



COMMUNIQUE DE PRESSE n° 75/23

Luxembourg, le 10 mai 2023

Arrêt du Tribunal dans les affaires jointes T-34/21 | Ryanair/Commission et T-87/21 | Condor Flugdienst/Commission (Lufthansa - Covid-19)

Le Tribunal annule la décision de la Commission qui approuve la recapitalisation de Lufthansa par l'Allemagne, d'un montant de 6 milliards d'euros, dans le contexte de la pandémie de Covid-19

La Commission a commis plusieurs erreurs, notamment, en considérant que Lufthansa était dans l'incapacité de se financer sur les marchés pour la totalité de ses besoins, en omettant d'exiger un mécanisme incitant Lufthansa à racheter la participation de l'Allemagne le plus vite possible, en niant l'existence d'un pouvoir de marché significatif de Lufthansa dans certains aéroports et en acceptant certains engagements ne garantissant pas la préservation d'une concurrence effective sur le marché

Le 12 juin 2020, la République fédérale d'Allemagne a notifié à la Commission européenne une aide individuelle sous la forme d'une recapitalisation d'un montant de 6 milliards d'euros (ci-après la « mesure en cause ») accordée à Deutsche Lufthansa AG (ci-après « DLH »). Cette recapitalisation, qui s'inscrivait dans le cadre d'une série de mesures de soutien plus vaste en faveur du groupe Lufthansa ¹, visait à rétablir la position bilantaire et les liquidités des entreprises dudit groupe dans la situation exceptionnelle causée par la pandémie de Covid-19.

La mesure en cause comprenait trois éléments distincts, à savoir une participation au capital d'environ 300 millions d'euros, une participation tacite non convertible en actions d'environ 4,7 milliards d'euros (ci-après la « participation tacite I ») et une participation tacite d'un milliard d'euros avec les caractéristiques d'une obligation convertible (ci-après la « participation tacite II »).

Sans ouvrir la procédure formelle d'examen prévue à l'article 108, paragraphe 2, TFUE, la Commission a qualifié la mesure en cause d'aide d'État compatible avec le marché intérieur ² au titre de l'article 107, paragraphe 3, sous b), TFUE ³ et de sa communication sur l'encadrement temporaire des mesures d'aide d'État visant à soutenir l'économie dans le contexte actuel de la flambée de Covid-19 ⁴.

Les compagnies aériennes Ryanair DAC et Condor Flugdienst GmbH (ci-après « Condor ») ont introduit deux recours

¹ DLH est la société mère à la tête du groupe Lufthansa, qui comprend notamment les compagnies aériennes Lufthansa Passenger Airlines, Brussels Airlines SA/NV, Austrian Airlines AG, Swiss International Air Lines Ltd et Edelweiss Air AG.

² Décision C(2020) 4372 final de la Commission, du 25 juin 2020, relative à l'aide d'État SA 57153 (2020/N) – Allemagne – Covid-19 – Aide en faveur de Lufthansa (ci-après la « décision attaquée »). Le 14 décembre 2021, la Commission a adopté la décision C(2021) 9606 final, corrigeant la décision attaquée.

³ En vertu de l'article 107, paragraphe 3, sous b), TFUE, les aides destinées à remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre peuvent, sous certaines conditions, être considérées comme compatibles avec le marché intérieur.

⁴ Communication de la Commission, du 19 mars 2020, sur l'encadrement temporaire des mesures d'aide d'État visant à soutenir l'économie dans le contexte actuel de la flambée de Covid-19 (JO 2020, C 91 I, p. 1, ci-après l'« encadrement temporaire »), laquelle a été modifiée une première fois le 3 avril 2020 (JO 2020, C 112 I, p. 1) et une seconde fois, le 8 mai 2020 (JO 2020, C 164, p. 3).

en annulation de cette décision, qui sont accueillis par la dixième chambre élargie du Tribunal au motif que, en adoptant la décision attaquée, la Commission a méconnu plusieurs conditions et exigences prévues par l'encadrement temporaire.

Appréciation du Tribunal

Sur la recevabilité des recours en annulation

En ce qui concerne la qualité des requérantes pour contester le bien-fondé de la décision attaquée, le Tribunal rappelle que, conformément à l'article 263, quatrième alinéa, TFUE, toute personne physique ou morale peut former un recours contre un acte dont elle n'est pas le destinataire dans deux hypothèses alternatives, à savoir, d'une part, si l'acte en cause la concerne directement et individuellement et, d'autre part, s'il s'agit d'un acte réglementaire qui la concerne directement et qui ne comporte pas de mesures d'exécution.

Comme la décision attaquée, qui est adressée à la République fédérale d'Allemagne, ne constitue pas un acte réglementaire, le Tribunal vérifie si les requérantes sont directement et individuellement concernées par cette décision.

S'agissant, d'une part, de l'affectation individuelle, il ressort de la jurisprudence que cette condition peut être satisfaite si les requérantes apportent des éléments permettant de démontrer que la mesure concernée est susceptible de porter substantiellement atteinte à leurs positions sur le marché en cause. Ainsi, Ryanair et Condor ont mis en évidence leur qualité de concurrentes directes du groupe Lufthansa sur une multitude de lignes aériennes, qui constitueraient autant de marchés en cause. Ryanair a également souligné sa qualité de concurrente directe du groupe Lufthansa sur les marchés allemand, belge et autrichien.

Après avoir relevé que, au stade de l'examen de la recevabilité du recours, il suffit de constater que la définition du marché en cause avancée par les requérantes est plausible, sans préjudice de l'examen au fond de cette question, le Tribunal confirme que la mesure en cause était susceptible d'affecter de façon substantielle la position concurrentielle des requérantes sur les marchés de transport aérien de passagers.

En effet, il ressort d'une analyse des données pertinentes et crédibles fournies par les requérantes, lues en combinaison avec la décision attaquée, que la mesure en cause était non seulement susceptible de permettre au groupe Lufthansa de faire face à un risque de sortie des marchés sur lesquels elle se trouvait en concurrence directe avec les requérantes, mais également de renforcer sa position concurrentielle. Ainsi, l'octroi de la mesure en cause était *prima facie* de nature à provoquer un manque à gagner ou une évolution moins favorable que celle qui aurait été enregistrée par les requérantes en l'absence d'une telle mesure.

S'agissant, d'autre part, de l'affectation directe des requérantes, le Tribunal rappelle qu'un concurrent du bénéficiaire d'une aide est directement concerné par une décision de la Commission autorisant un État membre à verser celle-ci lorsque la volonté dudit État d'y procéder ne fait nul doute, ce qui était le cas en l'espèce.

Eu égard à l'ensemble de ces circonstances, le Tribunal confirme que les requérantes sont recevables à contester le bien-fondé de la décision attaquée par le biais de leurs recours en annulation.

Sur le bien-fondé des recours en annulation

Avant d'examiner le bien-fondé des différents moyens en annulation invoqués par les requérantes, le Tribunal rappelle que la Commission est tenue par les encadrements et les communications qu'elle adopte dans le domaine spécifique des aides d'État, dans la mesure où ils ne s'écartent pas des normes du traité. Il revient, dès lors, au juge de l'Union de vérifier que la Commission a respecté les règles dont elle s'est dotée dans ce domaine.

Le Tribunal souligne, en outre, que, dans le cadre du contrôle qu'il exerce sur les appréciations économiques complexes effectuées par la Commission dans le domaine des aides d'État, il ne lui appartient, certes, pas de substituer son appréciation économique à celle de la Commission. Toutefois, il doit vérifier non seulement

l'exactitude matérielle des éléments de preuve invoqués, leur fiabilité et leur cohérence, mais également contrôler si ces éléments constituent l'ensemble des données pertinentes devant être prises en considération pour apprécier une situation complexe et s'ils sont de nature à étayer les conclusions qui en sont tirées. De plus, le contrôle du juge de l'Union est entier en ce qui concerne les appréciations portées par la Commission n'impliquant pas des évaluations économiques complexes ou encore en ce qui concerne les questions revêtant un caractère strictement juridique.

A. Sur l'éligibilité de DLH à l'aide notifiée

Ces rappels effectués, le Tribunal examine, tout d'abord, les différents griefs contestant l'éligibilité de DLH à l'aide notifiée. À cet égard, les requérantes ont notamment invoqué une méconnaissance du paragraphe 49, sous c), de l'encadrement temporaire, selon lequel, pour être éligible à une mesure de recapitalisation, le bénéficiaire doit être dans l'incapacité de se financer sur les marchés à des conditions abordables.

Selon la décision attaquée, cette condition était remplie dès lors que DLH n'aurait pas disposé de garanties suffisantes pour se financer sur les marchés pour le montant total de l'aide.

Sur ce point, le Tribunal relève, toutefois, que rien dans la décision attaquée n'indique que la Commission ait examiné l'éventuelle disponibilité de garanties, telles que les aéronefs non grevés de DLH, leur valeur et les conditions des éventuels prêts pouvant être dégagés sur les marchés financiers contre de telles garanties. De plus, l'affirmation que les « garanties », non identifiées dans la décision attaquée, ne seraient pas suffisantes pour couvrir le montant total des fonds nécessaires repose sur une prémisse erronée, selon laquelle le financement pouvant être dégagé sur les marchés doit nécessairement couvrir l'ensemble des besoins du bénéficiaire. En effet, ni le libellé ni l'objectif ou le contexte dans lequel s'inscrit le paragraphe 49, sous c), de l'encadrement temporaire ne soutiennent la thèse que le bénéficiaire doit être dans l'incapacité de se financer sur les marchés pour la totalité de ses besoins.

La Commission ayant ainsi omis d'examiner si DLH aurait pu mobiliser une partie non négligeable du financement nécessaire sur les marchés, le Tribunal conclut qu'elle n'a pas tenu compte de tous les éléments pertinents devant être pris en considération pour apprécier la conformité de la mesure en cause avec le paragraphe 49, sous c), de l'encadrement temporaire. Par voie de conséquence, le Tribunal accueille le grief de Ryanair tiré de la méconnaissance dudit paragraphe, et à plus forte raison, celui de Condor tiré de l'existence de doutes sérieux à cet égard.

B. Sur la rémunération et la sortie de l'État

Le Tribunal se penche ensuite sur les griefs tirés d'une violation des conditions prévues dans l'encadrement temporaire en ce qui concerne la rémunération et la sortie de l'État.

À cet égard, Ryanair reprochait notamment à la Commission de ne pas avoir prévu un mécanisme de hausse de la rémunération de l'État allemand en ce qui concerne, d'une part, la participation au capital de DLH et, d'autre part, la participation tacite II après son éventuelle conversion en fonds propres.

En premier lieu, en ce qui concerne la rémunération des instruments de fonds propres, tels que la participation au capital, le paragraphe 61 de l'encadrement temporaire énonce que toute mesure de recapitalisation inclut un mécanisme de hausse de la rémunération, qui augmente la rémunération de l'État afin d'inciter le bénéficiaire à racheter la participation souscrite par l'État. Le paragraphe 62 dudit encadrement prévoit que la Commission peut accepter d'autres mécanismes, à condition qu'ils produisent globalement un résultat similaire en ce qui concerne les effets incitatifs sur la sortie de l'État du capital et qu'ils aient une incidence globalement similaire sur la rémunération de l'État.

La participation de l'État allemand au capital de DLH n'étant assortie d'aucun mécanisme de hausse de la rémunération au sens du paragraphe 61 de l'encadrement temporaire, la Commission a considéré que la structure

globale de l'aide notifiée constituait un mécanisme alternatif de hausse de la rémunération au sens du paragraphe 62, en ce qu'elle incluait des effets incitatifs suffisamment forts sur la sortie de l'État du capital de DLH. Au soutien de cette conclusion, la Commission faisait notamment référence à la forte décote avec laquelle la République fédérale d'Allemagne avait acquis les actions de DLH, qui offrirait à l'État une rémunération supérieure à celle qui aurait résulté de l'application d'un mécanisme de hausse de la rémunération.

Cette argumentation est, toutefois, rejetée par le Tribunal, qui relève que le prix des actions souscrites par l'État lors de l'entrée de celui-ci au capital du bénéficiaire est réglementé par le paragraphe 60 de l'encadrement temporaire, selon lequel une injection de fonds propres par l'État est effectuée à un prix qui n'excède pas le prix moyen des actions au cours des 15 jours précédant la demande d'injection de fonds propres. Or, l'objet et l'objectif de cette règle sont différents de ceux sous-tendant le mécanisme de hausse de la rémunération. En effet, alors que ce dernier mécanisme vise à inciter le bénéficiaire concerné à racheter la participation de l'État le plus vite possible, la règle concernant le prix d'achat des actions a pour objectif, en substance, de garantir que le prix auquel l'État acquiert des actions n'excède pas leur prix de marché. Dès lors que le prix des actions peut fluctuer tant à la hausse qu'à la baisse, le prix d'achat n'a pas nécessairement pour vocation d'augmenter, au fil du temps, l'incitation du bénéficiaire concerné à racheter la participation de l'État.

Il s'ensuit que, contrairement à ce que soutenait la Commission, le niveau du prix des actions lors de l'entrée de l'État allemand dans le capital de DLH ne constituait pas un mécanisme alternatif de hausse de la rémunération de cet État.

En second lieu, en ce qui concerne la participation tacite II, laquelle constitue un instrument hybride, le paragraphe 68 de l'encadrement temporaire exige que, après sa conversion en fonds propres, un mécanisme de hausse de la rémunération doive être prévu pour accroître la rémunération de l'État, afin d'inciter les bénéficiaires concernés à racheter la participation souscrite par l'État. Or, selon le Tribunal, il est constant que la participation tacite II, lors de sa conversion en fonds propres, n'est pas non plus assortie d'un mécanisme de hausse de la rémunération ou d'un mécanisme similaire.

Partant, le Tribunal conclut que la Commission a méconnu l'encadrement temporaire en ce qu'elle a omis d'exiger l'inclusion d'un mécanisme de hausse de la rémunération de l'État ou d'un mécanisme similaire dans la rémunération de la participation au capital et de la participation tacite II, lors de la conversion de cette dernière en fonds propres.

C. Sur l'existence d'un pouvoir de marché significatif du groupe Lufthansa sur les marchés en cause et les engagements structurels

Le Tribunal examine enfin les griefs tirés d'une violation du paragraphe 72 de l'encadrement temporaire selon lequel, lorsque le bénéficiaire d'une mesure de recapitalisation prise dans le contexte de la pandémie de Covid-19 d'un montant supérieur à 250 millions d'euros est une entreprise ayant un pouvoir de marché significatif (ci-après le « PMS ») sur au moins un des marchés en cause sur lesquels elle exerce ses activités, les États membres doivent proposer des mesures supplémentaires pour préserver l'exercice d'une concurrence effective sur lesdits marchés.

À cet égard, les requérantes ont, pour l'essentiel, soulevé trois groupes de griefs relatifs a) à la définition des marchés en cause, b) à l'existence d'un PMS du groupe Lufthansa sur ces marchés et c) au caractère efficace et suffisant des engagements structurels acceptés par la Commission.

a. Sur la définition des marchés pertinents

En premier lieu, s'agissant de la définition des marchés pertinents, la Commission a considéré, dans la décision attaquée, que les marchés sur lesquels le groupe Lufthansa exerçait ses activités étaient les marchés de fourniture de services de transport aérien de passagers au départ et à destination des aéroports desservis par ce groupe. Elle a ainsi identifié les marchés en cause selon l'approche « aéroport par aéroport ». Cette approche est contestée par les requérantes, selon lesquelles la Commission aurait dû définir les marchés de fourniture de services de transport

aérien de passagers par paires de villes entre un point d'origine et un point de destination (ci-après les « marchés O & D »).

Le point 72 de l'encadrement temporaire ne précisant pas la méthode selon laquelle les marchés pertinents doivent être définis, le Tribunal rappelle que les mesures de recapitalisation relevant de l'encadrement temporaire visent à remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre, en soutenant, en particulier, la viabilité des entreprises touchées par la pandémie de Covid-19 afin de rétablir leur structure de capital au niveau qui était le leur avant celle-ci. Ces mesures d'aide visent ainsi la situation financière globale du bénéficiaire et, plus généralement, celle du secteur économique concerné.

Dans ce cadre, la mesure en cause visait à garantir, en substance, que les sociétés du groupe Lufthansa disposent de suffisamment de liquidités et que les perturbations causées par la pandémie de Covid-19 ne compromettent pas leur viabilité, et non pas à soutenir la présence dudit groupe sur telle ou telle ligne aérienne. Partant, c'est à juste titre que la Commission a relevé que la mesure en cause visait à préserver la capacité globale du groupe Lufthansa à fournir des services de transport aérien et que, par conséquent, il n'était pas approprié d'examiner l'impact de la mesure en cause sur chaque marché O & D pris isolément.

Les arguments des requérantes tirés de l'approche suivie en matière de contrôle des concentrations, dans laquelle les marchés pertinents sont définis selon l'approche O & D, n'emportent pas non plus la conviction, dans la mesure où cette analogie ne tient pas suffisamment compte des spécificités de l'encadrement temporaire et de la mesure en cause, qui n'a pas de lien direct avec certains marchés O & D plutôt qu'avec d'autres.

Partant, aux fins de l'application du paragraphe 72 de l'encadrement temporaire, la Commission pouvait, sans commettre d'erreur manifeste d'appréciation, définir les marchés en cause selon l'approche « aéroport par aéroport ».

Le Tribunal écarte, en outre, les griefs avancés à titre subsidiaire par Ryanair selon lesquels la Commission aurait appliqué l'approche « aéroport par aéroport » de façon erronée, en limitant son examen aux seuls aéroports situés au sein de l'Union où le groupe Lufthansa avait une base. Sur ce point, le Tribunal relève que, dès lors que Ryanair n'a pas démontré à suffisance de droit que le groupe Lufthansa était susceptible d'avoir un PMS dans les aéroports dans lesquels il n'avait pas de base, la Commission pouvait à bon escient exclure ces aéroports de son analyse. De plus, en matière d'aides d'État, la Commission n'est pas compétente pour examiner si le groupe Lufthansa dispose d'un PMS dans un aéroport situé en dehors de l'Union.

b. Sur l'existence d'un PMS du groupe Lufthansa dans les aéroports pertinents

L'ensemble des arguments des requérantes concernant la définition des marchés pertinents ayant été rejetés comme non fondés, le Tribunal analyse, en deuxième lieu, les griefs relatifs à l'existence d'un PMS du groupe Lufthansa dans les aéroports examinés par la Commission.

La notion de « PMS » n'étant pas définie dans l'encadrement temporaire ni plus généralement dans le domaine des aides d'État, le Tribunal commence par relever que cette notion doit être considérée comme étant, en substance, équivalente à celle de position dominante en droit de la concurrence. Selon une jurisprudence constante, une telle position dominante est définie comme une situation de puissance économique détenue par une entreprise qui lui donne le pouvoir de faire obstacle au maintien d'une concurrence effective sur le marché en cause en lui fournissant la possibilité de comportements indépendants dans une mesure appréciable vis-à-vis de ses concurrents, de ses clients et, finalement, des consommateurs.

Dans la décision attaquée, telle que rectifiée, la Commission a basé son analyse de l'existence d'un PMS du groupe Lufthansa dans les dix aéroports examinés⁵ sur la part des créneaux horaires détenus par ce groupe dans ces aéroports, le niveau de congestion dans ces derniers et la part des créneaux horaires détenus par les concurrents,

⁵ À savoir les aéroports de Berlin Tegel, Bruxelles, Düsseldorf, Francfort, Hambourg, Munich, Palma de Majorque, Stuttgart, Vienne et Hanovre.

en tenant également compte du nombre d'avions basés dans certains des aéroports par ledit groupe et par ses concurrents.

À cet égard, le Tribunal constate que ces critères, qui se rapportent en substance à la capacité aéroportuaire et concernent l'accès des compagnies aériennes à l'infrastructure aéroportuaire, ne fournissent pas d'informations directes en ce qui concerne les parts de marché du groupe Lufthansa sur le marché de fourniture de services de transport aérien de passagers dans les aéroports examinés. Pourtant, étant donné que le rapport entre les parts de marché détenues par ce dernier et par ses concurrents constitue un indice valable de l'existence d'un PMS, la Commission ne pouvait pas ignorer les facteurs fournissant des informations y relatives, tels que le nombre de vols et de sièges offerts au départ et à destination des aéroports concernés. Il s'ensuit que, en omettant de prendre en considération tous les facteurs pertinents pour apprécier le pouvoir du marché du groupe Lufthansa dans les aéroports concernés, la Commission a commis une erreur manifeste d'appréciation.

En outre, et en tout état de cause, la Commission a également commis une erreur manifeste d'appréciation en concluant, sur la base des seuls critères qu'elle a examinés, que le groupe Lufthansa jouissait d'un PMS dans les aéroports de Francfort et de Munich pendant les saisons d'été 2019 et d'hiver 2019/2020, mais que tel n'était pas le cas en ce qui concerne les autres aéroports pertinents. À cet égard, le Tribunal relève que l'appréciation globale des critères analysés par la Commission pour les aéroports de Düsseldorf et de Vienne pendant la saison d'été 2019 démontre l'existence d'une part des créneaux très élevée du groupe Lufthansa dans l'aéroport de Düsseldorf et d'une part des créneaux élevée dans l'aéroport de Vienne, y compris pendant les heures de pointe, un très haut niveau de congestion des deux aéroports, caractérisé par une congestion presque complète pendant les heures de pointe et une position faible des concurrents dudit groupe. Dès lors, sur la base de ces seuls critères, la Commission ne pouvait pas conclure à bon escient que le groupe Lufthansa ne disposait pas d'un PMS dans les aéroports de Düsseldorf et de Vienne à tout le moins pendant la saison d'été 2019. De plus, et en tout état de cause, les données ayant amené la Commission à conclure que le groupe Lufthansa disposait d'un PMS dans les aéroports de Francfort et de Munich n'étaient pas matériellement différentes de celles concernant les aéroports de Düsseldorf et de Vienne, à tout le moins en ce qui concerne la saison d'été 2019. Sur cette base, le Tribunal accueille les griefs des requérantes.

c. Sur les engagements structurels

En troisième lieu, le Tribunal examine les griefs contestant plusieurs aspects des engagements structurels acceptés par la Commission au titre du paragraphe 72 de l'encadrement temporaire, en vue de préserver l'exercice d'une concurrence effective dans les aéroports de Francfort et de Munich.

Aux termes dudit paragraphe 72, les États membres peuvent, lorsqu'ils proposent de telles mesures, offrir des engagements structurels ou comportementaux prévus dans la communication sur les mesures correctives⁶. Conformément à cette communication, les engagements proposés doivent résoudre entièrement les problèmes de concurrence, être complets et efficaces à tous points de vue et doivent, en outre, pouvoir être exécutés de façon effective et dans des délais rapides. Dans ce cadre, il incombe notamment à la Commission d'examiner tous les éléments pertinents relatifs à la mesure proposée proprement dite, comme le type, l'ampleur et la portée de la mesure proposée, appréciés en fonction de la structure et des caractéristiques particulières du marché sur lequel les problèmes de concurrence se posent, y compris la position des parties et d'autres opérateurs sur le marché.

Il convient de tenir également compte des spécificités du droit des aides d'État et, plus particulièrement, de l'encadrement temporaire, dans lequel l'exigence portant sur les mesures supplémentaires s'inscrit. Étant donné que les aides octroyées conformément à cet encadrement ont pour objectif d'assurer la continuité opérationnelle des entreprises viables pendant la pandémie de Covid-19, les engagements énoncés à son paragraphe 72 doivent être conçus de sorte qu'ils garantissent que, après l'octroi de l'aide, le bénéficiaire ne deviendra pas plus puissant

⁶ Communication de la Commission concernant les mesures correctives recevables conformément au règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil et au règlement (CE) n° 802/2004 de la Commission (JO 2008, C 267, p. 1).

sur le marché qu'il ne l'était avant la flambée de Covid-19 et que l'exercice d'une concurrence effective soit préservé sur les marchés concernés.

En l'espèce, la décision attaquée prévoyait, en tant que mesures proposées par la République fédérale d'Allemagne au titre du paragraphe 72 de l'encadrement temporaire, notamment la cession par DLH de 24 créneaux horaires par jour dans chacun des aéroports de Francfort et de Munich ainsi que des actifs supplémentaires, tels qu'exigés par le régulateur des créneaux afin de permettre le transfert de créneaux.

À cet égard, les requérantes contestaient, entre autres, la procédure de cession des créneaux horaires validée dans la décision attaquée, qui était censée se dérouler en deux étapes. Lors de la première étape, les créneaux devaient être offerts « aux nouveaux arrivants » uniquement. Si, après une période déterminée dépassant plusieurs saisons, les créneaux n'étaient pas cédés à un nouvel arrivant, ils seraient, dans une seconde étape, mis à la disposition des transporteurs possédant déjà une base dans ces deux aéroports.

En rappelant l'obligation de la Commission d'examiner tous les éléments pertinents relatifs aux engagements proposés, appréciés en fonction de la structure et des caractéristiques particulières du marché en cause, y compris la position des parties et d'autres opérateurs sur le marché, le Tribunal constate que la Commission a omis d'examiner le caractère adéquat de l'exclusion des concurrents déjà basés dans les aéroports de Francfort et de Munich de la première étape de la procédure. En effet, dans la décision attaquée, la Commission n'a avancé aucune raison susceptible de démontrer que cette exclusion était de nature à préserver l'exercice d'une concurrence effective sur les marchés en cause et nécessaire pour ce faire.

Or, en l'espèce, un tel examen était d'autant plus nécessaire que la structure du marché dans les aéroports de Francfort et de Munich était caractérisée, selon la décision attaquée elle-même, par le poids plusieurs fois plus important du groupe Lufthansa par rapport à celui de ses concurrents les plus proches, qui disposaient déjà d'une base dans ces aéroports, de sorte que l'exclusion de ces derniers pendant la première étape de la procédure risquerait d'avoir pour conséquence de fragmenter davantage la concurrence dans ces aéroports. Par ailleurs, le fait que les concurrents les plus proches du groupe Lufthansa, qui, du fait de leur présence sur les aéroports de Francfort et de Munich, pourraient être mieux placés pour acquérir le portefeuille de créneaux en cause et pour accroître la pression concurrentielle, puissent devenir éligibles lors de la seconde étape de la procédure ne remet pas en cause cette conclusion, dès lors que leur éligibilité dépend de l'échec de la première étape.

Au regard de ce qui précède, le Tribunal conclut que, en excluant les concurrents possédant déjà une base dans les aéroports de Francfort et de Munich de la première étape de la procédure de cession de créneaux, la Commission n'a pas examiné tous les éléments pertinents relatifs à l'engagement proposé, et a donc commis une erreur manifeste d'appréciation.

En ce qui concerne la cession des créneaux horaires de DLH dans les aéroports de Francfort et de Munich, Condor a, en outre, invoqué une violation de l'obligation de motivation par la Commission en ce que celle-ci n'aurait pas justifié en quoi l'exigence, prévue par la décision attaquée, de rémunérer la cession des créneaux plutôt que d'exiger leur transfert à titre gratuit serait, d'une part, conforme aux règles applicables et rendrait, d'autre part, les engagements suffisamment attrayants pour un éventuel repreneur.

Sur ce point, le Tribunal relève que l'exigence selon laquelle la cession des créneaux devait s'effectuer contre une rémunération revêtait une importance essentielle dans l'économie de la décision attaquée, de sorte que la Commission était tenue d'exposer les raisons pour lesquelles elle a considéré que cette exigence était conforme aux règles applicables en la matière. Or, en l'absence de toute indication quant aux raisons ayant amené la Commission à considérer que la cession des créneaux horaires devait être rémunérée et non pas effectuée à titre gratuit et que cette exigence n'aurait pas pour conséquence de réduire l'attrait desdits créneaux et, partant, l'efficacité des engagements y afférents, le Tribunal constate que la Commission a manqué à son obligation de motivation de la décision attaquée.

Au regard de tout ce qui précède, le Tribunal conclut que la décision attaquée, telle que rectifiée, est entachée de

plusieurs erreurs et irrégularités et, par voie de conséquence, annule celle-ci.

RAPPEL : Le recours en annulation vise à faire annuler des actes des institutions de l'Union contraires au droit de l'Union. Sous certaines conditions, les États membres, les institutions européennes et les particuliers peuvent saisir la Cour de justice ou le Tribunal d'un recours en annulation. Si le recours est fondé, l'acte est annulé. L'institution concernée doit remédier à un éventuel vide juridique créé par l'annulation de l'acte.

RAPPEL : La Cour de justice peut être saisie d'un pourvoi, limité aux questions de droit, contre un arrêt ou une ordonnance du Tribunal. En principe, le pourvoi n'a pas d'effet suspensif. S'il est recevable et fondé, la Cour annule la décision du Tribunal. Dans le cas où l'affaire est en état d'être jugée, la Cour peut trancher elle-même définitivement le litige. Dans le cas contraire, elle renvoie l'affaire au Tribunal, qui est lié par la décision rendue par la Cour dans le cadre du pourvoi.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas le Tribunal.

Le [texte intégral](#) de l'arrêt est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse : Amanda Nouvel ☎ (+352) 4303 2524.

Des images du prononcé de l'arrêt sont disponibles sur « [Europe by Satellite](#) » ☎ (+32) 2 2964106.

Restez connectés !

