodbo z dne 15. julija 2021, *Deutsche Lufthansa/Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, točka 58 in navedena sodna praksa).
- 28 Iz tega izhaja, da je ta pogoj lahko izpolnjen, če tožeča stranka predloži dokaze, na podlagi katerih je mogoče dokazati, da zadevni ukrep lahko znatno vpliva na njen položaj na zadevnem trgu (glej sodbo z dne 15. julija 2021, *Deutsche Lufthansa/Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, točka 59 in navedena sodna praksa).
- 29 Glede elementov, ki so bili v sodni praksi dopuščeni kot dokaz o takem znatnem vplivu, je treba opozoriti, da zgolj okoliščina, da bi lahko neki akt v določeni meri vplival na konkurenčna razmerja na upoštevnom trgu in da je zadevno podjetje v kakršnem koli konkurenčnem razmerju z upravičencem iz tega akta, še ne pomeni, da je mogoče šteti, da se navedeni akt na to podjetje posamično nanaša. Zato se podjetje ne more sklicevati zgolj na svoj status konkurenta v razmerju do podjetja upravičenca (glej sodbo z dne 15. julija 2021, *Deutsche Lufthansa/Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, točka 60 in navedena sodna praksa).
- 30 Dokaza o znatnem vplivu na položaj konkurenta na trgu ni mogoče omejiti na obstoj nekaterih elementov, ki kažejo na poslabšanje poslovnega ali finančnega uspeha tožeče stranke, kot so znatno zmanjšanje prometa, nezanemarljive finančne izgube ali celo znatno zmanjšanje tržnih deležev po dodelitvi zadevne pomoči. Dodelitev državne pomoči lahko tudi na drug način vpliva na konkurenčni položaj gospodarskega subjekta, zlasti tako, da povzroči izgubo dobička ali manj ugoden razvoj od tistega, do katerega bi prišlo, če take pomoči ne bi bilo (sodba z dne 15. julija 2021, *Deutsche Lufthansa/Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, točka 61).
- 31 Poleg tega se s sodno prakso ne zahteva, da tožeča stranka predloži dokaze o velikosti ali geografskem obsegu zadevnih trgov oziroma o svojih tržnih deležih ali tržnih deležih upravičenca zadevnega ukrepa ali morebitnih konkurentov na njih (glej v tem smislu sodbo z dne 15. julija 2021, *Deutsche Lufthansa/Komisija*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, točka 65).

- 32 Ob upoštevanju teh načel je treba preučiti, ali je družba Ryanair predložila dokaze, na podlagi katerih je mogoče dokazati, da zadevni ukrep lahko znatno vpliva na njen položaj na zadevnem trgu.
- 33 V zvezi s tem družba Ryanair trdi, da je najbližja in najbolj neposredna konkurentka skupine Lufthansa. Leta 2019 naj bi bila tako druga največja letalska družba na nemškem in belgijskem trgu za skupino Lufthansa in tretja največja na avstrijskem trgu. Poleg tega naj bi isto leto neposredno konkurirala skupini Lufthansa na 96 letalskih povezavah z odhodi in prihodi v Nemčiji, od katerih naj bi jih 27 uporabljali le ta družba in skupina Lufthansa, medtem ko je preostale letalske povezave uporabljalo le nekaj drugih prevoznikov. V Belgiji in Avstriji naj bi družba Ryanair neposredno konkurirala navedeni skupini na 46 oziroma 35 letalskih povezavah, od katerih sta nekatere uporabljali le ta družba in navedena skupina. Poleg tega naj bi bilo več zadevnih letalskih povezav gospodarsko pomembnih, saj naj bi povezovale velika mesta v Evropi in zunaj nje.
- 34 Francoska republika pa trdi, da družba Ryanair ni predložila dokazov, s katerimi bi dokazala, da je zadevni ukrep znatno vplival na njen konkurenčni položaj na upoštevni letališčih, opredeljenih v izpodbijanem sklepu. Zlasti na letališčih Dunaj (Avstrija), Bruselj (Belgija), Hamburg (Nemčija) in Palma de Mallorca (Španija), kjer skupina Lufthansa ni imela pomembne tržne moči (v nadaljevanju: PTM), naj v skladu z izpodbijanem sklepom zadevni ukrep ne bi znatno vplival na konkurenčni položaj družbe Ryanair. Poleg tega naj na letališču München (Nemčija) zadnjenavedena ne bi bila ena od glavnih konkurentov navedene skupine, na letališču Frankfurt (Nemčija) pa naj bi bile njene dejavnosti šibke, čeprav je bila druga največja letalska družba za skupino Lufthansa.
- 35 Na prvem mestu, zaradi ugovora Francoske republike se najprej postavlja vprašanje, ali so dokazi, ki jih je predložila družba Ryanair in so povzeti v točki 33 zgoraj, neupoštevni za preučitev njenega procesnega upravičenja, ker se ne nanašajo posebej na njen konkurenčni položaj na letališčih, navedenih v točki 34 zgoraj. Ta ugovor v bistvu izhaja iz tega, da je Komisija v izpodbijanem sklepu upoštevne trge storitev letalskega prevoza potnikov opredelila v skladu s pristopom „za vsako letališče posebej“. V skladu s tem pristopom je vsako letališče opredeljeno kot ločen trg brez razlikovanja med posameznimi povezavami, ki se zagotavljajo s prihodom na to letališče ali odhodom z njega.
- 36 Toda v okviru petega dela prvega tožbenega razloga družba Ryanair med drugim trdi, da je Komisija napačno uporabila ta pristop in da bi morala zadevne trge opredeliti v skladu s pristopom, ki temelji na parih mest, opredeljenih kot kraj odhoda in kraj prihoda (v nadaljevanju: pristop O & P).
- 37 V zvezi s tem je treba opozoriti, da se v fazi preučitve dopustnosti tožbe ni treba dokončno izreči glede opredelitve trga zadevnih izdelkov ali storitev ali glede konkurenčnih razmerij med tožečo stranko in prejemnikom pomoči. Načeloma zadostuje, da tožeča stranka dokaže, da zadevni ukrep *prima facie* znatno vpliva na njen konkurenčni položaj na trgu (glej sodno prakso, navedeno v točkah 26 in 27 zgoraj).
- 38 Zato v fazi preučitve dopustnosti tožbe, kadar tožeča stranka vsebinsko izpodbija opredelitev zadevnega trga, kot je v obravnavani zadevi, zadostuje, da se preuči, ali je opredelitev zadevnega trga, ki jo je predložila tožeča stranka, verjetna, brez poseganja v vsebinsko preučitev tega vprašanja.

- 39 Splošno sodišče v obravnavani zadevi meni, da je opredelitev trgov storitev zračnega prevoza potnikov v skladu s pristopom O & P, kakršno predlaga družba Ryanair, *prima facie* verjetna. Zadostuje namreč opozoriti, da se je v letalskem sektorju Splošno sodišče strinjalo, da Komisija lahko uporabi ta pristop za opredelitev zadevnih trgov, med drugim na področju nadzora koncentracij (glej v tem smislu sodbo z dne 13. maja 2015, Niki Luftfahrt/Komisija, T-162/10, EU:T:2015:283, točki 139 in 140 ter navedena sodna praksa).
- 40 Podatki, ki jih je predložila družba Ryanair, povzeti v točki 33 zgoraj, so torej upoštevni za preučitev njenega procesnega upravičenja.
- 41 Na drugem mestu, iz teh podatkov, katerih točnosti stranke ne izpodbijajo in ki jih poleg tega potrjujejo dokazi, ki jih je družba Ryanair predložila v okviru tega postopka, izhaja, da sta si družba Ryanair in skupina Lufthansa pred sprejetjem izpodbijanega sklepa konkurirali na več pomembnih letalskih povezavah med pari mest, opredeljenih kot kraj odhoda in kraj prihoda (v nadaljevanju: letalske povezave O & P), v Belgiji, Nemčiji in Avstriji ter da sta bili družba Ryanair in skupina Lufthansa edini konkurentki na številnih letalskih povezavah O & P. Stranke prav tako ne izpodbijajo tega, da je družba Ryanair druga največja letalska družba za skupino Lufthansa na nemškem in belgijskem trgu ter tretja največja na avstrijskem trgu.
- 42 Na tretjem mestu, vsekakor je treba ugotoviti, da je Komisija v izpodbijanem sklepu družbo Ryanair opredelila kot eno največjih konkurentk skupine Lufthansa na nekaterih od upoštevnihi letališč. Tako je iz odstavkov 188 in 189 izpodbijanega sklepa razvidno, da je bila na letališču Frankfurt družba Ryanair druga in tretja največja konkurentka skupine Lufthansa glede na število razpoložljivih slotov v zimski sezoni 2019/2020 oziroma poletni sezoni 2019 Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov (IATA). Prav tako je bila druga letalska družba po številu letal, ki so bila v teh sezonah nameščena na tem letališču. Poleg tega je bila v skladu z izpodbijanem sklepom družba Ryanair najbližja konkurentka skupine Lufthansa na letališčih Düsseldorf (Nemčija) in Dunaj (Avstrija).
- 43 Na četrtem mestu, družba Ryanair trdi, da je želela razširiti svoje dejavnosti na belgijskem, nemškem in avstrijskem trgu z uvedbo 9, 75 oziroma 28 novih letalskih povezav v letu 2019, kar prav tako ni sporno. Poleg tega naj bi lahko po navedbah družbe Ryanair skupina Lufthansa kapital, pridobljen z zadevnim ukrepom, uporabila za znižanje cen in okrepitev konkurenčnega položaja na trgu v njeno škodo, zlasti v okviru pandemije covida-19, ki naj bi vplivala na vse letalske družbe.
- 44 V zvezi s tem iz odstavka 16 izpodbijanega sklepa izhaja, da je družbi DLH brez zadevnega ukrepa grozilo, da bi postala insolventna, kar bi lahko povzročilo propad celotne skupine Lufthansa. Poleg tega je bilo v poročilu Fondation pour l'innovation politique (fundacija za politične inovacije), naslovljenem „Before COVID-19 air transportation in Europe: an already fragile sector“ (Letalski prevoz v Evropi pred pandemijo covida-19: že tako krhek sektor), iz maja 2020, ki ga je predložila družba Ryanair in katerega vsebine stranke ne izpodbijajo, navedeno, da je „verjetno, da bosta družbi Ryanair in Wizz Air iz krize covida-19 izšli brez večje škode in da bosta imeli celo dovolj finančnih sredstev, med drugim zaradi zadolževanja in nakupa podjetij v stečaju, da bosta lahko sodelovali pri verjetnem prestrukturiranju letalskega prometa v Evropi“. Iz tega je razvidno, da je bila družba Ryanair v razmeroma močnem položaju v primerjavi s tradicionalnimi družbami, kakršne so te, ki so del skupine Lufthansa, ki ji je grozila insolventnost ali celo izstop s trga.

- 45 Na podlagi elementov iz točk od 33 do 44 zgoraj, obravnavanih skupaj, je mogoče ugotoviti, da je družba Ryanair dokazala, da je odobritev zadevnega ukrepa *prima facie* znatno vplivala na njen konkurenčni položaj na trgu, pri čemer je med drugim povzročila izgubo dobička ali razvoj, ki je bil manj ugoden od tistega, ki bi bil lahko dosežen, če takega ukrepa ne bi bilo (glej sodno prakso, navedeno v točki 30 zgoraj).
- 46 Te ugotovitve ni mogoče izpodbiti z ugovorom Francoske republike, da družba Ryanair ni dokazala, da jo je izpodbijani sklep prizadel zaradi dejanskega položaja, zaradi katerega se je razlikovala od vseh drugih konkurentov skupine Lufthansa.
- 47 Pogoj znatnega vpliva na konkurenčni položaj tožeče stranke je namreč element, lasten tožeči stranki, ki ga je treba presoјati zgolj glede na njen položaj na trgu pred sprejetjem ukrepa, na katerega se nanaša izpodbijani sklep, ali glede na neobstoj tega ukrepa. Ne gre torej za primerjavo položaja vseh konkurentov, prisotnih na zadevnem trgu (glej v tem smislu sklepne predloge generalnega pravobranilca M. Szpunarja v zadevi Deutsche Lufthansa/Komisija, C-453/19 P, EU:C:2020:862, točka 58). Poleg tega je Sodišče, kot je bilo opozorjeno v točki 31 zgoraj, pojasnilo, da tožeči stranki ni treba predložiti informacij o svojih tržnih deležih ali tržnih deležih prejemnika pomoči ali morebitnih konkurentov na tem trgu. Iz tega izhaja, da od tožeče stranke pri dokazovanju znatnega vpliva na njen konkurenčni položaj ni mogoče zahtevati, da dokaže, kakšen je konkurenčni položaj njenih konkurentov, in da se od njih razlikuje.
- 48 Poleg tega, navesti je treba, da ustaljena sodna praksa, navedena v točki 24 zgoraj, določa dve različni merili za dokazovanje, da se odločba posamično nanaša na subjekte, ki niso naslovniki te odločbe, in sicer če nanje vpliva „zaradi nekaterih njihovih značilnosti“ ali „dejanskega položaja, ki jih opredeljuje glede na vse druge osebe“. S to sodno prakso se torej od tožeče stranke ne zahteva, da v vseh primerih dokaže, da se njen dejanski položaj razlikuje od dejanskega položaja vseh drugih oseb. Zadostuje namreč, da izpodbijani sklep vpliva na tožečo stranko zaradi nekaterih njenih značilnosti.
- 49 Tako je v obravnavani zadevi. Vsi elementi, navedeni v točkah od 33 do 44 zgoraj, namreč dovolj verjetno dokazujejo, da ima položaj družbe Ryanair na zadevnih trgih nekatere značilnosti, kot je njena pomembnost na navedenih trgih, dejstvo, da je na nekaterih od teh trgov najbližja konkurentka prejemnika pomoči, njeni načrti širitve na belgijskem, nemškem in avstrijskem trgu ali njen razmeroma močan finančni položaj v primerjavi s šibkim finančnim položajem prejemnika pomoči, zaradi česar bi lahko brez pomoči pridobila tržni delež v škodo upravičenca.
- 50 Glede na vse navedeno je treba ugotoviti, da je družba Ryanair pravno zadostno dokazala, da je zadevni ukrep lahko znatno vplival na njen konkurenčni položaj na zadevnem trgu.
- 51 V zvezi z vprašanjem, ali se izpodbijani sklep neposredno nanaša na družbo Ryanair, je treba opozoriti, da se v skladu z ustaljeno sodno prakso 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 (glej v tem smislu sodbi z dne 5. maja 1998, Dreyfus/Komisija, C-386/96 P, EU:C:1998:193, točki 43 in 44, ter z dne 15. septembra 2016, Ferracci/Komisija, T-219/13, EU:T:2016:485, točka 44 in navedena sodna praksa), kar pa velja za obravnavano zadevo.
- 52 Družba Ryanair ima torej pravico, da izpodbija utemeljenost izpodbijanega sklepa.

2. Procesno upravičenje družbe Condor

- 53 Prvič, družba Condor trdi, da je „zadevna stranka“ oziroma „zainteresirana stranka“ v smislu člena 108(2) PDEU in člena 1(h) Uredbe 2015/1589 ter da ima zato procesno upravičenje v obravnavani zadevi z namenom varstva svojih procesnih pravic, ker je konkurentka skupine Lufthansa. Drugič, družba Condor meni, da je zadevni ukrep znatno vplival na njen položaj na trgu in da ima pravico izpodbijati tudi utemeljenost izpodbijanega sklepa.
- 54 Komisija ne nasprotuje temu, da je družba Condor zainteresirana stranka in da ima torej procesno upravičenje z namenom varstva svojih procesnih pravic. Vendar pa trdi, da „dvomi“, da je družba Condor pravno zadostno dokazala, da je zadevni ukrep nanjo znatno vplival.
- 55 Na prvem mestu, ni sporno, da je družba Condor konkurentka skupine Lufthansa in da je zato „zainteresirana stranka“ oziroma „zadevna stranka“ v smislu člena 1(h) Uredbe 2015/1589 in člena 108(2) PDEU (glej sodno prakso, navedeno v točki 20 zgoraj). Družba Condor ima zato procesno upravičenje z namenom varstva svojih procesnih pravic.
- 56 Na drugem mestu, v zvezi z vprašanjem, ali ima družba Condor procesno upravičenje tudi za izpodbijanje utemeljenosti izpodbijanega sklepa, je treba ugotoviti, da družba Condor, da bi dokazala, da zadevni ukrep znatno vpliva na njen konkurenčni položaj na trgu, trdi, prvič, da je edina konkurentka skupine Lufthansa na 51 letalskih povezavah O & P s prihodi v Nemčijo in odhodi iz nje ter da je v neposredni konkurenci z navedeno skupino na 79 drugih letalskih povezavah. Poleg tega sta na skupno 130 letalskih povezavah, na katerih sta leteli družba Condor in skupina Lufthansa, ti ponudili skupaj 18,6 milijona sedežev, od tega jih je 6,33 milijona ponudila družba Condor.
- 57 Komisija ne izpodbija točnosti teh podatkov, vendar družbi Condor očita, da ni navedla vira teh podatkov in obdobja, na katero se nanašajo.
- 58 Čeprav drži, kot trdi Komisija, da v prilogi C.1 k repliki družbe Condor, v kateri je seznam letalskih povezav O & P, navedenih v točki 56 zgoraj, ni naveden niti vir podatkov v njej niti obdobje, na katero se ti nanašajo, to ne spremeni dejstva, da je treba to prilogo brati skupaj s pisnimi vlogami, ki jih je vložila družba Condor. V zvezi s tem iz tožbe družbe Condor izhaja, da zadevni podatki izvirajo iz analizatorja „SRS“, partnerja IATA, spletne podatkovne zbirke, ki združuje številne podatke v zvezi s potmi, voznimi redi in številom sedežev različnih letalskih družb, kot so bili na voljo na spletu 1. decembra 2020. Komisija ne izpodbija zanesljivosti tega vira. Družba Condor poleg tega v tožbi navaja, da se ti podatki nanašajo na obdobje od aprila 2019 do marca 2020, pri čemer to obdobje približno ustreza poletni sezoni IATA 2019 in zimski sezoni IATA 2019/2020, torej na obdobje, obravnavano v izpodbijanem sklepu.
- 59 Ugovor Komisije je zato treba zavrniti.
- 60 Glede na to Splošno sodišče iz razlogov, navedenih v točkah od 34 do 39 zgoraj, ki se uporabljajo *mutatis mutandis*, meni, da so elementi, ki jih je predložila družba Condor in so povzeti v točki 56 zgoraj, upoštevni za preučitev vprašanja, ali bi zadevni ukrep lahko *prima facie* znatno vplival na njen konkurenčni položaj na trgu, in to brez poseganja v vsebinsko preučitev opredelitve zadevnega trga.

- 61 Iz teh elementov je razvidno, da sta si družba Condor in skupina Lufthansa konkurirali na številnih letalskih povezavah O & P s prihodom v Nemčijo in odhodom iz nje, da je bila družba Condor edina konkurentka skupine na precejšnjem številu teh letalskih povezav in da je bilo število razpoložljivih sedežev na letih, ki jih je družba Condor opravljala na vseh teh letalskih povezavah, znatno.
- 62 Drugič, tako kot družba Condor je treba ugotoviti, da je Komisija v odstavkih 188 in 189 ter 195, 196 in 202 izpodbijanega sklepa sama opredelila družbo Condor kot drugo oziroma tretjo največjo letalsko družbo na letališču Frankfurt v poletni sezoni IATA 2019 oziroma zimski sezoni IATA 2019/2020 glede na število slotov. Poleg tega je bila po ugotovitvah Komisije druga največja letalska družba na letališčih München in Düsseldorf glede na parkirana letala in tretja glede na število slotov na letališču München v poletni sezoni IATA 2019. Iz tega izhaja, da je bila v izpodbijanem sklepu družba Condor opredeljena kot ena od glavnih konkurentov skupine Lufthansa na nekaterih letališčih, obravnavanih v tem sklepu.
- 63 Tretjič, družba Condor trdi, da je imela s skupino Lufthansa dolgotrajne poslovne odnose, kar dokazuje pogodba o povezovalnem prometu, sklenjena z njo. V zvezi s tem ni sporno, da se družba Condor, ki opravlja predvsem prostočasne lete na dolge razdalje, za zapolnitev svojih letov v veliki meri zanaša na povezovalni promet z letov na kratke razdalje, ki jih opravlja skupina Lufthansa. Po navedbah družbe Condor je bila navedena skupina edina, ki je upravljala omrežja na vseh nemških letališčih, ki so lahko zagotavljala zadosten povezovalni promet. Po navedbah družbe Condor, ki v zvezi s tem niso bile izpodbijane, namreč približno 25 % vseh potnikov na letih na dolge razdalje, ki jih opravlja, uporablja predhodni ali naknadni let, ki ga upravlja skupina Lufthansa. Zadnjenavedena naj bi zagotavljala 90 % „posrednih“ potnikov, ki uporabljajo lete na dolge razdalje, ki jih opravlja družba Condor. Iz teh elementov je razvidno, da je povezovalni promet, ki ga tako ustvarja skupina Lufthansa, še posebej pomemben za poslovanje družbe Condor.
- 64 Četrtrič, kot je bilo opozorjeno v točki 44 zgoraj, iz izpodbijanega sklepa izhaja, da je družbi DLH brez zadevnega ukrepa grozilo, da bi postala insolventna, kar bi lahko povzročilo propad celotne skupine Lufthansa.
- 65 Toda po mnenju družbe Condor naj bi zadevni ukrep skupini Lufthansa omogočil, da ostane na trgu in celo uvede nove letalske povezave, ki jih prej ni opravljala.
- 66 Glede na vse navedeno je treba ugotoviti, da je družba Condor pravno zadostno dokazala, da je zadevni ukrep lahko znatno vplival na njen konkurenčni položaj na trgih letalskega prevoza potnikov.
- 67 Iz istih razlogov, kot so navedeni v točki 51 zgoraj, se izpodbijani sklep prav tako neposredno nanaša na družbo Condor, tako da ima pravico do izpodbijanja izpodbijanega sklepa.

B. Vsebinska presoja

- 68 Družba Ryanair v utemeljitev tožbe v zadevi T-34/21 navaja pet tožbenih razlogov, od katerih se prvi nanaša na napačno uporabo začasnega okvira in zlorabo pooblastil; drugi na napačno uporabo člena 107(3)(b) PDEU; tretji na kršitev nekaterih posebnih določb Pogodbe DEU in nekaterih splošnih načel prava Unije, in sicer prepovedi diskriminacije, svobode opravljanja storitev in svobode ustanavljanja; četrtri na opustitev Komisije, da začne formalni postopek preiskave, določen v členu 108(2) PDEU, in peti na kršitev obveznosti obrazložitve.

- 69 Prvi tožbeni razlog ima sedem delov, ki se nanašajo, prvič, na upravičenost družbe DLH do pomoči na podlagi začasnega okvira; drugič, na obstoj drugih primernejših in manj izkrivljajočih ukrepov; tretjič, na znesek dokapitalizacije; četrtrič, na nadomestilo in izstop države; petič, na obstoj PTM prejemnika pomoči na zadevnih trgih in na strukturne zaveze, naložene za ohranitev učinkovite konkurence na navedenih trgih; šestič, na prepoved agresivne komercialne širitve, ki se financira s pomočjo, ter sedmič, na zlorabo pooblastil.
- 70 Družba Condor v utemeljitev tožbe v zadevi T-87/21 navaja tri tožbene razloge, od katerih se prvi nanaša na opustitev Komisije, da začne formalni postopek preiskave, določen v členu 108(2) PDEU; drugi na očitno napako pri presoji v delu, v katerem je Komisija menila, da je zadevni ukrep na podlagi člena 107(3)(b) PDEU združljiv z notranjim trgov, in tretji na kršitev obveznosti obrazložitve. Splošno sodišče je ugotovilo, da se vsebina prvih dveh tožbenih razlogov deloma prekriva. Ko ji je bilo na obravnavi postavljeno vprašanje o tem, je družba Condor potrdila to prekrivanje in navedla, da sta bila ta tožbena razloga navedena glede na odločitev Splošnega sodišča o dopustnosti tožbe in da sta se v bistvu nanašala na isto problematiko. Ker je Splošno sodišče ugotovilo, da ima družba Condor pravico, da izpodbija utemeljenost izpodbijanega sklepa, je treba ta razloga preučiti skupaj. Z njima se v bistvu navajajo štiri problematike, in sicer upravičenost upravičenca do pomoči na podlagi začasnega okvira, znesek dokapitalizacije, prepoved agresivne komercialne širitve, ki se financira s pomočjo, ter obstoj PTM prejemnika pomoči na zadevnih trgih in strukturne zaveze.
- 71 Iz tega izhaja, da se s prvim tožbenim razlogom v zadevi T-34/21 in prvima dvema tožbenima razlogoma v zadevi T-87/21 deloma postavljajo podobna vprašanja, ki jih je treba obravnavati skupaj, deloma pa različna vprašanja. Vsa ta vprašanja je mogoče združiti v šest problematik:
- upravičenost družbe DLH do pomoči (prvi del prvega tožbenega razloga v zadevi T-34/21 in drugi del prvega tožbenega razloga v zadevi T-87/21);
 - obstoj drugih, primernejših in manj izkrivljajočih ukrepov (drugi del prvega tožbenega razloga v zadevi T-34/21);
 - znesek pomoči (tretji del prvega tožbenega razloga v zadevi T-34/21 ter drugi del prvega tožbenega razloga in drugi del drugega tožbenega razloga v zadevi T-87/21);
 - nadomestilo in izstop države (četrtri del prvega tožbenega razloga v zadevi T-34/21);
 - prepoved agresivne komercialne širitve, ki se financira s pomočjo (šesti del prvega tožbenega razloga v zadevi T-34/21 ter prvi del prvega tožbenega razloga in drugi del drugega tožbenega razloga v zadevi T-87/21);
 - obstoj PTM prejemnika pomoči na zadevnih trgih in strukturne zaveze (peti del prvega tožbenega razloga v zadevi T-34/21 ter prvi del prvega tožbenega razloga in prvi del drugega tožbenega razloga v zadevi T-87/21).
- 72 Najprej je treba navesti nekaj uvodnih ugotovitev, nato bodo obravnavane te problematike in nazadnje, po potrebi, drugi tožbeni razlogi tožečih strank.

1. Uvodne ugotovitve

a) Intenzivnost sodnega nadzora

- 73 Najprej, opozoriti je treba, da je presoja združljivosti ukrepov pomoči z notranjim trgov na podlagi člena 107(3) PDEU v izključni pristojnosti Komisije, ki deluje pod nadzorom sodišč Unije (sodba z dne 19. julija 2016, Kotnik in drugi, C-526/14, EU:C:2016:570, točka 37).
- 74 V zvezi s tem iz ustaljene sodne prakse izhaja, da ima Komisija široko diskrecijsko pravico, katere izvrševanje zajema kompleksne ekonomske in socialne ocene (glej sodbo z dne 19. julija 2016, Kotnik in drugi, C-526/14, EU:C:2016:570, točka 38 in navedena sodna praksa). Člen 107(3) PDEU namreč Komisiji daje široko diskrecijsko pravico za dopustitev pomoči z odstopanjem od splošne prepovedi iz člena 107(1) PDEU, saj v teh primerih presoja združljivosti ali nezdružljivosti državne pomoči z notranjim trgov povzroča težave, povezane z upoštevanjem in presojo kompleksnih ekonomskih dejstev in okoliščin (sodbi z dne 18. januarja 2012, Djebel – SGPS/Komisija, T-422/07, neobjavljena, EU:T:2012:11, točka 107, in z dne 1. marca 2016, Secop/Komisija, T-79/14, EU:T:2016:118, točka 29). V tem okviru je sodni nadzor nad izvrševanjem te diskrecijske pravice omejen na preverjanje spoštovanja postopkovnih pravil in pravil obrazložitve ter na nadzor vsebinske pravilnosti ugotovljenega dejanskega stanja in pravilne uporabe prava, očitne napake pri presoji dejanskega stanja ali zlorabe pooblastil (glej sodbo z dne 11. septembra 2008, Nemčija in drugi/Kronofrance, C-75/05 P in C-80/05 P, EU:C:2008:482, točka 59 in navedena sodna praksa).
- 75 Vendar lahko pri izvrševanju te diskrecijske pravice Komisija sprejme smernice za določitev meril, na podlagi katerih namerava presojati združljivost ukrepov pomoči, ki jih načrtujejo države članice, z notranjim trgov. Komisija se s tem, da sprejme taka pravila ravnanja in da z njihovo objavo razglasi, da jih bo v prihodnje uporabljala v primerih, na katere se nanašajo, sama omeji pri izvrševanju te diskrecijske pravice in od teh pravil načeloma ne more odstopiti, saj bi sicer lahko bila sankcionirana zaradi kršitve splošnih pravnih načel, kot sta načelo enakega obravnavanja ali načelo varstva legitimnih pričakovanj (sodba z dne 19. julija 2016, Kotnik in drugi, C-526/14, EU:C:2016:570, točki 39 in 40). Vendar sprejetje pravil ravnanja, s katerimi Komisija omeji svojo diskrecijsko pravico, Komisije ne razbremeni obveznosti preverjanja posebnih izrednih okoliščin, ki jih v posameznem primeru uveljavlja neka država članica v okviru predloga neposredne uporabe člena 107(3)(b) PDEU. Iz tega izhaja, da Komisija lahko odobri načrt državne pomoči z odstopanjem od navedenih pravil v izrednih okoliščinah (glej v tem smislu sodbo z dne 19. julija 2016, Kotnik in drugi, C-526/14, EU:C:2016:570, točki 41 in 43).
- 76 Tako je Komisija na posebnem področju državnih pomoči vezana na okvire in obvestila, ki jih sprejme, če ne odstopajo od pravil Pogodbe (sodba z dne 2. decembra 2010, Holland Malt/Komisija, C-464/09 P, EU:C:2010:733, točka 47 in navedena sodna praksa). Torej je v pristojnosti sodnega organa Unije, da preveri, ali je Komisija spoštovala pravila, ki jih je sprejela (glej sodbo z dne 8. aprila 2014, ABN Amro Group/Komisija, T-319/11, EU:T:2014:186, točka 29 in navedena sodna praksa).
- 77 Poleg tega v okviru nadzora, ki ga sodišči Unije izvajata nad zapletenimi ekonomskimi presojami, ki jih Komisija opravi na področju državnih pomoči, sodišče Unije ni pristojno za to, da ekonomsko presojo Komisije nadomesti s svojo. Kljub temu mora med drugim preveriti ne le vsebinsko pravilnost navedenih dokazov, njihovo zanesljivost in doslednost, ampak tudi, ali so v teh dokazih vsi upoštevni podatki, ki jih je treba upoštevati pri presoji zapletenega položaja, in ali je z njimi mogoče utemeljiti iz njih izvedene sklepe (sodba z dne 24. januarja 2013, Frucona

Košice/Komisija, C-73/11 P, EU:C:2013:32, točki 75 in 76; glej tudi sodbo z dne 24. oktobra 2013, Land Burgenland in drugi/Komisija, C-214/12 P, C-215/12 P in C-223/12 P, EU:C:2013:682, točka 79 in navedena sodna praksa). Sodišče Unije mora prav tako preveriti razlago podatkov ekonomske narave, ki jo opravi Komisija (glej v tem smislu sodbo z dne 22. novembra 2007, Španija/Lenzing, C-525/04 P, EU:C:2007:698, točka 56).

- 78 Čepprav je torej, kot izhaja iz sodne prakse, navedene v točki 74 zgoraj, nadzor sodišča Unije v zvezi z zapletenimi ekonomskimi in socialnimi presojami, ki jih opravi Komisija, omejen, pa je nadzor celovit v zvezi s presojami Komisije, ki ne vsebujejo takih ocen, ali v zvezi z vprašanji strogo pravne narave.

b) Dokazna vrednost poročil strokovnjakov

- 79 V okviru zadeve T-34/21 se družba Ryanair v zvezi z različnimi vidiki opira na več poročil strokovnjakov, med drugim:
- poročilo, naslovljeno „Assessment of the Commission’s analysis of the proportionality of the aid to DLH“ (Ocena analize Komisije glede sorazmernosti pomoči, dodeljene družbi DLH), z dne 21. januarja 2021, ki ga je pripravila družba Oxera (v nadaljevanju: poročilo Oxera I);
 - poročilo, naslovljeno „Assessment of the Commission’s approach to determining SMP and competitive distortions“ (Ocena pristopa Komisije pri ugotavljanju PTM in izkrivljanja konkurence), z dne 21. januarja 2021, ki ga je pripravila družba Oxera (v nadaljevanju: poročilo Oxera II);
 - poročilo Fondation pour l’innovation politique, navedeno v točki 44 zgoraj;
 - poročilo, naslovljeno „Rating Action: Moody’s downgrades Lufthansa to Ba1, ratings placed on review for downgrade“ (Bonitetna ocena: družba Moody’s znižala bonitetno oceno družbe Lufthansa na Ba1, ocena pod nadzorom zaradi morebitnega poslabšanja), z dne 17. marca 2020, ki ga je pripravila bonitetna agencija Moody’s (v nadaljevanju: poročilo Moody’s), in
 - poročilo, naslovljeno „European Airlines, All is not what it seems“ (Evropske letalske družbe: ni vse, kot se zdi), z dne 17. aprila 2020, ki so ga pripravili J. Hollins, R. Joynson in D. Maglione iz družbe Exane BNP Paribas (v nadaljevanju: poročilo Exane).
- 80 Najprej je treba preučiti dokazno vrednost teh poročil.
- 81 V zvezi s tem je treba opozoriti, da je ob neobstoju predpisov Unije o pojmu dokaza sodišče Unije določilo načelo prostega predlaganja dokazov ali svobode glede dokaznih sredstev, ki ga je treba razumeti kot možnost, da se določeno dejstvo dokaže s kakršnimi koli dokaznimi sredstvi, kot so pričanja, listinski dokazi, priznanja, izvedenska poročila, itd. Soodnosno s tem je v skladu z ustaljeno sodno prakso odločitev o verodostojnosti ali dokazni vrednosti dokaza prepuščena prepričanju sodišča. Tako je treba za ugotovitev dokazne vrednosti dokumenta upoštevati več elementov, kot so izvor dokumenta, okoliščine njegovega nastanka, njegov prejemnik ali vsebina, ter se vprašati, ali se zdi glede na te elemente informacija, ki jo dokument vsebuje, razumna in zanesljiva (glej sodbo z dne 2. julija 2019, Mahmoudian/Svet, T-406/15, EU:T:2019:468, točki 136 in 137 ter navedena sodna praksa).

- 82 V obravnavani zadevi je treba na prvem mestu v zvezi s poročiloma Moody's in Exane navesti, da nista bili pripravljeni na zahtevo družbe Ryanair, da nista povezani s tem sodnim postopkom in da so njuni avtorji tretje osebe, katerih strokovno znanje in izkušnje, ugled ter neodvisnost od družbe Ryanair niso sporni.
- 83 Na drugem mestu je treba v zvezi s poročiloma Oxera I in II navesti, da sta bili pripravljeni na zahtevo družbe Ryanair za namene tega spora.
- 84 Vendar Komisija, Zvezna republika Nemčija, Francoska republika in družba DLH ne izpodbijajo niti dokazne vrednosti teh poročil niti točnosti ali resničnosti dejanskih in ekonomskih informacij v njiju.
- 85 Poleg tega Splošno sodišče ugotavlja, da sta bili ti poročili pripravljeni na podlagi javno dostopnih informacij ali informacij iz uglednih in zanesljivih virov, ki so neodvisni od družbe Ryanair. Poročili Oxera I in II namreč temeljita na informacijah iz virov, kot so med drugim združenje Airports Council International (ACI) Europe, IATA, več bonitetnih agencij, kot so Moody's, Kroll Bond Rating Agency in S & P, časopis *Financial Times*, družba DLH ali druge letalske družbe, nemški organi ter sam izpodbijani sklep.
- 86 Nazadnje, čeprav je res, da sta ti poročili nastali po sprejetju izpodbijanega sklepa, ostaja dejstvo, da temeljita na podatkih, ki so obstajali na dan sprejetja izpodbijanega sklepa. V zvezi s tem je treba ugotoviti, da v skladu s sodno prakso dejstvo, da se nadzor, ki ga opravi sodišče, ki mu je predložen predlog za razglasitev ničnosti, opravi izključno glede na dejanske in pravne okoliščine, ki so obstajale na dan, ko je bila sprejeta izpodbijana odločba, ne posega v možnost strank, da lahko pri izvrševanju svojih pravic obrambe te dopolnijo z dokazi po tem datumu, ampak le če so posebej namenjeni izpodbijanju te odločbe oziroma njeni obrambi (glej sodbo z dne 27. septembra 2006, GlaxoSmithKline Services/Komisija, T-168/01, EU:T:2006:265, točka 58 in navedena sodna praksa).
- 87 V teh okoliščinah Splošno sodišče ugotavlja, da imajo poročila, navedena v točki 79 zgoraj, dokazno vrednost.

2. Upravičenost družbe DLH do pomoči

- 88 Družba Ryanair v zadevi T-34/21 navaja tri očitke v zvezi z upravičenostjo družbe DLH do pomoči, ki se nanašajo na kršitev pogojev, določenih v odstavku 49(a), odstavku 49(b) oziroma odstavku 49(c) začasnega okvira. Tretji očitek in trditev, ki jo je družba Condor navedla v zadevi T-87/21, da je Komisija kršila pogoje, določene v odstavku 49(c) začasnega okvira, se prekrivajo. Te očitke je treba obravnavati zaporedoma.

a) Kršitev odstavka 49(a) začasnega okvira

- 89 Družba Ryanair v bistvu trdi, da Komisija ni dokazala, da bi brez pomoči upravičenec nujno šel v stečaj ali imel resne težave pri ohranjanju poslovanja v smislu odstavka 49(a) začasnega okvira. Poleg tega naj bi Komisija zamenjala pojma nelikvidnosti, do katere pride, kadar podjetje ne more odplačati svojih dolgov ob zapadlosti, in insolventnosti, do katere pride, kadar skupna vrednost obveznosti podjetja presega vrednost njegovih sredstev.
- 90 Komisija ob podpori Zvezne republike Nemčije in družbe DLH te trditve izpodbija.

- 91 V odstavku 49 začasnega okvira iz točke 3.11.2, naslovljene „Pogoji za upravičenost in vstop“, so naštet pogoji, ki jih mora izpolnjevati ukrep dokapitalizacije, odobren v okviru pandemije covida-19, da se za morebitnega upravičenca utemelji pravica do tega ukrepa.
- 92 S prvim od teh pogojev, določenem v odstavku 49(a) začasnega okvira, se zahteva, da se ugotovi, da bi upravičenec brez posega države prenehal poslovati ali bi se soočil z resnimi težavami pri ohranjanju svojega poslovanja. Komisija je na podlagi druge predpostavke ugotovila, da je ta pogoj izpolnjen. V skladu z istim odstavkom začasnega okvira se te težave lahko dokažejo zlasti s poslabšanjem razmerja med dolgom in lastniškim kapitalom upravičenca do posredovanja države ali s podobnimi kazalniki.
- 93 V odstavkih od 96 do 98 izpodbijanega sklepa je Komisija navedla, da je poslabšanje lastniškega kapitala družbe DLH resno vplivalo na njeno likvidnost in da ji je zato v kratkem času grozila insolventnost. Ta ugotovitev je temeljila na internih dokumentih in finančnih projekcijah za obdobje med letoma 2020 in 2026, ki jih je zagotovila nemška vlada in iz katerih je izhajalo, da naj bi se kapital družbe DLH konec leta 2020 v primerjavi z letom 2019 znatno zmanjšal in da naj bi se kljub ukrepom za pridobitev likvidnih sredstev, sprejetim leta 2020, znašla v položaju „tehnične nelikvidnosti“, kar pomeni, da likvidnost, ki jo ima, ne bi zadostovala za povračilo dolgov ob njihovi zapadlosti, česar družba Ryanair ne izpodbija. Komisija je na podlagi tega ugotovila, da bi zadevni ukrep preprečil insolventnost družbe DLH in da bi imela zato družba DLH brez povečanja kapitala resne težave pri ohranjanju svojega poslovanja.
- 94 Navesti je treba tudi, da je Komisija v izpodbijanem sklepu ugotovila poslabšanje razmerja med dolgom in lastniškim kapitalom družbe DLH, kot določa odstavek 49(a) začasnega okvira (glej razpredelnico št. 1 v odstavku 117 izpodbijanega sklepa). Družba Ryanair teh ugotovitev ne izpodbija.
- 95 Komisija torej ni kršila odstavka 49(a) začasnega okvira.
- 96 Trditev družbe Ryanair, ki se nanaša na razlikovanje med pojmom nelikvidnosti in insolventnosti, je treba zavrnila kot brezpredmetno. V skladu z odstavkom 49(a) začasnega okvira upravičenost do pomoči namreč ni odvisna od teh pojmov, ampak zlasti od obstoja resnih težav zadevnega podjetja pri ohranjanju poslovanja.
- 97 Kar zadeva trditev, da Komisija ni dokazala, da ni bilo mogoče predvideti drugega, manj izkrivljajočega ukrepa, namenjenega odpravi likvidnostnih težav upravičenca, se ta trditev prekriva s problematiko iz drugega dela prvega tožbenega razloga, ki bo obravnavana v nadaljevanju.
- 98 Ta očitek je torej treba zavrnila kot neutemeljen.

b) Kršitev odstavka 49(b) začasnega okvira

- 99 Družba Ryanair v bistvu očita Komisiji, da je kršila odstavek 49(b) začasnega okvira, ker ni dokazala sistemske narave družbe DLH za nemško gospodarstvo.
- 100 Komisija ob podpori Zvezne republike Nemčije in družbe DLH te trditve izpodbija.

- 101 Odstavek 49(b) začasnega okvira določa, da mora biti ukrep dokapitalizacije v skupnem interesu. Obstoj takega skupnega interesa se lahko dokaže, če je namen zadevnega ukrepa preprečiti socialne stiske in nedelovanje trga zaradi velike izgube delovnih mest, izstop inovativnega podjetja ali podjetja sistemskega pomena s trga, tveganje motenj pri izvajanju pomembne storitve ali podobne položaje, ki jih zadeva država članica ustrezno utemelji.
- 102 Komisija je v odstavku 99 izpodbijanega sklepa navedla, da je družba DLH sistemskega pomena za nemško gospodarstvo z več vidikov, vključno z zaposlovanjem, povezljivostjo in mednarodno trgovino, ter da je bilo zato posredovanje v skupnem interesu. Iz odstavkov od 36 do 38 izpodbijanega sklepa zlasti izhaja, prvič, da je družba DLH pomemben delodajalec z več kot 135.000 zaposlenimi, od katerih je 73.000 zaposlenih na letaliških vozliščih v Nemčiji. Drugič, družba DLH ima zaradi letov na 301 destinacijo v 100 državah pomembno vlogo pri povezljivosti Nemčije, ne le pri letih na kratke razdalje, ampak tudi pri letih na dolge razdalje. Tretjič, družba DLH prispeva pomemben delež k zunanjemu zračnemu tovornemu prevozu v Nemčiji, kar naj bi bilo zelo pomembno za izvozno usmerjeno gospodarstvo, kot je nemško. Poleg tega iz odstavka 14 izpodbijanega sklepa izhaja, da so imele njene storitve zračnega tovornega prevoza ključno vlogo pri prevozu zaščitnih mask in medicinske opreme iz Kitajske v Evropo med pandemijo covid-19. Nazadnje, v odstavku 36 izpodbijanega sklepa je navedeno, da poslovanje družbe DLH znatno prispeva k proračunu države v obliki prispevkov za socialno varnost, davkov na dohodek in davkov na zračni promet.
- 103 Ugotoviti je treba, da družba Ryanair ne izpodbija teh podatkov, vendar v bistvu meni, da ne zadostujejo za dokaz sistemskega pomena družbe DLH za nemško gospodarstvo. Po mnenju družbe Ryanair je treba pojem sistemsko pomembnega podjetja v smislu odstavka 49(b) začasnega okvira razlagati tako, da se nanaša na podjetja, katerih nedelovanje bi povzročilo propad celotnega sektorja, v katerem delujejo.
- 104 Vendar pa razlage družbe Ryanair ni mogoče sprejeti. Nič v besedilu odstavka 49(b) začasnega okvira namreč ne kaže na to, da so do pomoči upravičena le podjetja, katerih izstop s trga bi povzročil propad celotnega sektorja. Poleg tega razlaga celotnega odstavka 49(b) začasnega okvira in zlasti primerov, v katerih je posredovanje v skupnem interesu, kot so nevarnost socialnih stisk, znatne izgube delovnih mest ali motnje pomembnih storitev, kaže, da je razlaga, ki jo je predlagala družba Ryanair, preozka.
- 105 V podporo tej razlagi se družba Ryanair poleg tega sklicuje na prakso odločanja Komisije v finančnem sektorju in pravila o državni pomoči, ki se uporabljajo v tem sektorju (zlasti Sporočilo Komisije o uporabi pravil o državni pomoči za podporne ukrepe v korist bank v okviru finančne krize od 1. avgusta 2013 dalje (UL 2013, C 216, str. 1) in Direktiva 2013/36/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. junija 2013 o dostopu do dejavnosti kreditnih institucij in bonitetnem nadzoru kreditnih institucij in investicijskih podjetij, spremembi Direktive 2002/87/ES in razveljavitvi direktiv 2006/48/ES in 2006/49/ES (UL 2013, L 176, str. 338)). V zvezi s tem zadostuje opozoriti, da je treba zakonitost izpodbijanega sklepa presojati le v okviru člena 107(3)(b) PDEU in začasnega okvira ne glede na domnevno prejšnjo prakso (glej v tem smislu sodbo z dne 27. februarja 2013, Nitrogénművek Vegyipari/Komisija, T-387/11, neobjavljena, EU:T:2013:98, točka 126 in navedena sodna praksa), in ne glede na Sporočilo Komisije o uporabi pravil o državni pomoči za podporne ukrepe v korist bank v okviru finančne krize od 1. avgusta 2013 dalje ali Direktivo 2013/36, ki ju je navedla družba Ryanair, saj se ta akta v obravnavani zadevi ne uporabljata.
- 106 Druge trditve družbe Ryanair je prav tako treba zavriniti.

- 107 Prvič, v nasprotju s trditvami družbe Ryanair je treba navesti, da Komisiji ni bilo treba preučiti, ali bi družbo DLH zlahka nadomestile druge letalske družbe. Odstavek 49(b) začasnega okvira, katerega kršitev se zatrjuje, ne določa take zahteve.
- 108 Drugič, s tem, da Komisija v izpodbijanem sklepu ni navedla tržnega deleža družbe DLH, da bi dokazala njen sistemski pomen za nemško gospodarstvo, ni mogoče izničiti njene analize v zvezi s tem. Sistemski pomen podjetja je namreč mogoče dokazati na podlagi številnih drugih kazalnikov, kot so povzeti v točki 101 zgoraj, ki pravno zadostno dokazujejo, da je pogoj iz odstavka 49(b) izpolnjen.
- 109 Tretjič, trditev družbe Ryanair, da se je Komisija oprla na informacije, ki jih je zagotovila Zvezna republika Nemčija, ne da bi izvedla lastno „samostojno“ analizo, nima dejanske podlage. Iz opomb št. 25 in 26 izpodbijanega sklepa namreč izhaja, da je Komisija nekatere informacije preverila tudi s sklicevanjem na neodvisne vire, kot je IATA. Poleg tega je iz odstavka 99 izpodbijanega sklepa razvidno, da je Komisija ocenila dokaze, ki jih je predložila Zvezna republika Nemčija, in menila, da so zanesljivi.
- 110 Četrtrič, družba Ryanair Komisiji očita, da ni preučila možnosti zmanjšanja velikosti ali dejavnosti družbe DLH. Vendar je treba navesti, da odstavek 49(b) začasnega okvira ne določa takega pogoja za upravičenost.
- 111 Zato je treba ta očitek zavrniti kot neutemeljen.

c) Kršitev odstavka 49(c) začasnega okvira

- 112 Družba Ryanair v okviru prvega dela (tretji očitek) prvega tožbenega razloga v bistvu trdi, da je Komisija kršila odstavek 49(c) začasnega okvira, ker je menila, da družba DLH ni mogla pridobiti financiranja na trgih po ugodnih pogojih, ter da Komisija v zvezi s tem ni upoštevala vseh upoštevanih elementov. Družba Condor v okviru drugega dela (prvi očitek) prvega tožbenega razloga trdi, da je analiza Komisije v zvezi s tem nepopolna in nezadostna ter zato razkriva obstoj resnih dvomov.
- 113 Komisija ob podpori družbe DLH to trditev izpodbija. Ta institucija v bistvu trdi, da tožeči stranki nista predložila nobenega konkretnega dokaza, da naj bi bilo prejemniku pomoči na voljo financiranje na trgih po ugodnih pogojih ob upoštevanju njegovih potreb po financiranju in časovnih omejitvah.
- 114 V skladu z odstavkom 49(c) začasnega okvira je pogoj za to, da bi bil prejemnik pomoči upravičen do ukrepa dokapitalizacije, med drugim ta, da na trgih ne more pridobiti financiranja po ugodnih pogojih.
- 115 Komisija je v odstavkih od 21 do 24 in 100 izpodbijanega sklepa ugotovila, da je bil ta pogoj izpolnjen, med drugim zato, ker družba DLH ni mogla pridobiti financiranja dolga na trgih, saj vlagatelji niso bili pripravljeni zagotoviti sredstev brez zadostnih jamstev za zaščito svojih terjatev v primeru neplačila. Toda po navedbah Komisije družba DLH ni imela na voljo zadostnih jamstev, da bi na trgih pridobila listinjene dolžniške instrumente za celoten zadevni znesek. Poleg tega je po mnenju Komisije skupni znesek 9 milijard EUR, ki bi bil potreben za ohranitev neprekinjene gospodarske dejavnosti skupine med izbruhom covid-19 in po njem, presegel skupni obseg dolžniških instrumentov, izdanih v Evropi v zadnjih mesecih.

- 116 Družba Ryanair v bistvu trdi, da Komisija ni preučila, ali bi družba DLH lahko vsaj delno našla financiranje na trgih s tem, da bi ponudila jamstva za listinjene dolžniške instrumente (zavarovanje s premoženjem), kot so njena letalska flota, njeni sloti ali njen program zvestobe.
- 117 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da vprašanje, ali ni mogla pridobiti financiranja na trgih po ugodnih pogojih, zajema zapletene ekonomske ocene splošnega finančnega položaja prejemnika pomoči in delovanja finančnih trgov, tako da je nadzor sodišča Unije nad temi ocenami omejen. Vendar mora v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 77 zgoraj, Sodišče Unije med drugim preveriti ne le vsebinsko pravilnost navedenih dokazov, njihovo zanesljivost in doslednost, ampak tudi, ali ti dokazi vsebujejo vse upoštevne podatke, ki jih je treba upoštevati pri presoji zapletenega položaja, in ali lahko utemeljijo iz njih izpeljane sklepe.
- 118 V obravnavani zadevi je treba, tako kot družba Ryanair, ugotoviti, da je imela skupina Lufthansa v obdobju pred sprejetjem izpodbijanega sklepa v lasti 86 % svoje letalske flote, ki je obsegala 763 letal, da 87 % letal v njeni lasti ni bilo obremenjenih (*non-collateralised* ali *unencumbered*) in da je bila knjigovodska vrednost te letalske flote približno 10 milijard EUR. Te ugotovitve so jasno, nedvoumno in skladno razvidne iz več dokazov, vloženih v spis v zadevi T-34/21, in sicer iz izjave finančnega direktorja družbe DLH z dne 19. marca 2020 ter iz poročil Oxera I, Moody's in Exane. V poročilih Oxera I in Moody's je bilo med drugim ugotovljeno tudi, da bi lahko družba DLH svojo floto uporabila kot jamstvo za pridobivanje sredstev na finančnih trgih.
- 119 V poročilu Oxera I je poleg tega pojasnjeno, da je knjigovodska vrednost rezervnih delov v lasti skupine Lufthansa konec leta 2019 znašala 2,3 milijarde EUR. V tem poročilu je prav tako navedeno, da bi lahko družba DLH ob upoštevanju morebitnega padca vrednosti sredstev za od 20 % do 50 % zaradi pandemije covida-19 in razmerja med posojilom in vrednostjo (*loan to value ratio*, LTV) med 40 % in 60 % na trgih pridobila med 1 in 3,7 milijarde EUR posojil z uporabo svojih letal in rezervnih delov kot jamstev.
- 120 Komisija in intervenientke ne izpodbijajo točnosti in zanesljivosti teh podatkov.
- 121 Poleg tega je iz elementov v spisu razvidno, da je družba Ryanair nemško vlado in Komisijo opozorila na te elemente in zlasti na izjavo finančnega direktorja družbe DLH, navedeno v točki 118 zgoraj, še pred sprejetjem izpodbijanega sklepa, in sicer z dopisoma z dne 1. aprila 2020 oziroma 3. aprila 2020.
- 122 Komisija pa se je v izpodbijanem sklepu omejila na trditve, da družba DLH ni imela „dovolj jamstev“ za pridobitev instrumentov za financiranje na trgih „v celotnem znesku“ pomoči.
- 123 Vendar pa Komisija po eni strani nikakor ni utemeljila te trditve. Nič v izpodbijanem sklepu namreč ne kaže na to, da bi Komisija preučila morebitno razpoložljivost jamstev, kot so neobremenjena letala družbe DLH, njihovo vrednost in pogoje morebitnih posojil, ki bi jih bilo mogoče na finančnih trgih pridobiti na podlagi takih jamstev.
- 124 Vendar gre za pomemben vidik pogoja, določenega v odstavku 49(c) začasnega okvira. Pri preučitvi nezmožnosti podjetja, da na trgih pridobi financiranje po ugodnih pogojih, je treba med drugim preveriti, ali bi to podjetje lahko ponudilo jamstva, ki bi mu omogočila dostop do takega financiranja. Poleg tega so pogoji takega financiranja med drugim odvisni od vrste in vrednosti teh jamstev. Nič v izpodbijanem sklepu pa ne kaže na to, da bi Komisija preučila ta vprašanja.

- 125 Po drugi strani trditev Komisije v odstavku 22 izpodbijanega sklepa, s katero je pojasnila, da naj „jamstva“, ki v izpodbijanem sklepu niso bila opredeljena, ne bi zadostovala 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.
- 126 V zvezi s tem je treba, tako kot družba Condor, ugotoviti, da sklicevanje Komisije na znesek v višini „9 milijard EUR“, ki naj ga družba DLH ne bi mogla pridobiti na trgih, v odstavku 22 izpodbijanega sklepa, ne ustreza znesku zadevnega ukrepa, določenega na 6 milijard EUR (odstavek 26 izpodbijanega sklepa). Iz tega izhaja, da je Komisija svojo trditev vsekakor utemeljila na višjem znesku, kot je tisti, ki je predmet zadevnega ukrepa, kar povzroča dvom o samem temelju njene preučitve.
- 127 Poleg tega niti besedilo niti cilj ali kontekst, v katerega je umeščen odstavek 49(c) začasnega okvira, ne podpirajo trditve Komisije iz odstavka 22 izpodbijanega sklepa.
- 128 Nič v besedilu odstavka 49(c) začasnega okvira namreč ne kaže na to, da mora biti prejemnik pomoči v takem položaju, da na trgih ne more pridobiti financiranja za kritje vseh svojih potreb.
- 129 V zvezi s ciljem odstavka 49(c) začasnega okvira in sobesedilom, v katero je umeščen, je treba navesti, da je namen tega pogoja omejiti državno posredovanje in s tem uporabo javnih sredstev le na primere, v katerih prejemnik pomoči ne more najti financiranja na finančnih trgih po ugodnih pogojih. Ta cilj pa naj bi bil ogrožen, če bi bilo treba javna sredstva porabiti za kritje vseh potreb zadevnega podjetja, čeprav bi se to lahko financiralo na trgih, četudi le za znaten del svojih potreb.
- 130 Ta ugotovitev je potrjena tako z odstavkom 44 začasnega okvira, v skladu s katerim ukrepi dokapitalizacije ne smejo presegati minimuma, potrebnega za zagotovitev sposobnosti preživetja prejemnika pomoči, in splošneje s splošnim načelom sorazmernosti, ki zahteva, da akti institucij Unije ne presegajo meja tega, kar je primerno in potrebno za doseg zastavljenega cilja (glej v tem smislu sodbi z dne 17. maja 1984, Denkvit Nederland, 15/83, EU:C:1984:183, točka 25, ter z dne 19. septembra 2018, HH Ferries in drugi/Komisija, T-68/15, EU:T:2018:563, točka 144 in navedena sodna praksa).
- 131 Poleg tega je imelo Splošno sodišče priložnost razsoditi, da Komisija s tem, da je domnevala, da nobena kreditna institucija ne bi bila porok podjetju v težavah in da posledično na trgu ni bila ponujena nobena ustrezna referenčna poroštvena premija, med drugim ni izpolnila svoje obveznosti, da opravi celovito presojo ob upoštevanju vseh upoštevanih elementov v obravnavani zadevi, na podlagi katerih bi lahko ugotovila, ali prejemnik pomoči na trgih očitno ne bi mogel pridobiti potrebnega financiranja (glej v tem smislu in po analogiji sodbi z dne 12. marca 2020, Elche Club de Fútbol/Komisija, T-901/16, EU:T:2020:97, točka 132, in Valencia Club de Fútbol/Komisija, T-732/16, EU:T:2020:98, točka 134). Iz tega izhaja, da Komisija ne bi smela domnevati, da podjetje, kot je prejemnik pomoči v obravnavani zadevi, ni imelo dostopa do finančnih trgov, ne da bi te ugotovitve pravno zadostno utemeljila.
- 132 V obravnavani zadevi pa Komisija ni preučila, ali bi prejemnik pomoči lahko znaten del financiranja pridobil na trgih. Torej ni upoštevala vseh elementov, upoštevanih za preučitev pogoja, določenega v odstavku 49(c) začasnega okvira.
- 133 Tega sklepa ne izpodbije nobena od trditev Komisije.

- 134 Prvič, trditve Komisije, da družba DLH v kratkem času in v finančnih razmerah, ki jih je zaznamovala pandemija covida-19, na trgih ne bi mogla najti nobenega financiranja, tudi če bi ponudila jamstva, navedena v točkah 118 in 119 zgoraj, ni mogoče sprejeti. Po eni strani namreč iz izpodbijanega sklepa ne izhaja, da je Komisija preučila roke, v katerih bi bilo mogoče z uporabo navedenih jamstev zagotoviti financiranje na trgih. Po drugi strani pa je bila skupina Lufthansa v skladu z izjavo finančnega direktorja družbe DLH z dne 19. marca 2020 „dobro opremljena za obvladovanje izrednih kriznih razmer, kot je [kriza covida-19]“, med drugim zato, ker je imela v lasti „86 % flote skupine, ki je [bila] večinoma neobremenjena in [je imela] knjigovodsko vrednost približno 10 milijard EUR“. Poleg tega je v poročilu Oxera I upoštevano znatno zmanjšanje vrednosti njenih jamstev ravno zaradi navedene pandemije.
- 135 Drugič, Komisija tožečima strankama očita, da nista dokazali, da bi družba DLH lahko pridobila tako financiranje na trgih „po ugodnih pogojih“. Vendar pa mora Komisija dokazati, kot se zahteva v odstavku 49(c) začasnega okvira, da prejemnik pomoči na trgih ne more pridobiti financiranja po ugodnih pogojih. Od tožeče stranke namreč ni mogoče zahtevati, naj izvede naloge, ki v strogem pomenu besede spadajo v okvir pripravljanih ukrepov in preiskave zadeve (glej v tem smislu in po analogiji sodbo z dne 9. aprila 2019, Qualcomm in Qualcomm Europe/Komisija, T-371/17, neobjavljena, EU:T:2019:232, točka 171). V obravnavani zadevi pa v izpodbijanem sklepu nikakor ni bilo preučeno, po kakšnih pogojih bi lahko upravičenec, glede na okoliščine primera, z uporabo navedenih jamstev pridobil financiranje na trgih.
- 136 Poleg tega, kot trdi družba Ryanair, trditev Komisije pomeni, da ji nalaga nerazumno dokazno breme, s katerim se od nje dejansko zahteva, da predloži ponudbo zasebnega financiranja, naslovljeno na družbo DLH, da bi ugotovila pogoje, po katerih bi bilo zadnjenavedeni družbi tako financiranje na voljo. Vendar pa tožeči stranki ni mogoče naložiti nerazumnega dokaznega bremena (glej v tem smislu in po analogiji sodbo z dne 8. julija 2008, Huvis/Svet, T-221/05, neobjavljena, EU:T:2008:258, točka 78).
- 137 Zato je treba ugotoviti, da Komisija ni upoštevala vseh dejstev, ki bi jih bilo treba upoštevati pri presoji skladnosti zadevnega ukrepa z odstavkom 49(c) začasnega okvira.
- 138 Zato je treba sprejeti očitek družbe Ryanair, ki se nanaša na kršitev odstavka 49(c) začasnega okvira, ter posledično in še toliko bolj očitek družbe Condor, ki se nanaša na obstoj resnih dvomov v zvezi s tem, ne da bi bilo treba preučiti druge trditve v okviru iste problematike.

3. Obstoj drugih ukrepov, ki so primernejši in manj izkrivljajo konkurenco

- 139 Družba Ryanair v bistvu trdi, da je Komisija s tem, da ni preučila, ali je zadevni ukrep najprimernejši in tisti, ki najmanj izkrivlja konkurenco, kršila odstavek 53 začasnega okvira. Tako naj Komisija ne bi primerjala razpoložljivih instrumentov dokapitalizacije in analizirala izkrivljanja konkurence, ki ga je povzročil zadevni ukrep ali „drugi možni instrumenti pomoči“.
- 140 Komisija ob podpori družbe DLH izpodbija to trditev družbe Ryanair.
- 141 Točka 3.11.3 začasnega okvira, naslovljena „Vrste ukrepov dokapitalizacije“, zajema odstavka 52 in 53. V odstavku 52 so našteti ukrepi dokapitalizacije, ki jih lahko zagotovijo države članice v okviru pandemije covida-19, in sicer lastniški instrumenti, zlasti izdaja novih navadnih ali prednostnih delnic, in instrumenti s sestavino lastniškega kapitala (imenovani „hibridni kapitalski instrumenti“), zlasti s pravicami do udeležbe pri dobičku, tihimi deleži in zamenljivimi zavarovanimi ali nezavarovanimi obveznicami.

142 V odstavku 53 začasnega okvira je pojasnjeno naslednje:

„Poseg države lahko ima obliko kakršne koli različice [teh] instrumentov ali kombinacije lastniških instrumentov in hibridnih kapitalskih instrumentov [...] Država članica mora zagotoviti, da so izbrani instrumenti dokapitalizacije in povezani pogoji najustreznejši za obravnavanje potreb upravičenca po dokapitalizaciji, pri čemer hkrati najmanj izkrivljajo konkurenco.“

143 Komisija je v odstavkih od 104 do 108 izpodbijanega sklepa opisala zadevni ukrep dokapitalizacije in pojasnila, da gre pri njem za kombinacijo lastniških instrumentov in hibridnih kapitalskih instrumentov. Med drugim je navedla, da je tihi delež prožen instrument, kar zadeva udeležbo tihega partnerja pri dobičkih in izgubah upravičenca ali pri njegovem sprejemanju odločitev. Komisija je prav tako pojasnila, da ni bilo v interesu GSS in družbe DLH, da bi delež kapitala v lasti GSS presegel 20 %, zato sta za zadevno dokapitalizacijo izbrala posebno strukturo. Po navedbah Komisije je izbrana kombinacija instrumentov omogočila čim hitrejšo obnovo kapitalске strukture družbe DLH in njeno ponovno vključitev na kapitalске trge, pri čemer je bila udeležba države omejena na najmanj, kar je potrebno za zaščito finančnih interesov Nemčije, ne da bi prevzela nadzor nad družbo DLH.

144 V obravnavani zadevi je treba, tako kot Komisija, poudariti, da se ukrep dokapitalizacije in pogoji, povezani z njim, lahko štejejo za primerne za izpolnitev potreb po dokapitalizaciji zadevnega upravičenca, pri čemer čim manj izkrivljajo konkurenco v smislu odstavka 53 začasnega okvira, če izpolnjujejo različne zahteve, ki so v ta namen določene v tem okviru in povezane z zneskom dokapitalizacije, nadomestilom in izstopom države, upravljanjem in preprečevanjem neupravičenega izkrivljanja konkurence ter strategijo izstopa države iz deleža, ki izhaja iz dokapitalizacije. Sklicevanje na „pogoj[e, povezane z zadevnim ukrepom]“, v odstavku 53 začasnega okvira se nanaša na zahteve, kakršne so navedene v prejšnjem stavku, katerih namen je zagotoviti, da zadevni ukrep in pogoji, povezani z njim, ne presegajo tistega, kar je primerno za izpolnitev potreb zadevnega upravičenca po dokapitalizaciji, pri čemer čim manj izkrivljajo konkurenco. Če so torej zgoraj navedene zahteve izpolnjene, je treba šteti, da je izbrani instrument dokapitalizacije skladen z odstavkom 53 začasnega okvira.

145 Zato ta očitek nima samostojne vsebine glede na trditve, ki jih je družba Ryanair navedla v drugih delih prvega tožbenega razloga, ki se nanašajo na nekatere druge zahteve, navedene v točki 144 zgoraj, in sicer znesek dokapitalizacije (tretji del prvega tožbenega razloga), nadomestilo in izstop države (četrti del prvega tožbenega razloga) ter upravljanje in preprečevanje neupravičenega izkrivljanja konkurence (peti in šesti del prvega tožbenega razloga). Utemeljenost tega očitka je torej odvisna od analize teh drugih delov, ki bodo obravnavani v nadaljevanju.

146 Ker se zdi, da je družba Ryanair v repliki in na obravnavi Komisiji tudi očitala, da ni preučila, ali bi bil drug ukrep pomoči, ki ni dokapitalizacija, primernejši in manj izkrivljajoč, je treba brez poseganja v dopustnost te trditve ugotoviti, da je preveč splošna in abstraktna. Družba Ryanair se je v svojih pisnih stališčih namreč omejila na sklicevanje na „druge možne instrumente pomoči“, ne da bi pojasnila, kateri točno naj bi bili ti drugi instrumenti in zakaj naj bi bili primernejši in manj izkrivljajoči kot priglašeni ukrep. Družba Ryanair je na obravnavi navedla, da bi morala po njenem mnenju Komisija upoštevati „vse možne alternative“ in „vse razpoložljive možnosti“, pri čemer je brez dodatnih pojasnil omenila premostitvena posojila ali kratkoročna posojila kot drugo možnost namesto priglašene ukrepa.

- 147 Vendar v skladu s sodno prakso Komisiji ni treba odločati o vseh drugih možnih ukrepih pomoči. Ni ji namreč treba pozitivno dokazati, da noben drug možen ukrep pomoči, ki je že po opredelitvi hipotetičen, ne bi bil primernejši in bi manj izkrivljal konkurenco (glej v tem smislu in po analogiji sodbo z dne 6. maja 2019, Scor/Komisija, T-135/17, neobjavljena, EU:T:2019:287, točka 94 in navedena sodna praksa).
- 148 Res je, kot poudarja družba Ryanair, da je Sodišče prav tako razsodilo, da je treba takrat, ko je mogoča izbira med več primernimi ukrepi, uporabiti tistega, ki je najmanj omejujoč, povzročene neugodnosti pa ne smejo biti čezmerne glede na zastavljene cilje (glej sodbo z dne 22. januarja 2013, Sky Österreich, C-283/11, EU:C:2013:28, točka 50 in navedena sodna praksa). Vendar v obravnavani zadevi nič ne kaže na to, da bi Komisija lahko izbirala med več primernimi ukrepi v smislu te sodne prakse.
- 149 Zato je treba del trditev, ki jih je podredno navedla družba Ryanair in so povzete v točki 146 zgoraj, zavrniti kot neutemeljen.

4. Znesek pomoči

- 150 Družba Ryanair v okviru tretjega dela prvega tožbenega razloga v bistvu navaja tri očitke glede zneska pomoči, ki se nanašajo, prvič, na razlago odstavka 54 začasnega okvira; drugič, na uporabo navedenega odstavka v obravnavani zadevi in, tretjič, na nekatere javne izjave družbe DLH. Zadnji očitek in podobni očitek družbe Condor v okviru drugega dela prvega tožbenega razloga se prekrivata.

a) Razlaga odstavka 54 začasnega okvira

- 151 Družba Ryanair trdi, da je Komisija napačno enačila pojem sposobnosti preživetja prejemnika pomoči v smislu odstavka 54 začasnega okvira z njegovim dostopom do kapitalskih trgov, pri čemer tako ni ocenila njegovih možnosti za ponovno vzpostavitev dobičkonosnosti in internih ukrepov, ki bi jih družba DLH lahko sprejela v ta namen. S sklicevanjem na Smernice o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje nefinančnih podjetij v težavah (UL 2014, C 249, str. 1, v nadaljevanju: smernice o pomoči za reševanje in prestrukturiranje), Sporočilo Komisije o ponovni vzpostavitvi uspešnega poslovanja in oceni ukrepov prestrukturiranja v finančnem sektorju v sedanjí krizi na podlagi pravil o državni pomoči (UL 2009, C 195, str. 9) in sporočilo Komisije z naslovom „Uporaba pravil o državni pomoči za ukrepe v zvezi s finančnimi institucijami v okviru trenutne svetovne finančne krize“ (UL 2008, C 270, str. 8) (v nadaljevanju skupaj: sporočila, ki se uporabljajo v okviru finančne krize) družba Ryanair meni, da Komisija ni ocenila možnosti ponovne zagotovitve dobičkonosnosti družbe DLH na podlagi njenega načrta razvoja ter glede na osnovni scenarij in negativni scenarij.
- 152 Komisija ob podpori družbe DLH izpodbija to trditev družbe Ryanair.
- 153 V skladu z odstavkom 54 začasnega okvira znesek dokapitalizacije zaradi covida-19, da bi zagotovili sorazmernost pomoči, ne sme presegati minimuma, ki je potreben za zagotovitev sposobnosti preživetja zadevnega upravičenca, in ne sme presegati ponovne vzpostavitve kapitalske strukture navedenega upravičenca v primerjavi s kapitalsko strukturo pred izbruhom covida-19, to je stanja z dne 31. decembra 2019.

- 154 Družba Ryanair in Komisija se ne strinjata glede vprašanja, ali mora Komisija za preverjanje, ali zadevni ukrep presega minimum, ki je potreben za zagotovitev „sposobnosti preživetja“ zadevnega upravičenca, preučiti, ali ta omogoča ponovno zagotovitev dobičkonosnosti navedenega upravičenca.
- 155 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da se v odstavku 54 začasnega okvira ne sklicuje na dobičkonosnost zadevnega upravičenca.
- 156 Poleg tega več odlomkov začasnega okvira dokazuje, da je glavni cilj predvidenih ukrepov pomoči v bistvu zagotoviti, da bodo potrebe zadevnih upravičencev po likvidnih sredstvih izpolnjene, da se zagotovi nadaljevanje njihovega poslovanja med pandemijo covida-19 in po njej. Iz odstavka 9 tega okvira tako izhaja, da je potrebna dobro usmerjena javna podpora „za zagotovitev, da je na trgih še vedno zadostna likvidnost“ in „da se ohrani neprekinjena gospodarska dejavnost med izbruhom COVID-19 in po njem“. V skladu z odstavkom 11 navedenega okvira ta prav tako „določa možnosti, ki jih imajo države članice na podlagi pravil EU za zagotavljanje likvidnosti in dostopa do financiranja podjetjem, [...] ki se v tem času soočajo z nenadnim pomanjkanjem, da bi si lahko opomogla od trenutnih razmer“. Odstavek 18 začasnega okvira pa določa „da je državna pomoč upravičena [...] za omejeno obdobje [...], da bi se odpravilo pomanjkanje likvidnosti, s katerim se soočajo podjetja, in zagotovilo, da motnje, ki jih je povzročil izbruh COVID-19, ne ogrožajo njihove sposobnosti preživetja“.
- 157 Cilj začasnega okvira torej ni ponovno vzpostaviti „donosnosti“ ali dobičkonosnosti upravičenca ali zagotoviti, da bo zaradi pomoči postal dobičkonosen, temveč zgolj zagotoviti njegovo neprekinjeno poslovanje med pandemijo covida-19 in po njej, zlasti s ponovno vzpostavitvijo kapitalske strukture, kakršna je bila pred izbruhom pandemije.
- 158 Odstavek 54 začasnega okvira je zato treba razlagati tako, da mora biti znesek dokapitalizacije omejen na minimum, ki je potreben za zagotovitev, da upravičenec med pandemijo covida-19 in po njej ostane operativen, in sicer s ponovno vzpostavitvijo kapitalske strukture, kakršno je imel pred navedeno krizo, to je take, ki ustreza stanju z dne 31. decembra 2019.
- 159 Te ugotovitve ni mogoče izpodbiti s trditvami družbe Ryanair, ki temeljijo na analogiji s smernicami o pomoči za reševanje in prestrukturiranje ali sporočili, ki se uporabljajo v okviru finančne krize. Taka analogija namreč ni upravičena.
- 160 Prvič, analogija s sporočili, ki se uporabljajo v okviru finančne krize leta 2008, ni primerna, saj je, kot opozarja Komisija, to krizo vsaj deloma povzročilo preveliko tveganje nekaterih finančnih institucij, medtem ko je pandemija covida-19 zdravstvena kriza.
- 161 Drugič, analogijo s smernicami o pomoči za reševanje in prestrukturiranje, s katero želi družba Ryanair Komisiji naložiti obveznost preverjanja, ali je prejemnik pomoči sprejel interne ukrepe za zmanjšanje svojih sredstev in operacij, je prav tako treba zavrnil. V okviru državnih pomoči za reševanje in prestrukturiranje je namreč cilj državne podpore odpraviti obstoječe interne težave zadevnega prejemnika pomoči, ki je „podjetje v težavah“. Pomoč za reševanje je tako namenjena ohranjanju navedenega prejemnika pomoči na površju za kratko obdobje, ki je potrebno za pripravo načrta za prestrukturiranje ali stečaj, ki običajno vključuje zmanjšanje ali prenehanje zadevne dejavnosti (odstavki od 26 do 30 smernic o pomoči za reševanje in prestrukturiranje). Upravičenec pomoči za prestrukturiranje v okviru pandemije covida-19 pa ni imel nobene vloge pri dogodkih, ki so ogrozili njegovo sposobnost preživetja, in torej ne bo nujno potreboval prestrukturiranja, da bi premagal začasne težave, ki jih je povzročila pandemija covida-19.

162 Zato je treba ta očitek zavriniti kot neutemeljen.

b) Uporaba odstavka 54 začasnega okvira v obravnavani zadevi

163 Družba Ryanair trdi, da je Komisija storila več očitnih napak pri presoji v zvezi z izračunom zneska pomoči, potrebne za zagotovitev sposobnosti preživetja družbe DLH.

164 Pred preučitvijo teh trditev, ki jih Komisija in družba DLH izpodbijata, je treba povzeti razloge izpodbijanega sklepa, na podlagi katerih je Komisija ugotovila, da je zadevni ukrep skladen z odstavkom 54 začasnega okvira.

165 Na prvem mestu, Komisija je v odstavkih 122 in 123 izpodbijanega sklepa navedla, da je imela skupina Lufthansa 31. decembra 2019 (to je pred pandemijo covida-19) pozitivno bilanco stanja denarnih sredstev v višini 2 ali 3 milijard EUR. Skupina Lufthansa je ob sprejetju izpodbijanega sklepa predvidevala negativno bilanco stanja denarnih sredstev na dan 31. decembra 2020. Po načrtovani dokapitalizaciji je bilo predvideno, da se bo bilanca stanja denarnih sredstev navedene skupine do 31. decembra 2020 povečala na 1 ali 2 milijardi EUR.

166 Na drugem mestu, Komisija je v odstavkih od 124 do 126 izpodbijanega sklepa preučila vpliv zadevnega ukrepa na razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom skupine Lufthansa in ga primerjala z razmerjem med dolgom in lastniškim kapitalom vzorca primerljivih letalskih družb, kakršno je bilo 31. decembra 2019. Ugotovila je, da bi bilo predvideno razmerje med dolgom in lastniškim kapitalom skupine Lufthansa 31. decembra 2020 po dokapitalizaciji bistveno višje od tretjega kvartila razmerja, ki so ga podjetja v vzorcu dosegala 31. decembra 2019.

167 Na tretjem mestu, Komisija je ugotovila, da njeno analizo potrjuje razvoj dinamičnega količnika zadolženosti (*dynamic gearing ratio*), to je razmerja med neto finančnimi obveznostmi in dobičkom skupine Lufthansa pred obrestmi, davki in amortizacijo (*Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*, EBITDA).

1) Primernost razmerja med dolgom in lastniškim kapitalom

168 Družba Ryanair v bistvu trdi, da je Komisija napačno ocenila vpliv zadevnega ukrepa na finančni položaj družbe DLH samo na podlagi predvidenega razvoja razmerja med neto dolgom in lastniškim kapitalom, namesto da bi ocenila vrsto drugih upoštevnihih finančnih parametrov. Bonitetne agencije naj tega razmerja namreč običajno ne bi upoštevale pri ocenjevanju solventnosti letalskih družb.

169 Komisija tej trditvi nasprotuje.

170 Kot izhaja iz točke 166 zgoraj, je Komisija analizirala vpliv zadevnega ukrepa na razmerje med dolgom in lastniškim kapitalom skupine Lufthansa, da bi preverila, ali ta ukrep ne presega minimuma, ki je potreben za zagotovitev sposobnosti preživetja prejemnika pomoči. Namen ocene vpliva zadevnega ukrepa na navedeno razmerje je zlasti oceniti pričakovano spremembo bonitetne ocene družbe DLH po načrtovani dokapitalizaciji. Od te ocene je namreč do neke mere odvisen dostop te družbe do finančnih trgov. Postavlja se torej vprašanje, ali je razmerje med dolgom in lastniškim kapitalom ustrezen finančni parameter za napovedovanje sprememb bonitetne ocene prejemnika pomoči po zadevnem ukrepu.

- 171 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da določitev in analiza ekonomskih kazalnikov, upoštevanih za oceno, ali zadevna pomoč ne presega minimuma, ki je potreben za zagotovitev sposobnosti preživetja zadevnega prejemnika pomoči, vključujeta zapleteno ekonomsko presojo. Zato mora sodni nadzor teh presoj obsegati samo preverjanje upoštevanja postopkovnih pravil in obveznosti obrazložitve ter pravilnosti navedenih dejstev in tega, da ni očitnih napak pri presoji dejstev in zlorabe pooblastil.
- 172 Stranke se strinjajo, da razmerje med dolgom in lastniškim kapitalom opisuje kapitalsko strukturo podjetja. To razmerje med drugim kaže relativni delež dolga in lastniškega kapitala, ki se uporablja za financiranje dejavnosti podjetja, in s tem njegovo stopnjo zadolženosti. Tako visoko razmerje med dolgom in lastniškim kapitalom pomeni, da je podjetje zelo zadolženo, nizko razmerje med dolgom in lastniškim kapitalom pa pomeni nizko stopnjo zadolženosti. Na splošno velja, da podjetje z visokim razmerjem med dolgom in lastniškim kapitalom predstavlja večje tveganje za posojilodajalce in vlagatelje.
- 173 Trditve družbe Ryanair pa ne dokazujejo, da je Komisija s tem, da je svojo analizo oprla zlasti na navedeno razmerje, storila očitno napako pri presoji. Družba Ryanair namreč trdi, da bonitetne agencije „običajno“ preučijo druga razmerja, kot so razmerje med neto finančnimi obveznostmi in EBITDA, razmerje med dolgom in prihodki, razmerja donosnosti, likvidnosti in solventnosti, *cash burn* (skupni znesek likvidnih sredstev glede na število mesecev, v katerih se ta likvidna sredstva porabijo), in kvalitativne kazalnike, kot so poslovni profil, finančna politika in moč konkurence, v odgovoru na ukrep procesnega vodstva pa je pojasnila, da je v letalskem sektorju razmerje med dolgom in lastniškim kapitalom „omejen“ pokazatelj stopnje zadolženosti podjetja. Poleg tega je pojasnila, da so razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom na eni strani ter razmerji med neto dolgom in EBITDA in med dolgom in prihodki na drugi strani koristni pokazatelji finančnega zdravja podjetja. Tako se zdi, da družba Ryanair sama priznava, da razmerje med dolgom in lastniškim kapitalom ni povsem neupoštevno za oceno vpliva zadevnega ukrepa na solventnost prejemnika pomoči.
- 174 Iz odgovora Komisije na ukrep procesnega vodstva poleg tega izhaja, da bonitetne agencije upoštevajo kapitalsko strukturo podjetja in da v ta namen upoštevajo med drugim razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom. Komisija v zvezi s tem napotuje na več spletnih virov bonitetnih agencij.
- 175 Na podlagi dokumentov iz spisa, ki je na voljo Splošnemu sodišču, je dejansko razvidno, da bonitetne agencije za bonitetno oceno danega podjetja upoštevajo številne finančne parametre in da lahko vsaka agencija uporabi drugačne parametre, tako da ni enotnega seznama parametrov, ki bi se splošno uporabljal. Iz tega izhaja tudi, da je lahko razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom eden od parametrov, ki jih upoštevajo nekatere bonitetne agencije.
- 176 V zvezi z vprašanjem, ali je bilo razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom najprimernejše merilo pričakovanega učinka dokapitalizacije na bonitetno oceno prejemnika pomoči ter ali bi morala Komisija upoštevati tudi druge parametre, zadostuje navesti – kot navaja Komisija – da je zadnjenavedena analizirala tudi učinek dokapitalizacije na dinamični količnik zadolženosti, ki je razmerje med neto dolgom in EBITDA, kar so stranke potrdile na obravnavi. Pri dinamičnem količniku zadolženosti pa gre za količnik kritja (*coverage ratio*), po navedbah družbe Ryanair same pa naj bi bonitetne agencije pogosto uporabljale količnike kritja.

- 177 Družba Ryanair torej ni dokazala, da je Komisija s tem, da je uporabila razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom ter dinamično razmerje med dolgoročnimi posojili in lastnim kapitalom kot referenčni točki za presojo, ali je zadevni ukrep presegel minimum, ki je potreben za zagotovitev sposobnosti preživetja prejemnika pomoči, storila očitno napako pri presoji.

2) Vzorec letalskih družb

- 178 Kot je bilo opozorjeno v točki 166 zgoraj, je Komisija nato primerjala pričakovano razmerje med dolgom in lastniškim kapitalom družbe DLH po njeni dokapitalizaciji s tem razmerjem pri vzorcu desetih letalskih družb, kakršno je bilo 31. decembra 2019, od katerih so imele štiri bonitetno oceno med B+ in BBB. Komisija je ugotovila, da je bil pričakovani količnik družbe DLH bistveno višji od tistega, ki izhaja iz tretjega kvartila porazdelitve količnikov družb v vzorcu, in sicer družb z najslabšo uspešnostjo.
- 179 Družba Ryanair to trditev izpodbija. V repliki s sklicevanjem na poročila nekaterih bonitetnih agencij trdi, da je imelo šest – oziroma pet glede na njen odgovor na ukrep procesnega vodstva – letalskih družb, vključenih v vzorec, bonitetno oceno, ki je višja ali nekoliko nižja od naložbenega razreda. Zato po mnenju družbe Ryanair pristopa, uporabljenega v izpodbijanem sklepu, ni mogoče šteti za preudarnega in ni bilo mogoče izključiti, da bi manjši znesek pomoči lahko zadostoval za ponovno vzpostavitev dostopa družbe DLH do kapitalskih trgov pred koncem leta 2020.
- 180 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da je bil ta očitek naveden prepozno in je zato nedopusten. Tako v skladu s členom 84(1) Poslovnika Splošnega sodišča ni dovoljeno navajanje novih razlogov med postopkom, razen če ti izhajajo iz pravnih in dejanskih okoliščin, ki so se razkrile med postopkom. Vendar pa je treba razlog ali trditev, ki pomeni razširitev razloga, ki je bil neposredno ali posredno že naveden v začetni vlogi in ki je z njim tesno povezan, razglasiti za dopustna (glej sodbo z dne 11. marca 2020, Komisija/Gmina Miasto Gdynia in Port Lotniczy Gdynia Kosakowo, C-56/18 P, EU:C:2020:192, točka 66 in navedena sodna praksa).
- 181 Ker v obravnavani zadevi družba Ryanair v tožbi ni navedla nobene trditve glede značilnosti družb, vključenih v vzorec, te trditve, ki je bila prvič navedena v repliki, v skladu z navedeno sodno prakso ni mogoče šteti za dopolnitev predhodno navedene trditve.
- 182 V teh okoliščinah je treba ta očitek zavrniti kot nedopusten.
- 183 Vsekakor je treba navesti, da je Komisija ugotovila, da bi bilo predvideno razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom skupine Lufthansa 31. decembra 2020 po dokapitalizaciji družbe DLH bistveno višje od tretjega kvartila količnika, ki so ga imele letalske družbe iz vzorca 31. decembra 2019. Iz tega izhaja, da bi bil po zadevnem ukrepu količnik med neto dolgom in lastniškim kapitalom zadevnega prejemnika pomoči še vedno precej slabši od količnika družb z najslabšo uspešnostjo v vzorcu. Podlaga za primerjavo, ki jo je uporabila Komisija, je bila torej previdna, celo konservativna. V teh okoliščinah to, ali so imele štiri, kot je ugotovila Komisija v izpodbijanem sklepu, ali celo pet ali šest, kot trdi družba Ryanair, letalskih družb, vključenih v ta vzorec, 31. decembra 2019 bonitetno oceno med B+ in BBB, verjetno ni odločilno vplivalo na ugotovitev, do katere je prišla Komisija. Zato ta tožbeni razlog vsekakor tudi ni utemeljen.

3) Bonitetna ocena, ki je potrebna za dostop do finančnih trgov

- 184 Komisija je v odstavku 125 izpodbijanega sklepa navedla, da bonitetna ocena BBB „običajno velja za najnižjo bonitetno oceno, ki podjetju omogoča enostaven dostop do tržnega financiranja“. V odstavku 127 navedenega sklepa je pojasnila, da je družba DLH pričakovala, da bo v času v prihodnosti, ki je bil prikrit, ponovno dosegla naložbeni razred. Komisija je ugotovila, da bi dokapitalizacija družbi DLH omogočila obvladovanje negativnih učinkov pandemije covida-19 in ponovni dostop do finančnih trgov.
- 185 Družba Ryanair trdi, da bonitetna ocena BBB ne pomeni minimalnega praga, ki prejemniku pomoči omogoča dostop do finančnih trgov. Prejemniku pomoči bi namreč dostop do teh trgov omogočila tudi nižja ocena. Zato naj bi Komisija z uporabo neustrezne referenčne točke precenila znesek potrebne pomoči.
- 186 V zvezi s tem iz poročila Oxera I izhaja, da je bonitetna ocena BBB višja od ocene, ki naj bi jo vlagatelji običajno zahtevali, da bi letalskim družbam omogočili zbiranje sredstev na finančnih trgih. V tem poročilu je pojasnjeno, da je pred pandemijo covida-19 študija, opravljena na vzorcu evropskih in severnoameriških letalskih družb, pokazala, da je bila povprečna bonitetna ocena v ustreznem sektorju, ki omogoča dostop do kapitalskih trgov, Ba2, kar je dve točki manj od ocene BBB.
- 187 Komisija ne izpodbija, da bi bonitetna ocena Ba2 zadostovala za to, da bi letalske družbe lahko pridobile kapital na trgih. Vendar meni, da s tem, da je bonitetno oceno BBB uporabila kot referenčno točko, ni storila očitne napake pri presoji, saj naj bi taka ocena zadevnemu upravičencu omogočila financiranje na trgih po ugodnih pogojih.
- 188 V zvezi s tem je treba opozoriti, da je v skladu z odstavkom 49(c) začasnega okvira prejemnik pomoči upravičen do ukrepa dokapitalizacije le, če „na trgih ne more pridobiti financiranja po ugodnih pogojih“. Iz tega implicitno, vendar nujno izhaja, da mora biti tak ukrep omejen na minimum, ki je potreben, da se lahko financira na trgih po ugodnih pogojih. Družba Ryanair pa ne izpodbija, da bonitetna ocena BBB omogoča financiranje po ugodnih pogojih.
- 189 Poleg tega in vsekakor, kot je bilo pojasnjeno v točki 183 zgoraj, je analiza Komisije o učinku zadevnega ukrepa na razmerje med dolgom in lastniškim kapitalom temeljila tudi na primerjavi z vzorcem letalskih družb, iz katere je razvidno, da je razmerje družbe DLH po pomoči ostalo slabše od razmerja njenih najslabših konkurentov. Navedena primerjava je namreč temeljila na tretjem kvartilu količnika družb, vključenih v vzorec, 31. decembra 2019, kar dokazuje, da je bil pristop Komisije preudaren.
- 190 Zato je treba ta očitek zavrnil kot neutemeljen.

4) Nezadostna ocena načrta razvoja družbe DLH

- 191 Družba Ryanair navaja, da Komisija ni pravno zadostno analizirala načrta razvoja družbe DLH. Po eni strani naj bi morala Komisija preučiti, ali bi družba DLH kratkoročno lahko dodatno zmanjšala svoje stroške. Po drugi strani naj bi morala oceniti, ali bi družba DLH lahko strukturno zmanjšala svojo stroškovno osnovo in povečala donosnost, da bi čim bolj zmanjšala znesek pomoči.
- 192 Toda kot je bilo že navedeno v točki 161 zgoraj, namen začasnega okvira ni zahtevati, da upravičenec ob dodelitvi pomoči zmanjša ali prestrukturira svoje stroške.

193 Zato je treba ta očitek zavriniti kot neutemeljen.

5) Preverjanja občutljivosti

194 Družba Ryanair trdi, da so preverjanja občutljivosti, ki jih je Komisija izvedla v točkah 129 in 130 obrazložitve izpodbijanega sklepa, „nezadostna“ in da bi morala zadnjenavedena izvesti „širok nabor stresnih testov“.

195 Vendar trditev družbe Ryanair ni jasna in Splošnemu sodišču ne omogoča presoje njene utemeljenosti. Ne kritizira namreč preverjanj občutljivosti, ki jih je izvedla Komisija, kot takih, ampak se omejuje na trditev, da so bila „nezadostna“, pri čemer pa ne pojasni narave ali obsega dodatnih preverjanj, ki jih zahteva.

196 Toda na podlagi člena 76(d) Poslovnika Splošnega sodišča mora tožba med drugim obsegati kratek povzetek tožbenih razlogov. V skladu s sodno prakso to pomeni, da morajo biti podatki iz tožbe dovolj jasni in natančni, da lahko tožena stranka pripravi svojo obrambo in da lahko Splošno sodišče odloči o tožbi – glede na okoliščine primera – tudi brez dodatnih informacij. Da bi bila tožba dopustna, je zato potrebno, da bistvene dejanske in pravne okoliščine, na katerih ta temelji, vsaj na kratko, vendar povezano in razumljivo izhajajo iz besedila tožbe, in to za namene zagotavljanja pravne varnosti in učinkovitega izvajanja sodne oblasti (glej sodbo z dne 13. maja 2015, Niki Luftfahrt/Komisija, T-162/10, EU:T:2015:283, točka 356 in navedena sodna praksa). V obravnavani zadevi pa ni tako.

197 Zato je treba ta očitek zavreči kot nedopusten.

6) Primerjava z drugimi letalskimi družbami

198 Družba Ryanair trdi, da „hitra primerjava“ z nizkocenovnimi letalskimi družbami in celo z nekaterimi tradicionalnimi letalskimi družbami, kot je družba IAG, kaže, da je zadevna pomoč presegla svoj cilj preprečiti insolventnost družbe DLH, saj je povzročila „spremembo razvrstitve letalskih družb v tem pogledu“.

199 Ta trditev ni jasna. Odgovor na vprašanje, kaj zajema ta „hitra primerjava“ in ali temelji na primerljivih položajih, namreč ne izhaja dovolj jasno in natančno iz pisnih stališč družbe Ryanair. Zgolj navedba dejstva, da je družba DLH zaradi zadevne pomoči napredovala „na lestvici letalskih družb, ki so najbolj sposobne prenesti popolno zaustavitev prometa“, prav tako ne zagotavlja dodatnega pojasnila.

200 Zato je treba ta očitek zavriniti kot nedopusten (glej sodno prakso, navedeno v točki 196 zgoraj).

c) Javne izjave družbe DLH

201 Tožeči stranki trdita, da so izjave generalnega direktorja družbe DLH z dne 3. junija 2020 na konferenci analitikov, da je bilo „reševanje, ki ga je nemška vlada zagotovila skupini, v višini 9 milijard EUR več kot nujno za njeno preživetje in da je [bilo] namenjeno zagotavljanju, da letalska družba ohrani ‚vodilni položaj v svetu‘“, dokazale, da pomoč ni bila omejena na najmanjši potrebni znesek. Komisiji očitata, da te izjave ni upoštevala. Poleg tega obe navajata neobstoječo obrazložitve v zvezi s tem. Družba Ryanair navaja tudi nekatere izjave glavnega delničarja družbe DLH, o katerih je časopis *Financial Times* poročal 17. junija 2020 v članku

z naslovom „Lufthansa bailout jeopardy as top shareholder seeks other options“ (Reševanje skupine Lufthansa je v nevarnosti, glavni delničar išče druge rešitve), v skladu s katerimi naj bi bilo globlje prestrukturiranje družbe DLH verodostojna nadomestna rešitev za pomoč. Družba Condor se sklicuje na drugo izjavo generalnega direktorja družbe DLH z dne 21. januarja 2021, ki je bila navedena v članku časopisa *Politico* z istega dne, naslovljenem „Lufthansa CEO: Airline unlikely to need full €9B German aid package“ (Generalni direktor skupine Lufthansa: ni verjetno, da bo letalska družba potrebovala vseh 9 milijard EUR nemške pomoči).

- 202 Na prvem mestu, ugotoviti je treba, da Komisija ne izpodbija vsebine izjav generalnega direktorja družbe DLH z dne 3. junija 2020. Pojasnjuje, da je bila seznanjena z njimi in da je v zvezi s tem med upravnim postopkom spraševala nemške organe. Vendar po mnenju Komisije, če je zadevni ukrep glede na konkretno presojo sorazmernosti pomoči na podlagi podatkov in finančnih napovedi skupine Lufthansa skladen z vsemi pogoji, določenimi v začasnem okviru, te izjave same po sebi ne morejo upravičiti drugačne ugotovitve.
- 203 Prvič, v zvezi z očitkom, ki se nanaša na neobstoj obrazložitve, je treba opozoriti, da mora biti v skladu s sodno prakso obrazložitev, ki se zahteva v členu 296 PDEU, prilagojena naravi zadevnega akta ter mora jasno in nedvoumno izražati razlogovanje institucije, ki je ta akt izdala, tako da se lahko zadevne osebe seznanijo z utemeljitvijo sprejetega ukrepa in da lahko pristojno sodišče izvede nadzor. Tako je treba obveznost obrazložitve presojati glede na okoliščine posameznega primera, zlasti glede na vsebino akta, lastnosti podanih razlogov in interes, da se njegova vsebina pojasni, ki ga lahko imajo naslovniki ali druge osebe, ki jih akt neposredno in posamično zadeva. Ne zahteva se, da se v obrazložitvi navedejo vsi upoštevni dejanski in pravni elementi, saj tega, ali obrazložitev akta izpolnjuje zahteve člena 296 PDEU, ni treba presoditi samo ob upoštevanju njegovega besedila, ampak tudi njegovega okvira in celote pravnih pravil, ki urejajo zadevno področje (sodbe z dne 22. junija 2004, Portugalska/Komisija, C-42/01, EU:C:2004:379, točka 66; z dne 15. aprila 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, točka 79, in z dne 8. septembra 2011, Komisija/Nizozemska, C-279/08 P, EU:C:2011:551, točka 125).
- 204 V obravnavani zadevi je treba glede vrste zadevnega akta navesti, da je bil izpodbijani sklep sprejet na koncu predhodne faze preizkusa pomoči na podlagi člena 108(3) PDEU. Tak sklep, ki je sprejet v kratkem roku, mora zajemati le razloge, iz katerih je Komisija menila, da ne gre za resne težave pri presoji združljivosti zadevne pomoči z notranjim trgov (glej v tem smislu sodbo z dne 22. decembra 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, točka 65).
- 205 Poleg tega Komisija v skladu s sodno prakso ni dolžna zavzeti stališča do vseh trditev, navajanih pred njo, mora pa navesti dejstva in pravne ugotovitve, ki so bistvenega pomena za sistematiko zadevne odločbe (glej sodbo z dne 8. aprila 2014, ABN Amro Group/Komisija, T-319/11, EU:T:2014:186, točka 132 in navedena sodna praksa).
- 206 V obravnavani zadevi je treba ugotoviti, da Komisija v izpodbijanem sklepu ni niti navedla niti komentirala zadevnih izjav. Vendar je treba glede na to, da preverjanje združljivosti zadevnega ukrepa z notranjim trgov, ki ga opravi Komisija, temelji na konkretni, številsko opredeljeni in preverljivi presoji skladnosti navedenega ukrepa z zahtevami, določenimi v začasnem okviru, ugotoviti, da izjave direktorja zadevnega prejemnika pomoči niso bistvenega pomena za sistematiko izpodbijanega sklepa. Zato obveznost obrazložitve, ki jo ima Komisija, ni tako obsežna, da bi bilo treba navesti izrecno obrazložitev za izjave katerega od direktorjev navedenega upravičenca.

- 207 Zato je treba očitek, ki se nanaša na neobstoj obrazložitve, zavrni.
- 208 Drugič, v zvezi z vsebino je treba ugotoviti, da z navedenimi izjavami samimi po sebi ni mogoče ovreči ugotovitve Komisije, da je bil znesek pomoči omejen na minimum, ki je potreben za zagotovitev sposobnosti preživetja upravičenca. Navedena ugotovitev namreč temelji na ekonomski analizi nekaterih finančnih parametrov, medtem ko navedene izjave, ki bi poleg tega lahko imele različne cilje, vsebujejo le splošne trditve.
- 209 Na drugem mestu, enako velja za nekatere izjave glavnega delničarja družbe DLH.
- 210 Na tretjem mestu, v zvezi z izjavo generalnega direktorja družbe DLH z dne 21. januarja 2021 poleg navedenega zadostuje opozorilo, da zakonitosti izpodbijanega sklepa vsekakor ni mogoče izpodbijati na podlagi okoliščin, nastalih po sprejetju tega sklepa (glej sodbo z dne 9. februarja 2022, Sped-Pro/Komisija, T-791/19, EU:T:2022:67, točka 82 in navedena sodna praksa).
- 211 Zato je treba očitke tožečih strank v zvezi z izjavami družbe DLH zavrni kot neutemeljene.

d) Obstoj dodatne posredne prednosti, podeljene skupini Lufthansa

- 212 Družba Condor trdi, da je zadevni ukrep družbi DLH omogočil prednostni dostop do finančnih trgov in zmanjšal njene finančne stroške. Komisija pa naj ne bi ocenila posrednih prednosti zadevnega ukrepa, katerih obstoj naj bi bil dokazan s tem, da je družba DLH po odobritvi pomoči izdala obveznice v skupni vrednosti 3,2 milijarde EUR po zelo nizkih obrestnih merah med 2 % in 3,75 %.
- 213 Komisija odgovarja, da je bil namen zadevnega ukrepa prav ta, da se družbi DLH omogoči neodvisno financiranje na kapitalskih trgih, da bi premagala posledice pandemije covid-19.
- 214 V zvezi s tem je treba opozoriti, da se nadzor zakonitosti sklepa izvaja izključno glede na pravne in dejanske elemente, ki so obstajali na dan sprejetja izpodbijanega sklepa (glej sodno prakso, navedeno v točki 210 zgoraj). V obravnavani zadevi pa se družba Condor opira na dogodke, ki so se zgodili po izpodbijanem sklepu in zato niso upoštevni za preučitev zakonitosti izpodbijanega sklepa.
- 215 V preostalem Splošno sodišče tako kot Komisija ugotavlja, da je bil namen zadevnega ukrepa prav ta, da se družbi DLH omogoči financiranje na finančnih trgih. Ta prednost je torej neločljivo povezana z zadevnim ukrepom. V nasprotju s trditvami družbe Condor ne gre za posredno ali dodatno prednost.
- 216 Zato je treba ta očitek zavrni kot neutemeljen.
- 217 Glede na navedeno je treba zato vse trditve tožečih strank v zvezi z zneskom pomoči zavrni.

5. Nadomestilo in izstop države

- 218 Družba Ryanair v četrtem delu prvega tožbenega razloga v bistvu trdi, da je Komisija kršila pogoje, ki so v začasnem okviru določeni glede nadomestila in izstopa države. Ta del je sestavljen iz štirih očitkov, ki bodo obravnavani v nadaljevanju.

a) Obrestna mera za tiha deleža

- 219 Družba Ryanair v bistvu trdi, da je Komisija kršila začasni okvir s tem, da je sprejela fiksno obrestno mero za nadomestilo za tiha deleža, pri čemer se v odstavku 66 navedenega okvira zahteva spremenljiva obrestna mera, ki temelji na enoletni medbančni obrestni meri (*Interbank Offered Rate*, IBOR), ki se ji doda fiksna premija za tveganje, ki se z leti povečuje.
- 220 Komisija ob podpori Francoske republike in družbe DLH izpodbija trditve družbe Ryanair.
- 221 Začasni okvir določa posebna pravila v zvezi z nadomestilom za lastniške instrumente (odstavki od 60 do 64) in hibridne instrumente (odstavki od 65 do 70). V obravnavani zadevi, kot je bilo opozorjeno v točki 5 zgoraj, zadevni instrument po eni strani obsega lastniški instrument (300 milijonov EUR) in po drugi strani dva hibridna instrumenta, in sicer tiha deleža I in II. V okviru tega očitka družba Ryanair izpodbija le nadomestilo za tiha deleža I in II.
- 222 V skladu z odstavkom 66 začasnega okvira je najnižje nadomestilo za hibridne instrumente, dokler se ne pretvorijo v lastniški podobne instrumente, vsaj enako izhodiščni obrestni meri (enoletni IBOR ali ekvivalent, kot ga je objavila Komisija), povečani za premijo, kot je navedena v razpredelnici v navedenem odstavku, katere vrednost se z leti povečuje.
- 223 Kot poleg tega priznava tudi Komisija, tako odstavek 66 začasnega okvira dejansko določa uporabo spremenljive obrestne mere za nadomestilo za hibridne instrumente.
- 224 V obravnavani zadevi iz odstavkov 46 in 56 izpodbijanega sklepa izhaja, da je nadomestilo za tiha deleža I in II, ki je v obeh primerih enako, naslednje: 4 % v letih 2020 in 2021; 5 % v letu 2022; 6 % v letu 2023; 7 % v letu 2024; 8 % v letih 2025 in 2026 ter 9,5 % v letu 2027 in naslednjih letih. Iz tega je razvidno, kot priznavajo stranke, da nadomestilo za tiha deleža I in II temelji na fiksni obrestni meri.
- 225 V odstavku 147 izpodbijanega sklepa je Komisija pojasnila, da je za primerjavo nadomestila za tiha deleža I in II, izraženega s fiksnimi obrestnimi merami, z najnižjim nadomestilom, določenim v začasnem okviru in izraženim s spremenljivimi obrestnimi merami, fiksne obrestne mere pretvorila v spremenljive obrestne mere ob upoštevanju implicitnega menjalnega tečaja (tečaj *swap*) na trgu na dan pisne zahteve za kapitalski vložek, to je 27. marca 2020. Podatki v zvezi s to pretvorbo so navedeni v razpredelnici št. 4 izpodbijanega sklepa, kot sledi:

Nadomestilo TD I	1. leto	2. leto	3. leto	4. leto	5. leto	6. leto	7. leto	8. leto
Spremenljiva obrestna mera (enoletni IBOR +)	[zaupn-zaupno] ¹	[zaupn-zaupno]	[zaupn-zaupno]	[zaupn-zaupno]	[zaupn-zaupno]	[zaupn-zaupno]	[zaupn-zaupno]	[zaupno]

¹ Prikriti zaupni podatki.

Razlika z najniž- jimi mejami čas- nega okvira	[zaupn- zaupn- o]	[zaupn- zaupn- o]	[zaupn- zaupn- o]	[zaupn- zaupn- o]	[zaupn- zaupn- o]	[zaupn- zaupn- o]	[zaupn- zaupn- o]	[zaupno]
--	-------------------------	-------------------------	-------------------------	-------------------------	-------------------------	-------------------------	-------------------------	----------

- 226 V odstavku 148 izpodbijanega sklepa je Komisija ugotovila, da je bilo nadomestilo za tihi delež I „v povprečju vsaj [...] nad minimalnim zneskom, ki se zahteva z začasnim okvirom“. Komisija je prišla do iste ugotovitve v zvezi s tihim deležem II (odstavek 154 izpodbijanega sklepa).
- 227 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da se lahko v skladu z odstavkom 59 začasnega okvira kot drugačna rešitev za metode nadomestila, določene v navedenem okviru, uporabijo druge metode nadomestil, če na splošno privedejo do podobnega rezultata glede spodbujevalnega učinka na izstop države in na splošno podobno vplivajo na nadomestilo državi.
- 228 Komisija je torej v skladu z odstavkom 59 začasnega okvira lahko sprejela fiksno obrestno mero za zadevno nadomestilo za hibridne instrumente kot rešitev, ki je različna od spremenljivih obrestnih mer, določenih v začasnem okviru, če so izpolnjeni navedeni pogoji.
- 229 Zato je treba preveriti, ali metoda plačevanja nadomestila za tiha deleža I in II, določena v izpodbijanem sklepu, na splošno privede do podobnega rezultata, kot je določen v začasnem okviru, glede spodbujevalnega učinka na izstop države in na splošno podobno vpliva na nadomestilo državi.
- 230 To vprašanje zajema zapletene ekonomske ocene, tako da je nadzor, ki ga opravlja sodišče Unije, omejen (glej sodno prakso, navedeno v točki 74 zgoraj).
- 231 V obravnavani zadevi je treba, prvič, zavrniti trditev družbe Ryanair, da se je Komisija pri pretvorbi fiksnih obrestnih mer v spremenljive napačno oprla na pogodbe o zamenjavi obrestnih mer (*swap* obrestnih mer). Družba Ryanair namreč ne izpodbija tega, da je družba DLH fiksno obrestno mero lahko pretvorila v spremenljivo obrestno mero prav z uporabo takih zamenjav obrestnih mer in da se take zamenjave na trgih pogosto uporabljajo. Zato je bila navedena metoda pretvorbe verodostojen način preverjanja, ali bi imelo nadomestilo za tiha deleža I in II po fiksnih obrestnih merah na splošno podoben vpliv na nadomestilo države.
- 232 Drugič, iz razpredelnice št. 4 izpodbijanega sklepa, navedene v točki 225 zgoraj, izhaja, da je tako pretvorjeno nadomestilo prvih sedem let višje od nadomestila, določenega v začasnem okviru, kar pa ne velja za nadomestilo v osmem letu. Na podlagi tega je Komisija ugotovila, da je bilo tako pretvorjeno „povprečno“ nadomestilo višje od nadomestila iz začasnega okvira. V nasprotju s trditvijo družbe Ryanair je sklicevanje na „povprečje“ navedenih obrestnih mer upravičeno, saj dokazuje, da je vpliv zadevnih spremenljivih obrestnih mer „na splošno podoben“ ali celo večji od nadomestila, določenega v navedenem okviru, v smislu njegovega odstavka 59.
- 233 Tretjič, družba Ryanair trdi, da so fiksne obrestne mere ugodnejše za prejemnika pomoči, ker je tveganje znatnega povečanja spremenljivih obrestnih mer na podlagi enoletnega IBOR, kot je določeno v začasnem okviru, nosila Zvezna republika Nemčija, in ne prejemnik pomoči. Res je, da bi spremembe v obrestnih merah IBOR običajno kril zadevni prejemnik pomoči, če bi bilo treba spremenljive obrestne mere, določene v odstavku 66 začasnega okvira, uporabiti

v nespremenjeni obliki. Toda, kot pravilno poudarja Komisija, bi te obrestne mere lahko nihale navzgor in navzdol, tako da ob sprejetju izpodbijanega sklepa ni bilo mogoče predvideti, ali bi bila po tem uporaba fiksnih obrestnih mer za prejemnika pomoči bolj ugodna.

- 234 Četrtrič, ni sporno, da se fiksne obrestne mera z leti povečujejo, tako da so zagotovljeni spodbujevalni učinki na izstop države iz kapitala prejemnika pomoči, kot se zahteva v odstavku 59 začasnega okvira.
- 235 Zato je treba ta očitek zavreči kot neutemeljen.

b) Nadomestilo za tihi delež I

- 236 Družba Ryanair v bistvu trdi, da bi morala Komisija ob upoštevanju visoke stopnje tveganja, povezanega s tihim deležem I, in njegovega potencialno neomejenega trajanja zahtevati višje nadomestilo za ta delež kot za tihi delež II.
- 237 Komisija te trditve izpodbija.
- 238 V odstavku 149 izpodbijanega sklepa je Komisija navedla, da je bil tihi delež I v skladu z mednarodnimi standardi računovodskega poročanja (*International financial reporting standards*, MSRP) obravnavan kot lastniški kapital in je imel številne značilnosti lastniških instrumentov, zaradi česar je bil za vlagatelje bolj tvegan, saj je bil ta hibridni instrument po prednosti zelo blizu lastniškemu kapitalu, da ga ni bilo mogoče pretvoriti v delnice, da je bilo izplačilo njegovih kuponov odvisno od odločitve družbe DLH in da je imel potencialno neomejeno trajanje. Komisija je na podlagi tega ugotovila, da se je z visokim nadomestilom za ta delež, ki je presegalo pragove iz odstavka 66 začasnega okvira, upoštevalo visoko tveganje, ki ga je nosila država.
- 239 Kot trdi družba Ryanair, iz tega res izhaja, da so tveganja, povezana s tihim deležem I, višja od tveganj, povezanih s tihim deležem II.
- 240 Vendar ostaja dejstvo, da je nadomestilo za tihi delež I, pretvorjeno v spremenljive obrestne mere, na splošno višje od nadomestila, določenega v odstavku 66 začasnega okvira (glej točke od 224 do 235 zgoraj), ter je torej v skladu z navedenim odstavkom in z odstavkom 59 istega okvira. Zgolj dejstvo, da je to nadomestilo enako nadomestilu, določenemu za tihi delež II, ne pomeni, da je v nasprotju z zahtevami začasnega okvira.
- 241 Zato je treba ta očitek zavreči kot neutemeljen.

c) Neobstoj mehanizma postopnega zviševanja

- 242 Družba Ryanair trdi, da je Komisija kršila odstavka 61 in 68 začasnega okvira s tem, da ni zahtevala uvedbe mehanizma postopnega zviševanja nadomestila za kapitalski delež v družbi DLH in tihi delež II po njegovi morebitni pretvorbi v lastniški kapital. Obrazložitev, navedena v izpodbijanem sklepu, naj ne bi mogla upravičiti tega odstopanja od zahtev začasnega okvira. Zato naj nadomestilo države, ki ga je sprejela Komisija in ki ga ne spremlja noben mehanizem postopnega zviševanja ali podoben mehanizem, ne bi povzročilo „podobnega rezultata“ glede spodbujevalnih učinkov na izstop države v smislu odstavka 62 začasnega okvira.

- 243 Komisija ob podpori Francoske republike izpodbija trditve družbe Ryanair, pri čemer v bistvu povzema obrazložitev izpodbijanega sklepa.
- 244 Ta očitek se nanaša na neobstoj mehanizma postopnega zviševanja po eni strani v zvezi z udeležbo v kapitalu in po drugi strani po morebitni pretvorbi tihega deleža II v lastniški kapital.
- 245 Na prvem mestu, v zvezi z nadomestilom za instrumente lastniškega kapitala, kot je delež v kapitalu, je treba ugotoviti, da odstavek 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“. To zvišanje nadomestila je lahko v obliki dodatnih delnic, dodeljenih državi, ali drugih mehanizmov in mora ustrezati najmanj 10-odstotnemu zvišanju nadomestila državi štiri leta po kapitalskem vložku, če država ni prodala vsaj 40 % svojega deleža, ki izhaja iz tega vložka. Če šest let po kapitalskem vložku država ni prodala svojega celotnega deleža, ki izhaja iz navedenega vložka, se ponovno aktivira mehanizem postopnega zviševanja.
- 246 Točka 62 začasnega okvira določa, da lahko Komisija sprejme druge mehanizme, če na splošno privedejo do podobnega rezultata glede spodbujevalnega učinka na izstop države in na splošno podobno vplivajo na nadomestilo državi.
- 247 V obravnavani zadevi ni sporno, da nadomestilo za udeležbo v kapitalu ne vključuje mehanizma postopnega zviševanja v smislu odstavka 61 začasnega okvira.
- 248 Komisija je v odstavku 142 izpodbijanega sklepa kljub temu menila, da „celotna struktura“ zadevnega ukrepa pomeni „alternativni“ mehanizem postopnega zviševanja. V zvezi s tem je Komisija v odstavku 140 izpodbijanega sklepa poudarila medsebojno povezanost treh sestavnih delov zadevnega ukrepa, ki po njenem mnenju upravičujejo upoštevanje njihovih skupnih spodbujevalnih učinkov na izstop države iz kapitala. Komisija je v ta namen v odstavkih 139 in 141 izpodbijanega sklepa navedla več dejavnikov, in sicer zelo nizko ceno, po kateri je Zvezna republika Nemčija pridobila delnice družbe DLH; dejstvo, da je bila udeležba države v kapitalu družbe DLH za prejemnika pomoči nezaželen; dejstvo, da so tiha deleža I in II spremljale rastoče obrestne mere ter da se je verjetnost pretvorbe dela tihega deleža II v lastniški kapital sčasoma povečevala, kar bi povzročilo zmanjšanje vrednosti obstoječih deležev v korist države, ter zaveze glede ravnanja, med drugim prepoved izplačevanja dividend, ki so veljale do popolnega vračila te pomoči. Na podlagi teh elementov je Komisija ugotovila, da je „celotna struktura“ zadevnega ukrepa vključevala dovolj močne spodbujevalne učinke na izstop države iz kapitala prejemnika pomoči.
- 249 Preučiti je torej treba, ali je Komisija na podlagi navedenih elementov lahko ugotovila, da je delež v kapitalu vključeval „alternativni“ mehanizem namesto mehanizma postopnega zviševanja v smislu odstavka 62 začasnega okvira. Zato je treba preveriti, ali navedeni elementi na splošno privedejo do podobnega rezultata glede spodbujevalnega učinka na izstop države in na splošno podobno vplivajo na nadomestilo državi, kot se zahteva z odstavkom 62 začasnega okvira.
- 250 V zvezi s tem je treba poudariti, da začasni okvir v različici, ki se uporablja *ratione temporis*, ne določa odstopanja od obveznosti, da se zahteva bodisi mehanizem postopnega zviševanja bodisi drug mehanizem, s katerim se izpolnjuje isti cilj.
- 251 Ugotoviti pa je treba, da v obravnavani zadevi deleža v kapitalu ne spremlja noben mehanizem postopnega zviševanja.

- 252 Poleg tega je treba, tako kot družba Ryanair, navesti, da nobeden od razlogov, navedenih v izpodbijanem sklepu, ne dokazuje, da je delež v kapitalu vezan na „alternativni“ mehanizem namesto na mehanizem postopnega zviševanja.
- 253 Prvič, Komisija se namreč v izpodbijanem sklepu sklicuje na to, da je bila cena delnic, ki jih je vpisala Zvezna republika Nemčija, in sicer 2,56 EUR na delnico, bistveno nižja od povprečne cene delnic družbe DLH v 15 dneh pred vložitvijo zahtevka za kapitalski vložek, to je 9,12 EUR na delnico, kar pomeni 71,9-odstotni popust, in da je ta popust zato državi nudil zadostno nadomestilo „ob vstopu“ v kapital upravičenca. To nadomestilo naj bi bilo tako višje od nadomestila, ki bi nastalo z uporabo mehanizma postopnega zviševanja, če Zvezna republika Nemčija ne bi bila upravičena do navedenega popusta.
- 254 Vendar je treba ugotoviti, da cena delnic, ki jih je vpisala država ob vstopu v kapital zadevnega upravičenca, ni dovolj tesno povezana s predmetom in ciljem mehanizma postopnega zviševanja ali alternativnega mehanizma v smislu odstavka 62 začasnega okvira.
- 255 Po eni strani, cena delnic, ki jih je država pridobila pri vstopu v kapital zadevnega prejemnika pomoči, je namreč urejena v odstavku 60 začasnega okvira, ki določa, da se kapitalski vložek države ali enakovreden poseg izvede po ceni, ki ne presega povprečne cene delnice zadevnega prejemnika pomoči v 15 dneh pred vložitvijo zahtevka za kapitalski vložek. Navedena nakupna cena torej dokazuje, da je ta skladen z odstavkom 60 začasnega okvira. Vendar dejstvo, da je delež v skladu z navedenim odstavkom, ne pomeni, da je bilo mogoče odstopiti od obveznosti, da se zagotovi mehanizem postopnega zviševanja, kot se zahteva v odstavku 61 začasnega okvira, ali alternativni mehanizem v smislu odstavka 62 navedenega okvira. Dejansko gre za dve ločeni zahtevi, določeni v navedenem okviru, ki imata različna cilja. Potreba po takem mehanizmu namreč nikakor ni odvisna od začetne nakupne cene delnic.
- 256 Po drugi strani, cilj, ki se uresničuje z mehanizmom postopnega zviševanja, je drugačen od cilja, na katerem temelji pravilo o začetni nakupni ceni delnic. Cilj tega mehanizma je namreč, da se breme deleža države sčasoma poveča s povečanjem njenega deleža v kapitalu podjetja brez dodatnega kapitalskega vložka države. Namen tega mehanizma je torej zagotoviti naknadno spodbudo zadevnemu prejemniku pomoči, da čim prej odkupi navedeni delež, saj se mehanizem po potrebi aktivira šele po četrtem oziroma šestem letu po kapitalskem vložku. Cilj urejanja nakupne cene delnic pa je v bistvu zagotoviti, da cena, po kateri država pridobi delnice, ne presega njihove tržne cene. Ta cena torej vpliva na položaj zadevnega prejemnika pomoči *ex ante*, to je ob vstopu države v kapital navedenega prejemnika pomoči, in torej ni nujno taka, da bi tega prejemnika pomoči s potekom časa vedno bolj spodbujala, naj ponovno odkupi delež države, saj lahko cena delnic niha tako navzgor kot navzdol.
- 257 Zato stopnja cene delnic ob vstopu države v kapital zadevnega prejemnika pomoči na splošno ne privede do podobnega rezultata glede spodbujevalnega učinka na izstop države, kot določa odstavek 62 začasnega okvira.
- 258 Drugič, dejstvo, ki ga je v izpodbijanem sklepu poudarila Komisija, da naj bi bila udeležba države v kapitalu družbe DLH „nezaželena“, ni upoštevno, saj je taka trditev subjektivna in brez pravne vrednosti.
- 259 V zvezi s trditvijo v odstavku 141 izpodbijanega sklepa, da bi družba DLH od države lahko zahtevala, naj proda vse svoje delnice, po eni strani pod pogojem, da odplača tiha deleža I in II, vključno z obrestmi, in po drugi strani, da je cena delnic ob prodaji enaka tisti od cen, ki je višja:

tržni ceni teh delnic ali ceni 2,56 EUR na delnico, povečani za 12 % na leto, izračunanih za obdobje med nakupom in prodajo, je treba upoštevati naslednje. Po eni strani je treba v zvezi s tem, da bi družba DLH od države lahko zahtevala prodajo vseh njenih delnic šele po odplačilu tihega deleža II, vključno z obrestmi, ugotoviti, da se ta predpostavka nujno nanaša na morebitno odplačilo navedenega deleža pred njegovo pretvorbo v lastniški kapital. Vendar potreba po zagotovitvi mehanizma postopnega zviševanja ali alternativnega mehanizma za hibridne instrumente velja po njihovi pretvorbi v lastniški kapital, kot izhaja iz odstavka 68 začasnega okvira. Zato zgornji primer ne velja za položaj, v katerem bi bila družba DLH po morebitni pretvorbi tihega deleža II v lastniški kapital, pri čemer je treba načeloma zagotoviti vključitev takega mehanizma, kot izhaja iz točk od 264 do 266 v nadaljevanju. Po drugi strani v zvezi s ceno delnic, ko jih država ponovno proda, zadostuje navesti, da to ceno ureja odstavek 63 začasnega okvira, ki določa ločeno zahtevo poleg, vendar ne namesto zahteve v zvezi z vključitvijo mehanizma postopnega zviševanja ali podobnega mehanizma.

- 260 Tretjič, Komisija trdi tudi, da se obrestna mera za tiha deleža I in II z leti povečuje. Vendar gre tudi v tem primeru za ločeno zahtevo, ki je v začasnem okviru določena za hibridne instrumente, dokler se ne pretvorijo v lastniškim podobne instrumente, in sicer zahtevo iz odstavka 66 tega okvira, ki v bistvu določa obrestne mere, ki se sčasoma povečujejo. Ta zahteva ima torej povsem drugačno področje uporabe kot zahteva, ki izhaja iz odstavkov 61 in 62 navedenega okvira, da se zagotovi mehanizem postopnega zviševanja ali drug podoben mehanizem.
- 261 Tudi z navedbo iz izpodbijanega sklepa, da naj bi se verjetnost pretvorbe dela tihega deleža II v lastniški kapital sčasoma povečala, ni mogoče odpraviti obveznosti vključitve mehanizma postopnega zviševanja ali alternativnega mehanizma v smislu odstavka 62 začasnega okvira. Nasprotno, v skladu z odstavkom 68 začasnega okvira je treba ravno po taki pretvorbi „zagotoviti“ tak mehanizem za hibridne instrumente, kot je tihi delež II. Povedano drugače, navedena pretvorba sproži obveznost, da se zagotovi tak mehanizem. Z njo torej ni mogoče upravičiti neobstoja zadnjenevedenega.
- 262 Četrtrič, dejstvo, da bodo za družbo DLH veljale zaveze glede ravnanja iz točke 3.11.6 začasnega okvira, kot je med drugim prepoved izplačila dividend, prav tako ne nadomešča obveznosti, da se zagotovi mehanizem postopnega zviševanja nadomestila ali alternativni mehanizem v smislu odstavka 62 začasnega okvira, saj gre tudi v tem primeru za ločene zahteve, ki dopolnjujejo, in ne nadomeščajo zahteve iz odstavkov 61 in 62 tega okvira.
- 263 Zato iz navedenega izhaja, da Komisija ni pravno zadostno dokazala, da so „celotna struktura“ zadevnega ukrepa in zlasti skupni učinki njegovih treh medsebojno povezanih sestavnih delov na splošno povzročili spodbujevalne učinke na izstop države iz kapitala prejemnika pomoči, ki so primerljivi s spodbujevalnimi učinki mehanizma postopnega zviševanja ali podobnega mehanizma v smislu odstavka 62 začasnega okvira.
- 264 Na drugem mestu, v zvezi s tihim deležem II, ki je hibridni instrument, prav tako ni sporno, da ga ne spremlja noben mehanizem postopnega zviševanja. Toda v skladu z odstavkom 68 začasnega okvira „se mora“ po pretvorbi zadevnega hibridnega instrumenta 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. Če je lastniški kapital, ki izhaja iz posredovanja države v okviru pandemije covida-19, dve leti po pretvorbi v lastniški kapital še vedno v lasti države, navedena država prejme delež zadevnega prejemnika pomoči poleg preostalega deleža, ki izhaja iz pretvorbe hibridnih instrumentov, določenih v okviru pandemije covida-19, s strani države. Ta dodatni lastniški delež je določen na najmanj 10 %

preostalega deleža, ki izhaja iz pretvorbe istih hibridnih instrumentov s strani države. Komisija lahko sprejme alternativne mehanizme postopnega zviševanja, če imajo enak spodbujevalni učinek in na splošno podobno vplivajo na nadomestilo državi.

- 265 V odstavkih od 159 do 161 izpodbijanega sklepa je Komisija v bistvu menila, da tihi delež II spremlja alternativni mehanizem postopnega zviševanja, in navedla nekatere razloge, ki jih je upoštevala v zvezi s kapitalsko udeležbo. Vendar iz razlogov, navedenih v točkah od 252 do 257 zgoraj, ti razlogi ne zadostujejo za utemeljitev neobstoja mehanizma postopnega zviševanja ali drugega mehanizma, ki izpolnjuje pogoje iz odstavka 68 začasnega okvira.
- 266 Nazadnje, glede odstavka 70 začasnega okvira, ki ga je Komisija povzela v odstavku 160 izpodbijanega sklepa, je treba navesti, da v skladu s tem odstavkom, „[k]er je narava hibridnih instrumentov zelo raznolika, Komisija ne zagotavlja smernic za vse vrste instrumentov“. Vendar Komisija v izpodbijanem sklepu nikakor ni pojasnila posebnih značilnosti narave tihega deleža II, zaradi katerih bi se razlikoval od drugih vrst hibridnih instrumentov, tako da bi bil navedeni odstavek v obravnavani zadevi upošteven. Vsekakor se v skladu z navedenim odstavkom „[v] zvezi s hibridnimi instrumenti [...] v vsakem primeru upoštevajo [...] načela, [navedena v prejšnjih odstavkih tega okvira]“. Zato s tem odstavkom Komisija ni odvezana obveznosti, da preveri, ali se z zadevnim hibridnim instrumentom upoštevajo načela iz te točke začasnega okvira, vključno s potrebo, da se zagotovi, da zadevni hibridni instrument spremlja mehanizem, ki lahko pri izstopu države iz kapitala zadevnega prejemnika pomoči povzroči spodbujevalne učinke, podobne tistim, ki so značilni za mehanizem postopnega zviševanja.
- 267 Družba Ryanair tako upravičeno trdi, da se vse utemeljitve, ki jih je Komisija navedla v izpodbijanem sklepu, dejansko nanašajo na druge ločene zahteve iz začasnega okvira, ki ne nadomeščajo, temveč dopolnjujejo zahtevo, da se za vsak ukrep dokapitalizacije z lastniškimi instrumenti ali hibridnimi instrumenti po njihovi pretvorbi v kapital zagotovi mehanizem postopnega zviševanja ali podoben mehanizem.
- 268 Iz vsega navedenega izhaja, da deleža v kapitalu in tihega deleža II ob njegovi pretvorbi v lastniški kapital ne spremlja noben mehanizem postopnega zviševanja ali podoben mehanizem, kar je v nasprotju z zahtevami začasnega okvira.
- 269 Splošno sodišče je sicer lahko razsodilo, da je Komisija zaradi zelo posebnih značilnosti spornega ukrepa dokapitalizacije, ki je bil sestavljen iz sorazmernega deleža države in zasebnih delničarjev, lahko odobrila navedeni ukrep, čeprav je odstopal od odstavkov 61 in 62 začasnega okvira, ker je mehanizem postopnega zviševanja dejansko zavezoval državo, da zmanjša svoj delež v kapitalu prejemnika pomoči na raven, ki je bila nižja od ravni pred izvajanjem spornega ukrepa (sodba z dne 22. junija 2022, Ryanair/Komisija, (Finnair II; covid-19), T-657/20, v pritožbenem postopku, EU:T:2022:390, točki 75 in 76). Vendar zadevni ukrep v obravnavani zadevi ne vključuje sorazmernega deleža države in zasebnih delničarjev. Poleg tega Komisija ne navaja nobene izjemne okoliščine ali druge posebnosti, s katero bi lahko upravičila odstopanje od zahteve po zagotovitvi mehanizma postopnega zviševanja ali podobnega mehanizma, temveč trdi, da je odobrila alternativni mehanizem, ki spremlja zadevni ukrep, česar pa ni pravno zadostno dokazala, kot izhaja iz točk od 255 do 266 zgoraj. Tako bi v nasprotju z zadevo, v kateri je bila izdana navedena sodba, uporaba takega mehanizma v obravnavani zadevi spodbudila prejemnika pomoči k odkupu deleža države z zmanjšanjem njenega deleža v svojem kapitalu na raven pred izvajanjem zadevnega ukrepa.

270 Zato je Komisija kršila odstavke 61, 62, 68 in 70 začasnega okvira, ker v zvezi z nadomestilom za udeležbo v kapitalu in za tihi delež II ob njegovi konverziji v lastniški kapital ni zahtevala vključitve mehanizma postopnega zviševanja nadomestila ali podobnega mehanizma.

271 Zato je ta očitek utemeljen in ga je treba sprejeti.

d) Cena delnic ob pretvorbi tihega deleža II

272 Družba Ryanair Komisiji očita, da je ob pretvorbi tihega deleža II v lastniški kapital sprejela ceno delnic, s katero se krši odstavek 67 začasnega okvira. Razlogi, ki so v izpodbijanem sklepu navedeni za utemeljitev tega odstopanja, naj ne bi bili zadostni. Začasni okvir naj Komisiji zlasti ne bi omogočal, da „odloži“ svojo odločitev v zvezi s tem.

273 Komisija izpodbija trditve družbe Ryanair na podlagi razlogov, navedenih v izpodbijanem sklepu.

274 V skladu z odstavkom 67 začasnega okvira je treba hibridne instrumente pretvoriti v lastniški kapital na ravni, ki je ob pretvorbi vsaj 5 % nižja od teoretične cene brez pravice do vpisa (*Theoretical Ex-Rights Price*, TERP).

275 Komisija je v odstavku 158 izpodbijanega sklepa navedla, da bi bilo del tihega deleža II, in sicer tihi delež II-A, mogoče pretvoriti v delnice po fiksni ceni 2,56 EUR na delnico, medtem ko bi bilo drugi del tega deleža, in sicer tihi delež II-B, mogoče pretvoriti po tržni ceni delnic ob pretvorbi, zmanjšani za 10 % ali 5,25 % glede na sprožilni dogodek. Komisija je v zvezi s tem pojasnila, da je mogoče „pričakovati, da bodo vse te cene izpolnjevale zahtevo iz odstavka 67 začasnega okvira“, pri čemer je priznala, da „lahko obstaja cena, pod katero zahteva iz odstavka 67 ne bo izpolnjena“, vendar bi morala Zvezna republika Nemčija v tem primeru pred uveljavitvijo svoje pravice do pretvorbe zaprositi za njeno dovoljenje.

276 V zvezi s tem je treba opozoriti, prvič, da cena delnic ob pretvorbi tihega deleža II v lastniški kapital, odobrena v izpodbijanem sklepu, ni določena na podlagi TERP, to je tržne cene, ki bi jo delnice teoretično imele po novi izdaji pravic, kot se zahteva z odstavkom 67 začasnega okvira.

277 Po eni strani je treba namreč v zvezi s tihim deležem II-A ugotoviti, da ta cena, določena na 2,56 EUR na delnico, ni z ničemer povezana z metodo, zahtevano v členu 67 začasnega okvira.

278 Po drugi strani, v zvezi s tihim deležem II-B cena temelji na tržni ceni ob pretvorbi, zmanjšani za 10 % ali 5,25 % glede na sprožilni dogodek. Vendar se TERP ne ujema z dejansko tržno ceno delnic ob pretvorbi. Komisija pa v izpodbijanem sklepu ni pojasnila, kakšno je po njenem mnenju razmerje med zahtevo po ceni „vsaj 5 % pod TERP“, določeno v odstavku 67 začasnega okvira, in tržno ceno ob pretvorbi, zmanjšano za 10 % oziroma 5,25 %, določeno za tihi delež II-B.

279 Iz tega izhaja, da Komisija ni pojasnila, zakaj je bilo upravičeno določiti ali izračunati cene delnic ob pretvorbi tihega deleža II v lastniški kapital, ne da bi se uporabila metoda, zahtevana v odstavku 67 začasnega okvira, niti ni navedla izjemnih okoliščin, v katerih bi bilo lahko upravičeno neupoštevanje navedene metode.

- 280 Drugič, v odstavku 158 izpodbijanega sklepa je Komisija priznala, da cena, ki jo je sprejela, morda ni bila skladna z odstavkom 67 začasnega okvira. Vendar je ugotovila, da je bil zadevni ukrep skladen z navedenim odstavkom, ker se je Zvezna republika Nemčija zavezala, da bo zaprosila za njeno dovoljenje, če bo cena, ki izpolnjuje zahteve iz navedenega odstavka, nižja od cene, predvidene v zadevnem ukrepu.
- 281 Postavlja se torej vprašanje, ali je Komisija lahko odstopala od pravila iz odstavka 67 začasnega okvira, ker naj bi zadevna država članica pred uveljavljanjem svoje pravice do pretvorbe zaprosila za njeno dovoljenje.
- 282 Vendar Komisija niti v izpodbijanem sklepu niti v pisnih stališčih pred Splošnim sodiščem ni navedla nobenega odlomka začasnega okvira, drugega pravnega pravila ali izjemnih okoliščin, ki bi ji omogočile odstopanje od odstavka 67 začasnega okvira.
- 283 Zgolj dejstvo, da se je Zvezna republika Nemčija zavezala, da bo Komisijo zaprosila za dovoljenje, če zadevna cena ne bo skladna z zahtevami iz odstavka 67 začasnega okvira, ne more upravičiti takega odstopanja. Komisija namreč ne sme odstopati od pravil, določenih v začasnem okviru, zgolj zato, ker se je zadevna država članica zavezala, da bo naknadno zaprosila Komisijo za dovoljenje. V zvezi s tem je treba opozoriti, da v skladu s členom 108(3) PDEU za pomoč, ki jo dodelijo države članice, velja sistem predhodne odobritve. Tako mora biti ukrep pomoči razglašen za združljivega z notranjim trgov *ex ante*, preden se lahko začne izvajati. Komisija torej ne sme odložiti svoje odločitve v zvezi z združljivostjo ukrepa pomoči z notranjim trgov, če, kot je to v obravnavani zadevi, ugotovi, da bi neki vidik te pomoči lahko kršil pravila, ki se uporabljajo na tem področju.
- 284 V obravnavani zadevi pa zaveza zadevne države članice ni bila taka, ki bi zagotavljala, da bo pravilo iz odstavka 67 začasnega okvira spoštovano. Zvezna republika Nemčija se namreč ni vsebinsko zavezala, da bo ceno delnic tihega deleža II ob pretvorbi v lastniški kapital uskladila z zahtevami navedenega odstavka, na primer z zavezo, da bo to ceno prilagodila na raven iz navedenega odstavka, temveč se je le postopkovno zavezala, da bo pred uveljavitvijo pravice do pretvorbe Komisijo zaprosila za dovoljenje.
- 285 Dejansko je torej Komisija, kot poleg tega priznava v pisnih stališčih, le odložila odločitev v zvezi s tem, pri čemer se je zavedala, da bi se cena delnic ob pretvorbi tihega deleža II v lastniški kapital lahko izkazala za nezdružljivo z odstavkom 67 začasnega okvira.
- 286 V zvezi s tem pa je treba opozoriti, da Komisija načeloma ne sme odstopiti od pravil iz začasnega okvira, ki si jih je sama naložila, saj bi bila sicer po potrebi lahko sankcionirana zaradi kršitve splošnih pravnih načel, kot sta načelo enakega obravnavanja ali načelo varstva legitimnih pričakovanj (glej sodno prakso, navedeno v točki 75 zgoraj).
- 287 Glede na zgoraj navedeno je treba ugotoviti, da je Komisija kršila odstavek 67 začasnega okvira.
- 288 Ta očitek je torej utemeljen in ga je treba sprejeti.

6. Upravljanje in preprečevanje neupravičenega izkrivljanja konkurence

a) Prepoved agresivne komercialne širitve, ki se financira s pomočjo

- 289 Tožeči stranki v bistvu trdita, da izpodbijani sklep ne določa zaščitnih ukrepov proti agresivni širitvi poslovanja zadevnega prejemnika pomoči, kar je v nasprotju z odstavkom 71 začasnega okvira. Družba Condor se med drugim sklicuje na spletno objavo z dne 19. marca 2019, naslovljeno „Lufthansa eyes Condor and its market niche“ (Družba Lufthansa si ogleduje družbo Condor in njeno tržno nišo), ki naj bi dokazovala tveganje take agresivne širitve poslovanja. Poleg tega naj po mnenju družbe Ryanair izpodbijani sklep v zvezi s tem ne bi bil obrazložen.
- 290 Komisija izpodbija te trditve, pri čemer v bistvu povzema obrazložitev izpodbijanega sklepa.
- 291 V skladu z odstavkom 71 začasnega okvira zadevni prejemniki pomoči za preprečevanje neupravičenega izkrivljanja konkurence ne smejo izvajati agresivne širitve poslovanja, ki se financira z državno pomočjo ali je omogočena s prevzemanjem prevelikega tveganja. Na splošno velja, da šibkejši, kot je delež države članice, in višje, kot je nadomestilo, manjša je potreba po zagotovitvi zaščitnih ukrepov.
- 292 Komisija je v odstavku 163 izpodbijanega sklepa navedla, da se v poslovnem načrtu družbe DLH predvideva previdna in postopna vrnitev na standardni obseg dejavnosti in da skupina Lufthansa izpolnjuje pogoje iz točke 3.11.6 navedenega okvira, pri čemer je na podlagi tega ugotovila, da so zahteve iz odstavka 71 začasnega okvira izpolnjene.
- 293 Čeprav je obrazložitev izpodbijanega sklepa v zvezi s tem kratka, so v njej zadostno navedene dejanske in pravne ugotovitve, ki so bistvenega pomena za sistematiko tega sklepa v smislu sodne prakse, navedene v točki 205 zgoraj, tako da je treba očitke, ki se nanaša na neobstoj obrazložitve, zavrnil.
- 294 Glede vsebine zadostuje navesti, da je Komisija preučila poslovni načrt družbe DLH, v katerem je bila predvidena previdna in postopna vrnitev na „standardni“ obseg dejavnosti. Ker so podlaga za ta načrt možnosti razvoja načrtovanih in predvidenih dejavnosti prejemnika pomoči, je Komisija lahko svojo analizo tveganja agresivne širitve poslovanja, ki se financira s pomočjo, upravičeno utemeljila na preučitvi navedenega načrta. Dejstvo, da iz te analize izhaja, da je zadevni prejemnik pomoči načrtoval le previdno in postopno vrnitev na raven dejavnosti pred izbruhom pandemije covida-19, dokazuje, da ta ni načrtoval agresivne širitve poslovanja, ki se financira z zadevno pomočjo, kot je lahko upravičeno menila Komisija.
- 295 Poleg tega je treba opozoriti, da v skladu z odstavkom 74 začasnega okvira, dokler ni povrnjenih vsaj 75 % ukrepov dokapitalizacije, zadevni prejemnik pomoči ne sme pridobiti več kot 10-odstotnega deleža v konkurentih ali drugih subjektih na istem poslovnem področju, vključno z dejavnostmi, ki so višje in nižje v prodajni verigi. Ni sporno, da je ta zahteva naložena prejemniku pomoči in da je njen cilj preprečiti njegovo agresivno širitev poslovanja, ki se financira s pomočjo. S to obveznostjo se tako odpravlja skrb, ki jo je izrazila družba Condor, da bi jo prejemnik pomoči lahko pridobil zaradi pomoči, kar naj bi bilo razvidno iz objave, navedene v točki 289 zgoraj.
- 296 Zato je treba ugotoviti, da tožeči stranki nista dokazali, da je Komisija kršila odstavek 71 začasnega okvira. Njune očitke je torej treba zavrnil kot neutemeljene.

b) Obstoj PTM prejemnika pomoči na zadevnih trgih in strukturne zaveze

- 297 Družba Ryanair v petem delu prvega tožbenega razloga v bistvu trdi, da je Komisija kršila odstavek 72 začasnega okvira. Družba Ryanair v bistvu navaja tri skupine očitkov v zvezi z opredelitvijo upoštevnihi trgov, obstojem PTM zadevnega prejemnika pomoči na teh trgih ter učinkovitostjo in zadostnostjo strukturnih zavez, ki so mu bile naložene.
- 298 Družba Condor v prvem delu prvega tožbenega razloga in prvem delu drugega tožbenega razloga prav tako trdi, da je Komisija kršila odstavek 72 začasnega okvira, pri čemer v bistvu navaja iste tri skupine očitkov, kot so navedeni v točki 297 zgoraj.
- 299 Te tri skupine očitkov je treba obravnavati zaporedoma.

1) Opredelitev upoštevnihi trgov

i) Metoda opredelitve upoštevnihi trgov

- 300 Tožeči stranki v bistvu menita, da je Komisija storila napako, ker ni preučila učinkov zadevnega ukrepa na različne trge storitev letalskega prevoza potnikov, opredeljene kot pare mest med krajem odhoda in krajem prihoda (v nadaljevanju: trgi O & P). S tem naj bi Komisija odstopila od svoje ustaljene prakse odločanja na področju nadzora koncentracij v letalskem sektorju, ki vključuje opredelitev trgov na podlagi pristopa O & P.
- 301 Družba Condor dodaja, da Komisija prav tako ni upoštevala trga opravljanja povezovalnega prometa.
- 302 Komisija ob podpori Francoske republike in družbe DLH trdi, da opredelitev upoštevnihi trgov na podlagi pristopa „za vsako letališče posebej“ ni napačna, pri čemer v bistvu povzema obrazložitev izpodbijanega sklepa.
- 303 Odstavek 72 začasnega okvira določa, da če je upravičenec ukrepa dokapitalizacije, sprejetega zaradi pandemije covida-19, v višini nad 250 milijonov EUR podjetje s PTM na vsaj enem od upoštevnihi trgov, na katerem posluje, morajo države članice predlagati dodatne ukrepe za ohranitev učinkovite konkurence na navedenih trgih. Pri predlaganju takih ukrepov lahko države članice ponudijo zlasti strukturne ali vedenjske zaveze, kot je določeno v Sporočilu 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, v nadaljevanju: sporočilo o korektivnih ukrepih).
- 304 Komisija je v izpodbijanem sklepu menila, da so trgi, na katerih posluje zadevni prejemnik pomoči, trgi opravljanja storitev letalskega prevoza potnikov z odhodom z letališč in prihodom na letališča, ki jih uporablja navedeni prejemnik pomoči. Tako je upoštevne trge opredelila v skladu s pristopom „za vsako letališče posebej“. V skladu s tem pristopom je vsako letališče opredeljeno kot ločen trg brez razlikovanja med različnimi letalskimi povezavami O & P, ki se zagotavljajo s prihodom na to letališče ali odhodom z njega. Po mnenju Komisije je bil ta pristop utemeljen z dejstvom, da je bil namen zadevnega ukrepa ohraniti splošno zmožnost zadevnega prejemnika pomoči, da opravlja storitve letalskega prevoza, med drugim z zagotavljanjem srednjeročne in dolgoročne ohranitve njenih sredstev in pravic do uporabe. Teh sredstev in pravic naj načeloma

namreč ne bi bilo mogoče dodeliti določeni povezavi. To naj bi zlasti veljalo za slote na koordiniranem letališču, ki imajo lahko veliko vrednost in se uporabljajo na vseh letalskih povezavah s prihodom na to letališče in odhodom z njega.

- 305 Komisija je ugotovila, da zadevni ukrep podpira dejavnosti skupine Lufthansa in bi zato lahko potencialno vplival na konkurenco na vseh letalskih povezavah s prihodom na letališče in odhodom z letališča, na katerem ima ta skupina slote, ne glede na poseben konkurenčni položaj skupine na vsaki od teh povezav. Komisija meni, da zato ne bi bilo primerno analizirati vpliva zadevnega ukrepa na vsako od teh povezav posebej. Namesto tega je treba opredeliti upoštevne trge kot letališča, na katerih zadevni prejemnik pomoči opravlja storitve letalskega prevoza potnikov.
- 306 Stranke se torej ne strinjajo glede vprašanja, ali je treba za namene uporabe odstavka 72 začasnega okvira trge opravljanja storitev letalskega prevoza potnikov opredeliti v skladu s pristopom „za vsako letališče posebej“, kot je v izpodbijanem sklepu menila Komisija, ali v skladu s pristopom O & P, kot trdita tožeči stranki.
- 307 To vprašanje zajema zapletene ekonomske ocene, tako da je nadzor, ki ga opravlja sodišče Unije, omejen (glej sodno prakso, navedeno v točki 74 zgoraj).
- 308 V zvezi s tem je treba navesti, prvič, da v odstavku 72 začasnega okvira ni določena metoda, s katero je treba opredeliti upoštevne trge.
- 309 Drugič, kot je navedeno v opombi št. 1 Obvestila o opredelitvi upoštevne trga za namene konkurenčnega prava Skupnosti (UL 1997, C 372, str. 5), je presoja zadev iz naslova državnih pomoči osredotočena na zadevnega prejemnika pomoči in zadevno industrijo ali sektor, ne pa na ugotavljanje omejitev konkurence, s katerimi se sooča navedeni prejemnik pomoči.
- 310 Tretjič, opozoriti je treba, da mora Komisija v okviru preučitve ukrepov pomoči, ki jih je mogoče odobriti v skladu s členom 107(3)(b) PDEU, zagotoviti, da so ti ukrepi med drugim namenjeni odpravljanju resne motnje v gospodarstvu države članice. Začasni okvir je zlasti del splošnih prizadevanj držav članic, da bi preprečile učinke izbruha pandemije covida-19 na gospodarstvo, njegov cilj pa je pojasniti možnosti, ki jih imajo države članice na podlagi pravil Unije za zagotavljanje likvidnih sredstev in dostopa do financiranja za podjetja (odstavek 11 začasnega okvira). Natančneje, v zvezi z ukrepi dokapitalizacije je začasni okvir namenjen zagotavljanju, da motnje v gospodarstvu zaradi pandemije ne bi povzročile nepotrebnega izstopa podjetij, ki so bila pred izbruhom covida-19 sposobna preživetja, s trga. Komisija mora hkrati zagotoviti, da dokapitalizacija ne preseže minimuma, ki je potreben za zagotovitev sposobnosti preživetja upravičenca, in da je omejena na to, da se ponovno vzpostavi kapitalska struktura, kakršno je imel upravičenec pred izbruhom covida-19.
- 311 Taki ukrepi so torej namenjeni odpravljanju resnih motenj v gospodarstvu države članice, zlasti s podpiranjem sposobnosti preživetja podjetij, ki jih je prizadela pandemija covida-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.
- 312 Četrto, v zvezi z zadevnim ukrepom je treba navesti, da je bil njegov namen v bistvu zagotoviti, da imajo družbe skupine Lufthansa na voljo dovolj likvidnih sredstev in da motnje, ki jih je povzročila pandemija covida-19, ne ogrožajo njihove sposobnosti preživetja (odstavek 18 izpodbijanega

sklepa). Učinki te pomoči torej zajemajo celotno finančno stanje skupine. Zadevni ukrep je namreč namenjen ponovni vzpostavitvi kapitalske strukture prejemnika pomoči pred izbruhom covid-19, in ne podpori prisotnosti prejemnika pomoči na tej ali oni letalski povezavi.

- 313 Zato je Komisija v izpodbijanem sklepu pravilno ugotovila, da je bil zadevni ukrep namenjen srednje- in dolgoročni ohranitvi sredstev prejemnika pomoči in njegovih pravic do uporabe ter s tem njegove splošne sposobnosti, da zagotavlja storitve letalskega prevoza, in da zato ni bilo primerno preučiti vpliva zadevnega ukrepa na vsak trg O & P, obravnavan ločeno.
- 314 Petič, trditve tožečih strank, s katerimi izpodbijata pristop „za vsako letališče posebej“, ki ga je uporabila Komisija v izpodbijanem sklepu, v bistvu temeljijo na analogiji z metodo opredelitve trgov, ki se uporablja na področju nadzora koncentracij, v skladu s katero se upoštevni trgi opredelijo v skladu s pristopom O & P.
- 315 Vendar se s to analogijo ne upoštevajo dovolj posebnosti začasnega okvira in zadevnega ukrepa.
- 316 Učinek zadevnega ukrepa v obravnavani zadevi namreč ni krepitev položaja zadevnega prejemnika pomoči na nekaterih trgih O & P, na drugih pa ne. Natančneje, ukrep dokapitalizacije vpliva na splošno stanje zadevnega prejemnika pomoči, saj mu zagotovljeni kapital ni dodeljen za posamezne povezave in torej ni neposredno povezan z nekaterimi trgi O & P bolj kot z drugimi.
- 317 Zato ni nobenega protislovja, ki bi izhajalo iz dejstva, da je Komisija uporabila različna pristopa za opredelitev trgov v izpodbijanem sklepu na eni strani in v praksi odločanja na področju nadzora koncentracij na drugi strani (glej v tem smislu in po analogiji sodbo z dne 13. maja 2015, Niki Luftfahrt/Komisija, T-162/10, EU:T:2015:283, točka 148).
- 318 Iz istih razlogov trditve tožečih strank, ki temelji na isti analogiji s prakso odločanja na področju nadzora koncentracij, v skladu s katero bi bilo treba zadevne trge opredeliti hkrati na podlagi pristopa O & P in na podlagi pristopa „za vsako letališče posebej“, ni mogoče sprejeti.
- 319 Poleg tega je treba navesti, da je Komisija tudi na področju koncentracij upoštevne trge včasih opredelila samo na podlagi pristopa „za vsako letališče posebej“, kadar je koncentracija vključevala nakup sredstev in med drugim slotov od letalske družbe, ki je prenehala opravljati dejavnost in se je tako umaknila z vseh trgov O & P. Splošno sodišče je ta pristop dopustilo med drugim z utemeljitvijo, da bi bilo mogoče slot, vključen v koncentracijo, uporabiti na vseh letalskih povezavah O & P s prihodom na zadevna letališča in odhodom z njih (glej v tem smislu sodbi z dne 20. oktobra 2021, Polskie Linie Lotnicze „LOT“/Komisija, T-240/18, EU:T:2021:723, točka 57, in z dne 20. oktobra 2021, Polskie Linie Lotnicze „LOT“/Komisija, T-296/18, EU:T:2021:724, točka 80). Ukrep dokapitalizacije, kot je zadevni ukrep, pa ima podoben učinek kot koncentracija, ki se v glavnem nanaša na slot, saj, tako kot ti sloti, kapital, vložen v družbo DLH, ni dodeljen posebnim povezavam in se lahko uporabi za zagotavljanje katere koli povezave O & P z odhodom z letališča.
- 320 Šestič, ker je treba za opredelitev ločenega trga povezovalnega prometa, kot to predlaga družba Condor, uporabiti pristop O & P, kot so na obravnavi priznale stranke, je treba iz istih razlogov zavrnilo trditev družbe Condor, s katero Komisiji očita, da ni upoštevala navedenega trga povezovalnega prometa. Zadevni ukrep namreč ni namenjen podpori dejavnosti zadevnega prejemnika pomoči na nekaterih povezavah O & P, za katere zagotavlja povezovalni promet družbi Condor ob izključitvi drugih povezav.

- 321 Nazadnje, trditev tožečih strank, ki temelji na besedilu odstavka 72 začasnega okvira, v katerem so omenjena podjetja s PTM na „vsaj enem od upoštevnihi trgov“, ni upoštevna. Namen tega pojasnila seveda ni naložiti Komisiji določeno metodo za opredelitev trgov, temveč pojasniti, da za uporabo zahtev, določenih v navedenem odstavku, zadostuje, da ima prejemnik pomoči PTM le na enem od trgov, na katerih deluje. Če bi se torej ugotovilo, da ima prejemnik pomoči PTM na enem samem letališču, bi to zadostovalo za uporabo zahtev iz odstavka 72 začasnega okvira v zvezi s tem letališčem.
- 322 Zato je treba ugotoviti, da je Komisija upoštevne trge pri uporabi odstavka 72 začasnega okvira lahko opredelila v skladu s pristopom „za vsako letališče posebej“, ne da bi storila očitno napako pri presoji.

ii) Uporaba pristopa „za vsako letališče posebej“

- 323 Družba Ryanair podredno trdi, da je Komisija, če je pristop „za vsako letališče posebej“ pravilen, napačno uporabila ta pristop. V zvezi s tem navaja več očitkov, ki jih Komisija izpodbija na podlagi razlogov, navedenih v izpodbijanem sklepu.
- 324 Pred preučitvijo teh očitkov je treba navesti, da je Komisija v odstavkih 172 in 173 izpodbijanega sklepa menila, da so za namene uporabe odstavka 72 začasnega okvira „upoštevna“ le koordinirana letališča, na katerih ima skupina Lufthansa svojo bazo. Komisija je na podlagi teh meril opredelila 15 letališč, na katerih je imela skupina Lufthansa svojo bazo v poletni sezoni IATA 2019 in zimski sezoni IATA 2019/2020, od katerih je bilo devet letališč koordiniranih, in sicer letališča Berlin, Bruselj, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, München, Palma de Mallorca, Stuttgart in Dunaj. Dalje, Komisija je v točki 3.3.6.3 izpodbijanega sklepa preučila, ali je imela navedena skupina PTM le na teh devetih letališčih.

– Izključitev letališč, na katerih skupina Lufthansa ni imela svoje baze

- 325 Družba Ryanair Komisiji očita, da je preučitev omejila le na letališča, na katerih je imela skupina Lufthansa svojo bazo. Letalski prevoznik pa naj bi lahko opravljal dejavnost z odhodom z letališč in prihodom na letališča, na katerih nima baze. Poleg tega naj izpodbijani sklep v zvezi s tem ne bi bil obrazložen.
- 326 Komisija te trditve izpodbija.
- 327 Na prvem mestu, v zvezi z očitkom, ki se nanaša na neobstoje obrazložitve, je treba ugotoviti, da je Komisija na koncu odstavka 237 izpodbijanega sklepa potrdila, da je bila zahteva po vzpostavitvi baze potrebna za zagotovitev učinkovite konkurence, s čimer se je zagotavljala učinkovitost zadevnega ukrepa. Komisija je v odstavku 240 izpodbijanega sklepa pojasnila, da se s to zahtevo podpira vstop ali širitev sposobnega konkurenta in da za skupino Lufthansa predstavlja grožnjo s konkurenco na večini letalskih povezav s prihodom na zadevno letališče ali odhodom z njega. Čeprav se ti odstavki izpodbijanega sklepa ne nanašajo na opredelitev upoštevnihi letališč, temveč na zahtevo, da mora prevzemnik vzpostaviti bazo na letališčih Frankfurt in München kot pogoj za pridobitev slotov, ki so predmet strukturnih zavez, so v njih jasno in nedvoumno navedene bistvene ugotovitve, na podlagi katerih se je Komisija odločila upoštevati merilo, ki se nanaša na obstoj baze na določenem letališču, za opredelitev letališč, na katerih bi skupina Lufthansa lahko imela PTM.

- 328 Na drugem mestu, glede utemeljenosti je treba navesti, da to, da ima letalski prevoznik bazo na določenem letališču, dokazuje, da ima na tem letališču trajen sedež, kar mu omogoča izvajanje intenzivnejšega konkurenčnega pritiska na konkurente, ki delujejo na istem letališču.
- 329 V skladu s sodno prakso ima namreč uporaba baze nekatere prednosti, ki se med drugim nanašajo na prilagodljivost pri zamenjavah letalskih povezav, premeščanje letal, nižje stroške zaradi motenj, izmenjavo posadke, storitve za potnike ali poznanost zadevne znamke (glej v tem smislu sodbo z dne 6. julija 2010, Ryanair/Komisija, T-342/07, EU:T:2010:280, točka 269).
- 330 Poleg tega vzpostavitev baze na določenem letališču na splošno pomeni, da je del osebja zadevnega letalskega prevoznika vezan na to bazo. Prav tako, kot trdi Komisija, se lahko letala, nameščena v tej bazi, uporabijo na vseh letalskih povezavah O & P z odhodom iz te baze. Iz tega je razvidno, da je letalski prevoznik z bazo na določenem letališču v boljšem položaju za naložbe v stabilno in trajno komercialno prisotnost kot prevoznik, ki deluje na tem letališču brez baze.
- 331 Glede na navedeno je treba ugotoviti, da družba Ryanair ni pravno zadostno dokazala, da bi skupina Lufthansa lahko imela PTM na letališčih, na katerih ni imela baze. Komisija je torej lahko upravičeno izključila ta letališča iz analize.
- 332 Zato je treba ta očitek zavrnil kot neutemeljen.

– *Letališča zunaj Unije*

- 333 Družba Ryanair trdi, da je Komisija napačno izključila iz analize švicarski letališči Zürich in Ženeva ter „več turških letališč, kot sta Izmir in Antalya“, kjer ima skupina Lufthansa baze.
- 334 Komisija ob podpori Francoske republike v bistvu trdi, da se pravila o državnih pomočeh uporabljajo le na ozemlju Unije.
- 335 Člen 13 Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu (UL 2002, L 114, str. 73) določa pravila o državnih pomočeh, ki temeljijo na modelu členov od 107 do 109 PDEU. V skladu s členom 14 tega sporazuma Komisija in švicarski organi stalno pregledujejo vse sheme pomoči, ki obstajajo v državah članicah oziroma v Švici. Ta sporazum torej Komisiji ne daje pristojnosti za preučitev državnih pomoči v zvezi s Švico, še manj pa za nalaganje strukturnih ukrepov, ki bi se uporabljali na ozemlju te države. Prav tako ni sporazuma v tem smislu za Turčijo.
- 336 Trditve družbe Ryanair v zvezi s tem niso prepričljive. Zgolj dejstvo, da so navedena švicarska in turška letališča povezana z letališči znotraj Unije, namreč ni upoštevno. Ta trditev temelji na logiki pristopa O & P, in ne na pristopu „za vsako letališče posebej“. Metoda, ki je neločljivo povezana s pristopom O & P, Komisiji sicer omogoča, da v okviru nadzora koncentracij preuči učinke koncentracije na trge O & P, pri katerih je eno od dveh mest v Uniji, drugo pa zunaj nje, po drugi strani pa pristop „za vsako letališče posebej“ ne more učinkovati tako, da bi se krajevna pristojnost Komisije razširila na preučitev, ali ima prejemnik pomoči PTM na letališčih v tretjih državah, in da bi mu v tem primeru naložila strukturne ukrepe na navedenih letališčih.
- 337 Družba Ryanair se prav tako ne more sklicevati na sodno prakso, v skladu s katero ima Komisija krajevno pristojnost za uporabo členov 101 in 102 PDEU za prakse, sprejete zunaj Unije, če se ugotovi, da so te imele kvalificirane učinke ali so se izvajale v Uniji. V skladu s to sodno prakso je

z znatnimi, predvidljivimi in takojšnjimi učinki, ki bi jih take prakse lahko imele v Evropskem gospodarskem prostoru (EGP), mogoče utemeljiti pristojnost Komisije (glej v tem smislu sodbo z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, točke 18 in od 44 do 49).

338 Te sodne prakse, ki se nanaša na ravnanja, prepovedana s členoma 101 in 102 PDEU, ki so bila sprejeta zunaj Unije, vendar imajo kvalificirane učinke na njenem ozemlju, ni mogoče prenesti na področje državnih pomoči. Učinki, ki jih lahko ima državna pomoč, ki jo dodeli država članica, na konkurenco v državah zunaj ozemlja Unije, namreč niso zajeti v pravilih Unije o državnih pomočeh. Tako Komisija na področju državnih pomoči ni pristojna za preučitev, ali ima skupina Lufthansa PTM na letališčih v tretji državi, in po potrebi za to, da bi navedeni skupini naložila, da se odpove delu slotov, ki jih ima na takem letališču.

339 Zato je treba ta očitek zavriniti kot neutemeljen.

– *Izključitev nekoordiniranih letališč*

340 Družba Ryanair Komisiji očita, kar ta izpodbija, da ni ocenila položaja skupine Lufthansa na nekoordiniranih letališčih, na katerih so obstajale druge ovire za vstop na trg od nerazpoložljivosti slotov. Družba Ryanair navaja pet letališč, na katerih ima skupina Lufthansa bazo in ki se po podatkih IATA uvrščajo na „raven 2“ glede na možnost prezasedenosti.

341 Na prvem mestu, opozoriti je treba, da je Komisija v odstavku 181 izpodbijanega sklepa pojasnila, da je uporabila opredelitev „koordiniranega letališča“ v skladu z Uredbo Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL 1993, L 14, str. 1) kot prvi približek za določitev visoke stopnje zasedenosti letališča. Po mnenju Komisije taka opredelitev pomeni, da na teh letališčih povpraševanje po letalski infrastrukturi, zlasti po ustreznih slotih, bistveno presega zmogljivost letališča in da širitev letališke infrastrukture za zadovoljitev povpraševanja kratkoročno ni mogoča.

342 Družba Ryanair ne izpodbija trditve, da je na nekoordiniranih letališčih dovolj razpoložljivih slotov za vstop ali širitev konkurenta. Na teh letališčih ponudba razpoložljivih slotov na splošno presega povpraševanje.

343 V teh okoliščinah družba Ryanair ni predložila dokazov, da ima skupina Lufthansa PTM na konkretnem nekoordiniranem letališču.

344 Na drugem mestu, družba Ryanair zgolj trdi, da bi morala Komisija upoštevati tudi letališča „ravni 2“ po klasifikaciji IATA, na katerih ima skupina Lufthansa bazo.

345 Iz spisa je razvidno, da kategorija letališč „ravni 2“ po klasifikaciji IATA ustreza kategoriji „letališča z usklajevanim redom letenja“ v smislu člena 2(i) Uredbe št. 95/93 v različici, ki je veljala ob sprejetju izpodbijanega sklepa. V skladu s to določbo je „letališče z usklajevanim redom letenja“ opredeljeno kot „letališče, na katerem obstaja možnost prezasedenosti v nekaterih obdobjih dneva, tedna ali leta, kar je mogoče rešiti s prostovoljnim sodelovanjem med letalskimi prevozniki, in na katerem je bil imenovan usklajevalec reda letenja, da bi uskladi operacije letalskih prevoznikov, ki na tem letališču opravljajo storitve ali jih nameravajo opravljati“.

- 346 Iz tega izhaja, da je na letališčih „ravni 2“ na splošno na voljo dovolj slotov, razen v „nekaterih obdobjih dneva, tedna ali leta“. Vendar je te probleme na splošno mogoče rešiti s prostovoljnim sodelovanjem med letalskimi prevozniki, tako da se je načeloma mogoče izogniti morebitnim oviram za vstop ali širitev zaradi nerazpoložljivosti slotov v nekaterih obdobjih.
- 347 Vsekakor je trditev družbe Ryanair splošna, saj iz nje ne izhaja, da ima skupina Lufthansa PTM na letališčih z usklajevanim redom letenja.
- 348 Zato je treba ta očitek zavrni kot neutemeljen.

– *Opredelitev letališča Hannover kot koordiniranega letališča*

- 349 Družba Ryanair trdi, da Komisija letališča Hannover (Nemčija) ni opredelila kot koordiniranega letališča in zato ni ocenila, ali je imela skupina Lufthansa na tem letališču PTM v poletni sezoni IATA 2019 in zimski sezoni IATA 2019/2020.
- 350 Sedaj ni več sporno, da je Komisija v izpodbijanem sklepu storila napako v zvezi z ugotavljanjem dejanskega stanja, ker je menila, da letališče Hannover ni koordinirano, in ni preučila, ali je imela skupina Lufthansa PTM na tem letališču. Komisija je namreč po ukrepu procesnega vodstva z dne 15. novembra 2021, ki se je med drugim nanašal na to vprašanje, 14. decembra 2021 sprejela sklep o popravku (glej točko 8 zgoraj), v katerem je priznala, da je storila napako, saj je letališče Hannover dejansko koordinirano letališče. V tem sklepu je preučila, ali je imela skupina Lufthansa na tem letališču PTM, in ugotovila, da ni bilo tako.
- 351 Družba Ryanair v odgovoru na ukrep procesnega vodstva v bistvu trdi, da s sklepom o popravku ni mogoče naknadno popraviti napake v izpodbijanem sklepu v zvezi s klasifikacijo letališča Hannover kot koordiniranega letališča in da je poleg tega presoja Komisije v tem sklepu o obstoju PTM zadevnega prejemnika pomoči na tem letališču napačna.
- 352 Družba Condor ne izpodbija tega, da je Komisija med postopkom lahko popravila izpodbijani sklep, vendar trdi, da ji vsebinsko ni uspelo popraviti napak v izpodbijanem sklepu, kakor je bil spremenjen s sklepom o popravku.
- 353 Člen 86(1) Poslovnika določa, da kadar se akt, katerega razglasitev ničnosti se predlaga, nadomesti ali spremeni z drugim aktom, ki ima enak predmet, lahko tožeča stranka pred koncem ustnega dela postopka ali pred odločitvijo Splošnega sodišča, da bo odločilo brez ustnega dela postopka, tožbo prilagodi, da bi upoštevala ta novi dejavnik. Poslovnik torej priznava možnost, da institucija, organ, urad ali agencija Unije med postopkom spremeni izpodbijani akt.
- 354 Prav tako iz sodne prakse izhaja, da če se sklep med postopkom nadomesti s sklepom, katerega predmet je enak, je to treba šteti za nov element, ki tožeči stranki omogoča, da prilagodi predloge in tožbene razloge. Bilo bi namreč v nasprotju z dobrim izvajanjem sodne oblasti in zahtevo po ekonomičnosti postopka, če bi tožeča stranka morala vložiti novo tožbo (sodba z dne 12. maja 2011, Région Nord-Pas-de-Calais in Communauté d'agglomération du Douaisis/Commission, T-267/08 in T-279/08, EU:T:2011:209, točka 23).
- 355 Zato je treba brez poseganja v odločitev o stroških zavrni trditev družbe Ryanair, da Komisija med postopkom ne sme spremeniti izpodbijanega sklepa, in posledično ugotoviti, da je bila prvotna napaka v izpodbijanem sklepu, da Komisija letališča Hannover ni opredelila kot koordinirano letališče, odpravljena s sklepom o popravku.

- 356 V nadaljevanju bodo obravnavane trditve družbe Ryanair in družbe Condor v zvezi s presojo Komisije v sklepu o popravku glede obstoja PTM prejemnika pomoči na tem letališču.
- 357 Zato je treba očitek družbe Ryanair zavrniti kot neutemeljen.

iii) Ugotovitev glede opredelitve upoštevnihi trgov

- 358 Iz točk od 300 do 357 zgoraj izhaja, da je treba vse trditve tožečih strank v zvezi z opredelitvijo upoštevnihi trgov zavrniti kot neutemeljene.

2) Obstoj PTM zadevnega prejemnika pomoči na upoštevnihi letališčih

- 359 Družba Ryanair v petem delu prvega tožbenega razloga v bistvu trdi, prvič, da je presoja obstoja PTM v osnovi prospektivna, in Komisiji očita, da je presojo moči skupine Lufthansa oprla na en sam dejavnik, in sicer razpoložljivost slotov, ne da bi navedla, zakaj drugi dejavniki niso bili upoštevni.
- 360 Drugič, Komisija naj bi storila očitno napako pri presoji s tem, da je menila, da zadevni prejemnik pomoči ni imel PTM na letališčih Düsseldorf in Dunaj. Poleg tega naj bi pristop „za vsako letališče posebej“ uporabila nedosledno in prišla do nasprotnih ugotovitev v zvezi z obstojem PTM skupine Lufthansa na letališčih, na katerih so bili rezultati analize same Komisije podobni. Družba Ryanair zlasti meni, da bi morala Komisija na podlagi istih meril, ki so ji omogočili ugotovitev, da je imela skupina Lufthansa na letališčih Frankfurt in München PTM, priti do enake ugotovitve glede letališč Düsseldorf in Dunaj. Podatki glede deleža slotov, ki jih ima ta skupina na vseh teh letališčih, stopnje zasedenosti in največjega deleža slotov navedene skupine v treh časovnih intervalih naj se namreč ne bi bistveno razlikovali. Družba Ryanair je v odgovoru na ukrep procesnega vodstva dodala, da je bila presoja Komisije v sklepu o popravku, da skupina Lufthansa ni imela PTM na letališču Hannover, prav tako napačna.
- 361 Družba Condor v prvem delu prvega tožbenega razloga v bistvu trdi, da je Komisija storila napako pri presoji PTM skupine Lufthansa na zadevnih letališčih ter da je opravila nezadostno in nepopolno analizo v zvezi s tem, ker je preučila le merila v zvezi z letališkimi zmogljivostmi, kot so sloti, ki pa pomenijo le del dejavnikov, ki jih je treba upoštevati. Tako naj bi upoštevala le trge, usmerjene v povpraševanje po letaliških zmogljivostih. Vendar naj bi morala Komisija prav tako upoštevati parametre, ki se nanašajo na dejanske tržne deleže letov in s tem na trge, usmerjene v povpraševanje po storitvah letalskega prevoza potnikov. Če bi torej Komisija upoštevala take parametre, na primer tržne deleže skupine Lufthansa glede pogostosti letov in ponujenih sedežev na zadevnih letališčih, bi imela resne pomisleke glede tega, ali je imela skupina Lufthansa PTM ne le na letališčih München in Frankfurt, ampak tudi na letališčih Düsseldorf, Hamburg, Stuttgart, Dunaj, Bruselj in Hannover. Družba Condor v prilagoditveni vlogi trdi, da so iste napake in pomanjkljivosti tudi v sklepu o popravku.
- 362 Komisija ob podpori družbe DLH in Francoske republike izpodbija trditve tožečih strank, pri čemer se v bistvu opira na razloge, navedene v izpodbijanem sklepu.
- 363 Splošno sodišče meni, da je treba pred preučitvijo trditev tožečih strank najprej pojasniti pojem PTM.

i) Pojem PTM

- 364 Pojem PTM ni opredeljen niti v začasnem okviru niti splošneje na področju državnih pomoči.
- 365 Ta pojem izvira iz člena 63(2) Direktive (EU) 2018/1722 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o Evropskem zakoniku o elektronskih komunikacijah (UL 2018, L 321, str. 36). V skladu s to določbo se podjetje šteje za podjetje s PTM, če bodisi samostojno ali skupaj z drugimi uživa položaj, ki je enakovreden prevladujočemu položaju, in sicer položaj gospodarske moči, ki mu omogoča, da ravna v precejšnji meri neodvisno od konkurentov, strank in končno tudi od potrošnikov.
- 366 V skladu z uvodno izjavo 161 Direktive 2018/1722 je opredelitev pomembne tržne moči, ki se uporablja v tej direktivi, „enaka pojmu prevladujočega položaja, kot je opredeljen v sodni praksi Sodišča [Evropske unije]“.
- 367 Splošno sodišče meni, da ni objektivnih razlogov za drugačno razlago pojma PTM v smislu odstavka 72 začasnega okvira od tiste, ki izhaja iz Direktive 2018/1722. Poleg tega se stranke strinjajo, da je treba ta pojem razlagati enotno.
- 368 Zato je treba pojem PTM v smislu odstavka 72 začasnega okvira v bistvu šteti za enakovreden pojmu prevladujočega položaja v konkurenčnem pravu.
- 369 V zvezi s tem je treba opozoriti, da je v skladu z ustaljeno sodno prakso prevladujoč položaj v pravu Unije opredeljen kot položaj gospodarske moči podjetja, ki mu omogoča, da ovira ohranitev učinkovite konkurence na zadevnem trgu, tako da mu omogoča, da ravna v precejšnji meri neodvisno od konkurentov, strank in nazadnje tudi potrošnikov (sodbi z dne 14. februarja 1978, *United Brands in United Brands Continental/Komisija*, 27/76, EU:C:1978:22, točka 65, in z dne 13. februarja 1979, *Hoffmann-La Roche/Komisija*, 85/76, EU:C:1979:36, točka 38).
- 370 Poleg tega, presojeno je bilo, da tržni delež 50 % ali več pomeni domnevo o obstoju prevladujočega položaja (glej v tem smislu sodbo z dne 3. julija 1991, *AKZO/Komisija*, C-62/86, EU:C:1991:286, točka 60). Sodišče je poleg tega v sodbi z dne 14. februarja 1978, *United Brands in United Brands Continental/Komisija* (27/76, EU:C:1978:22, točke od 107 do 113), pojasnilo, da dejstvo, da ima podjetje tržni delež od 40 % do 45 %, samo po sebi ne vodi do ugotovitve, da ima prevladujoč položaj, ampak da je tako ugotovitev mogoče izpeljati na podlagi te okoliščine v povezavi z drugimi dejavniki, kot sta med drugim moč in število konkurentov. V tej zadevi je Sodišče ugotovilo obstoj prevladujočega položaja na podlagi tržnega deleža od 40 % do 45 % in dejstva, da je bil ta tržni delež večkrat večji od tržnega deleža najbolje uvrščenega konkurenta, drugi pa so bili daleč za njim.
- 371 Nazadnje, navesti je treba, da v nasprotju s trditvami družbe Ryanair presoja obstoja PTM sama po sebi ni prosopektivna. To presojo je namreč treba opraviti na podlagi stanja v času priglasitve zadevnega ukrepa. Če ob navedeni priglasitvi prejemnik pomoči nima PTM, se odstavek 72 začasnega okvira ne uporablja. Komisiji torej ni bilo treba preučiti, ali bi po dodelitvi pomoči prejemnik pomoči lahko pridobil PTM.
- 372 Na podlagi teh preudarkov je treba preučiti trditve tožečih strank.

ii) Merila za ocenjevanje PTM

- 373 Komisija je v odstavku 179 izpodbijanega sklepa navedla, da bo to, ali ima skupina Lufthansa PTM na upoštevni letališčih, ocenila na podlagi treh meril, in sicer, prvič, deleža slotov, ki jih ima ta skupina na teh letališčih, drugič, stopnje zasedenosti teh letališč in, tretjič, deleža slotov, ki jih imajo konkurenti. Iz drugih odstavkov izpodbijanega sklepa izhaja, da je Komisija upoštevala tudi število letal, ki imajo bazo na nekaterih upoštevni letališčih, ki jih upravljajo navedena skupina in njeni konkurenti.
- 374 Komisija je v točki 3.3.6.4 izpodbijanega sklepa na podlagi navedenih meril preučila, ali ima skupina Lufthansa PTM na devetih koordiniranih letališčih, in sicer na letališčih Berlin Tegel, Bruselj, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, München, Palma de Mallorca, Stuttgart in Dunaj. V sklepu o popravku je Komisija na podlagi istih meril preučila, ali ima ta skupina PTM na letališču Hannover.
- 375 Družbi Ryanair in Condor v bistvu trdita, da se je Komisija napačno osredotočila na merila v zvezi z letališkimi zmogljivostmi in izključila druge enako pomembne dejavnike, kot so dejanski tržni deleži prejemnika pomoči in njegovih konkurentov (glej točke od 359 do 361 zgoraj).
- 376 Prvič, tako kot tožeči stranki je treba ugotoviti, da so se merila, na podlagi katerih je Komisija ocenila obstoj PTM skupine Lufthansa na upoštevni letališčih, nanašala predvsem na letališke zmogljivosti. „Delež slotov“ je namreč v odstavku 180 izpodbijanega sklepa opredeljen kot „razmerje med številom slotov, ki jih ima letalski prevoznik (ali letalski prevozniki, ki so del iste skupine) na letališču, in skupnim številom razpoložljivih slotov na tem letališču (to je zmogljivostjo tega letališča)“. „Stopnja zasedenosti“ pa ustreza deležu slotov, dodeljenih vsem letalskim prevoznikom na zadevnem letališču glede na celotno zmogljivost tega letališča v smislu slotov. Ta merila se torej v bistvu nanašajo na letališke zmogljivosti in so povezana z dostopom prejemnika pomoči in njegovih konkurentov do letališke infrastrukture na zadevnih letališčih.
- 377 V odstavku 170 izpodbijanega sklepa pa je Komisija zadevne trge opredelila kot trge storitev letalskega prevoza potnikov. Zato je treba preučiti, ali merila iz točke 373 zgoraj pomenijo vse upoštevne dejavnike, ki bi jih Komisija morala upoštevati za preučitev obstoja PTM prejemnika pomoči na trgih storitev letalskega prevoza potnikov.
- 378 V zvezi s tem je treba navesti, da čeprav drži, da so merila iz točke 373 zgoraj upoštevna za presojo obstoja PTM, saj je dostop do slotov pomembna ovira za vstop za opravljanje storitev letalskega prevoza potnikov, česar tožeči stranki poleg tega ne izpodbijata, pa je treba ugotoviti, da so dejavniki, ki se nanašajo na ponudbo storitev letalskega prevoza potnikov prav tako zelo pomembni, saj zagotavljajo informacije o tržnih deležih prejemnika pomoči in njegovih konkurentov na trgu storitev letalskega prevoza potnikov.
- 379 Tržni deleži zadevnega prejemnika pomoči in njegovih konkurentov namreč ne zagotavljajo neposrednih informacij v zvezi z njihovimi tržnimi deleži na trgu storitev letalskega prevoza potnikov. Po eni strani ni sporno, da se zaradi različnih velikosti letal, ki jih letalski prevozniki uporabljajo v slotih, ki so jim dodeljeni, število ponujenih sedežev v določenem slotu lahko bistveno razlikuje. Po drugi strani prav tako ni sporno, da lahko letalski prevozniki v določenem slotu opravijo različno število letov glede na njihov raspored ali učinkovitost. Deleži slotov tako ne zagotavljajo neposrednih informacij o ponudbi storitev letalskega prevoza potnikov, saj ne vključujejo navedenih parametrov, ki bi lahko, odvisno od primera, pomembno vplivali na ponudbo letov in sedežev na upoštevni trgih storitev.

- 380 Poleg tega iz spisa, ki je na voljo Splošnemu sodišču, in med drugim iz podatkov, ki jih je predložila družba Condor, katerih točnosti Komisija, Zvezna republika Nemčija, Francoska republika in družba DLH ne izpodbijajo, izhaja, da tržni deleži zadevnega prejemnika pomoči, izraženi s pogostostjo (številom letov) in ponujenimi sedeži z odhodom na zadevna letališča in prihodom nanje, presegajo, včasih znatno, njegove deleže slotov, kot so navedeni v izpodbijanem sklepu.
- 381 Vendar v izpodbijanem sklepu Komisija ni upoštevala tržnih deležev zadevnega prejemnika pomoči in njegovih konkurentov na trgu opravljanja storitev letalskega prevoza potnikov.
- 382 Ker pa je Komisija v izpodbijanem sklepu zadevne trge opredelila kot trge storitev letalskega prevoza potnikov, ni mogla zanemariti dejavnikov, ki se neposredno nanašajo na opravljanje teh storitev.
- 383 Drugič, opozoriti je treba, da so za namene presoje obstoja PTM, pojma, ki je blizu ali celo enakovreden pojmu prevladujočega položaja (glej točko 368 zgoraj), tržni deleži koristen prvi kazalnik strukture trga in relativnega pomena podjetij, ki delujejo na njem. Če je torej tržni delež velik in se ohranja že dlje časa, je zelo verjetno, da bo ta element prvi močan kazalnik obstoja prevladujočega položaja (glej v tem smislu sodbe z dne 13. februarja 1979, Hoffmann-La Roche/Komisija, 85/76, EU:C:1979:36, točke od 39 do 41; z dne 3. julija 1991, AKZO/Komisija, C-62/86, EU:C:1991:286, točki 59 in 60, ter z dne 12. decembra 1991, Hilti/Komisija, T-30/89, EU:T:1991:70, točke od 90 do 92).
- 384 Podobno je Sodišče večkrat poudarilo, da je obstoj prevladujočega položaja lahko posledica več dejavnikov, ki ločeno niso nujno odločilni, vendar je med temi dejavniki obstoj velikih tržnih deležev zelo pomemben (sodba z dne 13. februarja 1979, Hoffmann-La Roche/Komisija, 85/76, EU:C:1979:36, točka 39). Tako je razmerje med tržnimi deleži, ki jih imajo zadevno podjetje in njegovi konkurenti, zlasti tisti, ki mu neposredno sledijo, veljaven kazalnik obstoja prevladujočega položaja (sodba z dne 23. februarja 2006, Cementbouw Handel & Industrie/Komisija, T-282/02, EU:T:2006:64, točka 201 in navedena sodna praksa; v tem smislu glej tudi sodbo z dne 17. decembra 2003, British Airways/Komisija, T-219/99, EU:T:2003:343, točki 210 in 211). Poleg tega se lahko v nekaterih primerih obstoj prevladujočega položaja domneva celo samo na podlagi tržnih deležev, če ti presegajo 50-odstotni prag (glej sodno prakso, navedeno v točki 370 zgoraj).
- 385 Komisija bi torej morala upoštevati vse dejavnike, pomembne za preučitev obstoja PTM, ki se nanašajo tako na ovire za vstop in širitev kot na tržne deleže, ki jih imajo zadevni prejemnik pomoči in njegovi konkurenti na trgu storitev letalskega prevoza potnikov.
- 386 Glede na vse navedeno je treba – tako kot tožeči stranki – ugotoviti, da Komisija s tem, da je preučila le dejavnike, ki se v bistvu nanašajo na ovire za vstop in širitev z vidika letaliških zmogljivosti, pri presoji tržne moči zadevnega prejemnika pomoči na upoštevni letališčih ni upoštevala vseh dejavnikov, pomembnih za obravnavano zadevo, s čimer je v izpodbijanem sklepu, kakor je bil popravljen s sklepom o popravku, storila očitno napako pri presoji.
- 387 Ta očitek je torej utemeljen in ga je treba sprejeti.

iii) Vprašanje, ali je imela skupina Lufthansa PTM na upoštevni letališčih

- 388 Družba Ryanair meni, da je Komisija storila očitno napako pri presoji s tem, da je na podlagi meril, ki jih je uporabila, ugotovila, da skupina Lufthansa ni imela PTM na letališčih Düsseldorf in Dunaj. Poleg tega po mnenju družbe Ryanair tudi ob predpostavki, da je bil položaj skupine Lufthansa na letališčih Frankfurt in München močnejši od njenega položaja na letališčih Düsseldorf in Dunaj, ostaja dejstvo, da je imela navedena skupina PTM na zadnjenavedenih. Družba Ryanair je v odgovoru na ukrep procesnega vodstva dodala, da je Komisija v sklepu o popravku napačno ugotovila, da skupina Lufthansa ni imela PTM na letališču Hannover. V zvezi s tem se opira na podatke v zvezi z deležem letov in sedežev, ki jih skupina Lufthansa in njeni konkurenti opravijo s tega letališča.
- 389 Družba Ryanair poleg tega v bistvu trdi, da je Komisija nedosledno uporabila odstavek 72 začasnega okvira, ker je na podlagi dejavnikov, ki se bistveno ne razlikujejo, ugotovila, da ima skupina Lufthansa PTM na letališčih Frankfurt in München, ne pa na letališčih Düsseldorf in Dunaj.
- 390 Na podlagi podatkov o tržnih deležih skupine Lufthansa z vidika pogostosti (opravljenih letov) in sedežev na letališčih Düsseldorf, Dunaj, Bruselj, Stuttgart in Hamburg v poletni sezoni IATA 2019 in zimski sezoni IATA 2019/2020, iz katerih izhaja, da so tržni deleži te skupine pogosto presegali 50 %, družba Condor trdi, da če bi Komisija upoštevala te parametre, bi imela resne pomisleke pri oceni PTM skupine Lufthansa na teh letališčih. Družba Condor je v prilagoditveni vlogi dodala, da bi bilo tako tudi v zvezi z letališčem Hannover, pri čemer se je sklicevala na isto vrsto podatkov.
- 391 Komisija je v izpodbijanem sklepu zgolj na podlagi meril, navedenih v točki 373 zgoraj, in sicer slotov, ki jih ima ta skupina na teh letališčih, stopnji zasedenosti na teh letališčih ter za nekatera letališča deleža slotov, ki jih imajo konkurenti, in števila letal, ki jih uporabljajo navedena skupina in njeni konkurenti, ugotovila, da je imela skupina Lufthansa PTM na letališčih v Frankfurtu in Münchnu v poletni sezoni IATA 2019 in zimski sezoni IATA 2019/2020, kar pa ne velja za druga upoštevna letališča.
- 392 Na prvem mestu je treba v zvezi s podatki, ki jih je predložila družba Condor in katerih točnosti Komisija, Zvezna republika Nemčija, Francoska republika in družba DLH ne izpodbijajo, ugotoviti, da je iz njih razvidno, da se tržni deleži skupine Lufthansa pri opravljenih letih gibljejo med 50 % in 62 % na letališčih Düsseldorf, Dunaj, Bruselj, Stuttgart in Hamburg v poletni sezoni IATA 2019 ter med 47 % in 57 % na istih letališčih v zimski sezoni IATA 2019/2020. Glede sedežev se tržni deleži navedene skupine gibljejo med 47 % in 57 % na navedenih letališčih v poletni sezoni IATA 2019 ter med 44 % in 56 % v zimski sezoni IATA 2019/2020. V tej poletni in zimski sezoni naj bi deleža letov, ki jih skupina Lufthansa opravila na letališču Hannover znašala 45 % oziroma 46 %, njen delež sedežev na tem letališču v istih sezonah pa je bil 45 % oziroma 48 %.
- 393 Poleg tega je družba Ryanair v odgovoru na ukrep procesnega vodstva predstavila tudi podobne podatke za letališče Hannover, iz katerih izhaja, da je delež skupine Lufthansa pri opravljenih letih in sedežih znašal med 42 % in 46 %, odvisno od sezone, delež njenih konkurentov pa med 3 % in 13 %.
- 394 Vendar Splošno sodišče ekonomske presoje Komisije ne sme nadomestiti s svojo (glej v tem smislu sodbo z dne 11. novembra 2021, Autostrada Wielkopolska/Komisija in Poljska, C-933/19 P, EU:C:2021:905, točka 116 in navedena sodna praksa), tako da prvič oceni vpliv parametrov, ki so

jih navedle tožeče stranke, in njihovo povezavo z merili, ki jih je že preučila Komisija v izpodbijanem sklepu za namene presoje obstoja PTM zadevnega prejemnika pomoči na navedenih letališčih.

- 395 V primeru razglasitve ničnosti izpodbijanega sklepa bi morala namreč Komisija opraviti celovito presojo meril, ki jih je upoštevala v izpodbijanem sklepu in ki so navedena v točki 373 zgoraj, ter upoštevni meril, ki se nanašajo na tržne deleže prejemnika pomoči in njegovih konkurentov na trgu opravljanja storitev letalskega prevoza potnikov.
- 396 Na drugem mestu, v zvezi s trditvijo družbe Ryanair, da naj Komisija na podlagi meril, ki jih je preučila, ne bi mogla ugotoviti, da skupina Lufthansa ni imela PTM na letališčih Düsseldorf in Dunaj, je treba v zvezi z letališčem Düsseldorf na eni strani navesti, da so dejavniki, ki jih je Komisija upoštevala in so navedeni v izpodbijanem sklepu, naslednji:

Letališče/ sezona	Skupina LH delež slotov	Skupina LH največji deleži slotov	Stopnja zasede- nosti	Največje stopnje zasede- nosti	Število letal	Število letal konkuren- tov
DUSS poletje 2019	[40–50] %	[55–65] % [50–60] % [50–60] %	[80–90] %	[90–100] % [90–100] % [90–100] %	40–50	Ryanair: 7 TUIFly: 7 Condor: 5 easyJet: 2
DUSS zima 2019/2020	[30–40] %	[50–60] % [45–55] % [35–45] %	[60–70] %	[90–100] % [80–90] % [70–80] %	40–50	Ryanair: 7 TUIFly: 7 Condor: 5 easyJet: 2

- 397 Iz teh podatkov je razvidno, da povprečni delež slotov skupine Lufthansa na letališču Düsseldorf v poletni sezoni IATA 2019, to je [40–50] %, presega 40-odstotni prag, kar je v skladu s sodno prakso, ki se nanaša na pojem prevladujočega položaja, prvi kazalnik, med drugimi, ki ga je treba upoštevati (glej po analogiji sodno prakso, navedeno v točki 370 zgoraj). Ta delež je še večji (od [50–60] % do [55–65] %) v času konic.
- 398 Poleg tega, povprečna stopnja zasedenosti na tem letališču v poletni sezoni IATA 2019 je zelo visoka, in sicer [80–90] %, v času konic pa se poviša na [90–100] %. V izpodbijanem sklepu pa je navedeno, da stopnja zasedenosti pod 60 % *prima facie* ni problematična (odstavek 182 izpodbijanega sklepa). *A contrario*, stopnja zasedenosti nad 60 %, kot je v obravnavani zadevi, pa je.
- 399 Poleg tega, konkurenca skupine Lufthansa na tem letališču je zelo šibka in razdrobljena. V skladu z edinim podatkom v zvezi s konkurenti skupine Lufthansa, ki so prisotni na tem letališču, imajo ti na tem letališču nameščenih le sedem (družbi Ryanair in TUIfly), pet (družba Condor) in dve (družba easyJet) letali, medtem ko jih ima skupina Lufthansa od 40 do 50.
- 400 Iz celovite presoje teh meril izhaja, da je imela skupina Lufthansa zelo visok delež slotov, tudi med konicami, da je bila stopnja zasedenosti zelo velika, pri čemer je značilna skoraj popolna zasedenost med konicami, in da je bil položaj konkurentov navedene skupine šibak.
- 401 Zato Komisija zgolj na podlagi teh meril ni mogla upravičeno sklepati, da skupina Lufthansa, vsaj v poletni sezoni IATA 2019, na letališču Düsseldorf ni imela PTM.

- 402 Drugič, kot trdi družba Ryanair, se merila, na podlagi katerih je Komisija ugotovila, da je imela skupina Lufthansa na letališčih Frankfurt in München PTM, vsekakor vsebinsko ne razlikujejo od podatkov, ki se nanašajo na letališče Düsseldorf, vsaj glede poletne sezone IATA 2019. Podatki o zadnjenavedenem letališču v izpodbijanem sklepu, ki so navedeni v točki 396 zgoraj, so namreč v bistvu primerljivi s podatki o konkurenčnih razmerah na letališčih Frankfurt in München v zimski sezoni IATA 2019/2020, za katero je Komisija ugotovila, da ima skupina Lufthansa PTM, ali jih celo presegajo.
- 403 Po drugi strani, dejavnike, ki jih je Komisija upoštevala v zvezi z letališčem Dunaj, je mogoče povzeti tako:

Letališče/ sezona	Skupina LH delež slotov	Skupina LH največji deleži slotov	Stopnja zasede- nosti	Največje stopnje zasede- nosti	Število letal	Število letal konkuren- tov
VIE poletje 2019	[35–45] %	[50–60] % [50–60] % [50–60] %	[70–80] %	[80–90] % [80–90] % [80–90] %	80–90	Ryanair: 8 Wizzair: 5
VIE zima 2019/2020	[25–35] %	[40–50] % [40–50] % [40–50] %	[50–60] %	[70–80] % [60–70] % [60–70] %	80–90	Ryanair: 8 Wizzair: 5

- 404 Iz teh podatkov je razvidno, da je povprečni delež slotov skupine Lufthansa na letališču Dunaj v poletni sezoni IATA 2019, to je [35–45] % [*zaupno*]. Poleg tega je ta delež še večji ([50–60] %) v času konic.
- 405 Poleg tega je povprečna stopnja zasedenosti na tem letališču v poletni sezoni IATA 2019 zelo visoka, in sicer [70–80] %, v času konic pa se poviša na [80–90] %. V izpodbijanem sklepu pa je navedeno, da stopnja zasedenosti pod 60 % *prima facie* ni problematična (odstavek 182 izpodbijanega sklepa). *A contrario*, stopnja zasedenosti nad 60 %, kot je v obravnavani zadevi, pa je.
- 406 Poleg tega je konkurenca skupine Lufthansa na letališču Dunaj zelo šibka in razdrobljena. V skladu z edinim podatkom v zvezi s konkurenti skupine Lufthansa, ki so prisotni na tem letališču, imajo ti na tem letališču le osem (družba Ryanair) in pet (družba Wizzair) letal, medtem ko jih ima skupina Lufthansa od 80 do 90.
- 407 Iz celovite presoje teh meril izhaja, da je imela skupina Lufthansa visok delež slotov, tudi med konicami, da je bila stopnja zasedenosti zelo velika, pri čemer je značilna skoraj popolna zasedenost med konicami, in da je bil položaj konkurentov navedene skupine šibak.
- 408 Zato Komisija zgolj na podlagi teh meril ni mogla upravičeno sklepati, da skupina Lufthansa, vsaj v poletni sezoni 2019 IATA, na letališču Dunaj ni imela PTM.
- 409 Kot trdi družba Ryanair, se merila, na podlagi katerih je Komisija ugotovila, da je imela skupina Lufthansa na letališčih Frankfurt in München PTM, vsekakor vsebinsko ne razlikujejo od podatkov, ki se nanašajo na letališče Dunaj, vsaj glede poletne sezone 2019 IATA. Podatki o zadnjenavedenem letališču v izpodbijanem sklepu, ki so navedeni v točki 403 zgoraj, so namreč v bistvu primerljivi s podatki o konkurenčnih razmerah na letališčih Frankfurt in München v zimski sezoni IATA 2019/2020, za katero je Komisija ugotovila, da ima skupina Lufthansa PTM, ali jih celo presegajo.

iv) Ugotovitev glede obstoja PTM prejemnika pomoči na upoštevni letališčih

- 410 Iz točk od 373 do 386 zgoraj izhaja, da Komisija ni upoštevala vseh dejavnikov, pomembnih za presojo, ali je imel prejemnik pomoči PTM na upoštevni letališčih. Zadnje navedena mora torej opraviti novo celovito presojo vseh upoštevni meril (glej točko 395 zgoraj), da bi ocenila, ali je imela skupina Lufthansa PTM na upoštevni letališčih poleg letališč Frankfurt in München.
- 411 Poleg tega in vsekakor Komisija zgolj na podlagi meril, ki jih je uporabila, ni mogla upravičeno sklepati, da skupina Lufthansa, vsaj v poletni sezoni IATA 2019, na letališčih Düsseldorf in Dunaj ni imela PTM.
- 412 Zato so očitki tožečih strank utemeljeni in jih je treba sprejeti.

3) Strukturne zaveze

- 413 Komisija je v izpodbijanem sklepu zadevnemu prejemniku pomoči na podlagi odstavka 72 začasnega okvira naložila strukturne zaveze, ki v bistvu zajemajo prenos slotov na letališčih, za katere se je štelo, da je imel navedeni prejemnik pomoči PTM, to je na letališčih Frankfurt in München v poletni sezoni IATA 2019 in zimski sezoni IATA 2019/2020.
- 414 Družba Ryanair v petem delu prvega tožbenega razloga ter družba Condor v prvem delu prvega tožbenega razloga in prvem delu drugega tožbenega razloga izpodbijata več vidikov teh zavez.

i) Uvodne ugotovitve

- 415 Odstavek 72 začasnega okvira določa, da če je prejemnik pomoči podjetje s PTM na vsaj enem od upoštevni trgov, na katerem posluje, morajo države članice predlagati dodatne ukrepe za ohranitev učinkovite konkurence na navedeni trgih. Države članice lahko, ko predlagajo takšne ukrepe, med drugim ponudijo strukturne zaveze ali zaveze glede ravnanja, predvidene v sporočilu o korektivni ukrepih.
- 416 Ker odstavek 72 začasnega okvira v zvezi s strukturnimi zavezami ali zavezami glede ravnanja izrecno napotuje na sporočilo o korektivni ukrepih, je treba navesti, da je v tem sporočilu 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 (glej odstavek 9 sporočila o korektivni ukrepih).
- 417 Strukturne zaveze, zlasti odsvojitve, ki jih predlagajo stranke, bodo izpolnjevale te pogoje samo, če lahko Komisija s potrebno stopnjo gotovosti sklene, da jih bo mogoče izvesti in da bodo nove poslovne strukture, ki izhajajo iz njih, verjetno dovolj učinkovite in trajne za zagotovitev, da ne bo nastala bistvena ovira za učinkovito konkurenco (glej odstavek 10 sporočila o korektivni ukrepih).
- 418 Komisija mora poleg tega 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 (odstavek 12 sporočila o korektivni ukrepih).

- 419 Predvideni učinek odsvojitve bo dosežen samo, če in ko je dejavnost prenesena na primernega kupca, v čigar rokah bo postala dejavna konkurenčna sila na trgu. Možnost dejavnosti, da privabi primernega kupca, je pomemben element že takrat, ko Komisija ocenjuje primernost predlagane zaveze (odstavki 47 sporočila o korektivnih ukrepih).
- 420 Navedena merila so bila potrjena v sodni praksi, pri čemer je bilo poudarjeno, da morajo biti zaveze strank za to, da bi jih Komisija lahko sprejela, sorazmerne s konkurenčnim problemom, ki ga je Komisija opredelila v sklepu, in ga v celoti odpraviti (glej v tem smislu in po analogiji sodbo z dne 23. februarja 2006, *Cementbouw Handel & Industrie/Komisija*, T-282/02, EU:T:2006:64, točka 307) ter da morajo biti celovite in učinkovite v vseh pogledih (glej v tem smislu in po analogiji sodbo z dne 14. decembra 2005, *General Electric/Komisija*, T-210/01, EU:T:2005:456, točka 52).
- 421 Glede na to je treba upoštevati posebnosti prava državnih pomoči in, natančneje, začasnega okvira, iz katerega izhaja zadevna zahteva. Komisija lahko namreč na področju koncentracij po ugotovitvi, da bi koncentracija znatno ovirala konkurenco, sprejme zaveze, ki jih predložijo stranke, da bi se odpravili pomisleki glede konkurence, ki jih je ugotovila Komisija, in zagotovila koncentracija, združljiva z notranjim trgom. Zaveze, naložene na podlagi odstavka 72 začasnega okvira, pa imajo drugačen cilj. Ker je namreč cilj pomoči, dodeljenih v skladu s tem okvirom, da se v bistvu zagotovi nadaljnje poslovanje za preživetje sposobnih podjetij med pandemijo covid-19, morajo biti zaveze iz navedenega odstavka 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.
- 422 Glede sodnega nadzora navedenih zavez iz sodne prakse izhaja, da ima Komisija široko diskrecijsko pravico za oceno zadostnosti takih zavez (glej v tem smislu in po analogiji sodbo z dne 13. maja 2015, *Niki Luftfahrt/Komisija*, T-162/10, EU:T:2015:283, točka 295 in navedena sodna praksa). Ob upoštevanju zapletenih ekonomskih presoj, ki jih mora Komisija opraviti pri izvajanju diskrecijske pravice, ki jo ima pri ocenjevanju zavez, ki jih predlagajo stranke koncentracije, mora tako tožeča stranka, da bi dosegla razglasitev ničnosti sklepa Komisije o odobritvi koncentracije zaradi nezadostnosti teh zavez, dokazati, da je Komisija storila očitno napako pri presoji (glej v tem smislu sodbo z dne 7. junija 2013, *Spar Österreichische Warenhandels/Komisija*, T-405/08, neobjavljena, EU:T:2013:306, točka 187).
- 423 Toda čeprav sodišče Unije Komisiji priznava prosto presojo pri ekonomskih zadevah, to ne pomeni, da ne sme nadzirati razlage, ki jo v zvezi z ekonomskimi podatki poda Komisija. Sodišče Unije mora namreč ob vsebinski pravilnosti navedenih dokazov, njihovi zanesljivosti in doslednosti preveriti tudi, ali ti dokazi vsebujejo vse upoštevne podatke, ki jih je treba upoštevati pri presoji zapletenega položaja, in ali lahko utemeljijo iz njih izvedene sklepe (glej sodbi z dne 11. novembra 2021, *Autostrada Wielkopolska/Komisija in Poljska*, C-933/19 P, EU:C:2021:905, točki 116 in 117 ter navedena sodna praksa, ter z dne 6. julija 2010, *Ryanair/Komisija*, T-342/07, EU:T:2010:280, točka 30 in navedena sodna praksa; glej tudi sodno prakso, navedeno v točki 77 zgoraj).
- 424 Trditve tožečih strank v zvezi z različnimi vidiki zadevnih zavez je treba preučiti na podlagi teh preudarkov. Njune trditve je mogoče razdeliti v dve skupini očitkov, pri čemer se prva nanaša na obseg zavez, druga pa na postopek in ureditev prenosa slotov.

ii) Obseg zavez

– Dejstvo, da so zaveze omejene na prenos slotov

- 425 Tožeči stranki trdita, da Komisija ni zadostno pojasnila, zakaj je prenos nekaj slotov najučinkovitejši ukrep za preprečevanje neupravičenega izkrivljanja konkurence in zakaj drugi dodatni ukrepi niso bili potrebni.
- 426 Komisija izpodbija trditve tožečih strank, pri čemer povzema obrazložitev izpodbijanega sklepa.
- 427 Iz odstavka 221 izpodbijanega sklepa izhaja, da zadevne zaveze, po eni strani, zajemajo prenos 24 slotov na dan na vsakem od letališč Frankfurt in München v poletni sezoni IATA 2019 in zimski sezoni IATA 2019/2020 ter „dodatna sredstva“, kot jih zahteva upravljavec slotov, da bi se omogočil prenos slotov, ter po drugi strani, da skupina Lufthansa na zahtevo kupca zagotovi, prvič, dostop do letališke infrastrukture ali objektov na obeh letališčih pod enakimi pogoji, kot so bili odobreni družbi DLH, drugič, nočna parkirna mesta in, tretjič, ustrezno osebje.
- 428 Trditev družbe Ryanair, da so zadevne zaveze omejene le na prenos slotov, torej ni utemeljena, kot pravilno navaja Komisija.
- 429 Kljub temu je res, da je bistvo teh zavez v prenosu slotov, saj se druge zaveze zdijo postranske, ker so v bistvu namenjene zagotavljanju učinkovitosti prenosa slotov. V teh okoliščinah tožeči stranki Komisiji očitata, da ni zadostno pojasnila razlogov, iz katerih za ohranitev učinkovite konkurence na teh letališčih niso bili potrebni drugi dodatni ukrepi.
- 430 V zvezi s tem iz odstavkov od 224 do 227 izpodbijanega sklepa izhaja, da je neobstoj dostopa do slotov pomembna ovira za vstop ali širitev na najbolj zasedenih letališčih v Evropi ter da je zato z zavezami o prenosu teh slotov odpravljena ta glavna ovira za vstop in širitev. Zato so po mnenju Komisije take zaveze najučinkovitejši ukrep za preprečevanje neupravičenega izkrivljanja konkurence. Poleg tega naj bi bile navedene zaveze „privlačne“ z vidika konkurenta, saj naj bi omogočale razvoj strukturne konkurence s skupino Lufthansa na trgih, na katerih ima PTM.
- 431 Glede na navedeno je treba trditev tožečih strank, da izpodbijani sklep v zvezi s tem ni obrazložen, zavrnil. Komisija je namreč jasno pojasnila razloge, iz katerih je menila, da bi se s prenosom slotov ohranila učinkovita konkurenca na zadevnih trgih.
- 432 Glede utemeljenosti zadeve je treba v skladu s sodno prakso in tako, kot je navedla Komisija, navesti, da je glavna ovira za vstop v letalski sektor nezadostno število razpoložljivih slotov na velikih letališčih. Posledično je treba ugotoviti, ali je Komisija napačno presodila, da je v obravnavani zadevi odstop slotov, kot ga predvideva paket zavez, lahko pomenil učinkovit ukrep za ohranitev učinkovite konkurence. V tem okviru mora družba Ryanair dokazati, da je bil prenos slotov, kot je predviden z zadevnimi zavezami, nezadosten, da bi se odpravili navedeni problemi v zvezi s konkurenco (glej v tem smislu sodbo z dne 4. julija 2006, easyJet/Komisija, T-177/04, EU:T:2006:187, točka 166).
- 433 V obravnavani zadevi tožeči stranki ne izpodbijata tega, da je nerazpoložljivost slotov pomembna ali celo glavna ovira za vstop ali širitev na prezasedenih letališčih. Prav tako ne izpodbijata tega, da je za to, da se na takem letališču pojavi močan in uspešen konkurent, potrebno, da ima na voljo

nabor slotov, ki mu omogočajo učinkovit konkurenčni pritisk na prevladujočega prevoznika. V teh okoliščinah ni mogoče zanikati, da so prenos slotov in dodatne zaveze načeloma učinkovit ukrep za ohranitev učinkovite konkurence na zadevnih trgih.

434 Zato je treba ta očitek zavrni kot neutemeljen.

– *Neobstoj zavez v zvezi s povezovalnim prometom*

435 Družba Condor trdi, da bi morala Komisija naložiti tudi zaveze glede povezovalnega prometa v obliki posebnega tarifnega sporazuma, kot je to storila v nekaterih primerih nadzora nad koncentracijami. Družba Condor v zvezi s tem pojasnjuje, da je skupina Lufthansa zagotavljala pomemben delež povezovalnega prometa za lete na dolge razdalje, ki jih je opravljala družba Condor; da je imela navedena skupina možnost, da bi družbo Condor izrinila s trga letov na dolge razdalje, kar dokazuje odpoved sporazuma o povezovalnem prometu s skupino Lufthansa; da je bila ta skupina spodbujana k temu, da bi jo izrinila s trga in preusmerila stranke na svoje lete, ter da bi imelo zaprtje trga s strani skupine Lufthansa škodljive učinke na konkurenco, saj bi izrinjenje povzročilo monopolni položaj zadevnega prejemnika pomoči na nacionalnem trgu in na trgu letov na dolge razdalje na počitniške destinacije.

436 Vendar je treba ugotoviti, da vrsta zavez, ki jih navaja družba Condor, nujno temelji na konkretnem ugotavljanju letalskih povezav O & P, na katere bi vplivalo tveganje izrinjenja, ki ga navaja družba Condor. Kot pa izhaja iz točk od 306 do 313 zgoraj, zadevni trgi niso bili opredeljeni na podlagi pristopa O & P. Komisiji torej ni mogoče očitati, da ni zahtevala zavez glede nekaterih posebnih letalskih povezav O & P.

437 Zato je treba ta očitek zavrni kot neutemeljen.

– *Očitek, da se prenosi slotov pogosto ne upoštevajo, in obveznost uporabe prenesenih slotov*

438 Prvič, družba Condor trdi, da se zaveze prenosa slotov pogosto ne upoštevajo. Navaja, da je bil od štirinajstih odločb, sprejetih v sektorju potniškega letalskega prometa, v katerih je Komisija odobrila koncentracijo z zavezo prenosa slotov, prenos izveden le v treh primerih. Drugič, kritizira obveznost prevzemnika, da uporablja pridobljene slotove, saj naj bi to izključilo večino malih letalskih prevoznikov.

439 Te trditve je treba zavrni. Prvič, kot pravilno poudarja Komisija, se primeri, ki jih navaja družba Condor, namreč nanašajo na prenos slotov na določenih trgih O & P, medtem ko zadevni prenos ni povezan z nobeno letalsko povezavo O & P in ga je torej mogoče prosto uporabiti na kateri koli povezavi po presoji prevzemnika, kar povečuje njegovo privlačnost. Družba Condor torej na podlagi navedenih primerov ne more upravičeno ekstrapolirati kakršnih koli ugotovitev, saj so popolnoma drugačni.

440 Drugič, v nasprotju s trditvami družbe Condor je obveznost prevzemnika, da uporablja pridobljene slotove, popolnoma upravičena, saj je njen namen zagotoviti, da se skupni obseg zadevnih storitev zaradi prenosa ne zmanjša, kot je Komisija navedla v odstavku 234 izpodbijanega sklepa. Poleg tega prevzemnik, ki ne uporablja pridobljenih slotov, očitno ne bi mogel izvajati učinkovitega konkurenčnega pritiska na zadevnega prejemnika pomoči, kar je v nasprotju s tem, kar je predvideno v odstavku 72 začasnega okvira.

441 Zato je treba ta očitek zavrni kot neutemeljen.

– Število slotov, ki jih je treba prenesti

- 442 Prvič, družba Ryanair trdi, da je prenos 24 slotov na dan na letališčih Frankfurt in München očitno nezadosten za ohranitev učinkovite konkurence na teh letališčih, saj je ta številka zanemarljiva v primerjavi s številom povratnih letov na teh letališčih in številom letal skupine Lufthansa na njih. Drugič, poudarja, da ti sloti pomenijo le 5 % vseh slotov skupine Lufthansa na teh letališčih. Tretjič, navaja neobstoječo obrazložitve, saj Komisija ni pojasnila razlogov, iz katerih je menila, da je prenos 24 slotov zadosten.
- 443 Podobno družba Condor trdi, da je prenos le 24 slotov na dan na letališčih Frankfurt in München nezadosten in zelo majhen, glede na to, da ti predstavljajo le med 2,4 % in 3,2 % števila letov, ki jih skupina Lufthansa izvaja na teh letališčih. V okviru tretjega tožbenega razloga dodaja, da je izpodbijani sklep pomanjkljivo obrazložen v zvezi z zadostnostjo zadevnega prenosa slotov.
- 444 Najprej, nekatere trditve družbe Ryanair je treba zavrnilo, ker temeljijo na napačnem razumevanju izpodbijanega sklepa.
- 445 Prvič, družba Ryanair napačno trdi, da je Komisija skupini Lufthansa dovolila, da prenese manj kot 24 slotov. Res je, da je Komisija v odstavkih 71 in 221 izpodbijanega sklepa navedla, da mora navedena skupina prenesti „do“ 24 slotov na dan. Vendar se v odstavku 228 tega sklepa Komisija sklicuje na „24 slotov na dan“, pri čemer je izpustila predlog „do“.
- 446 Vsekakor je treba, tako kot Komisija, predlog „do“, uporabljen v izpodbijanem sklepu, razumeti tako, da bi morebitni prevzemnik lahko želel pridobiti manj kot 24 slotov, in ne da bi se skupina Lufthansa lahko odločila prenesti manj kot 24 slotov na dan. V nasprotnem primeru bi bile zadevne zaveze nesmiselne, saj bi skupini Lufthansa omogočile, da prosto izbere število slotov, ki jih želi prenesti.
- 447 Drugič, trditve družbe Ryanair, da zadevne zaveze omejujejo privlačnost slotov za nove ponudnike, ki naj bi na splošno potrebovali določeno število slotov „z odhodom zgodaj zjutraj in prihodom pozno zvečer“, temelji na očitno napačnem razumevanju izpodbijanega sklepa. Iz odstavkov 71 in 221 tega sklepa namreč izhaja, da mora skupina Lufthansa na zahtevo prenesti najmanj šest slotov v vsakem časovnem intervalu, vključno s konicami, v skladu z izbiro prevzemnika. Edina omejitev je, da navedena skupina lahko zavrne prenos več kot šestih slotov v treh enournih obdobjih po lastni izbiri. Povedano drugače, skupina Lufthansa bi lahko le v zvezi s tremi enournimi obdobji na dan prenos omejila na šest slotov na enourno obdobje.
- 448 Utemeljitev te omejitve v izpodbijanem sklepu je poleg tega prepričljiva. Če namreč take omejitve ne bi bilo, bi morala skupina Lufthansa, odvisno od primera, prenesti vse svoje slove v dveh ali treh zaporednih časovnih intervalih, kar bi lahko ogrozilo njeno zvezdasto mrežo. To tveganje je potrjeno z razlago v opombi št. 113, v skladu s katero zvezdasta mreža, kakršno ima skupina Lufthansa, za letalskega prevoznika pomeni koncentracijo prihodov in odhodov v intervalih od dveh do treh ur, kar povzroči veliko število prihodov, ki jim sledi veliko število odhodov, česar družba Ryanair ne izpodbija.
- 449 Tako navedena omejitev temelji na upravičenem ravnovesju med legitimnimi komercialnimi interesi zadevnega prejemnika pomoči, da ohrani svoj zvezdasti model, na eni strani in privlačnostjo nabora slotov za prenos na drugi strani. V zvezi s tem ta omejitev, ki nikakor ne

pomeni, da so nekateri časovni intervali rezervirani izključno za navedenega prejemnika pomoči, prevzemniku omogoča, da pridobi slot v katerem koli časovnem intervalu, vključno s tistimi, ki so posebej pomembni za skupino Lufthansa.

- 450 Tretjič, v zvezi z očitki tožečih strank, ki se nanašajo na neobstoje ali pomanjkljivost obrazložitve, ker naj Komisija ne bi navedla razlogov, iz katerih je menila, da je prenos 24 slotov zadosten, je treba navesti, da je Komisija v odstavku 228 izpodbijanega sklepa navedla, da število slotov zadostuje, da lahko konkurent vzpostavi uspešne operacije na teh dveh letališčih, na primer tako, da bi tam namestil štiri letala in z vsakim od teh letal opravil tri povratne lete na dan na letalskih povezavah po lastnih izbiri, glede na to, da sloti za prenos niso povezani z nobeno določeno letalsko povezavo O & P. Po mnenju Komisije bi prenos 24 slotov konkurentom prejemnika pomoči omogočil, da dosežejo ekonomijo obsega in povezanosti ter tako učinkoviteje konkurirajo skupini Lufthansa.
- 451 Čeprav je obrazložitev izpodbijanega sklepa v zvezi s to točko kratka, so v pravno zadostni meri opredeljene ugotovitve, na podlagi katerih je Komisija menila, da je prenos 24 slotov zadosten za ohranitev učinkovite konkurence na zadevnih trgih v smislu odstavka 72 začasnega okvira. Zato je treba te očitke zavrniti.
- 452 Glede utemeljenosti zadostuje navesti, da bi prenos 24 slotov omogočil vstop novega konkurenta, ki bi bil po velikosti primerljiv z obstoječimi konkurenti na zadevnih trgih, ali pa bi znatno okrepil položaj obstoječih konkurentov. Ker bi navedeni prenos omogočil uporabo štirih letal, kot je Komisija navedla v odstavku 228 izpodbijanega sklepa, bi namreč lahko povzročil konkurenčni pritisk, primerljiv s pritiskom, ki ga izvajajo obstoječi konkurenti prejemnika pomoči, katerih flota na letališčih Frankfurt in München se giblje med tremi in desetimi letali, kot izhaja iz odstavkov 189 in 196 izpodbijanega sklepa.
- 453 Podobno trditve družbe Ryanair – tudi če bi bile dokazane – da število slotov za prenos pomeni le približno 5 % slotov skupine Lufthansa na teh letališčih, kar v bistvu pomeni, da bi prenos navedenih slotov pomenil delež slotov med 2 % in 3 % na navedenih letališčih, dokazuje, da bi bil ta delež primerljiv z deležem obstoječih konkurentov prejemnika pomoči na teh letališčih, ki se v skladu z odstavkoma 188 in 195 izpodbijanega sklepa giblje med 1 % in 4 %.
- 454 Tožeči stranki pa ne pojasnita, kakšno število slotov bi po njunem mnenju zadostovalo za ohranitev učinkovite konkurence na zadevnih trgih. V teh okoliščinah je iz tega razvidno, da glede na to, da število slotov za prenos približno ustreza deležu slotov, ki je primerljiv z deležem nekaterih obstoječih konkurentov prejemnika pomoči na teh letališčih, ni treba podvomiti o ugotovitvi Komisije, da je prenos navedenih slotov zadosten za ohranitev učinkovite konkurence na zadevnih trgih.
- 455 Glede na navedeno je treba te očitke zavrniti kot neutemeljene.
- *Zahteva, da morajo novi ponudniki vzpostaviti bazo najmanj štirih letal na zadevnih letališčih*
- 456 V skladu z odstavkoma 73 in 236 izpodbijanega sklepa mora morebitni prevzemnik za pridobitev slotov, ki so predmet zadevnih zavez, med drugim nameravati vzpostaviti bazo najmanj štirih letal, če gre za novega ponudnika, ali razširiti svojo bazo, če gre za prevoznika, ki že ima sedež na letališču Frankfurt ali München.

- 457 V zvezi s postopkom prenosa slotov izpodbijani sklep določa dve fazi. V prvi fazi so upravičeni le „novi ponudniki“, to je letalski prevozniki, ki nimajo baze na letališčih Frankfurt in München, med drugim pod pogojem, da se zavežejo, da bodo tam vzpostavili bazo vsaj štirih letal (odstavka 71 in 72 izpodbijanega sklepa). Le če po treh sezonah IATA noben nov ponudnik ne pridobi slotov za prenos, postanejo upravičeni letalski prevozniki, ki že imajo bazo na navedenih letališčih.
- 458 Družba Ryanair v bistvu trdi, da Komisija v izpodbijanem sklepu ni navedla nobenega razloga, s katerim bi bilo mogoče upravičiti zahtevo, da mora novi ponudnik vzpostaviti bazo na zadevnih letališčih. Vsebinsko naj bi ta zahteva pomenila nesorazmerno oviro za izvajanje zadevnih zahtev, saj naj bi se zaradi nje povečali vstopni stroški za konkurente, pri čemer je pojasnjeno, da letalska družba lahko učinkovito deluje na letališču, ne da bi tam imela bazo. Skupaj z zahtevo, da morajo tam namestiti vsaj štiri letala, naj bi se s tem pogojem izključile nekatere letalske družbe, ki bi lahko vseh 24 slotov uporabljale le z dvema letaloma.
- 459 Prvič, kot izhaja iz točke 327 zgoraj, so v odstavkih 237 in 240 izpodbijanega sklepa pravno zadostno pojasnjeni razlogi, iz katerih je Komisija menila, da je zadevna zahteva primerna, tako da je treba trditev v zvezi z neobstojem obrazložitve zavrniti.
- 460 Drugič, glede vsebine je treba navesti – kot izhaja iz izpodbijanega sklepa – da je namen zahteve po vzpostavitvi baze najmanj štirih letal na letališču zagotoviti, da ima prihodnji konkurent na tem letališču trajen sedež, kar mu bo omogočilo izvajanje intenzivnejšega konkurenčnega pritiska na konkurente, ki delujejo na istem letališču (glej tudi točko 328 zgoraj).
- 461 Kot namreč izhaja iz odstavka 240 izpodbijanega sklepa, obstoj baze pomeni, da se letala, nameščena na tem letališču, lahko hitro uporabijo na kateri koli letalski povezavi, tako da je konkurenčni pritisk na zadevnega prejemnika pomoči intenzivnejši kot pritisk prevoznika brez baze, ki ni povezan s tem letališčem in torej ni tako prožen.
- 462 Poleg tega družba Ryanair ne izpodbija resno trditve Komisije, da je bilo z analizami trga, ki jih je izvedla v prejšnjih sklepih na področju koncentracij in omejevalnih sporazumov, dokazano, da upravljanje precejšnje baze na nekem letališču omogoča izvajanje znatnega konkurenčnega pritiska na zadevnega prevoznika.
- 463 Res je, kot trdi družba Ryanair, da zadevna zahteva vključuje dodatne vstopne stroške, kot so fiksni stroški (med drugim stroške parkiranja) in stroški, povezani z osebjem ter vzdrževanjem in popravili letal, ki bi se jim bilo mogoče izogniti ali jih zmanjšati, če bi se letalski prevoznik odločil na navedenem letališču delovati brez baze. Vendar se prav zaradi te zaveze pričakuje, da bo prihodnji konkurent sprejel dolgoročno in stabilno zavezo, ki mu bo omogočila močnejši konkurenčni pritisk na prejemnika pomoči.
- 464 Družba Ryanair poleg tega pojasnjuje, da bi lahko letalski prevoznik glede na svoj poslovni model vseh 24 dnevni slotov uporabil za destinacije na kratke razdalje le z dvema letaloma. Po mnenju družbe Ryanair bi tako lahko za prevoznike, ki delujejo po tem modelu, zahteva, da na zadevnih letališčih namestijo vsaj štiri letala, pomenila neoptimalno uporabo sredstev, povečanje stroškov in s tem manjšo privlačnost nabora slotov, ki so predmet prenosa.
- 465 Vendar je treba ugotoviti, da družba Ryanair ni dokazala, da bi bil ta poslovni model, ki temelji na praksi nizkocenovnih letalskih družb na majhnih regionalnih letališčih, izvedljiv na velikih letališčih, kot sta letališči Frankfurt in München. Vsekakor in kot poudarja Komisija, se zadevna

zahteva brez razlikovanja uporablja za vse morebitne prevzemnike in je ni mogoče spreminjati glede na poseben poslovni model posameznega prevoznika. Družba Ryanair pa ni pravno zadostno dokazala, da bi navedena zahteva povzročila neoptimalno uporabo sredstev na velikih letališčih, kot sta letališči Frankfurt in München, ter s tem zmanjšala privlačnost prenosa slotov.

466 Zato je treba ta očitek zavreči kot neutemeljen.

– *Izključitev konkurentov, ki že imajo bazo na letališčih Frankfurt in München*

467 Kot je bilo že opozorjeno v točki 457 zgoraj, naj bi postopek prenosa slotov potekal v dveh fazah (odstavek 231 izpodbijanega sklepa). V prvi fazi so sloti ponujeni samo „novim ponudnikom“. Če po treh sezonah IATA po popolni ponovni vzpostavitvi „pravila uporabi slot ali ga izgubi“ sloti ne bi bili preneseni na „novega ponudnika“, bi bili v drugi fazi dani na voljo prevoznikom, ki že imajo bazo na teh dveh letališčih.

468 Iz tega izhaja, da v prvi fazi postopka konkurenti skupine Lufthansa, ki že imajo bazo na letališčih Frankfurt in München, ne morejo pridobiti nabora slotov, namenjenih za prenos.

469 Družba Ryanair meni, da bodo zaradi prednosti, dodeljene novim ponudnikom, ki nimajo baze na letališčih Frankfurt in München, izključene druga, tretja in četrta največja letalska skupina v Nemčiji, in sicer družbe Ryanair, easyJet in Condor. Ta prednost naj bi tako negativno vplivala na učinkovitost zahteve iz začasnega okvira, da se ohrani učinkovita konkurenca na trgu. V nasprotju s konkurenti, ki že imajo sedež na navedenih letališčih, naj bi morali namreč novi ponudniki prevzeti tveganje in nositi dodatne stroške za vzpostavitev baze na teh letališčih. S tem naj bi se zaradi te zahteve še bolj razdrobila konkurenčna struktura na teh dveh letališčih, saj naj bi bili najpomembnejši konkurenti skupine Lufthansa v prvi fazi zaveze izključeni.

470 Družba Condor dodaja, da sta zaradi te zahteve družbi Ryanair in easyJet izključeni iz prve faze postopka, ker ta konkurenta prejemnika pomoči že imata bazo na letališčih Frankfurt oziroma München. Poleg tega naj bi morala Komisija preučiti, ali je bila izključitev letalskih prevoznikov, ki že imajo bazo na zadevnih letališčih, potrebna. Družba Condor meni, da je ta izključitev bistveno zmanjšala verjetnost izvedbe prenosa. Komisija naj bi se morala vsaj posvetovati z udeleženci na trgu, da bi zagotovila, da bi se morebitni prevzemnik, ki nima sedeža na teh letališčih, lahko zanimal za navedene slotove.

471 Najprej, opozoriti je treba, da mora Komisija preučiti vse ustrezne dejavnike v zvezi s predlagano zavezo in jih presoditi glede na strukturo in posebne značilnosti zadevnega trga, vključno s položajem strank in drugih udeležencev na trgu (glej točko 418 zgoraj).

472 Toda ugotoviti je treba, da Komisija v izpodbijanem sklepu ni preučila primernosti izključitve konkurentov, ki že imajo bazo na letališčih Frankfurt in München, iz prve faze postopka ob upoštevanju strukture in posebnih značilnosti zadevnega trga, vključno s položajem strank in drugih udeležencev na trgu. 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 v smislu odstavka 72 začasnega okvira, in da je bila potrebna, da bi se to doseglo.

473 V obravnavani zadevi pa je bila, prvič, taka preučitev še toliko nujnejša, ker je za strukturo trga na letališčih Frankfurt in München – kot izhaja iz samega izpodbijanega sklepa – značilno, da je imela skupina Lufthansa nekajkrat večjo težo od najbližjih konkurentov. Kot namreč izhaja iz

odstavkov 188, 189, 195 in 196 izpodbijanega sklepa, je delež slotov, ki jih imajo zadnjenavedeni, zanemarljiv (med 1 % in 4 %) in tudi število letal na teh letališčih je v primerjavi z letali skupine Lufthansa minimalno.

- 474 Drugič, v teh okoliščinah in kot trdi družba Ryanair, naj bi prednost, dana novim ponudnikom, povzročila vstop novega konkurenta, katerega položaj bi bil primerljiv s položajem konkurentov, ki že imajo bazo na teh letališčih, zaradi velikosti nabora slotov in števila letal, ki bi jih moral namestiti na teh letališčih, to je štiri, pri čemer je treba pojasniti, da je število letal konkurentov, ki že imajo bazo na teh letališčih, med dve in deset. Komisija pa ni preučila tega, ali bi izključitev konkurentov, ki že imajo bazo na letališčih Frankfurt in München, povzročila še večjo razdrobljenost konkurence na teh letališčih, namesto da bi jo okrepila.
- 475 Tretjič, kot trdita družbi Ryanair in Condor, izključitev konkurentov z bazo na teh letališčih dejansko pomeni, da najbližji konkurenti skupine Lufthansa v tej prvi fazi niso upravičeni. Iz izpodbijanega sklepa namreč namreč izhaja, da so najbližji konkurenti skupine Lufthansa na letališčih Frankfurt in München konkurenti z bazo.
- 476 Četrthič, kot pojasnjuje družba Ryanair, vstop letalskega prevoznika, ki nima baze na teh letališčih, bi vključeval določene naložbe in torej vstopne stroške, ki jih konkurenti, ki že imajo bazo na teh letališčih, ne bi nujno imeli ali bi jih imeli v manjšem obsegu. Zato bi bili lahko zadnjenavedeni v boljšem položaju za pridobitev nabora zadevnih slotov in povečanje konkurenčnega pritiska, ki ga že izvajajo na skupino Lufthansa.
- 477 Petič, v nasprotju s trditvami Komisije se z dejstvom, da letalski prevozniki, ki že imajo bazo na zadevnih letališčih, lahko postanejo upravičeni v drugi fazi postopka, ne omajajo zgoraj navedene ugotovitve. Upravičeni namreč postanejo le, če je bila prva faza postopka neuspešna. Njihova upravičenost je torej odvisna od neuspeha prve faze in ostaja negotova.
- 478 V teh okoliščinah je morala Komisija preučiti, ali je bila prednost, dana novim ponudnikom, in izključitev obstoječih konkurentov v prvi fazi postopka primerna in potrebna za ohranitev učinkovite konkurence glede na strukturo in posebne značilnosti zadevnih trgov. Izpodbijani sklep pa v zvezi s tem ne vsebuje nobene analize.
- 479 Iz tega, da je Komisija konkurente, ki že imajo bazo na letališčih Frankfurt in München, izključila iz prve faze zadevnega postopka prenosa slotov, izhaja, da ni preučila vseh upoštevanih elementov v zvezi s predlagano zavezo, ocenjenih glede na strukturo in posebne značilnosti zadevnih trgov, vključno s položajem prejemnika pomoči in njegovih konkurentov na teh trgih, in da je torej storila očitno napako pri presoji.
- 480 Zato je ta očitek utemeljen in ga je treba sprejeti.

iii) Postopek in ureditev prenosa slotov

– Trenutek prenosa slotov

- 481 Družba Ryanair trdi, da izpodbijani sklep vsebuje napako pri presoji, ki ima „nasprotne učinke“, saj določa, da se sloti ponudijo za prenos šele po popolni ali delni odpravi pravila „uporabi slot ali ga izgubi“. Trdi, da bi moral biti prenos naložen takoj.

482 Odstavek 232 izpodbijanega sklepa določa, da se bo zadevna zaveza prenosa slotov uporabljala v šestih zaporednih in popolnih sezonah IATA po zadnji sezoni, v kateri se „pravilo uporabi slot ali ga izgubi“ ne uporablja v celoti. V odstavku 234 izpodbijanega sklepa je poleg tega navedeno, da bo obdobje, v katerem bodo sloti na voljo za prenos, trajalo vsaj do pričakovane ponovne vzpostavitve ravni letalskega prometa iz leta 2019 po koncu pandemije covida-19, kar bo konkurentom omogočilo, da v celoti izkoristijo zadevni prenos.

483 Glede na navedeno se zdi, kot trdi Komisija, da trditev družbe Ryanair temelji na napačnem razumevanju izpodbijanega sklepa. Gre namreč za konec, in ne začetek obdobja prenosa, ki se določi glede na zadnjo sezono, v kateri se „pravilo uporabi slot ali ga izgubi“ ne uporablja v celoti. V izpodbijanem sklepu sicer ni izrecno naveden začetek tega prenosa, vendar prav tako ne določa nobenega odloga navedenega prenosa. Na podlagi tega je Komisija pred Splošnim sodiščem trdila, ne bi se ji pri tem nasprotovalo, da so bili zadevni sloti predlagani za prenos od septembra 2020 dalje, to je nekaj mesecev po sprejetju izpodbijanega sklepa.

484 Zato je treba ta očitke zavrniti kot neutemeljen.

– *Napake v postopku*

485 Komisija je v odstavku 239 izpodbijanega sklepa pojasnila, da bo v primeru enakih ponudb dala prednost ponudbi z najvišjo oceno družbe DLH. Zadnjenavedena lahko za to uporabi merila po lastni izbiri, če so pregledna, na primer obstoj državne podpore za morebitne prevzemnike, skladnost z delovnimi standardi ali cena ponudbe.

486 Družba Ryanair trdi, da pravilo, v skladu s katerim bo Komisija v primeru enakih ponudb dala prednost ponudbi, ki jo bo najvišje uvrstila družba DLH, pomeni navzkrižje interesov, saj naj bi družbi DLH omogočilo, da izbere svojega konkurenta.

487 Spomniti je treba, da je pravica, da institucije Unije zadeve obravnavajo nepristransko, ki jo zagotavlja člen 41(1) Listine Evropske unije o temeljnih pravicah, splošno načelo prava Unije (glej v tem smislu sodbo z dne 7. novembra 2019, ADDE/Parlament, T-48/17, EU:T:2019:780, točka 41). Zahteva po nepristranskosti po eni strani zajema subjektivno nepristranskost v smislu, da arbiter zadevnega sistema, ki vodi postopek v zadevi, ne sme biti pristranski in ne sme imeti osebnih predsodkov, in po drugi strani objektivno nepristranskost v smislu, da mora arbiter zagotoviti zadostna jamstva, da se v zvezi s tem izključi vsak upravičen dvom (glej v tem smislu sodbo z dne 7. novembra 2019, ADDE/Parlament, T-48/17, EU:T:2019:780, točki 42 in 43). Pristranskost je torej kršitev postopka, pri kateri je navzkrižje interesov le eden od vidikov (glej v tem smislu sodbo z dne 10. februarja 2021, Spadafora/Komisija, T-130/19, neobjavljena, EU:T:2021:74, točki 82 in 99).

488 V obravnavani zadevi je treba navesti, da bo Komisija v skladu z izpodbijanem sklepom v primeru enakih ponudb sicer dala prednost ponudbi, ki jo je družba DLH uvrstila najvišje, vendar je tak primer izjemen. Dalje, izbira družbe DLH je omejena z merili, ki morajo biti pregledna, kot so navedena v točki 485 zgoraj. Z zahtevo po preglednosti se tako zagotavlja, da merila, ki jih uporablja družba DLH, ne bodo samovoljna in bodo objavljena vnaprej. Poleg tega, čeprav so bila navedena merila v izpodbijanem sklepu navedena kot primer, iz tega kljub temu izhaja, da morajo biti merila, ki se uporabljajo, objektivna. Nazadnje in bistveno, iz odstavka 236, druga alineja, izpodbijanega sklepa izhaja, da mora biti prevzemnik za to, da bi bil upravičen, „neodvisen od“ skupine Lufthansa in „brez povezave“ z njo. V teh pogojih tveganje navzkrižja interesov, ki ga zatrjuje družba Ryanair, ni dokazano.

489 Zato je treba ta očitek zavriniti kot neutemeljen.

– *Neobstoj postopka prodaje*

490 Družba Ryanair trdi, da v izpodbijanem sklepu ni opisan postopek prodaje slotov in da torej ni nobenega jamstva, da bo navedena prodaja izvedena pravočasno, po tržni ceni in v skladu z drugimi pogoji iz izpodbijanega sklepa.

491 Vendar je Komisija v odstavkih 74 in 75 izpodbijanega sklepa pojasnila faze postopka prenosa in merila upravičenosti in ocenjevanja, ki jih bo uporabila. V teh odstavkih je pojasnjeno tudi, da predlagana cena za vsa sredstva ni eno od meril ocenjevanja, ki jih uporablja Komisija.

492 Zato je treba ugotoviti, da trditve družbe Ryanair temelji na nepopolnem razumevanju izpodbijanega sklepa. Poleg tega ne izpodbija nobenega specifičnega elementa postopka prenosa.

493 V teh okoliščinah je treba ta očitek zavriniti kot neutemeljen.

– *Nadomestilo za prenos slotov*

494 Družba Condor na eni strani trdi, da Komisija ni izpolnila obveznosti obrazložitve, ker ni utemeljila, kako naj bi obveznost plačila za prenos zadevnih slotov namesto zahteve, da se prenesejo brezplačno, kot je določeno v členu 8b Uredbe št. 95/93, naredila zaveze dovolj privlačne za morebitnega prevzemnika. Po mnenju družbe Condor so na drugi strani zadevne zaveze v nasprotju z načelom neodplačnosti, ki se uporablja za prenose slotov na področju omejevalnih sporazumov in koncentracij v skladu s členom 8b Uredbe št. 95/93. To načelo naj bi po analogiji veljalo tudi na področju državnih pomoči.

495 Komisija te trditve izpodbija, pri čemer se sklicuje na obrazložitev izpodbijanega sklepa, v skladu s katero ni najnižje cene za zadevni prenos. Dodaja, da cena ni merilo, ki bi ga upoštevala ona, temveč le družba DLH v malo verjetnem primeru enakih ponudb.

496 Komisija je v odstavku 74 izpodbijanega sklepa navedla, da morajo morebitni prevzemniki predlagati ceno za prenesene slotove in sredstva, da bi se cena upoštevala v primeru enakih ponudb, ter da za prenos ne bo določena najnižja cena.

497 Iz tega izhaja, kot poleg tega priznava Komisija, da čeprav je res, da ni najnižje cene, ostaja dejstvo, da morajo prevzemniki kljub temu plačati določeno ceno za zadevne slotove in sredstva. Ko je bilo Komisiji v zvezi s tem postavljeno vprašanje v okviru ukrepa procesnega vodstva, je pojasnila, da mora cena zajemati slotove za prenos in sredstva, povezana z njimi, ter da je treba ceno plačati družbi DLH. Zato ni sporno, da mora biti zadevni prenos slotov odplačen.

498 Vendar v izpodbijanem sklepu niso navedeni razlogi, iz katerih je Komisija v primeru, kot je ta v obravnavani zadevi, menila, da je primerno zahtevati plačilo za prenos zadevnih slotov, čeprav bi se s tako zahtevo lahko zmanjšala privlačnost navedenih slotov in s tem učinkovitost z njimi povezanih zavez.

- 499 Prav tako nič v izpodbijanem sklepu ne kaže na to, da bi Komisija preverila, ali je zadevna zahteva po nadomestilu združljiva z zahtevami iz Uredbe št. 95/93. Tako preverjanje je bilo v obravnavani zadevi še toliko bolj potrebno, ker je šlo pri zadevnih zavezah v bistvu za prenos slotov, ki ga je zahteval javni organ v okviru izvajanja svojih pristojnosti, in ker navedena uredba vsebuje posebna pravila v zvezi s tem.
- 500 Dodati je treba, da ima v teh okoliščinah zahteva po odplačnem, in ne neodplačnem prenosu slotov bistven pomen v sistematiki izpodbijanega sklepa (glej sodno prakso, navedeno v točki 205 zgoraj), tako da bi morala Komisija navesti razloge, zaradi katerih je menila, da je ta zahteva v skladu s pravili, ki se uporabljajo na tem področju.
- 501 Ker pa v izpodbijanem sklepu ni bilo nobenih navedb v zvezi z razlogi, zaradi katerih je Komisija menila, da bi moral biti prenos zadevnih slotov odplačen, in ne neodplačen, in ker taka zahteva ne bi zmanjšala privlačnosti navedenih slotov in s tem učinkovitosti s tem povezanih zavez, je treba ugotoviti, da Komisija ni izpolnila svoje obveznosti obrazložitve.
- 502 Zato je ta očitke utemeljen, ker Komisija ni izpolnila obveznosti obrazložitve, ne da bi bilo treba preučiti druge trditve družbe Condor v zvezi z nadomestilom za prenos slotov.

iv) Ugotovitve glede očitkov v zvezi z zadevnimi zavezami

- 503 Glede na zgoraj navedeno je treba ugotoviti, da je Komisija nezakonito sprejela izpodbijani sklep, kar zadeva naslednje vidike zadevnih zavez:
- izključitev konkurentov, ki že imajo bazo na letališčih Frankfurt in München iz prve faze postopka prenosa slotov (točke od 467 do 480 zgoraj), in
 - zahteva, da je prenos slotov odplačen (točke od 494 do 502 zgoraj).

7. Ugotovitev glede tožbenih razlogov, ki se nanašajo na napačno uporabo začasnega okvira

- 504 Iz vsega navedenega je razvidno, da izpodbijani sklep vsebuje več napak ali nepravilnosti glede:
- upravičenosti zadevnega prejemnika pomoči do pomoči na podlagi odstavka 49(c) začasnega okvira (prvi del prvega tožbenega razloga v zadevi T-34/21 in drugi del prvega tožbenega razloga v zadevi T-87/21) (točke od 112 do 138 zgoraj);
 - neobstoja mehanizma postopnega zviševanja ali podobnega mehanizma na podlagi odstavkov 61, 62, 68 in 70 začasnega okvira (četrti del prvega tožbenega razloga v zadevi T-34/21) (točke od 242 do 271 zgoraj);
 - cene delnic ob pretvorbi tihega deleža II na podlagi odstavka 67 začasnega okvira (četrti del prvega tožbenega razloga v zadevi T-34/21) (točke od 272 do 288 zgoraj);
 - obstoja PTM na upoštevni letališčih poleg letališč Frankfurt in München ter vsekakor na letališčih Düsseldorf in Dunaj v poletni sezoni IATA 2019 (peti del prvega tožbenega razloga v zadevi T-34/21 in prvi del prvega tožbenega razloga v zadevi T-87/21) (točke od 373 do 412 zgoraj);

– vidikov zavez, navedenih v točki 503 zgoraj (peti del prvega tožbenega razloga v zadevi T-34/21 in prvi del prvega tožbenega razloga v zadevi T-87/21) (točke od 467 do 480 in od 494 do 502 zgoraj).

- 505 Vsaka od teh napak sama po sebi zadostuje za utemeljitev razglasitve ničnosti izpodbijanega sklepa, kakor je bil popravljen s sklepom o popravku.
- 506 Zato je treba izpodbijani sklep, kakor je bil popravljen s sklepom o popravku, razglasiti za ničen, ne da bi bilo treba preučiti druge tožbene razloge in očitke tožečih strank.

IV. Stroški

- 507 V skladu s členom 134(1) Poslovnika se plačilo stroškov na predlog naloži neuspeli stranki. Ker Komisija ni uspela, se ji v skladu s predlogi družb Ryanair in Condor naloži, da poleg svojih stroškov nosi stroške družbe Ryanair v zadevi T-34/21 in stroške družbe Condor v zadevi T-87/21.
- 508 Na podlagi člena 138(1) in (3) Poslovnika Zvezna republika Nemčija, Francoska republika in družba DLH nosijo svoje stroške v zadevi T-34/21. Zvezna republika Nemčija in družba DLH nosita svoje stroške tudi v zadevi T-87/21.

Iz teh razlogov je

SPLOŠNO SODIŠČE

razsodilo:

1. **Sklep Komisije C(2020) 4372 final z dne 25. junija 2020 v zvezi z državno pomočjo SA 57153 – Nemčija – COVID-19 – Pomoč družbi Lufthansa, kakor je bil popravljen s sklepom Komisije C(2021) 9606 final z dne 14. decembra 2021, se razglasi za ničen.**
2. **Evropska komisija nosi svoje stroške in stroške družb Ryanair DAC v zadevi T-34/21 in Condor Flugdienst GmbH v zadevi T-87/21.**
3. **Zvezna republika Nemčija, Francoska republika in družba Deutsche Lufthansa AG nosijo svoje stroške v zadevi T-34/21.**
4. **Zvezna republika Nemčija in družba Deutsche Lufthansa nosita svoje stroške v zadevi T-87/21.**

Kornezov

Buttigieg

Kowalik-Bańczyk

Hesse

Petrлік

Razglašeno na javni obravnavi v Luxembourg, 10. maja 2023.

Podpisi

Kazalo

I.	Ozadje spora in dejansko stanje po vložitvi tožbe	2
II.	Predlogi strank	3
III.	Pravo	4
A.	Dopustnost tožb	4
1.	Procesno upravičenje družbe Ryanair	4
2.	Procesno upravičenje družbe Condor	10
B.	Vsebinska presoja	11
1.	Uvodne ugotovitve	13
a)	Intenzivnost sodnega nadzora	13
b)	Dokazna vrednost poročil strokovnjakov	14
2.	Upravičenost družbe DLH do pomoči	15
a)	Kršitev odstavka 49(a) začasnega okvira	15
b)	Kršitev odstavka 49(b) začasnega okvira	16
c)	Kršitev odstavka 49(c) začasnega okvira	18
3.	Obstoj drugih ukrepov, ki so primernejši in manj izkrivljajo konkurenco	21
4.	Znesek pomoči	23
a)	Razlaga odstavka 54 začasnega okvira	23
b)	Uporaba odstavka 54 začasnega okvira v obravnavani zadevi	25
1)	Primernost razmerja med dolgom in lastniškim kapitalom	25
2)	Vzorec letalskih družb	27
3)	Bonitetna ocena, ki je potrebna za dostop do finančnih trgov	28
4)	Nezadostna ocena načrta razvoja družbe DLH	28
5)	Preverjanja občutljivosti	29
6)	Primerjava z drugimi letalskimi družbami	29
c)	Javne izjave družbe DLH	29

d) Obstoje dodatne posredne prednosti, podeljene skupini Lufthansa	31
5. Nadomestilo in izstop države	31
a) Obrestna mera za tiha deleža	32
b) Nadomestilo za tihi delež I	34
c) Neobstoje mehanizma postopnega zviševanja	34
d) Cena delnic ob pretvorbi tihega deleža II	39
6. Upravljanje in preprečevanje neupravičenega izkrivljanja konkurence	41
a) Prepoved agresivne komercialne širitve, ki se financira s pomočjo	41
b) Obstoje PTM prejemnika pomoči na zadevnih trgih in strukturne zaveze	42
1) Opredelitev upoštevnihi trgov	42
i) Metoda opredelitve upoštevnihi trgov	42
ii) Uporaba pristopa „za vsako letališče posebej“	45
– Izključitev letališč, na katerih skupina Lufthansa ni imela svoje baze	45
– Letališča zunaj Unije	46
– Izključitev nekoordiniranihi letališč	47
– Opredelitev letališča Hannover kot koordiniranega letališča	48
iii) Ugotovitev glede opredelitve upoštevnihi trgov	49
2) Obstoje PTM zadevnega prejemnika pomoči na upoštevnihi letališčih	49
i) Pojem PTM	50
ii) Merila za ocenjevanje PTM	51
iii) Vprašanje, ali je imela skupina Lufthansa PTM na upoštevnihi letališčih	53
iv) Ugotovitev glede obstoja PTM prejemnika pomoči na upoštevnihi letališčih	56
3) Strukturne zaveze	56
i) Uvodne ugotovitve	56
ii) Obseg zavez	58
– Dejstvo, da so zaveze omejene na prenos slotov	58
– Neobstoje zavez v zvezi s povezovalnim prometom	59

– Očitek, da se prenosi slotov pogosto ne upoštevajo, in obveznost uporabe prenesenih slotov	59
– Število slotov, ki jih je treba prenesti	60
– Zahteva, da morajo novi ponudniki vzpostaviti bazo najmanj štirih letal na zadevnih letališčih	61
– Izključitev konkurentov, ki že imajo bazo na letališčih Frankfurt in München	63
iii) Postopek in ureditev prenosa slotov	64
– Trenutek prenosa slotov	64
– Napake v postopku	65
– Neobstoj postopka prodaje	66
– Nadomestilo za prenos slotov	66
iv) Ugotovitve glede očitkov v zvezi z zadevnimi zavezami	67
7. Ugotovitev glede tožbenih razlogov, ki se nanašajo na napačno uporabo začasnega okvira	67
IV. Stroški	68