



COMUNICAT DE PRESĂ nr. 75/23

Luxemburg, 10 mai 2023

Hotărârea Tribunalului în cauzele conexate T-34/21 | Ryanair/Comisia și T-87/21 21 | Condor Flugdienst/Comisia (Lufthansa – COVID-19)

Tribunalul anulează decizia Comisiei de aprobare a recapitalizării Lufthansa de către Germania, în valoare de 6 miliarde de euro, în contextul pandemiei de COVID-19

Comisia a săvârșit mai multe erori, în special atunci când a considerat că Lufthansa nu era în măsură să găsească finanțare pe piețe pentru toate nevoile sale, omițând să solicite un mecanism care să stimuleze Lufthansa să răscumpere participația Germaniei cât mai curând posibil, negând existența unei puteri de piață semnificative a Lufthansa pe anumite aeroporturi și acceptând anumite angajamente care nu garantau menținerea unei concurențe efective pe piață

La 12 iunie 2020, Republica Federală Germania a notificat Comisiei Europene un ajutor individual sub forma unei recapitalizări în valoare de 6 miliarde de euro (denumit în continuare „măsura în cauză”) acordat societății Deutsche Lufthansa AG (denumită în continuare „DLH”). Această recapitalizare, care se înscria în contextul unei serii mai ample de măsuri de sprijin în favoarea grupului Lufthansa¹, urmărea restabilirea poziției bilanțiere și a lichidităților întreprinderilor din grupul menționat în situația excepțională cauzată de pandemia de COVID-19.

Măsura în cauză cuprindea trei elemente distincte, și anume o participare la capital de aproximativ 300 de milioane de euro, o participație tacită neconvertibilă în acțiuni de aproximativ 4,7 miliarde de euro (denumită în continuare „participația tacită I”) și o participație tacită de 1 miliard de euro cu caracteristicile unei obligațiuni convertibile (denumită în continuare „participația tacită II”).

Fără a deschide procedura formală de investigare prevăzută la articolul 108 alineatul (2) TFUE, Comisia a calificat măsura în cauză drept ajutor de stat compatibil cu piața internă² în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (b) TFUE³ și al Comunicării privind Cadrul temporar pentru măsuri de ajutor de stat de sprijinire a economiei în contextul actualei epidemii de COVID-19⁴.

¹ DLH este societatea-mamă aflată în fruntea grupului Lufthansa, care include printre altele companiile aeriene Lufthansa Passenger Airlines, Brussels Airlines SA/NV, Austrian Airlines AG, Swiss International Air Lines Ltd și Edelweiss Air AG.

² Decizia C(2020) 4372 final a Comisiei din 25 iunie 2020 privind ajutorul de stat SA 57153 (2020/N) – Germania – COVID-19 – Ajutor în favoarea Lufthansa (denumită în continuare „decizia atacată”). La 14 decembrie 2021, Comisia a adoptat Decizia C(2021) 9606 final, de rectificare a deciziei atacate.

³ În temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (b) TFUE, ajutoarele destinate să remedieze perturbări grave ale economiei unui stat membru pot fi considerate, în anumite condiții, compatibile cu piața internă.

⁴ Comunicarea Comisiei din 19 martie 2022 privind Cadrul temporar pentru măsuri de ajutor de stat de sprijinire a economiei în contextul actualei epidemii de COVID-19 (JO 2020, C 91 I, p. 1, denumită în continuare „cadru temporar”), care a fost modificată prima oară la 3 aprilie 2020 (JO 2020, C 112 I, p. 1) și a doua oară la 8 mai 2020 (JO 2020, C 164, p. 3).

Companiile aeriene Ryanair DAC și Condor Flugdienst GmbH (denumită în continuare „Condor”) au introdus două acțiuni în anularea acestei decizii, care sunt admise de Camera a zecea extinsă a Tribunalului pentru motivul că, prin adoptarea deciziei atacate, Comisia a încălcat mai multe condiții și cerințe prevăzute de cadrul temporar.

Aprecieria Tribunalului

Cu privire la admisibilitatea acțiunilor în anulare

În ceea ce privește calitatea procesuală activă a reclamantelor, Tribunalul amintește că, în conformitate cu articolul 263 al patrulea paragraf TFUE, orice persoană fizică sau juridică poate formula o acțiune împotriva unui act al cărui destinatar nu este, în două ipoteze, și anume, pe de o parte, dacă actul în cauză o privește direct și individual și, pe de altă parte, dacă este vorba despre un act normativ care o privește direct și care nu presupune măsuri de executare.

Întrucât decizia atacată, care este adresată Republicii Federale Germania, nu constituie un act normativ, Tribunalul verifică dacă reclamantele sunt vizate în mod direct și individual de această decizie.

În ceea ce privește, pe de o parte, afectarea individuală, reiese din jurisprudență că această condiție poate fi îndeplinită dacă reclamantele prezintă elemente care permit să se demonstreze că măsura în cauză este susceptibilă să aducă atingere în mod substanțial pozițiilor lor pe piața relevantă. Astfel, Ryanair și Condor și-au evidențiat calitatea de concurenți direcți ale grupului Lufthansa pe o multitudine de rute aeriene, care ar constitui tot atâtea piețe relevante. Ryanair a subliniat de asemenea calitatea sa de concurentă directă a grupului Lufthansa pe piețele germană, belgiană și austriacă.

După ce a arătat că, în etapa de examinare a admisibilității acțiunii, este suficient să se constate că definiția pieței relevante propusă de reclamante este plauzibilă, fără a se aduce atingere examinării pe fond a acestei chestiuni, Tribunalul confirmă că măsura în cauză era susceptibilă să afecteze în mod substanțial poziția concurențială a reclamantelor pe piețele de transport aerian de pasageri.

Într-adevăr, dintr-o analiză a datelor relevante și fiabile furnizate de reclamante, coroborate cu decizia atacată, reiese că măsura în cauză era nu numai susceptibilă să permită grupului Lufthansa să facă față unui risc de ieșire de pe piețele pe care se afla în concurență directă cu reclamantele, dar și să își consolideze poziția concurențială. Astfel, acordarea măsurii în cauză era, *prima facie*, de natură să determine un câștig nerealizat sau o evoluție mai puțin favorabilă decât cea care ar fi fost înregistrată de reclamante în lipsa unei asemenea măsuri.

În ceea ce privește, pe de altă parte, afectarea directă a reclamantelor, Tribunalul amintește că un concurent al beneficiarului unui ajutor este vizat în mod direct de o decizie a Comisiei prin care se autorizează un stat membru să acorde ajutorul atunci când voința statului respectiv de a proceda în acest mod este neîndoieabilă, situație care se regăsește în speță.

Având în vedere toate aceste împrejurări, Tribunalul confirmă că reclamantele sunt îndreptățite să conteste temeinicia deciziei atacate prin intermediul acțiunilor lor în anulare.

Cu privire la temeinicia acțiunilor în anulare

Înainte de a examina temeinicia diferitor motive de anulare invocate de reclamante, Tribunalul amintește că orientările și comunicările pe care Comisia le adoptă în domeniul specific al ajutoarelor de stat sunt obligatorii pentru aceasta, în măsura în care acestea nu se îndepărtează de normele tratatului. Prin urmare, revine instanței Uniunii sarcina de a verifica dacă Comisia a respectat regulile pe care și le-a stabilit în acest domeniu.

Tribunalul subliniază în plus că, în cadrul controlului pe care îl exercită cu privire la aprecierile economice complexe efectuate de Comisie în domeniul ajutoarelor de stat, nu ține, desigur, de competența sa să substituie aprecierea Comisiei cu propria apreciere economică. Totuși, el trebuie să verifice nu numai exactitatea materială a elementelor de probă invocate, fiabilitatea și coerența acestora, ci și să controleze dacă aceste elemente constituie ansamblul datelor pertinente care trebuie luate în considerare pentru aprecierea unei situații complexe și dacă sunt de natură să susțină concluziile deduse pe baza lor. În schimb, controlul instanței Uniunii este complet în ceea ce privește

aprecierile efectuate de Comisie care nu implică evaluări economice complexe sau în ceea ce privește aspectele care au un caracter strict juridic.

A. Cu privire la eligibilitatea societății DLH pentru ajutorul notificat

Odată făcute aceste mențiuni, Tribunalul examinează mai întâi diferitele obiecții prin care se contestă eligibilitatea societății DLH pentru ajutorul notificat. În această privință, reclamantele au invocat printre altele încălcarea punctului 49 litera (c) din cadrul temporar, potrivit căruia, pentru a fi eligibil pentru o măsură de recapitalizare, beneficiarul trebuie să nu fie în măsură să găsească finanțare pe piețe în condiții abordabile.

Potrivit deciziei atacate, această condiție era îndeplinită, întrucât DLH nu ar fi dispus de garanții suficiente pentru a se finanța pe piețe pentru întreaga valoare a ajutorului.

Cu privire la acest aspect, Tribunalul arată totuși că nu există nimic în decizia atacată care să indice că Comisia a examinat posibila disponibilitate a unor garanții, cum ar fi aeronavele negrevate de sarcini ale DLH, valoarea acestora și condițiile eventualelor împrumuturi care puteau fi obținute pe piețele financiare în schimbul unor asemenea garanții. În plus, afirmația că „garanțiile”, care nu sunt identificate în decizia atacată, nu ar fi suficiente pentru a acoperi suma totală a fondurilor necesare se bazează pe o premisă eronată, potrivit căreia finanțarea care poate fi obținută de pe piață trebuie să acopere în mod necesar toate nevoile beneficiarului. Astfel, nici modul de redactare, nici obiectivul sau contextul în care se înscrie punctul 49 litera (c) din cadrul temporar nu susțin teza potrivit căreia beneficiarul trebuie să nu fie în măsură să găsească finanțare pe piețe pentru toate nevoile sale.

Întrucât Comisia a omis astfel să examineze dacă DLH ar fi putut mobiliza o parte deloc neglijabilă din finanțarea necesară de pe piață, Tribunalul concluzionează că aceasta nu a ținut seama de toate elementele relevante care trebuie luate în considerare pentru a aprecia conformitatea măsurii în cauză cu punctul 49 litera (c) din cadrul temporar. Pe cale de consecință, Tribunalul admite obiecția formulată de Ryanair, întemeiată pe încălcarea punctului menționat și, cu atât mai mult, pe cea formulată de Condor, bazată pe existența unor îndoieli serioase în această privință.

B. Cu privire la remunerarea și ieșirea statului

Tribunalul examinează în continuare criticile întemeiate pe încălcarea condițiilor prevăzute de cadrul temporar referitoare la remunerarea și ieșirea statului.

În această privință, Ryanair reproșă printre altele Comisiei că nu a prevăzut un mecanism de majorare a remunerării statului german în ceea ce privește, pe de o parte, participarea la capitalul societății DLH și, pe de altă parte, participația tacită II după o eventuală conversie a acesteia în capitaluri proprii.

În primul rând, în ceea ce privește remunerarea instrumentelor de capitaluri proprii precum participarea la capital, punctul 61 din cadrul temporar enunță că orice măsură de recapitalizare include un mecanism de majorare treptată a remunerării statului, pentru a stimula beneficiarul să răscumpere capitalul injectat de stat. Punctul 62 din cadrul menționat prevede că Comisia poate accepta mecanisme alternative, cu condiția ca acestea să conducă per ansamblu la un rezultat similar în ceea ce privește efectul de stimulare a ieșirii statului și la un impact general similar asupra remunerării statului.

Întrucât participarea statului german la capitalul societății DLH nu era însoțită de niciun mecanism de majorare a remunerării în sensul punctului 61 din cadrul temporar, Comisia a considerat că structura globală a ajutorului notificat constituia un mecanism alternativ de majorare a remunerării în sensul punctului 62, pentru că includea efecte suficient de puternice de stimulare a ieșirii statului din capitalul societății DLH. În susținerea acestei concluzii, Comisia a făcut referire mai ales la prețul foarte redus la care Germania a achiziționat acțiunile societății DLH, care ar oferi statului o remunerare superioară celei care ar fi rezultat din aplicarea unui mecanism de majorare a remunerării.

Această argumentație este totuși respinsă de Tribunal, care arată că prețul acțiunilor subscrise de stat la momentul intrării sale în capitalul beneficiarului este reglementat de punctul 60 din cadrul temporar, potrivit căruia o injecție de capital de către stat se realizează la un preț care nu depășește prețul mediu al acțiunilor în cursul celor 15 zile care precedă data cererii de injecție de capital. Or, obiectul și obiectivul acestei norme sunt diferite de cele care stau

la baza mecanismului de majorare a remunerării. Astfel, în timp ce acest din urmă mecanism urmărește să stimuleze beneficiarul în cauză să răscumpere participația statului cât mai curând posibil, norma privind prețul de achiziție al acțiunilor are ca obiectiv în esență să garanteze că prețul la care statul achiziționează acțiuni nu depășește prețul de piață al acestora. Din moment ce prețul acțiunilor poate fluctua atât în sens crescător, cât și descrescător, prețul de achiziție nu este neapărat menit să crească, în timp, stimularea acestui beneficiar de a răscumpăra participația statului.

De aici rezultă, contrar celor susținute de Comisie, că nivelul prețului acțiunilor la momentul intrării statului german în capitalul societății DLH nu constituia un mecanism alternativ de majorare a remunerării acestui stat.

În al doilea rând, în ceea ce privește participația tacită II, care constituie un instrument hibrid, punctul 68 din cadrul temporar prevede ca, după conversia sa în capital propriu, să fie inclus un mecanism de majorare treptată a remunerării statului, pentru a stimula beneficiarii în cauză să răscumpere capitalul injectat de stat. Or, potrivit Tribunalului, este cert că nici participația tacită II, la momentul conversiei acesteia în capital propriu, nu este însoțită de niciun mecanism de majorare a remunerării sau de un mecanism similar.

Prin urmare, Tribunalul concluzionează că Comisia nu a respectat cadrul temporar, întrucât nu a solicitat includerea unui mecanism de majorare a remunerării statului sau a unui mecanism similar în remunerarea participării la capital și a participației tacite II la momentul conversiei acesteia din urmă în capitaluri proprii.

C. Cu privire la existența unei puteri de piață semnificative a grupului Lufthansa pe piețele relevante și la angajamentele structurale

Tribunalul examinează în cele din urmă obiecțiile întemeiate pe încălcarea punctului 72 din cadrul temporar, potrivit căruia, atunci când beneficiarul unei măsuri de recapitalizare în contextul pandemiei de COVID-19 cu o valoare de peste 250 de milioane de euro este o întreprindere cu putere de piață semnificativă (denumită în continuare „PPS”) pe cel puțin una dintre piețele relevante pe care își desfășoară activitatea, statele membre trebuie să propună măsuri suplimentare pentru a menține o concurență efectivă pe piețele respective.

În această privință, reclamantele au invocat în esență trei grupuri de obiecții referitoare (a) la definirea piețelor relevante, (b) la existența unei PPS a grupului Lufthansa pe aceste piețe și (c) la caracterul eficient și suficient al angajamentelor structurale acceptate de Comisie.

a. Cu privire la definirea piețelor relevante

În primul rând, în ceea ce privește definirea piețelor relevante, Comisia a considerat în decizia atacată că piețele pe care grupul Lufthansa își desfășura activitățile erau piețele furnizării de servicii de transport aerian de pasageri având ca origine și ca destinație aeroporturile deservite de acest grup. Comisia a identificat astfel piețele relevante potrivit abordării „aeroport cu aeroport”. Această abordare este contestată de reclamante, în opinia cărora Comisia ar fi trebuit să definească piețele furnizării de servicii de transport aerian de pasageri prin perechi de orașe între un punct de origine și un punct de destinație (denumite în continuare „piețele O & D”).

Întrucât punctul 72 din cadrul temporar nu precizează metoda potrivit căreia trebuie să fie definite piețele relevante, Tribunalul amintește că măsurile de recapitalizare care intră sub incidența cadrului temporar urmăresc să remedieze o perturbare gravă a economiei unui stat membru, în special prin susținerea viabilității întreprinderilor afectate de pandemia de COVID-19, pentru a restabili structura de capital a acestora la nivelul existent înainte de pandemie. Respectivă măsură de ajutor vizează astfel situația financiară globală a beneficiarului și, în sens mai general, pe cea a sectorului economic în cauză.

În acest cadru, măsura în cauză urmărește să garanteze în esență că societățile din grupul Lufthansa dispun de lichidități suficiente și că perturbările cauzate de pandemia de COVID-19 nu le pun în pericol viabilitatea, iar nu să sprijine prezența grupului menționat pe o anumită rută aeriană. Prin urmare, Comisia a arătat în mod întemeiat că măsura în cauză urmărește să mențină capacitatea globală a grupului Lufthansa de a furniza servicii de transport aerian și că, în consecință, nu era adecvat să se examineze impactul măsurii în cauză asupra fiecărei piețe O & D considerate în mod izolat.

Nici argumentele reclamantelor întemeiate pe abordarea urmată în materie de control al concentrărilor, potrivit căreia piețele relevante sunt definite potrivit abordării O & D, nu sunt convingătoare, în măsura în care această analogie nu ia în considerare în mod suficient caracteristicile specifice ale cadrului temporar și ale măsurii în cauză, care nu are nicio legătură directă cu anumite piețe O & D mai degrabă decât cu altele.

Prin urmare, în scopul aplicării punctului 72 din cadrul temporar, Comisia putea, fără a săvârși o eroare vădită de apreciere, să definească piețele relevante potrivit abordării „aeroport cu aeroport”.

Tribunalul respinge, în plus, obiecțiile invocate cu titlu subsidiar de Ryanair, potrivit cărora Comisia ar fi aplicat în mod eronat abordarea „aeroport cu aeroport”, limitându-și examinarea doar la aeroporturile situate în cadrul Uniunii, unde grupul Lufthansa avea o bază. Cu privire la acest aspect, Tribunalul arată că, întrucât Ryanair nu a demonstrat corespunzător cerințelor legale că grupul Lufthansa era susceptibil să aibă o PPS pe aeroporturile pe care nu avea nicio bază, Comisia era îndreptățită să excludă aceste aeroporturi din analiza sa. În plus, în materie de ajutoare de stat, Comisia nu are competența de a examina dacă grupul Lufthansa dispune de o PPS într-un aeroport situat în afara Uniunii.

b. Cu privire la existența unei PPS a grupului Lufthansa pe aeroporturile relevante

Întrucât toate argumentele reclamantelor privind definirea piețelor relevante au fost respinse ca nefondate, Tribunalul analizează, în al doilea rând, obiecțiile referitoare la existența unei PPS a grupului Lufthansa pe aeroporturile examinate de Comisie.

Întrucât noțiunea de „PPS” nu este definită în cadrul temporar și nici, în termeni mai generali, în domeniul ajutoarelor de stat, Tribunalul începe prin a arăta că această noțiune trebuie considerată ca fiind în esență echivalentă celei de poziție dominantă din dreptul concurenței. Potrivit unei jurisprudențe constante, o astfel de poziție dominantă este definită ca o situație de putere economică deținută de o întreprindere, care îi permite să împiedice menținerea unei concurențe efective pe piața relevantă, dându-i posibilitatea de a avea un comportament în mare măsură independent față de concurenții săi, față de clienții săi și, în sfârșit, față de consumatori.

În decizia atacată, astfel cum a fost rectificată, Comisia și-a întemeiat analiza privind existența unei PPS a grupului Lufthansa pe cele zece aeroporturi examinate⁵ pe cota de sloturi orare deținute de acest grup pe aeroporturile respective, pe nivelul de congestionare pe acestea din urmă și pe cota de sloturi orare deținute de concurenți, ținând seama de asemenea de numărul de aeronave care își au baza pe unele dintre aeroporturile operate de grupul menționat și de concurenții săi.

În această privință, Tribunalul constată că respectivele criterii, care se raportează în esență la capacitatea aeroportuară și care privesc accesul companiilor aeriene la infrastructura aeroportuară, nu furnizează informații directe în ceea ce privește cotele de piață ale grupului Lufthansa pe piața furnizării de servicii de transport aerian de pasageri în aeroporturile examinate. Totuși, dat fiind că raportul dintre cotele de piață deținute de acesta din urmă și de concurenții săi constituie un indiciu valabil al existenței unei PPS, Comisia nu putea ignora factorii care furnizau informații referitoare la aceasta, precum numărul de zboruri și de locuri oferite având ca origine și ca destinație aeroporturile relevante. Rezultă că, întrucât nu a luat în considerare toți factorii relevanți pentru a aprecia puterea de piață a grupului Lufthansa pe aeroporturile relevante, Comisia a săvârșit o eroare vădită de apreciere.

În plus și în orice caz, Comisia a săvârșit de asemenea o eroare vădită de apreciere atunci când a concluzionat, exclusiv pe baza criteriilor pe care le-a examinat, că grupul Lufthansa deținea o PPS pe aeroporturile din Frankfurt și München în sezonul de vară 2019 și în sezonul de iarnă 2019/2020, dar că acest lucru nu era valabil în ceea ce privește celelalte aeroporturi relevante. În această privință, Tribunalul arată că aprecierea globală a criteriilor analizate de Comisie pentru aeroporturile din Düsseldorf și Viena în timpul sezonului de vară 2019 demonstrează existența unei cote foarte ridicate de sloturi ale grupului Lufthansa pe aeroportul din Düsseldorf și a unei cote ridicate de sloturi pe aeroportul din Viena, inclusiv în timpul orelor de vârf, un nivel foarte înalt de congestionare a celor două aeroporturi, caracterizat printr-o congestionare aproape completă în timpul orelor de vârf și printr-o poziție slabă a concurenților grupului menționat. Prin urmare, doar pe baza acestor criterii, Comisia nu putea concluziona în mod corect că grupul Lufthansa nu dispunea de o PPS pe aeroporturile din Düsseldorf și Viena, cel

⁵ Si anume, aeroporturile Berlin Tegel, Bruxelles, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, München, Palma de Mallorca, Stuttgart, Viena și Hanovra.

puțin în timpul sezonului de vară 2019. În plus și în orice caz, datele care au determinat Comisia să concluzioneze că grupul Lufthansa dispunea de o PPS pe aeroporturile din Frankfurt și München nu erau diferite din punct de vedere material de cele privind aeroporturile din Düsseldorf și Viena, cel puțin în ceea ce privește sezonul de vară 2019. Pe acest temei, Tribunalul admite obiecțiile reclamantelor.

c. Cu privire la angajamentele structurale

În al treilea și ultimul rând, Tribunalul examinează obiecțiile prin care se contestă mai multe aspecte ale angajamentelor structurale acceptate de Comisie în temeiul punctului 72 din cadrul temporar, pentru a menține exercitarea unei concurențe efective pe aeroporturile din Frankfurt și München.

Potrivit punctului 72 menționat, statele membre pot, atunci când propun astfel de măsuri, să ofere angajamente structurale sau de natură comportamentală în conformitate cu Comunicarea privind măsurile corective⁶. În conformitate cu această comunicare, angajamentele propuse trebuie să elimine complet problemele de concurență, trebuie să fie complete și eficace din toate punctele de vedere și, în plus, trebuie să poată fi puse în aplicare în mod eficace și într-o perioadă scurtă de timp. În acest cadru, revine în special Comisiei sarcina de a examina toți factorii relevanți legați de măsura corectivă respectivă, inclusiv tipul, amploarea și anvergura măsurii corective propuse, folosind ca termeni de referință structura și caracteristicile distinctive ale pieței pe care apar problemele de concurență, inclusiv poziția părților și a altor actori de pe piață.

Trebuie să se țină seama, de asemenea, de particularitățile legislației privind ajutoarele de stat și, mai exact, de cadrul temporar în care se înscrie cerința privind măsurile suplimentare. Dat fiind că ajutoarele acordate în conformitate cu acest cadru au ca obiectiv să asigure continuitatea operațională a întreprinderilor viabile în timpul pandemiei de COVID-19, angajamentele enunțate la punctul 72 trebuie să fie concepute astfel încât să garanteze că, după acordarea ajutorului, beneficiarul nu va deveni mai puternic pe piață decât era înainte de epidemia de COVID-19 și că este menținută o concurență efectivă pe piețele relevante.

În speță, decizia atacată prevedea, ca măsuri propuse de Germania în temeiul punctului 72 din cadrul temporar, printre altele cesionarea de către DLH a 24 de sloturi orare pe zi în fiecare dintre aeroporturile din Frankfurt și München, precum și a unor active suplimentare, astfel cum au fost solicitate de autoritatea de reglementare a sloturilor, pentru a permite transferul de sloturi.

În această privință, reclamantele contestau printre altele procedura de cesionare a sloturilor orare validată în decizia atacată, care trebuia să se desfășoare în două etape. Într-o primă etapă, sloturile trebuiau să fie oferite numai „operatorilor nou-veniți”. În cazul în care, după o perioadă determinată care depășea mai multe sezoane, sloturile nu erau cesionate unui operator nou-venit, într-o a doua etapă, ele erau puse la dispoziția operatorilor de transport care dețineau deja o bază pe aceste două aeroporturi.

Amintind obligația Comisiei de a examina toate elementele pertinente referitoare la angajamentele propuse, apreciate în funcție de structura și de caracteristicile specifice ale pieței relevante, inclusiv poziția părților și a altor operatori pe piață, Tribunalul constată că Comisia a omis să examineze caracterul adecvat al excluderii din prima etapă a procedurii a concurenților care aveau deja o bază pe aeroporturile din Frankfurt și München. Astfel, în decizia atacată, Comisia nu a prezentat niciun motiv susceptibil să demonstreze că această excludere era de natură să mențină exercitarea unei concurențe efective pe piețele relevante și că era necesară în acest scop.

Or, în speță, o asemenea examinare era cu atât mai necesară cu cât structura pieței pe aeroporturile din Frankfurt și München se caracteriza, potrivit chiar deciziei atacate, prin ponderea de câteva ori mai mare a grupului Lufthansa față de cea a celor mai apropiați concurenți ai săi, care dispuneau deja de o bază pe respectivele aeroporturi, astfel încât excluderea acestora din urmă în timpul primei etape a procedurii ar risca să aibă drept consecință fragmentarea suplimentară a concurenței pe aceste aeroporturi. De altfel, faptul că cei mai apropiați concurenți ai grupului Lufthansa, care, ca urmare a prezenței lor pe aeroporturile din Frankfurt și München, ar putea fi mai bine plasați pentru a achiziționa portofoliul de sloturi în cauză și pentru a crește presiunea concurențială, pot deveni

⁶ Comunicarea Comisiei privind măsurile corective admisibile în temeiul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului și în temeiul Regulamentului (CE) nr. 802/2004 al Comisiei (JO 2008, C 267, p. 1).

eligibili în cadrul celei de a doua etape a procedurii, nu repune în discuție această concluzie, din moment ce eligibilitatea lor depinde de eșecul primei etape.

Având în vedere cele ce precedă, Tribunalul concluzionează că, prin excluderea concurenților care dețineau deja o bază pe aeroporturile din Frankfurt și München din prima etapă a procedurii de cesionare a sloturilor, Comisia nu a examinat toate elementele relevante referitoare la angajamentul propus și, prin urmare, a săvârșit o eroare vădită de apreciere.

În ceea ce privește cesionarea sloturilor orare ale societății DLH în aeroporturile din Frankfurt și München, Condor a invocat, în plus, încălcarea obligației de motivare de către Comisie, întrucât aceasta nu ar fi justificat în ce mod cerința, prevăzută de decizia atacată, de a remunera cesionarea sloturilor în loc de a solicita transferul lor cu titlu gratuit ar fi, pe de o parte, conformă cu normele aplicabile și ar face, pe de altă parte, angajamentele suficient de atractive pentru un potențial cumpărător.

Cu privire la acest aspect, Tribunalul arată că cerința potrivit căreia cesionarea sloturilor trebuia să fie efectuată în schimbul unei remunerații avea o importanță esențială în economia deciziei atacate, astfel încât Comisia avea obligația să prezinte motivele pentru care a considerat că această cerință era conformă cu normele aplicabile în materie. Or, în lipsa oricărei indicații cu privire la motivele care au determinat Comisia să considere că cesionarea sloturilor orare trebuia să fie remunerată, iar nu efectuată cu titlu gratuit, și că această cerință nu ar avea drept consecință reducerea atractivității sloturilor menționate și, prin urmare, a eficacității angajamentelor aferente acestora, Tribunalul constată că Comisia nu și-a îndeplinit obligația de motivare a deciziei atacate.

Având în vedere toate cele ce precedă, Tribunalul concluzionează că decizia atacată, astfel cum a fost rectificată, este afectată de mai multe erori și neregularități și, pe cale de consecință, o anulează.

MENȚIUNE: Acțiunea în anulare are ca obiect anularea acelor acte ale instituțiilor Uniunii care sunt contrare dreptului Uniunii. Cu respectarea anumitor condiții, statele membre, instituțiile europene și particularii pot sesiza Curtea de Justiție sau Tribunalul cu o acțiune în anulare. Dacă acțiunea este întemeiată, actul este anulat. Instituția autoare a actului trebuie să ia măsuri pentru a elimina eventualul vid juridic creat prin anularea acestuia.

MENȚIUNE: Curtea de Justiție poate fi sesizată cu un recurs, limitat la chestiuni de drept, împotriva unei hotărâri sau ordonanțe a Tribunalului. În principiu, recursul nu are efect suspensiv. Dacă este admisibil și întemeiat, Curtea anulează decizia Tribunalului. Atunci când cauza se află în stare de judecată, Curtea poate să soluționeze ea însăși în mod definitiv litigiul. În caz contrar, ea trimite cauza spre rejudecare Tribunalului, care este legat de decizia pe care Curtea a pronunțat-o în recurs.

Document neoficial, destinat presei, care nu angajează răspunderea Tribunalului.

[Textul integral](#) al hotărârii se publică pe site-ul CURIA în ziua pronunțării.

Persoana de contact pentru presă: Corina-Gabriela Socoliuc ☎ (+352) 4303 5536

Imagini de la pronunțarea hotărârii sunt disponibile pe „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106

Rămâneți conectați!

