



PRESSEMEDDELELSE NR. 75/23

Luxembourg den 10. maj 2023

Retstens dom i de forenede sager T-34/21 | Ryanair mod Kommissionen og T-87/21 | Condor Flugdienst mod Kommissionen (Lufthansa – COVID-19)

Retten annullerer Kommissionens afgørelse om godkendelse af Tysklands rekapitalisering af Lufthansa på 6 mia. EUR i forbindelse med covid-19-pandemien

Kommissionen begik flere fejl, bl.a. ved at fastslå, at Lufthansa ikke var i stand til at finde finansiering på markedet af alle sine behov, ved at undlade at kræve en mekanisme, der gav Lufthansa et incitament til at tilbagekøbe Tysklands kapitalandel hurtigst muligt, ved at se bort fra, at Lufthansa havde en stærk markedsposition i visse lufthavne, og ved at acceptere visse tilsagn, der ikke sikrede bevarelsen af en effektiv konkurrence på markedet

Den 12. juni 2020 anmeldte Forbundsrepublikken Tyskland en individuel støtte i form af en rekapitalisering på 6 mia. EUR (herefter »den omhandlede foranstaltning«) ydet til Deutsche Lufthansa AG (herefter »DLH«) til Europa-Kommissionen. Denne rekapitalisering, som var en del af en række mere omfattende støtteforanstaltninger til fordel for Lufthansa-koncernen ¹, havde til formål at genoprette virksomhederne i den nævnte koncerns regnskabsmæssige situation og likviditet i forbindelse med den ekstraordinære situation, der var forårsaget af covid-19-pandemien.

Den omhandlede foranstaltning omfattede tre særskilte elementer, nemlig en kapitalandel på ca. 300 mio. EUR, et passivt kapitalindskud, der ikke kunne konverteres til aktier, på ca. 4,7 mia. EUR (herefter »det passive kapitalindskud I«), og et passivt kapitalindskud på 1 mia. EUR med samme kendetegn som en konvertibel obligation (herefter »det passive kapitalindskud II«).

Uden at indlede den formelle undersøgelsesprocedure i henhold til artikel 108, stk. 2, TEUF kvalificerede Kommissionen den omhandlede foranstaltning som statsstøtte, der var forenelig med det indre marked ² i henhold til artikel 107, stk. 3, litra b), TEUF ³ og Kommissionens meddelelse om midlertidige rammebestemmelser for statslige foranstaltninger til støtte for økonomien under det nuværende covid-19-udbrud ⁴.

Luftfartsselskaberne Ryanair DAC og Condor Flugdienst GmbH (herefter »Condor«) har anlagt to søgsmål med

¹ DLH er moderselskabet i spidsen for Lufthansa-koncernen, som bl.a. omfatter luftfartsselskaberne Lufthansa Passenger Airlines, Brussels Airlines SA/NV, Austrian Airlines AG, Swiss International Air Lines Ltd og Edelweiss Air AG.

² Kommissionens afgørelse C(2020) 4372 final af 25.6.2020 om statsstøtte SA.57153 (2020/N) – Tyskland – COVID-19 – Støtte til Lufthansa (herefter »den anfægtede afgørelse«). Den 14.12.2021 vedtog Kommissionen afgørelse C(2021) 9606 final om berigtigelse af den anfægtede afgørelse.

³ I henhold til artikel 107, stk. 3, litra b), TEUF kan støtte, der kan afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i en medlemsstats økonomi, på visse betingelser anses for at være forenelig med det indre marked.

⁴ Kommissionens meddelelse af 19.3.2020 om midlertidige rammebestemmelser for statslige foranstaltninger til støtte for økonomien under det nuværende covid-19-udbrud (EUT 2020, C 91 I, s. 1, herefter »de midlertidige rammebestemmelser«), som blev ændret første gang den 3.4.2020 (EUT 2020, C 112 I, s. 1) og anden gang den 8.5.2020 (EUT 2020, C 164, s. 3).

påstand om annullation af denne afgørelse, som bliver taget til følge af Rettens Tiende Udvidede Afdeling med den begrundelse, at Kommissionen med vedtagelsen af den anfægtede afgørelse har tilsidesat flere betingelser og krav fastsat i de midlertidige rammebestemmelser.

Retten bemærkninger

Formaliteten vedrørende annullationssøgsmålene

Med hensyn til, om sagsøgerne har kompetence til at kunne anfægte den anfægtede afgørelse, bemærker Retten, at i henhold til artikel 263, stk. 4, TEUF kan enhver fysisk eller juridisk person indbringe en klage med henblik på prøvelse af retsakter, der ikke er rettet til vedkommende, i to tilfælde, nemlig dels hvis den pågældende retsakt berører denne umiddelbart og individuelt, dels hvis der er tale om regelfastsættende retsakter, der berører vedkommende umiddelbart, og som ikke omfatter gennemførelsesforanstaltninger.

Da den anfægtede afgørelse, som var rettet til Forbundsrepublikken Tyskland, ikke udgør en regelfastsættende retsakt, efterprøver Retten, om sagsøgerne er umiddelbart og individuelt berørt af denne afgørelse.

Hvad for det første angår spørgsmålet om at være individuelt berørt fremgår det af retspraksis, at denne betingelse kan være opfyldt, hvis sagsøgerne fremlægger oplysninger, der gør det muligt at godtgøre, at den pågældende foranstaltning i væsentlig grad kan skade deres stilling på det relevante marked. Ryanair og Condor fremhæver således deres egenskab af direkte konkurrenter til Lufthansa-koncernen på en lang række flyruter, som udgjorde lige så mange relevante markeder. Ryanair påpeger ligeledes sin egenskab af direkte konkurrent til Lufthansa-koncernen på det tyske, belgiske og østrigske marked.

Efter at have bemærket, at det på stadiet for undersøgelsen af sagens formalitet var tilstrækkeligt at konstatere, at den afgrænsning af det relevante marked, som sagsøgerne havde fremført, var sandsynlig, uden at dette berørte realitetsbehandlingen af dette spørgsmål, tiltræder Retten, at den omhandlede foranstaltning i væsentlig grad kunne påvirke sagsøgernes konkurrencemæssige stilling på markederne for passagerlufttransport.

Det fremgår nemlig af en analyse af relevante og troværdige oplysninger, som sagsøgerne har fremlagt, sammenholdt med den anfægtede afgørelse, at den omhandlede foranstaltning ikke alene kunne gøre det muligt for Lufthansa-koncernen at imødegå en risiko for at måtte udtræde af de markeder, hvor den konkurrerede direkte med sagsøgerne, men ligeledes at styrke sin konkurrencemæssige stilling. Tildelingen af den omhandlede foranstaltning var således umiddelbart egnet til at forårsage et indkomstab eller en mindre gunstig udvikling end den, som sagsøgerne ellers ville have registreret uden en sådan foranstaltning.

Hvad for det andet angår spørgsmålet om, hvorvidt sagsøgerne er umiddelbart berørt, bemærker Retten, at en konkurrent til støttemodtageren er umiddelbart berørt af en afgørelse fra Kommissionen, der giver en medlemsstat tilladelse til at udbetale støtten, når der ikke er nogen tvivl om denne stats vilje til at handle, hvilket var tilfældet i den foreliggende sag.

Henset til samtlige disse omstændigheder bekræfter Retten, at sagsøgerne med deres annullationssøgsmål kan anfægte Kommissionens afgørelse.

Realiteten vedrørende annullationssøgsmålene

Inden Retten undersøger, om sagsøgernes forskellige annullationsanbringender kan tages til følge, bemærker den, at Kommissionen er bundet af de rammebestemmelser og meddelelser, som den vedtager på det særlige område for statsstøtte, såfremt disse ikke afviger fra traktatens bestemmelser. Det tilkommer derfor Unionens retsinstanser at efterprøve, om Kommissionen har overholdt de regler, den har pålagt sig selv på dette område.

Retten påpeger endvidere, at den som led i sin kontrol af Kommissionens komplicerede økonomiske vurderinger på området for statsstøtte ganske vist ikke kunne sætte sit økonomiske skøn i stedet for Kommissionens. Unionens retsinstanser skal imidlertid ikke blot efterprøve den materielle nøjagtighed af de beviser, der påberåbes, deres

troværdighed og sammenhæng, men også kontrollere, om disse oplysninger omfatter alle de relevante oplysninger, som skal tages i betragtning for at kunne vurdere en kompleks situation, og om disse oplysninger taler til støtte for de konklusioner, der udledes heraf. Endvidere kan Unionens retsinstanser foretage en fuldstændig prøvelse for så vidt angår de vurderinger, som Kommissionen foretager, og som ikke indebærer komplekse økonomiske vurderinger, eller hvad angår spørgsmål, der er af strengt juridisk karakter.

A. DLH's berettigelse til den anmeldte støtte

Efter disse bemærkninger undersøger Retten først de forskellige klagepunkter, hvorved det bestrides, at DLH var berettiget til den anmeldte støtte. Sagsøgerne påberåber sig i denne forbindelse bl.a. en tilsidesættelse af punkt 49, litra c), i de midlertidige rammebestemmelser, hvorefter støttemodtageren for at være berettiget til en rekapitalisering skal være ude af stand til at finde finansiering på markedet til overkommelige vilkår.

Ifølge den anfægtede afgørelse var denne betingelse opfyldt, eftersom DLH ikke rådede over tilstrækkelige garantier til at kunne finansiere sig på markederne for det samlede støttebeløb.

Herom bemærker Retten imidlertid, at der ikke er noget i den anfægtede afgørelse, der tyder på, at Kommissionen havde undersøgt den eventuelle adgang til sikkerhedsstillelse, såsom DLH's ubehæftede luftfartøjer, deres værdi og betingelserne for eventuelle lån, der kunne opnås på de finansielle markeder mod sådanne garantier. Det anførte om, at disse »garantier«, der ikke identificeredes i den anfægtede afgørelse, ikke var tilstrækkelige til at dække det samlede beløb af de nødvendige midler, hviler endvidere på en fejlagtig forudsætning om, at den finansiering, der kunne opnås på markederne, nødvendigvis skulle dække alle støttemodtagerens behov. Hverken ordlyden af, formålet med eller den sammenhæng, hvori punkt 49, litra c), i de midlertidige rammebestemmelser indgår, støtter den opfattelse, at støttemodtageren skal være ude af stand til at finde finansiering på markedet til overkommelige vilkår til dækning af alle sine behov.

Eftersom Kommissionen således undlod at undersøge, om DLH kunne have mobiliseret en ikke ubetydelig del af den nødvendige finansiering på markederne, konkluderer Retten, at Kommissionen ikke har taget hensyn til alle de relevante forhold, der skulle tages i betragtning ved vurderingen af den omhandlede foranstaltnings forenelighed med punkt 49, litra c), i de midlertidige rammebestemmelser. Følgelig tiltræder Retten Ryanairs klagepunkt om tilsidesættelse af det nævnte punkt, og så meget desto mere Condors klagepunkt om, at der forelå alvorlig tvivl i denne henseende.

B. Statens afkast og udtræden

Retten behandler dernæst klagepunkterne om en tilsidesættelse af de betingelser, der er fastsat i de midlertidige rammebestemmelser, for så vidt angår statens afkast og udtræden.

I denne forbindelse kritiserer Ryanair bl.a. Kommissionen for ikke at have fastsat en »step up«-mekanisme for den tyske stat for så vidt angik dels deltagelsen i DLH's kapital, dels det passive kapitalindskud II efter dets eventuelle konvertering til egenkapital.

Hvad for det første angår afkastet af egenkapitalinstrumenter, såsom kapitaldeltagelse, fremgår det af punkt 61 i de midlertidige rammebestemmelser, at en rekapitaliseringsforanstaltning skal omfatte en »step up«-mekanisme, der trinvist øger statens afkast, for at give støttemodtageren et incitament til at tilbagekøbe statens kapitaltilførsler. Rammebestemmelsernes punkt 62 bestemmer, at Kommissionen kan acceptere alternative mekanismer, forudsat at de samlet set dels har samme incitamentsvirkning med hensyn til at sikre statens udtræden, dels har en tilsvarende virkning på statens afkast.

Da den tyske stats deltagelse i DLH's kapital ikke var ledsaget af nogen »step up«-mekanisme som omhandlet i punkt 61 i de midlertidige rammebestemmelser, fandt Kommissionen, at den anmeldte støttes overordnede struktur udgjorde en alternativ »step up«-mekanisme som omhandlet i punkt 62, for så vidt som den omfattede tilstrækkeligt stærke incitament for statens udtræden af DLH's kapital. Til støtte for denne konklusion henviste

Kommissionen navnlig til den kraftigt diskonterede pris, som Tyskland havde erhvervet aktierne i DLH til, og som gav staten en højere forrentning end den, der ville have været resultatet af anvendelsen af en »step up«-mekanisme.

Denne argumentation bliver imidlertid forkastet af Retten, som bemærker, at prisen på de aktier, der blev tegnet af staten ved dennes indtræden i støttemodtagerens kapital, var reguleret i punkt 60 i de midlertidige rammebestemmelser, hvorefter en kapitaltilførsel fra staten skal tage udgangspunkt i en pris, som ikke overstiger støttemodtagerens gennemsnitlige aktiekurs i løbet af de 15 dage, der går forud for anmodningen om kapitaltilførslen. Genstanden for og formålet med denne regel er imidlertid forskellige fra dem, der ligger til grund for »step up«-mekanismen. Mens sidstnævnte mekanisme har til formål at give den pågældende støttemodtager et incitament til at tilbagekøbe statens kapitaltilførsler så hurtigt som muligt, har reglen om aktiernes købspris i det væsentlige til formål at sikre, at den pris, til hvilken staten erhverver aktier, ikke overstiger markedsprisen. Da aktiekursen kan variere såvel i opadgående som i nedadgående retning, har købsprisen ikke nødvendigvis til formål med tiden at øge den pågældende støttemodtagers incitament til at tilbagekøbe statens deltagelse.

I modsætning til, hvad Kommissionen gør gældende, fulgte det heraf, at aktieprisniveauet ved den tyske stats indtræden i DLH's kapital ikke udgjorde en alternativ »step up«-mekanisme for denne stat.

Hvad for det andet angår det passive kapitalindskud II, som udgjorde et hybrid instrument, kræver punkt 68 i de midlertidige rammebestemmelser, at der efter konverteringen til egenkapital skal tilknyttes en »step up«-mekanisme, der øger statens afkast, for at give de pågældende støttemodtagere et incitament til at tilbagekøbe statens kapitaltilførsler. Ifølge Retten er det imidlertid ubestridt, at det passive kapitalindskud II i forbindelse med dets konvertering til egenkapital heller ikke var ledsaget af en »step up«-mekanisme eller lignende mekanisme.

Retten konkluderer derfor, at Kommissionen har tilsidesat de midlertidige rammebestemmelser, for så vidt som den undlod at kræve medtagelse af en »step up«-mekanisme, der øgede statens afkast, eller en lignende mekanisme i forbindelse med afkastet af deltagelsen i kapitalen og den passive deltagelse II ved konverteringen af sidstnævnte til egenkapital.

C. Lufthansa-koncernens stærke markedsposition på de relevante markeder og de strukturelle tilsagn

Endelig undersøger Retten klagepunkterne vedrørende en tilsidesættelse af punkt 72 i de midlertidige rammebestemmelser, hvoraf følger, at hvis modtageren af en rekapitalisering, der er foretaget som led i covid-19-pandemien, på over 250 mio. EUR er en virksomhed med en stærk markedsposition på mindst et af de relevante markeder, hvor den opererer, skal medlemsstaterne foreslå yderligere foranstaltninger for at bevare den effektive konkurrence på de pågældende markeder.

Sagsøgerne fremfører i denne forbindelse i det væsentlige tre grupper af klagepunkter vedrørende a) afgrænsningen af de relevante markeder, b) spørgsmålet om, hvorvidt Lufthansa-koncernen havde en stærk markedsposition på disse markeder og c) effektiviteten og tilstrækkeligheden af de strukturelle tilsagn, som Kommissionen havde accepteret.

a. Afgrænsningen af de relevante markeder

Hvad for det første angår afgrænsningen af de relevante markeder fandt Kommissionen i den anfægtede afgørelse, at de markeder, hvori Lufthansa-koncernen udøvede sin virksomhed, var markederne for levering af passagerlufttransporttjenester fra og til de lufthavne, der beflyves af denne koncern. Kommissionen identificerede således de pågældende markeder efter »lufthavn for lufthavn«-fremgangsmåden. Denne fremgangsmåde bliver kritiseret af sagsøgerne, der gør gældende, at Kommissionen burde have fastlagt markederne for levering af passagerlufttransporttjenester ud fra bypar, mellem et afgangssted og et ankomststed (herefter »A & A-markederne«).

Da punkt 72 i de midlertidige rammebestemmelser ikke præciserer den metode, hvorefter de relevante markeder

skal afgrænses, bemærker Retten, at de rekapitaliseringsforanstaltninger, der var omfattet af de midlertidige rammebestemmelser, havde til formål at afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i en medlemsstats økonomi ved navnlig at støtte levedygtigheden af de virksomheder, der var berørt af covid-19-pandemien, med henblik på at genoprette deres kapitalstruktur til det niveau, som det havde før denne. Disse støtteforanstaltninger tog således sigte på støttemodtagerens samlede finansielle situation og mere generelt den pågældende økonomiske sektors situation.

I denne forbindelse tilsigtede den omhandlede foranstaltning i det væsentlige at sikre, at selskaberne i Lufthansa-koncernen rådede over tilstrækkelige likvide midler, og at de forstyrrelser, der var forårsaget af covid-19-pandemien, ikke bragte deres levedygtighed i fare, og ikke at støtte den nævnte koncerns tilstedeværelse på den ene eller den anden flyforbindelse. Det var derfor med rette, at Kommissionen anførte, at den omhandlede foranstaltning tilsigtede at bevare Lufthansa-koncernens samlede kapacitet til at levere lufttransporttjenester, og at det følgelig ikke var hensigtsmæssigt at undersøge den omhandlede foranstaltnings indvirkning på hvert enkelt A & A-marked isoleret set.

Sagsøgernes argumenter om den fremgangsmåde, der blev fulgt på området for kontrollen med fusioner, hvor de relevante markeder afgrænses efter A & A-fremgangsmåden, er heller ikke overbevisende, for så vidt som denne analogi ikke tager tilstrækkeligt hensyn til de særlige kendetegn ved de midlertidige rammebestemmelser og den omhandlede foranstaltning, som ikke havde nogen direkte forbindelse med visse A & A-markeder frem for andre.

Med henblik på anvendelsen af punkt 72 i de midlertidige rammebestemmelser kunne Kommissionen derfor uden at anlægge et åbenbart urigtigt skøn afgrænse de pågældende markeder efter »lufthavn for lufthavn«-fremgangsmåden.

Retten forkaster endvidere Ryanairs subsidiære klagepunkter om, at Kommissionen har anvendt »lufthavn for lufthavn«-fremgangsmåden forkert ved at begrænse sin undersøgelse til alene at omfatte de lufthavne inden for EU, hvor Lufthansa-koncernen havde base. Herom bemærker Retten, at eftersom Ryanair ikke har ført tilstrækkeligt bevis for, at Lufthansa-koncernen havde en stærk markedsposition i de lufthavne, hvor koncernen ikke havde base, kunne Kommissionen med rette udelukke disse lufthavne fra sin analyse. På statsstøtteområdet har Kommissionen endvidere ikke kompetence til at undersøge, om Lufthansa-koncernen har en stærk markedsposition i en lufthavn uden for EU.

b. Spørgsmålet om, hvorvidt Lufthansa-koncernen havde en stærk markedsposition i de relevante lufthavne

Da samtlige sagsøgernes argumenter vedrørende afgrænsningen af de relevante markeder er blevet forkastet som ugrundede, analyserer Retten for det andet klagepunkterne vedrørende spørgsmålet om Lufthansa-koncernens stærke markedsposition i de lufthavne, som Kommissionen undersøgte.

Da begrebet stærk markedsposition hverken er defineret i de midlertidige rammebestemmelser eller mere generelt på statsstøtteområdet, bemærkede Retten indledningsvis, at dette begreb i det væsentlige skulle anses for at svare til begrebet dominerende stilling inden for konkurrenceretten. Ifølge fast retspraksis må en dominerede stilling defineres som en økonomisk magtposition, som sætter en virksomhed i stand til at hindre, at der opretholdes en effektiv konkurrence på det relevante marked, idet den kan anlægge en i betydeligt omfang uafhængig adfærd over for sine konkurrenter og kunder og i sidste instans over for forbrugerne.

I den anfægtede afgørelse, som berigtiget, baserede Kommissionen sin analyse af spørgsmålet om Lufthansa-koncernens stærke markedsposition i de ti undersøgte lufthavne⁵ på denne koncerns andel af ankomst- og afgangstidspunkter (slots) i disse lufthavne, belastningsniveauet i lufthavnene og konkurrenternes andel af slots, idet den ligeledes tog hensyn til antallet af fly tilhørende den nævnte koncern og dennes konkurrenter, der havde base i bestemte lufthavne.

Retten fastslår i denne forbindelse, at disse kriterier, som i det væsentlige er knyttet til lufthavnskapaciteten og

⁵ Lufthavnene Berlin Tegel, Bruxelles, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, München, Palma de Mallorca, Stuttgart, Wien og Hannover.

vedrører luftfartsselskabernes adgang til lufthavnsinfrastrukturen, ikke giver direkte oplysninger om Lufthansa-koncernens markedsandele på markedet for levering af passagerlufttransporttjenester i de undersøgte lufthavne. Eftersom forholdet mellem Lufthansa-koncernens og konkurrenternes markedsandele udgør et gyldigt indicium for, at der foreligger en stærk markedsposition, kunne Kommissionen imidlertid ikke se bort fra faktorer, der gav oplysninger herom, såsom antallet af flyvninger og sæder, der blev tilbudt fra og til de pågældende lufthavne. Det følger heraf, at Kommissionen ved at undlade at tage hensyn til alle de relevante faktorer for at vurdere Lufthansa-koncernens markedsposition i de pågældende lufthavne har anlagt et åbenbart urigtigt skøn.

Endvidere anlagde Kommissionen under alle omstændigheder ligeledes et åbenbart urigtigt skøn ved alene på grundlag af de kriterier, som den undersøgte, at konkludere, at Lufthansa-koncernen havde en stærk markedsposition i lufthavnene i Frankfurt og München i sommersæsonen 2019 og vintersæsonen 2019/2020, men at dette ikke var tilfældet for så vidt angår de andre relevante lufthavne. Retten bemærker i denne forbindelse, at den samlede vurdering af de kriterier, som Kommissionen havde analyseret for lufthavnene Düsseldorf og Wien i sommersæsonen 2019, godtgjorde, at Lufthansa-koncernen havde en meget stor andel af slotsene i Düsseldorf lufthavn og en stor andel af slotsene i Wien lufthavn, herunder i spidsbelastningsperioderne, idet de to lufthavne har et meget højt belastningsniveau, der er kendetegnet ved en næsten fuldstændig belastning i spidsbelastningsperioderne, og en svag stilling for den nævnte concerns konkurrenter. Kommissionen kunne derfor ikke alene på grundlag af disse kriterier med rette konkludere, at Lufthansa-koncernen ikke havde en stærk markedsposition i lufthavnene Düsseldorf og Wien i det mindste i sommersæsonen 2019. Endvidere og under alle omstændigheder var de oplysninger, der foranledigede Kommissionen til at konkludere, at Lufthansa-koncernen havde en stærk markedsposition i lufthavnene Frankfurt og München, ikke materielt forskellige fra oplysningerne om lufthavnene Düsseldorf og Wien, i det mindste for så vidt angår sommersæsonen 2019. På dette grundlag tager Retten sagsøgernes klagepunkter til følge.

c. De strukturelle tilsagn

For det tredje og sidste undersøger Retten de klagepunkter, der anfægtede flere aspekter af de strukturelle tilsagn, som Kommissionen havde accepteret i henhold til punkt 72 i de midlertidige rammebestemmelser med henblik på at sikre en effektiv konkurrence i lufthavnene Frankfurt og München.

Det følger af det nævnte punkt 72, at medlemsstaterne, når de foreslår sådanne foranstaltninger, kan give strukturelle eller adfærdsmæssige tilsagn som fastsat i meddelelsen om løsningsforslag⁶. I henhold til denne meddelelse skal de foreslåede tilsagn fuldstændigt fjerne konkurrenceproblemerne, i enhver henseende være komplette og effektive og desuden kunne implementeres effektivt på kort tid. I den forbindelse påhviler det navnlig Kommissionen at undersøge alle relevante faktorer i forbindelse med den foreslåede foranstaltning som sådan, såsom arten, omfanget og rækkevidden af den foreslåede foranstaltning, vurderet i forhold til strukturen og de konkrete forhold på det marked, hvor konkurrenceproblemerne vil opstå, herunder parternes og andre aktørers stilling på markedet.

Der bør også tages hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende inden for statsstøttereglerne, navnlig de midlertidige rammebestemmelser, som kravet om yderligere foranstaltninger indgår i. Eftersom den støtte, der ydes i henhold til disse rammebestemmelser, har til formål at sikre den operationelle kontinuitet for levedygtige virksomheder under covid-19-pandemien, skal de tilsagn, der er fastsat i punkt 72, udformes på en sådan måde, at de sikrer, at støttemodtageren efter tildelingen af støtten ikke vil have en stærkere markedsposition, end denne havde før covid-19-udbruddet, og at den effektive konkurrence bevares på de relevante markeder.

I den foreliggende sag foreskrev den anfægtede afgørelse som foranstaltninger foreslået af Tyskland i henhold til punkt 72 i de midlertidige rammebestemmelser bl.a. DLH's afståelse af 24 slots om dagen i hver af lufthavnene i Frankfurt og München samt yderligere aktiver som krævet af myndigheden for tildeling af ankomst- og

⁶ Kommissionens meddelelse om løsningsforslag, der kan accepteres i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 og Kommissionens forordning (EF) nr. 802/2004 (EUT 2008, C 267, s. 1).

afgangstidspunkter med henblik på at gøre det muligt at overføre slots.

I denne henseende anfægter sagsøgerne bl.a. den procedure for afståelse af slots, der blev godkendt i den anfægtede afgørelse, og som skulle afvikles i to etaper. Under den første etape skulle slotsene kun tilbydes »nytilkomne«. Hvis slotsene efter en bestemt periode, der oversteg flere sæsoner, ikke blev overdraget til en nytilkommen, ville de i anden etape blive stillet til rådighed for de luftfartsselskaber, der allerede havde base i disse to lufthavne.

Under henvisning til Kommissionens forpligtelse til at undersøge alle relevante forhold vedrørende de foreslåede tilsagn, vurderet på grundlag af det pågældende markeds struktur og særlige kendetegn, herunder parternes og andre aktørers stilling på markedet, fastslår Retten, at Kommissionen havde undladt at undersøge, om det var hensigtsmæssigt at udelukke de konkurrenter, der allerede havde base i lufthavnene Frankfurt og München, fra procedurens første etape. I den anfægtede afgørelse anførte Kommissionen nemlig ikke nogen grund, der kunne godtgøre, at denne udelukkelse var egnet til at bevare den effektive konkurrence på de pågældende markeder, og at den var nødvendig herfor.

I den foreliggende sag var en sådan undersøgelse så meget desto mere nødvendig, som markedsstrukturen i lufthavnene i Frankfurt og München ifølge selve den anfægtede afgørelse var kendetegnet ved Lufthansa-koncernens flere gange større vægt end de nærmeste konkurrenter, som allerede rådede over en base i disse lufthavne, således at udelukkelsen af disse sidstnævnte fra procedurens første etape risikerede at medføre en yderligere fragmentering af konkurrencen i disse lufthavne. Den omstændighed, at Lufthansa-koncernens nærmeste konkurrenter, som på grund af deres tilstedeværelse i lufthavnene i Frankfurt og München kunne være bedre i stand til at erhverve den omhandlede slotportefølje og øge konkurrencepresset, kunne blive berettigede til slots i anden etape af proceduren, rejser i øvrigt ikke tvivl om denne konklusion, eftersom deres berettigelse afhænger af, at slotsene ikke kunne tildeles i første etape.

På baggrund af det ovenstående konkluderer Retten, at Kommissionen ved at udelukke de konkurrenter, der allerede havde base i lufthavnene Frankfurt og München, fra den første etape af proceduren for afståelse af slots ikke har undersøgt alle relevante forhold vedrørende det foreslåede tilsagn og således har anlagt et åbenbart urigtigt skøn.

Hvad angår afståelsen af DLH's slots i lufthavnene i Frankfurt og München påberåber Condor sig desuden en tilsidesættelse af begrundelsespligten fra Kommissionens side, for så vidt som den ikke havde begrundet, hvorfor det i den anfægtede afgørelse fastsatte krav om at betale for afståelsen af slots i stedet for at kræve en vederlagsfri overførsel heraf dels var i overensstemmelse med de gældende regler, dels gjorde tilsagnene tilstrækkeligt attraktive for en eventuel aftager.

Retten bemærker i denne forbindelse, at kravet om, at afståelsen af slots skulle ske mod vederlag, havde en væsentlig betydning i opbygningen af den anfægtede afgørelse, således at Kommissionen var forpligtet til at redegøre for grundene til, at den fandt, at dette krav var i overensstemmelse med de gældende regler på området. I mangel af enhver angivelse af grundene til, at Kommissionen fandt, at afståelsen af slotsene skulle ske mod vederlag og ikke foretages gratis, og at dette krav ikke ville have til følge, at de nævnte slots blev mindre attraktive, og dermed at de dertil knyttede tilsagn blev mindre effektive, fastslår Retten, at Kommissionen har tilsidesat sin forpligtelse til at begrunde den anfægtede afgørelse.

På baggrund af det ovenstående konkluderer Retten, at den anfægtede afgørelse, som berigtiget, er behæftet med flere fejl og uregelmæssigheder, og annullerer den derfor.

BEMÆRKNING: Annullationssøgsmål tilsigter annullation af retsakter vedtaget af EU-institutionerne, som er i strid med EU-retten. Medlemsstater, EU-organer og borgere kan under nærmere bestemte betingelser indbringe sådanne sager for Domstolen eller Retten. Hvis sagsøgeren får medhold, annulleres retsakten. Såfremt

annullationen af retsakten indebærer, at der opstår et retligt tomrum, skal dette afhjælpes af vedkommende institution.

BEMÆRKNING: En dom eller kendelse afsagt af Retten kan appelleres til Domstolen. Appellen er begrænset til retlige spørgsmål og har principielt ikke opsættende virkning. Såfremt den kan antages til realitetsbehandling og er begrundet, ophæver Domstolen Rettens afgørelse. I tilfælde af, at sagen er moden til afgørelse, kan Domstolen selv træffe endelig afgørelse i tvisten. I modsat fald hjemviser Domstolen sagen til Retten, der er bundet af den afgørelse, som Domstolen træffer i appelsagen

Dette er et ikke-officielt dokument til mediernes brug og forpligter ikke Retten.

[Dommen](#) offentliggøres på webstedet CURIA på afsigelsesdagen.

Kontakt i Kontoret for Presse og Information: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127

Billeder fra domsafsigelsen er tilgængelige via »[Europe by Satellite](#)« ☎ (+32) 2 2964106

Følg Domstolen online!

