



PRESSMEDDELANDE nr 75/23

Luxemburg den 10 maj 2023

Tribunalens dom i förenade målen T-34/21 | Ryanair/kommissionen och T-87/21 | Condor Flugdienst/kommissionen (Lufthansa - Covid-19)

Tribunalen ogiltigförklarar kommissionens beslut att godkänna Tysklands rekapitalisering av Lufthansa med 6 miljarder euro i samband med covid-19-pandemin

Kommissionen har gjort fel i flera avseenden, bland annat då kommissionen fann att Lufthansa inte kunde hitta marknadsfinansiering för alla sina behov, då den inte krävde någon mekanism som ger Lufthansa incitament att så snabbt som möjligt köpa tillbaka Tysklands andelsägande, då den fann att Lufthansa inte har en betydande marknadsstyrka på vissa flygplatser samt då kommissionen godtog vissa åtaganden som inte säkerställer att en effektiv konkurrens kan bibehållas på marknaden

Den 12 juni 2020 anmälde Förbundsrepubliken Tyskland ett individuellt stöd till Europeiska kommissionen i form av en rekapitalisering av Deutsche Lufthansa AG (nedan DLH) med 6 miljarder euro (nedan den aktuella åtgärden). Denna rekapitaliseringsåtgärd ingick i ett större system med stödåtgärder vidtagna till förmån för Lufthansakoncernen.¹ Syftet med rekapitaliseringen var att återställa balansräkning och likviditet hos företagen i Lufthansakoncernen, mot bakgrund av den extraordinära situation som uppkommit med anledning av covid-19-pandemin.

Den aktuella åtgärden bestod av tre separata delar; en del bestående i ett kapitaltillskott genom köp av aktier på cirka 300 miljoner euro; en del bestående i passivt och icke till aktier konverterbart deläggande på cirka 4,7 miljarder euro (nedan passivt deläggande I), jämte en del bestående i passivt deläggande på 1 miljard euro, med egenskaper som kännetecknar en konvertibel obligation (nedan passivt deläggande II).

Utän att först ha inlett något formellt granskningsförfarande enligt artikel 108.2 FEUF, beslutade kommissionen att kvalificera den aktuella åtgärden såsom statligt stöd förenligt med den inre marknaden² enligt artikel 107.3 b FEUF³ och enligt kommissionens meddelande om en tillfällig ram för statliga stödåtgärder till stöd för ekonomin under det pågående utbrottet av covid-19.⁴

Flygbolagen Ryanair DAC och Condor Flugdienst GmbH (nedan Condor) väckte i var sitt mål talan om

¹ DLH är moderbolaget längst upp i Lufthansakoncernen. I koncernen finns bland annat flygbolagen Lufthansa Passenger Airlines, Brussels Airlines SA/NV, Austrian Airlines AG, Swiss International Air Lines Ltd och Edelweiss Air AG.

² Kommissionens beslut C(2020) 4372 final av den 25 juni 2020 om statligt stöd SA 57153 (2020/N) – Tyskland – Covid-19 – Stöd till Lufthansa (nedan kallat det angripna beslutet). Kommissionen antog den 14 december 2021 beslut C(2021) 9606 final, med rättelse av det angripna beslutet.

³ Enligt artikel 107.3 b FEUF kan stöd för att avhjälpa en allvarlig störning i en medlemsstats ekonomi anses, under vissa villkor, vara förenligt med den inre marknaden.

⁴ Kommissionens meddelande av den 19 mars 2020 om en tillfällig ram för statliga stödåtgärder till stöd för ekonomin under det pågående utbrottet av covid-19 (EUT C 91 I, 2020, s. 1) (nedan kallad den tillfälliga ramen). Denna ram har blivit föremål för ändringar, först den 3 april 2020 (EUT C 112 I, 2020, s. 1) och sedan den 8 maj 2020 (EUT C 164, 2020, s. 3).

ogiltigförklaring av detta beslut. Tribunalens tionde avdelning i utökad sammansättning bifaller bolagens respektive talan. Som skäl anger tribunalen att kommissionen åsidosatte flera av de villkor och krav som finns angivna i den tillfälliga ramen då den antog det angripna beslutet.

Tribunalens bedömning

Huruvida Ryanairs respektive Condors talan om ogiltigförklaring kan tas upp till sakprövning

Vad gäller sökandenas talerätt i fråga om det angripna beslutet, erinrar tribunalen om följande. Enligt artikel 263 fjärde stycket FEUF får alla fysiska eller juridiska personer väcka talan mot en akt som inte är riktad till dem i två alternativa fall, nämligen dels om akten i fråga direkt och personligen berör dem, dels om det rör sig om en regleringsakt som direkt berör dem och som inte medför genomförandeåtgärder.

Det angripna beslutet är riktat till Förbundsrepubliken Tyskland och det är inte fråga om någon regleringsakt. Tribunalen ska därför pröva huruvida det angripna beslutet direkt och personligen berör de båda sökandena.

Vad för det första gäller rekvisitet personligen berörd, påpekar tribunalen att detta rekvisit enligt rättspraxis kan vara uppfyllt om sökandena lägger fram uppgifter som visar att den aktuella åtgärden påtagligt kan vara till men för deras ställning på den relevanta marknaden. Tribunalen gör i detta hänseende bedömningen att Ryanair och Condor har visat att de är direkta konkurrenter till Lufthansakoncernen på ett stort antal flyglinjer; dessa flyglinjer utgör lika många relevanta marknader. Ryanair har även uppgett sig vara en direkt konkurrent till Lufthansakoncernen på den tyska, den belgiska och den österrikiska marknaden.

Tribunalen påpekar att det – inom ramen för prövningen av sakprövningsförutsättningarna, och utan att därvid föregripa prövningen av själva sakfrågan – räcker att konstatera att den av sökandena framförda definitionen av den relevanta marknaden framstår som rimlig. Därefter finner tribunalen att den aktuella åtgärden på ett påtagligt sätt kunde påverka sökandenas konkurrensställning på marknaderna för lufttransport av passagerare.

Det framgår nämligen av de relevanta och trovärdiga uppgifter som åberopats av sökandena, då dessa uppgifter jämförs med det angripna beslutet, att den aktuella åtgärden inte bara gjorde det möjligt för Lufthansakoncernen att hantera en situation där koncernen riskerade att tvingas lämna de marknader där koncernen konkurrerade direkt med sökandena; den aktuella åtgärden gjorde det dessutom möjligt för Lufthansakoncernen att stärka sin konkurrensställning. Beslutet att vidta den aktuella åtgärden var således vid första påseendet ägnat att minska sökandenas vinst eller försätta sökandena i en mindre förmånlig situation än vad som hade varit fallet för sökandena om någon sådan åtgärd inte hade vidtagits.

Vad för det andra gäller rekvisitet att sökandena direkt ska beröras av det angripna beslutet, erinrar tribunalen om följande. En konkurrent till stödmottagaren berörs direkt av ett kommissionsbeslut som innebär att en medlemsstat tillåts betala ut stödet, då det inte råder något tvivel om att medlemsstaten har för avsikt att ombesörja utbetalningen, vilket varit fallet i förevarande mål.

Mot denna bakgrund finner tribunalen att sökandena har talerätt i fråga om det angripna beslutet och att de får väcka talan om ogiltigförklaring av beslutet.

Prövning i sak av Ryanairs respektive Condors talan om ogiltigförklaring

Innan tribunalen prövar huruvida sökandena kan vinna framgång med sina olika ogiltighetsgrunder, erinrar den om följande. Kommissionen är bunden av de rambestämmelser och meddelanden som den antar på det specifika området för statligt stöd, i den mån dessa inte avviker från bestämmelserna i fördraget. Det ankommer således på unionsdomstolen att kontrollera att kommissionen har iakttagit de regler som den har ålagt sig på detta rättsområde.

Inom ramen för tribunalens prövning av kommissionens komplicerade ekonomiska bedömningar på området för statligt stöd, ankommer det inte på tribunalen att ersätta kommissionens ekonomiska bedömning med sin egen.

Tribunalen ska emellertid pröva såväl huruvida åberopade bevis är materiellt riktiga, tillförlitliga och samstämmiga, som huruvida dessa bevis utgör samtliga relevanta uppgifter som ska beaktas för att bedöma en komplicerad situation och huruvida dessa kan ligga till grund för de slutsatser som därav dragits. Unionsdomstolens prövning ska dessutom vara fullständig när det gäller kommissionens bedömningar som inte innefattar komplicerade ekonomiska bedömningar, eller när det gäller strikt juridiska frågeställningar.

A. Huruvida DLH kunde komma i fråga för det anmälda stödet

Tribunalen övergår härfter till att pröva de olika invändningar som anförts till stöd för att DLH inte kunde komma i fråga för det anmälda stödet. Sökandena har bland annat gjort gällande att kommissionen åsidosatte punkt 49 c i den tillfälliga ramen. Enligt denna bestämmelse ska stödmottagaren, för att kunna komma i fråga för en rekapitaliseringsåtgärd, inte kunna hitta marknadsfinansiering till rimliga villkor.

Enligt det angripna beslutet var detta villkor uppfyllt. Kommissionen ansåg nämligen att DLH inte förfogade över tillräckliga säkerheter för att hitta marknadsfinansiering för det totala stödbeloppet.

I denna del påpekar tribunalen emellertid att det inte finns något i det angripna beslutet som tyder på att kommissionen skulle ha undersökt om några säkerheter eventuellt fanns tillgängliga, såsom luftfartyg tillhörande DLH som icke belastas av in-teckning. Ej heller framgår det att kommissionen skulle ha undersökt luftfartygens värde eller förutsättningarna för DLH att eventuellt kunna finna lånefinansiering på finansmarknaderna mot ställande av sådan säkerhet. Påståendet att de i det angripna beslutet ej identifierade "säkerheterna" inte skulle räcka för att fullt ut täcka nödvändiga medel utgår dessutom från en felaktig premis, nämligen att den finansiering som ska stå att finna på marknaderna nödvändigtvis måste täcka DLH:s samtliga behov. Varken ordalydelsen i, syftet med eller sammanhanget bakom punkt 49 c i den tillfälliga ramen ger nämligen stöd för uppfattningen att stödmottagaren inte ska kunna hitta marknadsfinansiering för alla sina behov.

Tribunalen finner således att kommissionen underlät att pröva huruvida DLH hade kunnat hitta en icke försumbar del av nödvändig finansiering på finansmarknaderna. Därav drar tribunalen slutsatsen att kommissionen inte beaktade samtliga de relevanta omständigheter som ska beaktas vid bedömningen av huruvida den aktuella åtgärden var förenlig med punkt 49 c i den tillfälliga ramen. Tribunalen godtar följaktligen Ryanairs invändning om att kommissionen åsidosatt nämnda punkt, och *a fortiori* Condors invändning om att det förelåg allvarliga betänkligheter i detta avseende.

B. Ersättningen och statens utträde

Tribunalen prövar därefter argumenten om att kommissionen åsidosatte villkoren i den tillfälliga ramen vad gäller ersättningen samt statens avyttring av sitt aktieinnehav.

Ryanair har i detta avseende bland annat anført följande. Kommissionen underlät att införa en mekanism som höjer ersättningen till den tyska staten vad gäller dels statens innehav av aktier i DLH, dels det passiva delägandet II efter eventuell konvertering därav till aktier.

När det, för det första, gäller ersättningen för egetkapitalinstrument, såsom ersättning för andelsägande, anges i punkt 61 i den tillfälliga ramen att alla rekapitaliseringsåtgärder ska innefatta en mekanism som gradvis höjer statens ersättning, så att stödmottagaren ges incitament att köpa tillbaka statens kapitaltillskott. I punkt 62 i den tillfälliga ramen föreskrivs att kommissionen kan godta alternativa mekanismer, förutsatt att de totalt sett leder till ett liknande resultat när det gäller att ge incitament för statens utträde och ett liknande samlat resultat för statens ersättning.

Den tyska statens kapitaltillskott till DLH åtföljdes inte av någon mekanism för att höja ersättningen till staten i den mening som avses i punkt 61 i den tillfälliga ramen. Kommissionen ansåg emellertid att det anmälda stödets övergripande struktur utgjorde en alternativ mekanism för att höja ersättningen, i den mening som avses i punkt 62; däri fanns nämligen tillräckligt starka incitament för tillbakaköp av statens kapitaltillskott i DLH. Till stöd för denna

slutsats hänvisade kommissionen bland annat till att Förbundsrepubliken Tyskland hade förvärvat aktier i DLH till ett avsevärt nedsatt pris, vilket medförde att Tyskland vid avyttring skulle få en högre ersättning än vad som hade varit fallet om man hade använt sig av en mekanism för ersättningshöjning.

Tribunalen finner emellertid att kommissionens bedömning i detta avseende är felaktig. Tribunalen påpekar att priset för de aktier som staten tecknade sig för vid kapitaltillskottet regleras i punkt 60 i den tillfälliga ramen. Däri föreskrivs att ett kapitaltillskott från staten ska ske till ett pris som inte överstiger stödmottagarens genomsnittliga aktiekurs under de 15 dagar som föregår begäran om kapitaltillskott. Föremålet för och syftet med denna regel skiljer sig emellertid från föremålet för och syftet med mekanismen för ersättningshöjning. Medan syftet med sistnämnda mekanism är att ge stödmottagaren incitament att så snart som möjligt köpa tillbaka statens aktieinnehav, så är syftet med regeln om köpeskillingen för aktierna i huvudsak att säkerställa att den köpeskillning som staten erlägger för aktierna inte överstiger marknadspriset. Eftersom aktiepriset kan fluktuera, såväl uppåt som nedåt, har köpeskillingen inte nödvändigtvis till syfte att med tiden öka stödmottagarens incitament att köpa åter aktierna från staten.

I motsats till vad som anförts av kommissionen finner tribunalen således att aktiepriset då tyska staten sköt till kapital i DLH inte kan anses utgöra någon alternativ mekanism för att höja ersättningen till tyska staten.

Vad för det andra gäller det passiva delägandet II, som utgör ett hybridkapitalinstrument, anges följande i punkt 68 i den tillfälliga ramen. Efter konverteringen till eget kapital måste en mekanism införas, som gradvis höjer statens ersättning, så att stödmottagarna ges incitament att köpa tillbaka statens kapitaltillskott. Enligt tribunalen är det emellertid utrett att inte heller det passiva delägandet II, vid konverteringen till eget kapital, åtföljs av någon mekanism för ersättningshöjning eller någon liknande mekanism.

Tribunalen finner följaktligen att kommissionen åsidosatte den tillfälliga ramen i det att kommissionen underlät att kräva att en mekanism för höjning av statens ersättning eller en liknande mekanism skulle tas med i ersättningen för kapitaltillskottet och det passiva delägandet II, i samband med att sistnämnda konverterades till eget kapital.

C. Lufthansakoncernens betydande marknadsstyrka på de relevanta marknaderna samt de strukturella åtagandena

Tribunalen prövar avslutningsvis invändningarna om att kommissionen åsidosatte punkt 72 i den tillfälliga ramen. I punkt 72 föreskrivs att om mottagaren av stöd i form av covid-19-rekapitalisering som överstiger 250 miljoner euro är ett företag med betydande marknadsstyrka på minst en av de relevanta marknader där företaget är verksamt, måste medlemsstaterna föreslå ytterligare åtgärder för att bibehålla en effektiv konkurrens på de marknaderna.

Sökandena har i detta avseende i huvudsak anført tre grupper av invändningar gällande följande: a) definitionen av de relevanta marknaderna; b) huruvida Lufthansakoncernen hade betydande marknadsstyrka på dessa marknader samt c) huruvida de strukturella åtaganden som kommissionen godtog är effektiva och tillräckliga.

a. Definitionen av de relevanta marknaderna

Vad för det första gäller definitionen av de relevanta marknaderna fann kommissionen i det angripna beslutet att de marknader där Lufthansakoncernen var verksam var marknaderna för lufttransport av passagerare från och till de flygplatser som trafikeras av koncernen. Kommissionen identifierade således de relevanta marknaderna utifrån "flygplats per flygplats"-metoden. Detta tillvägagångssätt har bestritts av sökandena. De anser att kommissionen borde ha definierat marknaderna för lufttransport av passagerare utifrån ortskombinationer, mellan en avgångsort och en destinationsort (O&D, Origin and Destination) (nedan O&D-marknaderna).

I punkt 72 i den tillfälliga ramen preciseras inte vilken metod som ska användas för att definiera de relevanta marknaderna. Tribunalen erinrar om att syftet med de rekapitaliseringsåtgärder som omfattas av den tillfälliga ramen är att avhjälpa en allvarlig störning i en medlemsstats ekonomi, särskilt genom att stödja bärkraften hos de företag som är i trångmål på grund av covid-19-pandemin så att företagets kapitalstruktur kan återställas till den nivå som de hade före pandemin. Dessa stödåtgärder avser således stödmottagarens sammantagna finansiella

situation och, mer allmänt, den finansiella situationen inom den berörda ekonomiska sektorn.

Tribunalen finner att den aktuella åtgärden vidtogs för att säkerställa att bolagen i Lufthansakoncernen har tillräckligt med likviditet och att de störningar som orsakats av covid-19-pandemin inte äventyrar bolagens bärkraft. Däremot vidtogs den aktuella åtgärden inte för att stödja koncernens trafik på en viss flyglinje. Kommissionen gjorde således en riktig bedömning när den angav att syftet med den aktuella åtgärden var att bevara Lufthansakoncernens totala kapacitet att tillhandahålla lufttransporttjänster, och att det följaktligen inte var lämpligt att pröva vilken inverkan den aktuella åtgärden hade på varje separat O&D-marknad.

Vidare finner tribunalen att sökandena inte kan vinna framgång med sitt argument rörande den metod som används vid prövning av företagskoncentrationer, det vill säga att de relevanta marknaderna ska definieras utifrån O&D-metoden. Tribunalen anser att sökandena genom detta analogiresonemang inte i tillräckligt hänseende tar hänsyn till vad som är specifikt för den tillfälliga ramen och för den aktuella åtgärden, som inte har något direkt samband med vissa O&D-marknader snarare än med vissa andra.

Kommissionen kunde således vid tillämpningen av punkt 72 i den tillfälliga ramen – utan att därvid göra någon uppenbart oriktig bedömning – definiera de relevanta marknaderna med hjälp av ”flygplats per flygplats”-metoden.

Tribunalen godtar inte heller Ryanairs andrahandsargument, nämligen att kommissionen tillämpade ”flygplats per flygplats”-metoden på ett felaktigt sätt då den begränsade sin prövning till att endast avse flygplatser belägna inom unionen där Lufthansakoncernen var baserad. Eftersom Ryanair inte visat att Lufthansakoncernen kunde ha betydande marknadsstyrka på de flygplatser där koncernen inte var baserad, gjorde kommissionen enligt tribunalen rätt då den inte tog med dessa flygplatser i sin bedömning. För övrigt är kommissionen i fråga om statligt stöd inte behörig att pröva huruvida Lufthansakoncernen har betydande marknadsstyrka på en flygplats utanför unionen.

b. Huruvida Lufthansakoncernen har betydande marknadsstyrka på de relevanta flygplatserna

Tribunalen finner således att sökandena inte kan vinna framgång med något av de argument som de anfört i fråga om definitionen av de relevanta marknaderna. Tribunalen kommer därför för det andra att pröva deras argument gällande huruvida Lufthansakoncernen har betydande marknadsstyrka på de flygplatser som var föremålet för kommissionens utredning.

Begreppet betydande marknadsstyrka definieras inte i den tillfälliga ramen, och rent allmänt ges det på området för statligt stöd inte heller någon definition av detta begrepp. Tribunalen påpekar därför inledningsvis att detta begrepp i huvudsak ska anses motsvara begreppet dominerande ställning inom konkurrensrätten. Enligt fast rättspraxis definieras en sådan dominerande ställning som en situation där ett företag har en sådan ekonomisk maktställning att det har möjlighet att hindra upprätthållandet av en effektiv konkurrens på den relevanta marknaden, genom att företagets ställning tillåter det att i betydande omfattning agera oberoende i förhållande till sina konkurrenter, sina kunder och, i sista hand, konsumenterna.

I det angripna beslutet, i dess rättade lydelse, utgick kommissionen – då den prövade huruvida Lufthansakoncernen har betydande marknadsstyrka vid de tio undersökta flygplatserna⁵ – från koncernens andel av tilldelade tider för start eller landning (nedan slottider) vid dessa flygplatser, trängseln i luftrummet på flygplatserna och konkurrenternas andel av slottider. Kommissionen beaktade även hur många flygplan som Lufthansakoncernen respektive koncernens konkurrenter hade placerade på vissa av dessa flygplatser.

Dessa kriterier avser i huvudsak flygplatskapacitet och flygbolagens tillgång till flygplatsinfrastruktur. De tillhandahåller emellertid enligt tribunalen inte någon direkt information om hur stor andel Lufthansakoncernen har av marknaden för lufttransport av passagerare på de undersökta flygplatserna. Eftersom förhållandet mellan Lufthansakoncernens och konkurrenternas marknadsandelar utgör ett giltigt indicium på betydande

⁵ Nämligen flygplatserna Berlin Tegel, Bryssel, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, München, Palma de Mallorca, Stuttgart, Wien och Hannover.

marknadsstyrka, kunde kommissionen emellertid inte bortse från de faktorer som visade på sådan marknadsstyrka, såsom antalet flygningar och antalet tillgängliga säten från och till flygplatserna. Kommissionen gjorde således en uppenbart oriktig bedömning när den underlät att beakta samtliga relevanta faktorer vid bedömningen av Lufthansakoncernens marknadsstyrka på de berörda flygplatserna.

Dessutom gjorde kommissionen en uppenbart oriktig bedömning när den, enbart på grundval av de kriterier som den hade undersökt, drog slutsatsen att Lufthansakoncernen hade en betydande marknadsstyrka på flygplatserna i Frankfurt och München under sommaren 2019 och vintern 2019/2020, men att koncernen inte hade någon sådan marknadsstyrka på de andra relevanta flygplatserna. Tribunalen påpekar i detta avseende att det av en helhetsbedömning av de av kommissionen analyserade kriterierna för flygplatserna i Düsseldorf och Wien under sommaren 2019 framgår dels att Lufthansakoncernen hade en mycket stor andel av slottiderna på Düsseldorfs flygplats och en stor andel av slottiderna på Wiens flygplats, även under högtrafik, dels att det rådde mycket stor trängsel i luftrummet vid de båda flygplatserna, med nästan fullt luftrum under högtrafik, och dels att Lufthansakoncernens konkurrenter hade en svag ställning. Enbart utifrån dessa kriterier kunde kommissionen inte dra slutsatsen att Lufthansakoncernen inte hade en betydande marknadsstyrka på flygplatserna i Düsseldorf och Wien, åtminstone under sommaren 2019. De uppgifter som fick kommissionen att dra slutsatsen att Lufthansakoncernen hade en betydande marknadsstyrka på flygplatserna i Frankfurt och München skilde sig inte heller i materiellt avseende från uppgifterna angående flygplatserna i Düsseldorf och Wien, åtminstone vad gäller sommaren 2019. Mot denna bakgrund finner tribunalen att sökandena ska vinna framgång med sina invändningar.

c. De strukturella åtagandena

För det tredje prövar tribunalen sökandenas bestridande av flera aspekter av de strukturella åtaganden som kommissionen godtagit med stöd av punkt 72 i den tillfälliga ramen, för att bibehålla en effektiv konkurrens på flygplatserna i Frankfurt och München.

Enligt nämnda punkt 72 får medlemsstaterna, när de föreslår sådana åtgärder, särskilt erbjuda åtaganden med avseende på struktur eller beteende enligt vad som anges i tillkännagivandet om korrigerande åtgärder.⁶ Enligt detta tillkännagivande ska föreslagna åtaganden fullt ut lösa uppkomna konkurrensproblem, de ska vara fullständiga och effektiva i alla aspekter och de ska dessutom kunna verkställas snabbt och effektivt. I detta sammanhang ankommer det särskilt på kommissionen att granska alla relevanta uppgifter om den föreslagna åtgärden i sig, såsom den föreslagna åtgärdens typ, omfattning och räckvidd, vilka ska bedömas med hänsyn till strukturen och de särskilda särdragen på den marknad där konkurrensproblemen uppstår, inbegripet parternas och andra aktörers marknadsställning.

Hänsyn ska också tas till särdragen i bestämmelserna om statligt stöd, särskilt den tillfälliga ramen, där kravet på ytterligare åtgärder ingår. Eftersom syftet med stöd som beviljas i enlighet med den tillfälliga ramen är att säkerställa driftskontinuitet för bärkraftiga företag under covid-19-pandemin, måste åtaganden enligt punkt 72 utformas så att de säkerställer att stödmottagaren, efter beviljat stöd, inte får en starkare marknadsställning än före covid-19-pandemin och så att effektiv konkurrens bibehålls på de relevanta marknaderna.

I det angripna beslutet förordnade kommissionen – såsom åtgärder som föreslagits av Förbundsrepubliken Tyskland enligt punkt 72 i den tillfälliga ramen – bland annat att DLH skulle avyttra 24 slottider per dag vid såväl Frankfurts flygplats som Münchens flygplats samt ytterligare tillgångar, såsom krävts av slottidsregleringsmyndigheten för att möjliggöra överföringen av slottiderna.

I detta avseende har sökandena bland annat invänt mot det förfarande för avyttring av slottider som kommissionen godkände i det angripna beslutet. Detta förfarande skulle handläggas i två etapper. I den första etappen var det endast ”nya aktörer” som skulle erbjudas att förvärva slottiderna. Om slottiderna – efter en bestämd period, längre

⁶ Kommissionens tillkännagivande om korrigerande åtgärder som kan godtas enligt rådets förordning (EG) nr 139/2004 och kommissionens förordning (EG) nr 802/2004 (EUT C 267, 2008, s. 1).

än flera säsonger – inte avyttras till en ny aktör, skulle de i en andra etapp erbjudas de lufttrafikföretag som redan är baserade på dessa båda flygplatser.

Tribunalen erinrar om att kommissionen ska undersöka alla relevanta omständigheter avseende de föreslagna åtagandena, bedömda med hänsyn till den relevanta marknadsstruktur och särskilda särdrag, inbegripet parternas och andra operatörers marknadsställning. Därefter konstaterar tribunalen att kommissionen underlät att pröva huruvida det var lämpligt att utestänga konkurrenter som redan var baserade på flygplatserna i Frankfurt och München från den första etappen i förfarandet. I det angripna beslutet anförde kommissionen nämligen inte något skäl till att denna utestängning var ägnad att bibehålla en effektiv konkurrens på de relevanta marknaderna och var nödvändig för detta ändamål.

I förevarande fall var det än mer nödvändigt att företa en sådan prövning då marknadsstrukturen vid flygplatserna i Frankfurt och München, enligt vad som anges i det angripna beslutet, kännetecknades av att Lufthansakoncernen var flera gånger större än de närmsta konkurrenter som redan var baserade på dessa flygplatser. Risken med att dessa konkurrenter inte fick delta i den första etappen var därmed att konkurrensen vid dessa flygplatser i än större utsträckning skulle komma att fragmentiseras. Den omständigheten att Lufthansakoncernens närmsta konkurrenter – vilka på grund av sin närvaro på flygplatserna i Frankfurt och München skulle kunna vara bättre lämpade att förvärva den aktuella portföljen av slottider och öka konkurrenstrycket – kan komma ifråga under den andra etappen föranleder inte någon annan bedömning; de kan nämligen bara komma ifråga om ingen annan aktör vill förvärva slottiderna under den första etappen.

Mot denna bakgrund finner tribunalen att kommissionen – i det att kommissionen inte lät de konkurrenter som redan var baserade på flygplatserna i Frankfurt och München delta i den första etappen då slottiderna skulle avyttras – underlät att pröva samtliga relevanta omständigheter avseende det föreslagna åtagandet. Kommissionen gjorde således en uppenbart oriktig bedömning.

När det gäller avyttringen av DLH:s slottider vid flygplatserna i Frankfurt och München har Condor dessutom gjort gällande att kommissionen åsidosatte sin motiveringsskyldighet. Kommissionen underlät nämligen enligt Condor att ange på vilket sätt det i det angripna beslutet angivna kravet på ersättning för slottiderna – istället för ett krav på gratis överlåtelse av desamma – var förenligt med tillämpliga bestämmelser samt på vilket sätt nämnda krav gjorde åtagandena tillräckligt attraktiva i en spekulants ögon.

I denna del gör tribunalen följande bedömning. Kravet på att slottiderna skulle avyttras mot ersättning var av väsentlig betydelse för systematiken i det angripna beslutet. Kommissionen var därför skyldig att ange varför den ansåg att detta krav var förenligt med tillämpliga bestämmelser på det aktuella rättsområdet. Kommissionen angav emellertid inte varför den ansåg att slottiderna skulle avyttras mot ersättning och inte gratis, och ej heller varför detta krav inte skulle göra slottiderna mindre attraktiva och därmed påverka åtagandenas effekt. Mot den bakgrunden konstaterar tribunalen att kommissionen i det angripna beslutet åsidosatte sin motiveringsskyldighet.

Mot bakgrund av det ovan anförda finner tribunalen att kommissionen gjorde sig skyldig till flera fel och oegentligheter i det angripna beslutet, i dess rättade lydelse. Det angripna beslutet ska därför ogiltigförklaras.

PÅPEKANDE: Syftet med talan om ogiltigförklaring är att rättsakter som har antagits av unionens institutioner och som strider mot unionsrätten ska ogiltigförklaras. Medlemsstaterna, de europeiska institutionerna och enskilda får, på vissa villkor, väcka talan om ogiltigförklaring vid domstolen eller tribunalen. Om talan är välgrundad ska rättsakten ogiltigförklaras. Den berörda institutionen måste fylla det rättsliga tomrum som kan uppkomma till följd av att rättsakten ogiltigförklaras.

PÅPEKANDE: En dom eller ett beslut som meddelats av tribunalen kan överklagas till domstolen. Ett överklagande är begränsat till rättsfrågor och hindrar i regel inte att tribunalens avgörande verkställs. Om överklagandet kan tas upp till prövning och är välgrundat upphäver domstolen tribunalens avgörande. För det fall målet är färdigt för avgörande får domstolen själv avgöra målet. Om målet inte är färdigt för avgörande återförvisar domstolen målet

till tribunalen. Tribunalen är då bunden av det avgörande som meddelats av domstolen i målet om överklagande.

Detta är en icke-officiell handling avsedd för massmedia och den är inte bindande för tribunalen.

Domen i [fulltext](#) publiceras på webbplatsen CURIA dagen för avkunnandet.

Kontaktperson för press: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127

Bilder från uppläsningen av domen finns tillgängliga på "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106

Håll dig uppdaterad!

