



COMUNICADO DE IMPRENSA n.º 75/23

Luxemburgo, 10 de maio de 2023

Acórdão do Tribunal Geral nos processos apensos T-34/21 | Ryanair/Comissão e T-87/21 | Condor Flugdienst/Comissão (Lufthansa - Covid-19)

O Tribunal Geral anula a decisão da Comissão que aprovou a recapitalização da Lufthansa levada a cabo pela Alemanha, no montante de seis mil milhões de euros, no contexto da pandemia de Covid-19

A Comissão cometeu vários erros, nomeadamente quando considerou que não era possível à Lufthansa encontrar financiamento nos mercados para cobrir todas as suas necessidades, quando não exigiu um mecanismo que incentivasse a Lufthansa a voltar a adquirir a participação da Alemanha o mais rapidamente possível, quando negou que existia um poder de mercado significativo da Lufthansa em certos aeroportos e quando aceitou determinados compromissos que não garantiam a preservação de uma concorrência efetiva no mercado.

Em 12 de junho de 2020, a República Federal da Alemanha notificou à Comissão Europeia um auxílio individual sob a forma de uma recapitalização no montante de 6 mil milhões de euros (a seguir «medida em causa») concedido à Deutsche Lufthansa AG (a seguir «DLH»). Esta recapitalização, que se integrava num conjunto mais vasto de uma série de medidas de apoio ao Grupo Lufthansa ¹, tinha por objetivo restabelecer a posição do balanço e a liquidez das empresas do referido grupo na situação excecional causada pela pandemia de COVID-19.

A medida em causa incluía três elementos diferentes, a saber, uma participação no capital de cerca de 300 milhões de euros, uma participação passiva não convertível em ações de cerca de 4,7 mil milhões de euros (a seguir «participação passiva I») e uma participação passiva de mil milhões de euros com as características de uma obrigação convertível (a seguir «participação passiva II»).

Sem ter dado início ao procedimento formal de investigação previsto no artigo 108.º, n.º 2, TFUE, a Comissão qualificou a medida em causa como auxílio de Estado compatível com o mercado interno ² ao abrigo do artigo 107.º, n.º 3, alínea b), TFUE ³ e da sua Comunicação respeitante ao Quadro temporário relativo a medidas de auxílio estatal em apoio da economia no atual contexto do surto de COVID 19 ⁴.

¹ A DLH é a sociedade-mãe do Grupo Lufthansa, que inclui nomeadamente as companhias aéreas Lufthansa Passenger Airlines, Brussels Airlines SA/NV, Austrian Airlines AG, Swiss International Air Lines Ltd e Edelweiss Air AG.

² Decisão C (2020) 4372 final da Comissão, de 25 de junho de 2020, relativa ao auxílio de Estado SA 57153 (2020/N) – Alemanha – COVID 19 – Auxílio a favor da Lufthansa (a seguir «decisão impugnada»). Em 14 de dezembro de 2021, a Comissão adotou a Decisão C(2021) 9606 final, que corrige a decisão impugnada.

³ Nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea b), TFUE, os auxílios destinados a sanar uma perturbação grave da economia de um Estado-Membro podem, sob determinadas condições, ser considerados compatíveis com o mercado interno.

⁴ Comunicação da Comissão, de 19 de março de 2020, respeitante ao Quadro temporário relativo a medidas de auxílio estatal em apoio da economia no atual contexto do surto de COVID-19 (JO 2020, C 91 I, p. 1, a seguir «quadro temporário»), a qual foi alterada, uma primeira vez, em 3 de abril de 2020 (JO 2020, C 112 I, p. 1) e, uma segunda vez, em 8 de maio de 2020 (JO 2020, C 164, p. 3).

As companhias aéreas Ryanair DAC e Condor Flugdienst GmbH (a seguir «Condor») interpuseram dois recursos de anulação desta decisão, aos quais a Décima Secção Alargada do Tribunal Geral concede provimento por considerar que, ao ter adotado a decisão impugnada, a Comissão violou várias condições e vários requisitos previstos no quadro temporário.

Apreciação do Tribunal Geral

Quanto à admissibilidade dos recursos de anulação

No que se refere à legitimidade das recorrentes para contestar o mérito da decisão impugnada, o Tribunal Geral recorda que, ao abrigo do artigo 263.º, quarto parágrafo, TFUE, qualquer pessoa singular ou coletiva pode interpor recurso de um ato do qual não é destinatária em duas situações alternativas, a saber, por um lado, se o ato em causa lhe disser direta e individualmente respeito e, por outro, se se tratar de um ato regulamentar que lhe diga diretamente respeito e não necessite de medidas de execução.

Uma vez que a decisão impugnada, que foi dirigida à República Federal da Alemanha, não constitui um ato regulamentar, o Tribunal verifica se essa decisão diz direta e individualmente respeito às recorrentes.

Por um lado, no que diz respeito à afetação individual, resulta da jurisprudência que este requisito pode estar preenchido se as recorrentes apresentarem elementos que permitam demonstrar que a medida em causa é suscetível de afetar substancialmente as suas posições no mercado em causa. Assim, a Ryanair e a Condor chamaram a atenção para a sua qualidade de concorrentes diretos do Grupo Lufthansa numa multiplicidade de ligações aéreas, as quais correspondem a igual número de mercados em causa. A Ryanair sublinhou igualmente a sua qualidade de concorrente direta do Grupo Lufthansa nos mercados alemão, belga e austríaco.

Depois de ter salientado que, na fase da análise da admissibilidade do recurso, é suficiente verificar que a definição do mercado em causa apresentada pelas recorrentes é plausível, sem prejuízo da análise quanto ao mérito desta questão, o Tribunal Geral confirma que a medida em causa era suscetível de afetar substancialmente a posição concorrencial das recorrentes nos mercados de transporte aéreo de passageiros.

Com efeito, resulta de uma análise dos dados pertinentes e credíveis apresentados pelas recorrentes, lidos em conjugação com a decisão impugnada, que a medida em causa não só era suscetível de permitir ao Grupo Lufthansa enfrentar um risco de saída dos mercados em que se encontrava em concorrência direta com as recorrentes, como era também suscetível de reforçar a sua posição concorrencial. Assim, a concessão da medida em causa era suscetível *prima facie* de provocar lucros cessantes ou uma evolução menos favorável do que a que se teria registado para as recorrentes se essa medida não tivesse existido.

Por outro lado, no que diz respeito à afetação direta das recorrentes, o Tribunal recorda que uma decisão da Comissão que autoriza um Estado-Membro a pagar um auxílio diz diretamente respeito a um concorrente do beneficiário do auxílio quando não haja nenhuma dúvida sobre a vontade do referido Estado de proceder a esse pagamento, o que se verificou no caso em apreço.

Tendo em conta todas estas circunstâncias, o Tribunal confirma que as recorrentes têm legitimidade processual para contestar o mérito da decisão impugnada através dos recursos de anulação que interpuseram.

Quanto ao mérito dos recursos de anulação

Antes de analisar o mérito dos diferentes fundamentos de anulação apresentados pelas recorrentes, o Tribunal Geral recorda que, no domínio específico dos auxílios de Estado, a Comissão tem de respeitar os enquadramentos e as comunicações que adota, desde que não se afastem das normas do Tratado. Compete, pois, ao juiz da União verificar se a Comissão respeitou as regras de que se dotou neste domínio.

Além disso, o Tribunal sublinha que, no âmbito da fiscalização que exerce sobre as apreciações económicas complexas feitas pela Comissão no domínio dos auxílios de Estado, é certo que não lhe cabe substituir a apreciação

económica da Comissão pela sua própria apreciação. Todavia, deve verificar não apenas a exatidão material dos elementos de prova invocados, a sua fiabilidade e a sua coerência, devendo também fiscalizar se esses elementos constituem a totalidade dos dados pertinentes que devem ser tomados em consideração para apreciar uma situação complexa e se são suscetíveis de fundamentar as conclusões que deles se retiram. Além disso, a fiscalização efetuada pelo juiz da União é integral no que respeita às apreciações feitas pela Comissão que não impliquem avaliações económicas complexas ou ainda no que respeita a questões de natureza estritamente jurídica.

A. Quanto à elegibilidade da DLH para o auxílio notificado

Feitos estes recordatórios, o Tribunal Geral começa por examinar as diferentes acusações que contestam a elegibilidade da DLH para o auxílio notificado. A este respeito, as recorrentes invocaram designadamente a violação do n.º 49.º, alínea c), do Quadro temporário, segundo o qual, para ser elegível para uma medida de recapitalização, não deve, nomeadamente, ser possível ao beneficiário encontrar financiamento nos mercados a preços acessíveis.

Segundo a decisão impugnada, esta condição estava preenchida pelo facto de a DLH não dispor de garantias suficientes para obter financiamento nos mercados para a totalidade do montante do auxílio.

Sobre este ponto, o Tribunal salienta, todavia, que nada na decisão impugnada indica que a Comissão examinou a eventual disponibilidade de garantias, como as aeronaves não oneradas da DLH, o seu valor e as condições dos eventuais empréstimos que podiam ser obtidos nos mercados financeiros contra tais garantias. Além disso, a afirmação de que as «garantias», não identificadas na decisão impugnada, não eram suficientes para cobrir o montante total dos fundos necessários assenta numa premissa errada, segundo a qual o financiamento que pode ser obtido nos mercados deve necessariamente cobrir a totalidade das necessidades do beneficiário. Com efeito, nem a redação nem o objetivo ou o contexto em que se insere o n.º 49, alínea c), do Quadro temporário sustentam a tese de que o beneficiário deve estar impossibilitado de encontrar financiamento no mercado para a totalidade das suas necessidades.

Uma vez que a Comissão não analisou se a DLH podia ter mobilizado uma parte não despreciable do financiamento necessário nos mercados, o Tribunal concluiu que a Comissão não tomou em consideração todos os elementos pertinentes que devem ser tomados em consideração para apreciar a conformidade da medida em causa com o n.º 49, alínea c), do Quadro temporário. Por conseguinte, o Tribunal acolhe a acusação da Ryanair relativa à violação do referido número, e por maioria de razão, a acusação da Condor relativa à existência de dúvidas sérias a este respeito.

B. Quanto à remuneração e à saída do Estado

O Tribunal Geral debruça-se em seguida sobre as acusações relativas à violação das condições previstas no Quadro temporário no que respeita à remuneração e à saída do Estado.

A este respeito, a Ryanair acusa nomeadamente a Comissão de não ter previsto um mecanismo de progressividade que preveja o aumento da remuneração do Estado alemão no que se refere, por um lado, à participação no capital da DLH e, por outro, à participação passiva II depois da sua eventual conversão em capital próprio.

Em primeiro lugar, no que respeita à remuneração dos instrumentos de capital próprio, como a participação no capital, o n.º 61 do Quadro temporário enuncia que qualquer medida de recapitalização deve incluir um mecanismo de progressividade que preveja o aumento da remuneração do Estado, a fim de incentivar o beneficiário a reembolsar o capital injetado pelo Estado. O n.º 62 do referido Quadro prevê que a Comissão pode aceitar mecanismos alternativos, desde que estes conduzam a um resultado globalmente semelhante no que respeita aos efeitos de incentivo à saída do Estado do capital e que tenham um impacto globalmente idêntico na remuneração do Estado.

Uma vez que a participação do Estado alemão no capital da DLH não foi acompanhada de nenhum mecanismo de

progressividade na aceção do n.º 61 do Quadro temporário, a Comissão considerou que a estrutura global do auxílio notificado constituía um mecanismo alternativo de progressividade da remuneração na aceção do n.º 62, na medida em que incluía efeitos de incentivo suficientemente fortes sobre a saída do Estado do capital da DLH. Para sustentar esta conclusão, a Comissão referiu-se nomeadamente ao forte abatimento do preço ao qual a República Federal da Alemanha adquiriu as ações da DLH, o que ofereceu ao Estado uma remuneração superior à que teria resultado da aplicação de um mecanismo de progressividade.

Esta argumentação é, todavia, rejeitada pelo Tribunal, que salienta que o preço das ações subscritas pelo Estado no momento da sua entrada no capital do beneficiário em causa está regulado pelo n.º 60 do Quadro temporário, segundo o qual uma injeção de capital próprio pelo Estado deve ser praticada a um preço que não exceda o preço médio das ações do beneficiário nos 15 dias anteriores ao pedido de injeção de capital próprio. Ora, o objeto e o objetivo desta regra são diferentes dos que subjazem ao mecanismo de progressividade. Com efeito, enquanto este último mecanismo visa incitar o beneficiário em causa a voltar a adquirir a participação do Estado o mais rapidamente possível, a regra relativa ao preço de compra das ações tem por objetivo, em substância, garantir que o preço a que o Estado adquire ações não excede o seu preço de mercado. Uma vez que o preço das ações pode flutuar tanto no sentido da valorização como no da desvalorização, o preço de compra não se destina necessariamente a aumentar, ao longo do tempo, o incentivo do beneficiário em causa a adquirir novamente a participação do Estado.

Daqui resulta que, contrariamente ao que a Comissão sustentou, o nível do preço das ações no momento da entrada do Estado alemão no capital da DLH não constituía um mecanismo alternativo de progressividade da remuneração desse Estado.

Em segundo lugar, no que respeita à participação passiva II, que constitui um instrumento de capital híbrido, o n.º 68 do Quadro temporário exige que, após a sua conversão em capital próprio, deve ser incluído um mecanismo de progressividade que preveja o aumento da remuneração do Estado, a fim de incentivar os beneficiários em causa a voltarem a adquirir a participação comprada pelo Estado. Ora, segundo o Tribunal, é facto assente que a participação passiva II, no momento da sua conversão em capital próprio, também não foi acompanhada de um mecanismo de progressividade ou de um mecanismo semelhante.

Por conseguinte, o Tribunal Geral conclui que a Comissão violou o Quadro temporário na medida em que não exigiu a inclusão de um mecanismo de progressividade ou de um mecanismo semelhante na remuneração da participação no capital e da participação passiva II, aquando da conversão desta última em capital próprio.

C. Quanto à existência de um poder de mercado significativo do Grupo Lufthansa nos mercados em causa e aos compromissos estruturais

Por último, o Tribunal Geral examina as acusações relativas à violação do n.º 72 do Quadro temporário, segundo o qual, se o beneficiário de uma medida de recapitalização adotada no contexto da pandemia de COVID-19 de um montante superior a 250 milhões de euros for uma empresa com poder de mercado significativo (a seguir «PMS») em, pelo menos, um dos mercados relevantes em que opera, os Estados-Membros devem propor medidas adicionais para preservar a concorrência efetiva nesses mercados.

A este respeito, as recorrentes apresentaram, no essencial, três grupos de acusações relativas a) à definição dos mercados em causa, b) à existência de um PMS do Grupo Lufthansa nesses mercados e c) ao carácter eficaz e suficiente dos compromissos estruturais aceites pela Comissão.

a. Quanto à definição dos mercados relevantes

Em primeiro lugar, no que respeita à definição dos mercados relevantes, a Comissão, na decisão impugnada, considerou que os mercados em que o Grupo Lufthansa exercia as suas atividades eram os mercados de prestação de serviços de transporte aéreo de passageiros com partida e destino nos aeroportos servidos por este grupo. Identificou assim os mercados em causa de acordo com a abordagem «aeroporto a aeroporto». Esta abordagem é

contestada pelas recorrentes, segundo as quais a Comissão devia ter definido os mercados de prestação de serviços de transporte aéreo de passageiros por pares de cidades entre um ponto de origem e um ponto de destino (a seguir «mercados O & D.»).

Uma vez que o n.º 72 do Quadro temporário não especifica o método a utilizar para definir os mercados relevantes, o Tribunal recorda que as medidas de recapitalização abrangidas pelo Quadro temporário visam sanar uma perturbação grave da economia de um Estado-Membro, apoiando, em especial, a viabilidade das empresas afetadas pela pandemia de COVID-19 a fim de restabelecer a sua estrutura de capital no mesmo nível que tinham antes da pandemia. Estas medidas de auxílio visam, assim, a situação financeira global do beneficiário e, mais genericamente, a do setor económico em causa.

Neste âmbito, a medida em causa destinou-se a garantir, em substância, que as sociedades do Grupo Lufthansa dispunham de liquidez suficiente e que as perturbações causadas pela pandemia de COVID-19 não comprometeriam a sua viabilidade, e não a apoiar a presença do referido grupo numa determinada ligação aérea. Por conseguinte, foi com razão que a Comissão salientou que a medida em causa se destinava a preservar a capacidade global do Grupo Lufthansa para prestar serviços de transporte aéreo e que, por conseguinte, não era adequado examinar o impacto da medida em causa em cada mercado O & D isoladamente considerado.

Os argumentos das recorrentes referentes à abordagem seguida em matéria de controlo das concentrações, na qual os mercados relevantes são definidos de acordo com a abordagem O & D, também não convencem, na medida em que esta analogia não toma suficientemente em consideração as especificidades do Quadro temporário e da medida em causa, que não tem uma mais ligações diretas com certos mercados O & D do que com outros.

Por conseguinte, para efeitos da aplicação do n.º 72 do Quadro temporário, a Comissão podia, sem cometer um erro manifesto de apreciação, definir os mercados em causa de acordo com a abordagem «aeroporto a aeroporto».

Além disso, o Tribunal Geral não acolhe as acusações apresentadas a título subsidiário pela Ryanair segundo as quais a Comissão aplicou erradamente a abordagem «aeroporto a aeroporto» quando limitou a sua análise unicamente aos aeroportos situados na União onde o Grupo Lufthansa tinha uma base. Quanto a este ponto, o Tribunal salienta, que uma vez que a Ryanair não logrou fazer prova juridicamente bastante de que o Grupo Lufthansa podia ter um PMS nos aeroportos em que não tinha base, a Comissão podia, com razão, excluir estes aeroportos da sua análise. Além disso, em matéria de auxílios de Estado, a Comissão não tem competência para examinar se o Grupo Lufthansa dispõe de um PMS num aeroporto situado fora da União.

b. Quanto à existência de um PMS do Grupo Lufthansa nos aeroportos relevantes

Uma vez que todos os argumentos das recorrentes relativos à definição dos mercados relevantes foram julgados improcedentes, o Tribunal Geral examina, em segundo lugar, as acusações relativas à existência de um PMS do Grupo Lufthansa nos aeroportos analisados pela Comissão.

Não estando o conceito de «PMS» definido no Quadro temporário, nem, em geral, no domínio dos auxílios de Estado, o Tribunal começa por salientar que se deve considerar que este conceito, em substância, equivale ao conceito de posição dominante no direito da concorrência. Segundo jurisprudência constante, essa posição dominante é definida como uma posição de poderio económico detida por uma empresa que lhe dá poder para afastar a manutenção de uma concorrência efetiva no mercado em causa e lhe possibilita comportar-se, em medida apreciável, de modo independente em relação aos seus concorrentes, aos seus clientes e, por último, aos consumidores.

Na decisão impugnada, conforme retificada, a Comissão baseou a sua análise na existência de um PMS do Grupo Lufthansa nos dez aeroportos examinados ⁵ na quota das faixas horárias detidas por este grupo nesses aeroportos,

⁵ Concretamente, os aeroportos de Berlim Tegel, Bruxelas, Dusseldorf, Frankfurt, Hamburgo, Munique, Palma de Maiorca, Estugarda, Viena e Hannover.

no nível de congestionamento neles existente e na quota das faixas horárias detidas pelos concorrentes, tendo igualmente em conta o número de aviões baseados nalguns aeroportos pelo referido grupo e pelos seus concorrentes.

A este respeito, o Tribunal observa que estes critérios, que se referem em substância à capacidade aeroportuária e dizem respeito ao acesso das companhias aéreas à infraestrutura aeroportuária, não fornecem informações diretas sobre as quotas do Grupo Lufthansa no mercado dos serviços de transporte aéreo de passageiros nos aeroportos analisados. No entanto, dado que a relação entre as quotas de mercado detidas por este último e pelos seus concorrentes constitui um indício válido da existência de um PMS, a Comissão não podia ignorar os fatores que fornecem as informações que lhes dizem respeito, como o número de voos e de lugares oferecidos com origem e destino nos aeroportos em causa. Daqui resulta que, ao não ter tomado em consideração todos os fatores relevantes para apreciar o poder do mercado do Grupo Lufthansa nos aeroportos pertinentes, a Comissão cometeu um erro manifesto de apreciação.

Além disso, e em todo o caso, a Comissão cometeu igualmente um erro manifesto de apreciação quando concluiu, com base apenas nos critérios que analisou, que o Grupo Lufthansa beneficiou de um PMS nos aeroportos de Frankfurt e de Munique durante o verão de 2019 e o inverno de 2019/2020, mas que tal não se verificava nos outros aeroportos relevantes. A este propósito, o Tribunal salienta que a apreciação global dos critérios analisados pela Comissão relativamente aos aeroportos de Dusseldorf e de Viena durante o verão de 2019 demonstra a existência de uma quota de faixas horárias muito elevada do Grupo Lufthansa no aeroporto de Dusseldorf e de uma quota elevada no aeroporto de Viena, incluindo durante as horas de ponta, de um nível muito elevado de congestionamento nos dois aeroportos, caracterizado por um congestionamento quase completo durante as horas de ponta e uma posição fraca dos concorrentes do referido grupo. Por conseguinte, com base apenas nestes critérios, a Comissão não podia ter concluído corretamente que o Grupo Lufthansa não dispunha de um PMS no aeroporto de Dusseldorf, pelo menos durante o verão de 2019. Além disso e em todo o caso, os dados que levaram a Comissão a concluir que o Grupo Lufthansa dispunha de um PMS nos aeroportos de Frankfurt e de Munique não eram materialmente diferentes dos dados relativos aos aeroportos de Dusseldorf e de Viena, pelo menos no que respeita ao verão de 2019. Com este fundamento, o Tribunal julga procedentes as alegações das recorrentes.

c. Quanto aos compromissos estruturais

Em terceiro lugar, o Tribunal Geral examina as acusações que contestam vários aspetos dos compromissos estruturais aceites pela Comissão ao abrigo do n.º 72 do Quadro temporário, para preservar o exercício de uma concorrência efetiva nos aeroportos de Frankfurt e de Munique.

Nos termos do referido n.º 72, os Estados-Membros podem, quando propõem esse tipo de medidas, oferecer compromissos estruturais ou comportamentais previstos na Comunicação sobre as medidas de correção⁶. Em conformidade com esta comunicação, os compromissos devem suprimir plenamente as preocupações de concorrência, ser abrangentes e eficazes sob todos os pontos de vista e devem, além disso, ser suscetíveis de uma execução efetiva a curto prazo. Neste âmbito, incumbe nomeadamente à Comissão examinar todos os fatores relevantes relacionados com a medida propriamente dita, como o tipo, a dimensão e o alcance da medida proposta, avaliados em função da estrutura e das características específicas do mercado em que se levantam os problemas de concorrência, incluindo a posição das partes e de outros operadores no mercado.

Devem igualmente ser tidas em conta as especificidades do direito dos auxílios de Estado e, mais concretamente, do Quadro temporário, no qual se insere o requisito relativo às medidas suplementares. Dado que os auxílios concedidos ao abrigo deste quadro têm por objetivo assegurar a continuidade operacional das empresas viáveis durante a pandemia de COVID-19, os compromissos assumidos ao abrigo do seu n.º 72 devem ser concebidos de modo a garantir que, após a concessão do auxílio, o beneficiário não se tornará mais poderoso no mercado do que

⁶ Comunicação da Comissão sobre as [medidas de correção] passíveis de serem aceites nos termos do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho e do Regulamento (CE) n.º 802/2004 da Comissão (JO 2008, C 267, p. 1).

era antes do surto do COVID-19 e que o exercício de uma concorrência efetiva será preservado nos mercados em causa.

No caso em apreço, a decisão impugnada previa nomeadamente, como medidas propostas pela República Federal da Alemanha ao abrigo do n.º 72 do Quadro temporário, a alienação de 24 faixas horárias por dia em cada um dos aeroportos de Frankfurt e de Munique, bem como ativos suplementares, conforme exigidos pelo regulador das faixas horárias para permitir a transferência de faixas.

A este respeito, as recorrentes contestaram, entre outros, o procedimento de alienação das faixas horárias validado na decisão impugnada, que se devia desenrolar em duas fases. Numa primeira fase, as faixas eram oferecidas unicamente «aos recém-chegados». Se, após um período determinado depois de várias épocas, as faixas não fossem alienadas a um recém-chegado, seriam, numa segunda fase, disponibilizadas às transportadoras que já possuísem uma base nestes dois aeroportos.

Recordando a obrigação da Comissão de analisar todos os elementos pertinentes relativos aos compromissos propostos, apreciados em função da estrutura e das características particulares do mercado em causa, incluindo a posição das partes e de outros operadores no mercado, o Tribunal verifica que a Comissão não analisou o carácter adequado da exclusão dos concorrentes já com bases nos aeroportos de Frankfurt e de Munique da primeira fase do procedimento. Com efeito, na decisão impugnada, a Comissão não apresentou nenhuma razão que possa demonstrar que essa exclusão podia preservar a concorrência efetiva nos mercados em causa e era necessária para o efeito.

Ora, no caso em apreço, essa análise era tanto mais necessária quanto a estrutura do mercado nos aeroportos de Frankfurt e de Munique se caracterizava, segundo a própria decisão impugnada, pelo peso do Grupo Lufthansa, várias vezes mais significativo do que o dos seus concorrentes mais próximos, que já tinham base nesses aeroportos, pelo que teria a exclusão destes últimos da primeira fase do procedimento comportava o risco de ter como consequência fragmentar ainda mais a concorrência nestes aeroportos. Por outro lado, o facto de os concorrentes mais próximos do Grupo Lufthansa, que, pela sua presença nos aeroportos de Frankfurt e de Munique, podiam estar mais bem posicionados para adquirir as faixas horárias em carteira que estavam em causa e para aumentar a pressão concorrencial, se poderem tornar elegíveis para a segunda fase do procedimento não põe em causa esta conclusão, uma vez que a sua elegibilidade depende de a primeira fase ter sido infrutífera.

À luz do que precede, o Tribunal Geral conclui que, ao ter excluído os concorrentes que já dispunham de uma base nos aeroportos de Frankfurt e de Munique da primeira fase do procedimento de alienação de faixas horárias, a Comissão não analisou todos os elementos pertinentes relativos ao compromisso proposto, e cometeu, portanto, um erro manifesto de apreciação.

No que se refere à cessão das faixas horárias da DLH nos aeroportos de Frankfurt e de Munique, a Condor invoca, além disso, que a Comissão não cumpriu o seu dever de fundamentação uma vez que não justificou em que medida o requisito, previsto na decisão impugnada, de remunerar a alienação das faixas horárias em vez de exigir a sua transferência a título gratuito seria, por um lado, conforme com as regras aplicáveis, e por outro, tornaria os compromissos suficientemente atrativos para um eventual adquirente.

Quanto a este ponto, o Tribunal Geral salienta que o requisito segundo o qual a alienação das faixas devia ser efetuada a título de contrapartida de uma remuneração revestia uma importância essencial na economia da decisão impugnada, pelo que a Comissão estava obrigada a expor as razões pelas quais considerava que esse requisito estava em conformidade com as regras aplicáveis na matéria. Ora, não havendo nenhuma indicação na decisão impugnada quanto às razões que levaram a Comissão a considerar que a alienação das faixas horárias em causa devia ser remunerada e não devia ser efetuada a título gratuito e que esse requisito não teria por consequência reduzir a atratividade das referidas faixas e, por conseguinte, a eficácia dos compromissos correspondentes, o Tribunal verifica que a Comissão não cumpriu o seu dever de fundamentar a decisão impugnada.

NOTA: O recurso de anulação destina-se a obter a anulação dos atos das instituições da União contrários ao direito da União. Os Estados Membros, as instituições e os particulares podem, sob certas condições, interpor no Tribunal de Justiça ou no Tribunal Geral um recurso de anulação. Se o recurso for julgado procedente, o ato é anulado. A instituição em causa deve providenciar no sentido de colmatar o eventual vazio jurídico criado pela anulação do ato.

NOTA: O Tribunal de Justiça pode ser chamado a pronunciar-se sobre um recurso, limitado às questões de direito, de um acórdão ou de um despacho do Tribunal Geral. Em princípio, o recurso não tem efeito suspensivo. Se for admissível e procedente, o Tribunal de Justiça anula a decisão do Tribunal Geral. No caso de o processo estar em condições de ser julgado, o próprio Tribunal de Justiça pode decidir definitivamente o litígio. De contrário, remete o processo ao Tribunal Geral, que está vinculado pela decisão tomada pelo Tribunal de Justiça sobre o recurso.

Documento não oficial, para uso exclusivo dos órgãos de informação, que não vincula o Tribunal Geral.

O [texto integral](#) do acórdão é publicado no sítio CURIA no dia da prolação.

Contacto Imprensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.

Imagens da prolação do acórdão estão disponíveis em «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.

Fique em contacto!

