



COMUNICADO DE PRENSA n.º 75/23

Luxemburgo, 10 de mayo de 2023

Sentencia del Tribunal General en los asuntos acumulados T-34/21 | Ryanair/Comisión y T-87/21 | Condor Flugdienst/Comisión (Lufthansa — COVID-19)

El Tribunal General anula la Decisión de la Comisión que aprobó la recapitalización de Lufthansa por Alemania por un importe de 6.000 millones de euros, en el contexto de la pandemia de COVID-19

La Comisión incurrió en diversos errores, en particular, al considerar que Lufthansa era incapaz de conseguir financiación en los mercados para todas sus necesidades, al no exigir un mecanismo que incentivara a Lufthansa para recomprar la participación de Alemania tan rápido como fuera posible, al negar que Lufthansa tuviera un poder de mercado significativo en algunos aeropuertos y al aceptar determinados compromisos que no garantizaban la protección de la competencia efectiva en el mercado

El 12 de junio de 2020, la República Federal de Alemania notificó a la Comisión Europea una ayuda individual en forma de una recapitalización de un importe de 6.000 millones de euros (en lo sucesivo, «medida controvertida») concedida a Deutsche Lufthansa AG (en lo sucesivo, «DLH»). Dicha recapitalización, que formaba parte de un vasto paquete de medidas de apoyo en favor del grupo Lufthansa, ¹ tenía por objeto restablecer la posición patrimonial y de liquidez de las empresas del citado grupo en la situación excepcional causada por la pandemia de COVID-19.

La medida controvertida se dividía en tres partes, a saber, una participación en el capital de aproximadamente 300 millones de euros, una participación sin voto no convertible en acciones de aproximadamente 4.700 millones de euros (en lo sucesivo, «participación sin voto I») y una participación sin voto de 1.000 millones de euros con las características de una obligación convertible (en lo sucesivo, «participación sin voto II»).

Sin iniciar el procedimiento de investigación formal previsto en el artículo 108 TFUE, apartado 2, la Comisión calificó la medida controvertida de ayuda de Estado compatible con el mercado interior ² en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), ³ y de su Comunicación sobre el Marco Temporal relativo a las medidas de ayuda estatal destinadas a respaldar la economía en el contexto del actual brote de COVID-19. ⁴

Las compañías aéreas Ryanair DAC y Condor Flugdienst GmbH (en lo sucesivo, «Condor») interpusieron sendos

¹ DLH es la sociedad matriz a la cabeza del grupo Lufthansa, que comprende en particular las compañías aéreas Lufthansa Passenger Airlines, Brussels Airlines SA/NV, Austrian Airlines AG, Swiss International Air Lines Ltd y Edelweiss Air AG.

² Decisión C(2020) 4372 final de la Comisión, de 25 de junio de 2020, relativa a la ayuda estatal SA 57153 (2020/N) — Alemania — COVID-19 — Ayuda en favor de Lufthansa (en lo sucesivo, «Decisión impugnada»). El 14 de diciembre de 2021 la Comisión adoptó la decisión C(2021) 9606 final, por la que se corregía la Decisión impugnada.

³ En virtud del artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), las ayudas destinadas a poner remedio a una grave perturbación en la economía de un Estado miembro podrán, en ciertas condiciones, ser consideradas compatibles con el mercado interior.

⁴ Comunicación de la Comisión, de 19 de marzo de 2020, sobre el Marco Temporal relativo a las medidas de ayuda estatal destinadas a respaldar la economía en el contexto del actual brote de COVID-19 (DO 2020, C 91 I, p. 1; en lo sucesivo, «Marco Temporal»), que fue modificada, una primera vez, el 3 de abril de 2020 (DO 2020, C 112 I, p. 1) y una segunda vez el 8 de mayo de 2020 (DO 2020, C 164, p. 3).

recursos de anulación contra la anterior decisión, que la Sala Décima ampliada del Tribunal General ha estimado, por entender que, al adoptar la Decisión impugnada, la Comisión no tuvo en cuenta diversos requisitos y exigencias establecidos por el Marco Temporal.

Apreciación del Tribunal General

Sobre la admisibilidad de los recursos de anulación

En lo atinente a la legitimación de las demandantes para impugnar el fundamento de la Decisión impugnada, el Tribunal General recuerda que, según el artículo 263 TFUE, párrafo cuarto, toda persona física o jurídica podrá interponer recurso contra un acto del que no sea destinataria en dos supuestos alternativos, a saber, por una parte, si el acto en cuestión la afecta directa e individualmente y, por otra, si se trata de un acto reglamentario que la afecte directamente y que no incluya medidas de ejecución.

Dado que la Decisión impugnada, que va destinada a la República Federal de Alemania, no constituye un acto reglamentario, el Tribunal General verifica si afecta directa e individualmente a las demandantes.

En lo que se refiere, por un lado, a la afectación individual, de la jurisprudencia se desprende que este requisito puede cumplirse si las demandantes aportan elementos que permitan demostrar que la medida de que se trata puede afectar sustancialmente a su respectiva posición en el mercado de referencia. Así, Ryanair y Condor pusieron de manifiesto su condición de competidores directos del grupo Lufthansa en gran número de rutas aéreas, alegando que estas constituyen otros tantos mercados de referencia. Ryanair recalcó además su condición de competidora directa del grupo Lufthansa en los mercados alemán, belga y austriaco.

Tras señalar que, en la fase de examen de la admisibilidad del recurso, basta con constatar la verosimilitud de la definición del mercado de referencia expuesta por las demandantes, sin perjuicio del examen de esta cuestión en cuanto al fondo, el Tribunal General confirma que la medida controvertida podía afectar sustancialmente a la posición competitiva de las demandantes en los mercados de transporte aéreo de pasajeros.

En efecto, un análisis de los datos pertinentes y fidedignos aportados por las demandantes, considerados de manera combinada con la Decisión impugnada, revela que la medida controvertida permitía al grupo Lufthansa no solamente afrontar un riesgo de salida de los mercados en los que se hallaba en competencia directa con las demandantes sino además reforzar su posición competitiva. De esta manera, la concesión de la medida controvertida podía *prima facie*, dada su naturaleza, dar lugar a un lucro cesante o a una evolución menos favorable que la que habrían experimentado las demandantes de no haberse concedido tal ayuda.

En lo que se refiere, por otro lado, a la afectación directa de las demandantes, el Tribunal General recuerda que un competidor del beneficiario de una ayuda está directamente afectado por una decisión de la Comisión que autoriza a un Estado miembro a pagarla cuando la voluntad de este Estado de hacerlo así no deja lugar a dudas, como ocurre en el presente asunto.

Habida cuenta de todas estas circunstancias, el Tribunal General confirma que las demandantes están legitimadas para impugnar el fundamento de la Decisión impugnada mediante sus recursos de anulación.

Sobre la fundamentación de los recursos de anulación

Antes de examinar la fundamentación de los diferentes motivos de anulación invocados por las demandantes, el Tribunal General señala que la Comisión está obligada por los Marcos y las Comunicaciones que adopta en el ámbito específico de las ayudas de Estado, siempre que no contravengan las normas del Tratado. Corresponde, por tanto, al juez de la Unión verificar que la Comisión ha respetado las normas que ella misma se ha impuesto en dicho ámbito.

El Tribunal General subraya además que, en el control que ejerce sobre las apreciaciones económicas complejas efectuadas por la Comisión en el ámbito de las ayudas de Estado, es cierto que no le corresponde sustituir la

apreciación económica de la Comisión por la suya propia. No obstante, no solo debe comprobar la exactitud material de las pruebas invocadas, su fiabilidad y su coherencia, sino que además debe controlar si dichas pruebas constituyen el conjunto de datos pertinentes que deben ser tenidos en cuenta para apreciar una situación compleja y sin respaldan las conclusiones que se han querido extraer de ellas. Por lo demás, el control del juez de la Unión es pleno en lo que respecta a las apreciaciones presentadas por la Comisión que no conllevan valoraciones económicas complejas, así como en lo que respecta a las cuestiones que revisten un carácter estrictamente jurídico.

A. Sobre el cumplimiento de los requisitos para que DLH pudiera ser beneficiaria de la ayuda notificada

Sentado lo anterior, el Tribunal General examina, en primer término, las diferentes alegaciones por las que se niega que DLH cumpliera los requisitos para poder ser beneficiaria de la ayuda notificada. A este respecto, las demandantes invocaron en particular la vulneración del apartado 49, letra c), del Marco Temporal, según el cual, para poder acogerse a una medida de recapitalización, es necesario que el beneficiario no pueda conseguir financiación en los mercados en condiciones asequibles.

Según la Decisión impugnada, este requisito se cumplía por cuanto DLH no disponía de garantías suficientes para conseguir financiación en los mercados por el importe total de la ayuda.

En relación con este punto, el Tribunal General observa no obstante que la Decisión impugnada no indica para nada que la Comisión hubiera examinado la disponibilidad, en su caso, de garantías tales como las aeronaves libres de cargas de DLH, ni el valor de estas ni las condiciones de los eventuales préstamos que podían conseguirse en los mercados financieros contra tales garantías. Por otro lado, la afirmación de que las «garantías», no identificadas en la Decisión impugnada, no eran suficientes para cubrir el importe total de los fondos necesarios parte de una premisa errónea, según la cual la financiación que pueda conseguirse en los mercados debe cubrir necesariamente todas las necesidades del beneficiario. En efecto, ni el tenor, ni el objetivo ni el contexto del apartado 49, letra c), del Marco Temporal respaldan la tesis de que el beneficiario deba ser incapaz de conseguir financiación en los mercados para todas sus necesidades.

Así pues, puesto que la Comisión no examinó si DLH podía haber acudido a los mercados para conseguir una parte significativa de la financiación que necesitaba, el Tribunal General concluye que dicha institución no tuvo en cuenta todas las circunstancias pertinentes que deben entrar en consideración a la hora de apreciar la conformidad de la medida controvertida con el apartado 49, letra c), del Marco Temporal. En consecuencia, el Tribunal General estima la alegación de Ryanair basada en la vulneración del citado apartado y, *a fortiori*, la alegación de Condor relativa a la existencia de dudas fundadas al respecto.

B. Sobre la remuneración y la salida del Estado

El Tribunal General pasa a ocuparse seguidamente de las alegaciones basadas en el incumplimiento de los requisitos establecidos en el Marco Temporal en lo referente a la remuneración y la salida del Estado.

A este respecto, Ryanair reprochaba, en particular, a la Comisión no haber establecido un mecanismo de ajuste al alza de la remuneración del Estado alemán por lo que se refiere, por un lado, a la participación en el capital de DLH y, por otro, a la participación sin voto II tras su eventual conversión en capital.

En primer lugar, por lo que respecta a la remuneración de los instrumentos de capital, tales como la participación en el capital, el apartado 61 del Marco Temporal dispone que toda medida de recapitalización ha de incluir un mecanismo de ajuste al alza que incremente la remuneración del Estado con el fin de incentivar al beneficiario a recomprar las aportaciones de capital del Estado. El apartado 62 de dicho Marco establece que la Comisión puede aceptar mecanismos alternativos, siempre y cuando estos conduzcan, en términos globales, a un resultado similar en lo que se refiere a los efectos incentivadores para la salida del Estado y tengan una incidencia global similar en la remuneración del Estado.

Al no ir acompañada la participación del Estado alemán en el capital de DLH de un mecanismo de ajuste al alza de la

remuneración en el sentido del apartado 61 del Marco Temporal, la Comisión consideró que la estructura global de la ayuda notificada constituía un mecanismo alternativo de ajuste al alza de la remuneración en el sentido del apartado 62, en la medida en que incluía los efectos incentivadores suficientes para la salida del Estado del capital de DLH. En apoyo de esta conclusión, la Comisión hacía referencia especialmente al precio por el que la República Federal de Alemania había adquirido las acciones de DLH, muy por debajo de su cotización, que ofrecía al Estado una remuneración superior a la que habría resultado de un mecanismo de ajuste al alza de la remuneración.

El Tribunal General, no obstante, rechaza este argumento por entender que el precio de las acciones suscritas por el Estado en el momento de la entrada de este en el capital del beneficiario viene regulado en el apartado 60 del Marco Temporal, según el cual, una aportación de capital por parte del Estado debe realizarse a un precio no superior al precio medio de la acción del beneficiario durante los quince días anteriores a la solicitud de aportación de capital. Pues bien, el objeto y el fin de esta norma son diferentes de los que subyacen al mecanismo de ajuste al alza de la remuneración. En efecto, así como este mecanismo tiene por objeto incentivar al beneficiario interesado para que recompre la participación del Estado tan rápido como sea posible, la norma relativa al precio de compra de las acciones persigue esencialmente la finalidad de garantizar que el precio por el que el Estado adquiere las acciones no sea superior al precio de mercado. Habida cuenta de que el precio de las acciones puede fluctuar tanto al alza como a la baja, el precio de compra no tiene por qué tender necesariamente a incrementar, a la larga, el incentivo a la recompra de la participación del Estado por el beneficiario interesado.

De ello se deduce que, contrariamente a lo que sostiene la Comisión, la cuantía del precio de las acciones en el momento de la entrada del Estado alemán en el capital de DLH no constituía un mecanismo alternativo de ajuste al alza de la remuneración de dicho Estado.

En segundo lugar, por lo que respecta a la participación sin voto II, que constituye un instrumento híbrido de capital, el apartado 68 del Marco Temporal exige que, tras su conversión en capital, se ha de aplicar un mecanismo de ajuste al alza que incremente la remuneración del Estado con el fin de incentivar a los beneficiarios a recomprar las aportaciones de capital del Estado. Pues bien, según el Tribunal General, consta que la participación sin voto II, en el momento de su conversión en capital, tampoco incluye un mecanismo de ajuste al alza de la remuneración u otro mecanismo similar.

Por lo tanto, el Tribunal General llega a la conclusión de que la Comisión incumplió lo dispuesto en el Marco Temporal en la medida en que no exigió la inclusión de un mecanismo de ajuste al alza de la remuneración del Estado u otro mecanismo similar en la remuneración de la participación en el capital o de la participación sin voto II, en el momento de la conversión de esta última en capital.

C. Sobre la existencia de un poder de mercado significativo del grupo Lufthansa en los mercados de referencia y los compromisos estructurales

El Tribunal General examina finalmente las alegaciones basadas en la vulneración del apartado 72 del Marco Temporal, según el cual, si el beneficiario de una medida de recapitalización de más de 250 millones de euros en el contexto de la COVID-19 es una empresa con poder de mercado significativo (en lo sucesivo, «PMS») en al menos uno de los mercados de referencia en los que opera, los Estados miembros deben proponer medidas adicionales para proteger la competencia efectiva en dichos mercados.

A este respecto, las demandantes plantearon, en esencia, tres grupos de alegaciones relativas a: a) la definición de los mercados de referencia, b) la existencia de un PMS del grupo Lufthansa en dichos mercados y c) el carácter eficaz y suficiente de los compromisos estructurales aceptados por la Comisión.

a. Sobre la definición de los mercados pertinentes

En primer lugar, por lo que se refiere a la definición de los mercados pertinentes, la Comisión consideró, en la Decisión impugnada, que los mercados en los que el grupo Lufthansa ejercía sus actividades eran los mercados de servicios de transporte aéreo de pasajeros con origen y destino en los aeropuertos en los que operaba el

mencionado grupo. De esta manera, identificó los mercados de referencia según el criterio «aeropuerto por aeropuerto». Las demandantes impugnan este criterio, alegando que la Comisión debería haber definido los mercados de servicios de transporte aéreo de pasajeros por pares de ciudades entre un punto de origen y un punto de destino (en lo sucesivo, «mercados O & D»).

Dado que el apartado 72 del Marco Temporal no indica el método mediante el que deben definirse los mercados pertinentes, el Tribunal General recuerda que las medidas de recapitalización comprendidas en el Marco Temporal pretenden poner remedio a una grave perturbación en la economía de un Estado miembro, apoyando en particular la viabilidad de las empresas afectadas por la pandemia de COVID-19 con el fin de restablecer su estructura de capital a la situación anterior a dicha pandemia. Tales medidas de ayuda se refieren, pues, a la situación financiera global del beneficiario y, en términos generales, a la del sector económico de que se trate.

En este marco, la medida controvertida iba dirigida a garantizar, en esencia, que las sociedades del grupo Lufthansa dispusieran de la suficiente liquidez y a que las perturbaciones causadas por la pandemia de COVID-19 no pusieran en peligro su viabilidad, y no a mantener la presencia de dicho grupo en una u otra ruta aérea. Por lo tanto, la Comisión señaló acertadamente que la medida controvertida tenía por objeto preservar la capacidad global del grupo Lufthansa de prestar servicios de transporte aéreo y que, por consiguiente, no era adecuado examinar el impacto de la medida controvertida en cada mercado O & D considerado aisladamente.

Los argumentos de las demandantes basados en el criterio seguido en materia de control de las concentraciones, en que los mercados pertinentes se definen según el criterio O & D, tampoco son convincentes, por cuanto esa analogía no tiene suficientemente en cuenta las especificidades del Marco Temporal y de la medida controvertida, que no tiene ninguna relación directa con unos mercados O & D más que con otros.

Así pues, a efectos de la aplicación del apartado 72 del Marco Temporal, la Comisión podía definir los mercados de referencia según el criterio «aeropuerto por aeropuerto» sin incurrir en error manifiesto de apreciación.

El Tribunal General rechaza, además, las alegaciones expuestas con carácter subsidiario por Ryanair según las cuales la Comisión aplicó erróneamente el criterio «aeropuerto por aeropuerto», al limitar su examen únicamente a los aeropuertos situados dentro de la Unión en los que el grupo Lufthansa tenía una base. En relación con este punto, el Tribunal General observa que, dado que Ryanair no demostró de modo jurídicamente suficiente que el grupo Lufthansa pudiera tener un PMS en los aeropuertos en los que no tenía base, era lícito que la Comisión excluyera esos aeropuertos de su análisis. Por lo demás, en materia de ayudas de Estado, la Comisión no es competente para examinar si el grupo Lufthansa dispone de un PMS en un aeropuerto situado fuera de la Unión.

b. Sobre la existencia de un PMS del grupo Lufthansa en los aeropuertos pertinentes

Habiendo sido desestimados por infundados todos los argumentos de las demandantes en cuanto a la definición de los mercados pertinentes, el Tribunal General analiza, en segundo lugar, las alegaciones relativas a la existencia de un PMS del grupo Lufthansa en los aeropuertos examinados por la Comisión.

El concepto de «PMS» no viene definido en el Marco Temporal ni, en general, en el ámbito de las ayudas de Estado, por lo que el Tribunal General comienza señalando que dicho concepto debe considerarse como esencialmente equivalente al de posición dominante en Derecho de la competencia. Según reiterada jurisprudencia, tal posición dominante se define como una situación de poder económico en que se encuentra una empresa y que permite a esta impedir que haya una competencia efectiva en el mercado de referencia, confiriéndole la posibilidad de comportarse con un grado apreciable de independencia frente a sus competidores, sus clientes y, finalmente, los consumidores.

En la Decisión impugnada, una vez rectificada, la Comisión basó su análisis en la existencia de un PMS del grupo Lufthansa en los diez aeropuertos examinados ⁵ en la cuota de las franjas horarias que poseía dicho grupo en esos

⁵ A saber, los aeropuertos de Berlín Tegel, Bruselas, Düsseldorf, Fráncfort, Hamburgo, Múnich, Palma de Mallorca, Stuttgart, Viena y Hannover.

aeropuertos, el nivel de congestión en estos últimos y la cuota de franjas horarias que poseían los competidores, a la vista también del número de aviones de dicho grupo y de sus competidores estacionados en determinados aeropuertos.

A este respecto, el Tribunal General declara que estos criterios, que tienen que ver esencialmente con la capacidad aeroportuaria y se refieren al acceso de las compañías aéreas a la infraestructura aeroportuaria, no proporcionan información directa sobre las cuotas de mercado del grupo Lufthansa en el mercado de los servicios de transporte aéreo de pasajeros en los aeropuertos examinados. Sin embargo, dado que la relación entre las cuotas de mercado de este último y de sus competidores constituye un indicio válido de la existencia de un PMS, la Comisión no podía ignorar los factores que aportan información sobre dicho extremo, como el número de vuelos y de asientos ofrecidos en origen y en destino en los aeropuertos en cuestión. De ello se deduce que, al no considerar todos los factores pertinentes para apreciar el poder de mercado del grupo Lufthansa en los aeropuertos en cuestión, la Comisión incurrió en error manifiesto de apreciación.

Por otra parte, y en todo caso, la Comisión incurrió también en error manifiesto de apreciación al concluir, fundándose únicamente en los criterios que examinó, que el grupo Lufthansa disfrutaba de un PMS en los aeropuertos de Fráncfort y Múnich durante las temporadas de verano 2019 e invierno 2019/2020, pero que no ocurría lo mismo respecto de los otros aeropuertos pertinentes. A este respecto, el Tribunal General señala que la apreciación global de los criterios analizados por la Comisión en el caso de los aeropuertos de Düsseldorf y de Viena durante la temporada de verano 2019 demuestra la existencia de una cuota de franjas horarias muy elevada del grupo Lufthansa en el aeropuerto de Düsseldorf y de una cuota de franjas horarias elevada en el aeropuerto de Viena, incluido durante las horas punta, un nivel muy elevado de congestión en los dos aeropuertos, caracterizado por una congestión casi completa durante las horas punta y una posición débil de los competidores del citado grupo. Así pues, con arreglo a los anteriores criterios, la Comisión no podía concluir lícitamente que el grupo Lufthansa no dispusiera de un PMS en los aeropuertos de Düsseldorf y de Viena cuando menos durante la temporada de verano de 2019. Por añadidura, en cualquier caso, los datos que llevaron a la Comisión a concluir que el grupo Lufthansa disponía de un PMS en los aeropuertos de Fráncfort y Múnich no eran sustancialmente diferentes de los relativos a los aeropuertos de Düsseldorf y de Viena, al menos en lo que respecta a la temporada de verano de 2019. Por todo ello, el Tribunal General estima las alegaciones de las demandantes.

c. Sobre los compromisos estructurales

En tercer lugar, el Tribunal General examina las alegaciones por las que se cuestionan determinados aspectos de los compromisos estructurales aceptados por la Comisión con arreglo al apartado 72 del Marco Temporal, con vistas a proteger la competencia efectiva en los aeropuertos de Fráncfort y Múnich.

A tenor de dicho apartado 72, los Estados miembros, al proponer tales medidas, pueden ofrecer compromisos estructurales o de comportamiento previstos en la Comunicación sobre las soluciones admisibles.⁶ Conforme a esta Comunicación, los compromisos propuestos deberán eliminar enteramente los problemas de competencia, ser completos y efectivos desde todos los puntos de vista y, además, deberán poder ser ejecutados de manera efectiva en un breve plazo. En este marco, incumbe en particular a la Comisión considerar todos los factores pertinentes relativos a la solución propuesta, incluidos el tipo, la escala y el alcance de dicha solución, juzgados por referencia a la estructura y a las características particulares del mercado en el que surjan los problemas de competencia, incluida la posición de las partes y de otros protagonistas del mercado.

Deben tenerse en cuenta igualmente las especificidades del Derecho en materia de ayudas de Estado y, más concretamente, del Marco Temporal, con el que entronca la exigencia relativa a las medidas adicionales. Habida cuenta de que las ayudas otorgadas de conformidad con ese Marco pretenden asegurar la continuidad de las actividades de las empresas viables durante la pandemia de COVID-19, los compromisos mencionados en su

⁶ Comunicación de la Comisión relativa a las soluciones admisibles con arreglo al Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo y al Reglamento (CE) n.º 802/2004 de la Comisión (DO 2008, C 267, p. 1).

apartado 72 deben concebirse de manera que garanticen que, tras la concesión de la ayuda, el beneficiario no va a estar en una posición más fuerte que la que tenía antes del brote de COVID-19 y que se mantendrá la competencia efectiva en los mercados de referencia.

En el presente asunto, la Decisión impugnada establecía, en cuanto medidas propuestas por la República Federal de Alemania con arreglo al apartado 72 del Marco Temporal, entre otras, la cesión por DLH de 24 franjas horarias por día en cada uno de los aeropuertos de Fráncfort y Múnich, así como activos adicionales, tal como exigía el regulador de las franjas con el fin de permitir la transmisión de estas.

A este respecto, las demandantes cuestionaban, entre otros, el procedimiento de cesión de las franjas horarias validado en la Decisión impugnada, que debía desarrollarse en dos etapas. En la primera etapa, las franjas debían ser ofrecidas solamente «a los recién llegados». Si, después de un determinado período superior a varias temporadas, las franjas no se cedían a un recién llegado, serían puestas a disposición, en una segunda etapa, de los transportistas que ya poseyeran una base en esos dos aeropuertos.

Recordando la obligación de la Comisión de examinar todos los elementos pertinentes relativos a los compromisos propuestos, juzgados por referencia a la estructura y a las características particulares del mercado de referencia, incluida la posición de las partes y de otros operadores en el mercado, el Tribunal General concluye que la Comisión no examinó el carácter adecuado de la exclusión de los competidores que ya poseyeran una base en los aeropuertos de Fráncfort y Múnich de la primera etapa del procedimiento. En efecto, en la Decisión impugnada, la Comisión no expuso ninguna razón que demostrara que dicha exclusión permitía proteger la competencia efectiva en los mercados de referencia y que era necesaria para tal protección.

Pues bien, en este caso, tal examen era tanto más necesario cuanto que la estructura del mercado en los aeropuertos de Fráncfort y Múnich se caracterizaba, según la propia Decisión impugnada, por el peso varias veces más importante del grupo Lufthansa respecto del de sus competidores más próximos, que ya disponían de una base en esos aeropuertos, de suerte que la exclusión de estos últimos durante la primera etapa del procedimiento podía ocasionar una fragmentación aún mayor de la competencia en los referidos aeropuertos. Por otra parte, el hecho de que los competidores más próximos del grupo Lufthansa –que, dada su presencia en los aeropuertos de Fráncfort y Múnich, podrían estar mejor situados para adquirir la cartera de franjas en cuestión y para aumentar la presión competitiva– pudieran resultar beneficiarios en la segunda etapa del procedimiento no pone en entredicho la anterior conclusión, toda vez que sus posibilidades dependen del fracaso de la primera etapa.

Por cuanto antecede, el Tribunal General concluye que, al excluir a los competidores que ya poseían una base en los aeropuertos de Fráncfort y Múnich de la primera etapa del procedimiento de cesión de las franjas, la Comisión no examinó todos los elementos pertinentes relativos al compromiso propuesto y, en consecuencia, incurrió en error manifiesto de apreciación.

En cuanto a la cesión de las franjas horarias de DLH en los aeropuertos de Fráncfort y Múnich, Condor invocó además un incumplimiento por la Comisión de la obligación de motivación, por entender que dicha institución no había justificado en qué medida la exigencia, que venía establecida en la Decisión impugnada, de remunerar la cesión de las franjas en lugar de exigir que se transmitieran gratuitamente era, por un lado, conforme a las normas aplicables y, por otro, determinante de unos compromisos suficientemente atractivos para un eventual comprador.

En relación con este punto, el Tribunal General señala que la exigencia según la cual la cesión de las franjas debía efectuarse a cambio de una remuneración revestía una importancia esencial en la articulación de la Decisión impugnada, de suerte que la Comisión estaba obligada a exponer las razones por las que consideró que dicha exigencia era conforme a las normas aplicables en la materia. Pues bien, a falta de toda indicación en cuanto a las razones que llevaron a la Comisión a considerar que la cesión de las franjas horarias debía ser remunerada y no efectuada a título gratuito y que tal exigencia no tendría como consecuencia reducir el atractivo de las expresadas franjas y, por tanto, la eficacia de los compromisos correspondientes, el Tribunal General declara que la Comisión incumplió su obligación de motivación en la Decisión impugnada.

En vista de todas las consideraciones anteriores, el Tribunal General concluye que la Decisión impugnada, rectificada, adolece de varios errores e irregularidades y, en consecuencia, la anula.

NOTA: El recurso de anulación sirve para solicitar la anulación de los actos de las instituciones de la Unión contrarios al Derecho de la Unión. Bajo ciertos requisitos, los Estados miembros, las instituciones europeas y los particulares pueden interponer recurso de anulación ante el Tribunal de Justicia o ante el Tribunal General. Si el recurso se declara fundado, el acto queda anulado y la institución de que se trate debe colmar el eventual vacío jurídico creado por la anulación de dicho acto.

NOTA: Contra las sentencias y autos del Tribunal General puede interponerse un recurso de casación, limitado a las cuestiones de Derecho, ante el Tribunal de Justicia. En principio, el recurso de casación no tiene efecto suspensivo. Cuando el recurso de casación sea admisible y fundado, el Tribunal de Justicia anulará la resolución del Tribunal General. En el caso de que el asunto esté listo para ser juzgado, el Tribunal de Justicia podrá resolver él mismo definitivamente el litigio. En caso contrario, el Tribunal de Justicia devolverá el asunto al Tribunal General, que estará vinculado por la resolución adoptada en casación por el Tribunal de Justicia.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal General.

El [texto íntegro](#) de la sentencia se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento.

Contactos con la prensa: Cristina López Roca [☎\(+352\) 4303 3667](tel:+35243033667).

Las imágenes del pronunciamiento de la sentencia se encuentran disponibles en «[Europe by Satellite](#)» [☎\(+32\) 2 2964106](tel:+3222964106).

¡Siga en contacto con nosotros!

