



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera a zecea extinsă)

20 octombrie 2021 *

„Concurență – Concentrări – Transport aerian – Decizie prin care o concentrare este declarată compatibilă cu piața internă și cu Acordul privind SEE – Piață relevantă – Evaluarea efectelor operațiunii asupra concurenței – Lipsa angajamentelor – Obligația de motivare”

În cauza T-240/18,

Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A., cu sediul în Varșovia (Polonia), reprezentată de M. Jeżewski și M. König, avocați,

reclamantă,

împotriva

Comisiei Europene, reprezentată de L. Wildpanner, T. Franchoo și J. Szczodrowski, în calitate de agenți,

pârâtă,

susținută de

easyJet plc, cu sediul în Luton (Regatul Unit), reprezentată de M. Odriozola Alén, I. Terlecka și T. Reeves, avocați,

intervenientă,

având ca obiect o cerere întemeiată pe articolul 263 TFUE prin care se solicită anularea Deciziei C(2017) 8776 final a Comisiei din 12 decembrie 2017 prin care o concentrare este declarată compatibilă cu piața internă și cu Acordul privind SEE (cazul COMP/M.8672 – easyJet/Anumite active ale Air Berlin),

TRIBUNALUL (Camera a zecea extinsă),

compus din domnii M. van der Woude, președinte, A. Kornezov și E. Buttigieg, doamna K. Kowalik-Bańczyk (raportoare) și domnul G. Hesse, judecători,

grefier: doamna R. Ūkelytė, administratoare,

având în vedere faza scrisă a procedurii și în urma ședinței din 11 septembrie 2020,

* Limba de procedură: polona.

pronunță prezenta

Hotărâre

Istoricul litigiului

- 1 Air Berlin plc a fost o companie aeriană. În anul 2016, aceasta a realizat, ca urmare a unor dificultăți financiare, un plan de restructurare ce trebuia să fie finanțat în parte din împrumuturi de la unul dintre acționarii săi, Etihad Airways PJSC.
- 2 La 9 august 2017, Etihad Airways nu a efectuat plata tranșei datorate din împrumut.
- 3 La 11 august 2017, Etihad Airways a anunțat public că nu va mai oferi sprijin financiar pentru Air Berlin.
- 4 La 15 august 2017, pe de o parte, Air Berlin a inițiat o procedură de insolvență la Amtsgericht Charlottenburg (Tribunalul Districtual din Charlottenburg, Germania), care a autorizat-o să continue să administreze și să dispună de bunurile sale sub supravegherea unui administrator provizoriu.
- 5 Pe de altă parte, guvernul german a notificat Comisiei Europene, în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) TFUE, o măsură de ajutor sub forma unui împrumut garantat în cuantum maxim de 150 de milioane de euro în favoarea Air Berlin (denumit în continuare „ajutorul pentru salvare”). Prin Decizia C(2017) 6080 final din 4 septembrie 2017 referitoare la ajutorul de stat SA.48937 (2017/N) – Germania, în ceea ce privește salvarea Air Berlin (JO 2017, C 400, p. 7, denumită în continuare „decizia prin care ajutorul pentru salvare este declarat compatibil cu piața internă”), Comisia a declarat ajutorul pentru salvare compatibil cu piața internă. În această privință, Comisia a precizat că ajutorul respectiv trebuia să permită continuarea activităților Air Berlin pentru o durată maximă de trei luni, în cursul cărora se prevedea vânzarea activelor Air Berlin.
- 6 La 27 octombrie 2017, intervenienta, easyJet plc, și Air Berlin au încheiat un acord privind achiziționarea de sloturi orare, în special pe aeroportul Berlin-Tegel (Germania), de poziții de staționare corespunzătoare acestor sloturi orare, de eventuale comenzi ale clienților Air Berlin referitoare la operațiunile aferente sloturilor orare menționate, de diverse componente pentru cabine de aeronave și de echipamente corespunzătoare, precum și de date istorice referitoare la ansamblul acestor active (denumit în continuare „acordul din 27 octombrie 2017”).
- 7 La 28 octombrie 2017, Air Berlin și-a încetat activitățile pe piețele de servicii de transport aerian de pasageri.
- 8 Prin ordonanța din 1 noiembrie 2017, Amtsgericht Charlottenburg (Tribunalul Districtual din Charlottenburg) a constatat insolvența și îndatorarea excesivă a Air Berlin.
- 9 La 7 noiembrie 2017, intervenienta a notificat Comisiei, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) primul paragraf din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi [„Regulamentul (CE) privind concentrările economice”] (JO 2004, L 24, p. 1, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 201), concentrarea prin care aceasta achiziționa activele menționate la punctul 6 de mai sus, în conformitate cu acordul din 27 octombrie 2017 (denumită în continuare „concentrarea în cauză”).

- 10 Prin Decizia C(2017) 8776 final din 12 decembrie 2017 (cazul COMP/M.8672 – easyJet/Anumite active ale Air Berlin) (denumită în continuare „decizia atacată”), Comisia a considerat că concentrarea în cauză era compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 139/2004.
- 11 În special, în primul rând, Comisia a considerat, pe de o parte, că concentrarea în cauză privea în principal transferul de sloturi orare de la Air Berlin către intervenientă și, pe de altă parte, că Air Berlin își încetase activitățile de transport aerian de pasageri înainte de concentrarea menționată și independent de ea. Comisia a arătat în această privință că sloturile orare în discuție nu erau aferente niciunei rute specifice și că Air Berlin nu mai opera nicio rută. Comisia a dedus din această situație că, în condițiile respective, evaluarea efectelor concentrării în cauză pe piețele serviciilor de transport aerian de pasageri definite prin perechi de orașe, între un punct de origine și un punct de destinație (denumite în continuare „piețele O & D”), nu permitea înțelegerea „efectelor structurale” asupra concurenței ale unei asemenea concentrări. În consecință, mai degrabă decât să evalueze, în conformitate cu practica sa decizională, efectele concentrării în discuție asupra fiecăreia dintre piețele menționate pe care erau prezente Air Berlin și intervenienta, Comisia a definit piețele relevante ale serviciilor de transport aerian de pasageri prin agregarea tuturor piețelor O & D dinspre sau înspre fiecare dintre aeroporturile de care erau legate sloturile orare ale Air Berlin care fuseseră transferate intervenientei. Astfel, Comisia a definit piețele relevante ca fiind cele ale serviciilor de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre aceste aeroporturi.
- 12 În ceea ce privește mai precis aeroportul Berlin-Tegel, Comisia a arătat că intervenienta nu deținea niciun slot orar pe acest aeroport înainte de concentrarea în cauză, ci deținea sloturi orare pe aeroportul Berlin-Schönefeld (Germania). Comisia a considerat astfel că transferul sloturilor orare deținute de Air Berlin pe aeroportul Berlin-Tegel nu ar avea niciun impact concurențial în ipoteza în care aceste aeroporturi ar fi considerate ca făcând parte din piețe geografice diferite. Cu toate acestea, mai degrabă decât să se pronunțe cu privire la aspectul dacă aeroporturile respective făceau parte din aceeași piață geografică, Comisia a preferat să verifice că această concentrare nu ridică îndoieli grave privind compatibilitatea sa cu piața internă în ipoteza în care aceste aeroporturi ar fi considerate ca făcând parte din aceeași piață geografică.
- 13 În al doilea rând, Comisia a considerat în esență că intervenienta ar avea capacitatea de a bloca accesul la piețele relevante ale serviciilor de transport aerian de pasageri în cazul în care ar fi îndeplinite trei condiții. *Primo*, numărul de sloturi orare deținute de intervenientă pe unul dintre aeroporturile în cauză ar reprezenta o cotă semnificativă din numărul total de sloturi orare pe acel aeroport, în special atunci când ar fi atinsă rata de congestie maximă a acestuia. *Secundo*, concentrarea în cauză ar crește în mod semnificativ numărul de sloturi orare deținute de intervenientă pe aeroportul respectiv, în special atunci când ar fi atinsă rata de congestie maximă a acestuia. *Tertio*, deținerea de sloturi orare de către intervenientă ar afecta negativ disponibilitatea sloturilor orare pe același aeroport, având în vedere rata ridicată de congestie a acestuia și numărul important de sloturi orare deținute de intervenientă.
- 14 Comisia a dedus din aceste constatări că intervenienta nu ar avea capacitatea de a bloca accesul la piețele relevante ale serviciilor de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre niciunul dintre aeroporturile de care erau legate sloturile orare ale Air Berlin. Cu toate acestea, ținând seama de impactul mai important al concentrării în cauză asupra aeroporturilor Berlin-Tegel și Berlin-Schönefeld (denumite în continuare „aeroporturile din Berlin”), Comisia a examinat în plus dacă intervenienta ar fi încurajată să blocheze accesul la piețele serviciilor de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre aceste aeroporturi. Ținând seama mai ales de rata de

congestie a acestor aeroporturi, de cota de piață a concurenților intervenienței și de strategiile comerciale adoptate anterior de aceasta din urmă, Comisia a considerat că interveniența nu ar fi încurajată să blocheze accesul la aceste piețe. În sfârșit, Comisia a observat că, ținând seama de prezența altor două companii aeriene importante pe piețele menționate, punerea în aplicare a unei eventuale strategii de eliminare de către interveniență nu ar conduce la o diminuare a concurenței pe aceste piețe.

Procedura și concluziile părților

- 15 Prin cererea introductivă depusă la grefa Tribunalului la 16 aprilie 2018, reclamanta, Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A., a introdus prezenta acțiune.
- 16 Prin înscrisul depus la grefa Tribunalului la 27 iulie 2018, interveniența a formulat o cerere de intervenție în susținerea concluziilor Comisiei. Prin ordonanța din 28 noiembrie 2018, președintele Camerei a noua a Tribunalului a admis această intervenție.
- 17 Prin înscrisurile din 27 august 2018, 9 aprilie 2019 și 27 iunie 2019, reclamanta a solicitat aplicarea regimului de confidențialitate anumitor informații cuprinse în memoriile sale și în anexele la acestea din urmă.
- 18 Întrucât compunerea camerelor Tribunalului a fost modificată, în temeiul articolului 27 alineatul (5) din Regulamentul de procedură al Tribunalului, judecătoria raportoare a fost repartizată la Camera a zecea, căreia, în consecință, i-a fost atribuită prezenta cauză.
- 19 La propunerea Camerei a zecea, Tribunalul a decis, în temeiul articolului 28 din Regulamentul de procedură, trimiterea cauzei în fața unui complet de judecată extins.
- 20 Reclamanta solicită Tribunalului:
 - anularea deciziei atacate;
 - obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată;
 - obligarea intervenienței să suporte propriile cheltuieli de judecată.
- 21 În plus, reclamanta a solicitat Tribunalului, în temeiul articolului 88 din Regulamentul de procedură, adoptarea unor măsuri de organizare a procedurii în privința ajutorului pentru salvare, a încetării activităților Air Berlin și a vânzării activelor acesteia din urmă.
- 22 Comisia și interveniența solicită Tribunalului:
 - respingerea acțiunii;
 - obligarea reclamantei la plata cheltuielilor de judecată.

În drept

- 23 Cu titlu introductiv, trebuie să se arate că intervenienta contestă admisibilitatea acțiunii. Totuși, trebuie să se amintească în această privință că nu este necesară pronunțarea cu privire la admisibilitatea unei acțiuni din moment ce aceasta trebuie, în orice caz, să fie respinsă pe fond (a se vedea în acest sens Hotărârea din 26 februarie 2002, Consiliul/Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, punctele 51 și 52). În consecință, în speță, întrucât acțiunea trebuie respinsă pe fond pentru motivele prezentate în continuare, nu este necesară pronunțarea cu privire la admisibilitatea acesteia.
- 24 În susținerea acțiunii, reclamanta invocă șase motive întemeiate, primul, pe definirea defectuoasă a piețelor relevante, al doilea, pe eroarea vădită de apreciere a efectelor concentrării în cauză, al treilea, pe neexaminarea eventualelor creșteri în eficiență rezultate din această concentrare, al patrulea, pe caracterul insuficient al angajamentelor asumate de intervenientă, al cincilea, pe neluarea în considerare a ajutorului pentru salvare în cadrul evaluării efectelor concentrării menționate și, al șaselea, pe încălcarea articolului 296 TFUE.

Cu privire la primul motiv, întemeiat pe definirea defectuoasă a piețelor relevante

- 25 În cadrul primului motiv, reclamanta reproșează Comisiei că a reținut o definiție defectuoasă a piețelor relevante. Acest motiv cuprinde în esență două aspecte. Prin intermediul primului aspect, reclamanta contestă premisele raționamentului Comisiei potrivit cărora, pe de o parte, Air Berlin își încetase activitățile înainte de concentrarea în cauză și independent de aceasta și, pe de altă parte, intervenienta nu ar achiziționa Air Berlin în calitate de întreprindere, ci numai active ale acesteia din urmă. Prin intermediul celui de al doilea aspect, reclamanta reproșează Comisiei că nu a definit piețele relevante ale serviciilor de transport aerian de pasageri pe piețele O & D, inclusiv în ipoteza în care Air Berlin ar fi considerată că s-a retras deja de pe unele dintre aceste piețe.
- 26 Comisia și intervenienta contestă argumentația reclamantei.

Cu privire la primul aspect al primului motiv, întemeiat pe faptul că Air Berlin nu își încetase activitățile înainte de concentrarea în cauză și independent de aceasta și că trebuia considerată o întreprindere în vederea aprecierii efectelor acestei concentrări

- 27 În decizia atacată, Comisia a constatat că Air Berlin își încetase activitățile la 28 octombrie 2017 și, în consecință, se retrăsese de pe toate piețele O & D pe care aceasta din urmă era prezentă, înainte de concentrarea în cauză și independent de ea. În condițiile arătate, Comisia a apreciat că această concentrare, în măsura în care privea în principal sloturi orare, ar determina intervenienta să preia pozițiile deținute de Air Berlin nu în mod specific pe piețele O & D pe care aceasta din urmă era prezentă, ci pe aeroporturile de care erau legate aceste sloturi orare.
- 28 În primul rând, reclamanta susține că Comisia a considerat în mod eronat că încetarea activităților Air Berlin era independentă de realizarea concentrării în cauză. Reclamanta arată că la data cererii de deschidere a procedurii de insolvență, la 15 august 2017, autoritățile germane au decis să acorde Air Berlin ajutorul pentru salvare. Or, ajutorul respectiv i-ar fi permis acesteia din urmă să evite retragerea licenței sale de operare și, în consecință, să își continue activitățile și să își păstreze activele, printre care în special sloturile orare. Acest ajutor ar fi avut astfel ca obiectiv să permită transferul unei părți a sloturilor sale orare către intervenientă în temeiul articolului 8a din

Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO 1993, L 14, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 204), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 545/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 (JO 2009, L 167, p. 24).

- 29 În această privință, este cert că procedura de insolvență a Air Berlin a fost deschisă la 15 august 2017 și că această procedură rezulta din dificultățile financiare ale Air Berlin și din refuzul Etihad Airways de a efectua plata tranșei dintr-un împrumut în favoarea acesteia din urmă. Reclamanta nu contestă nici faptul că, așa cum rezultă de altfel din decizia prin care ajutorul pentru salvare este declarat compatibil cu piața internă, acest ajutor nu avea ca obiectiv decât întârzierea, pentru o durată maximă de trei luni, a încetării activităților Air Berlin, iar nu împiedicarea acesteia.
- 30 În consecință, trebuie să se arate că Air Berlin și-ar fi încetat activitățile chiar în lipsa concentrării în cauză, astfel încât Comisia a considerat în mod întemeiat că Air Berlin își încetase activitățile independent de această concentrare.
- 31 În al doilea rând, reclamanta contestă faptul că încetarea activităților Air Berlin a fost anterioară concentrării în cauză. În special, reclamanta arată că Air Berlin și-a încetat activitățile abia la 28 octombrie 2017, și anume după acordul din 27 octombrie 2017, și că negocierea acestui acord începuse în săptămânile anterioare lunii august a anului 2017. Reclamanta deduce din aceste împrejurări că Air Berlin era încă activă la momentul acestei negocieri. Împrejurarea că de la deschiderea procedurii de insolvență, la 15 august 2017, Air Berlin descuraja în mod activ orice nouă rezervare pentru serviciile sale nu ar însemna că aceasta era inactivă, în măsura în care, ținând seama de ajutorul pentru salvare, ar fi putut să își mențină certificatul de operator aerian, precum și licența de operare.
- 32 În această privință, trebuie amintit că, în temeiul articolului 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 139/2004, o concentrare cu dimensiune europeană nu poate fi pusă în aplicare nici înainte de notificare, nici înainte de a fi declarată compatibilă cu piața internă, cu excepția cazului în care Comisia acordă o derogare de la această obligație în temeiul articolului 7 alineatul (3) din acest regulament.
- 33 Întrucât din dosar nu reiese acordarea de către Comisie a unei asemenea derogări, este necesar, în speță, să se arate că realizarea completă a concentrării în cauză nu a putut interveni decât după adoptarea deciziei atacate, la 12 decembrie 2017, și anume la aproape o lună și jumătate după ce Air Berlin și-a încetat activitățile.
- 34 Rezultă că reclamanta nu are temei să reproșeze Comisiei că a considerat că Air Berlin își încetase activitățile înainte de concentrarea în cauză.
- 35 În al treilea rând, reclamanta reproșează Comisiei că a disociat în mod artificial activele Air Berlin, care fac obiectul concentrării în cauză, de întreprinderea Air Berlin, care era o companie aeriană concurentă a intervenientei. Deși intervenienta a achiziționat doar o parte din activele Air Berlin, reclamanta susține că Air Berlin era atât vânzătorul acestor active, cât și una dintre părțile la concentrarea menționată. Reclamanta adaugă că, spre deosebire de ansambluri abstracte de active, numai întreprinderile pot fi calificate drept părți la o concentrare. Or, ținând seama de transferul de sloturi orare de la Air Berlin către intervenientă, intervenienta ar fi achiziționat efectiv o întreprindere în cadrul concentrării în cauză.

- 36 În această privință, *primo*, trebuie amintit că, potrivit articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 139/2004, se consideră că se realizează o concentrare în cazul în care modificarea de durată a controlului rezultă în urma preluării de către o întreprindere a controlului direct asupra altei întreprinderi sau a părților unei alte întreprinderi. În plus, în ceea ce privește calcularea cifrei de afaceri, articolul 5 alineatul (2) din acest regulament prevede că, atunci când concentrarea constă în achiziționarea unor părți ale unei întreprinderi, pentru vânzător se ia în considerare numai cifra de afaceri care este relevantă pentru părțile care fac obiectul concentrării. Rezultă că, astfel cum se arată, de altfel, în mod întemeiat la punctul 136 din Comunicarea jurisdicțională consolidată privind competența Comisiei în temeiul Regulamentului nr. 139/2004 (JO 2008, C 95, p. 1, rectificare în JO 2009, C 43, p. 10), întreprinderile implicate în sensul acestui regulament sunt achizitorul (achizitorii) și partea (părțile) achiziționată (achiziționate) ale întreprinderii țintă, însă nu și activitățile comerciale rămase ale vânzătorului.
- 37 Rezultă că, în mod contrar celor susținute de reclamantă, activitățile rămase la Air Berlin nu sunt considerate o întreprindere implicată, în sensul Regulamentului nr. 139/2004.
- 38 *Secundo*, trebuie să se observe că reclamanta nu contestă faptul, invocat de Comisie la punctul 15 din decizia atacată, că unele active pot permite constituirea, în termen de trei ani, a unei activități prezente pe o piață și căreia i se poate atribui o cifră de afaceri. Reclamanta nu contestă nici că asemenea active ar putea în aceste condiții să constituie o întreprindere implicată, în sensul Regulamentului nr. 139/2004. În plus, trebuie să se arate că reclamanta nu prezintă niciun element de natură să demonstreze că, în speță, activele achiziționate de intervenientă, astfel cum sunt definite în decizia atacată, nu puteau constitui, în termen de trei ani, o activitate prezentă pe o piață și căreia i se putea atribui o cifră de afaceri.
- 39 Rezultă că Comisia a considerat în mod întemeiat că activele achiziționate de intervenientă în cadrul concentrării în cauză constituiau o întreprindere sau o parte a întreprinderii, în sensul Regulamentului nr. 139/2004, chiar dacă Air Berlin își încetase activitățile înainte de această concentrare. În consecință, întrucât este cert că intervenienta a achiziționat doar o parte din activele Air Berlin, Comisia a constatat în mod întemeiat că intervenienta dobândise controlul asupra unei întreprinderi sau a unei părți din întreprindere, care corespundea numai anumitor active ale Air Berlin, și că aceste active constituiau o întreprindere implicată, în sensul regulamentului menționat.
- 40 În aceste condiții, primul aspect al primului motiv invocat de reclamantă trebuie respins.

Cu privire la al doilea aspect al primului motiv, întemeiat pe faptul că Comisia ar fi trebuit să examineze concentrarea în cauză pe fiecare dintre piețele O & D relevante

- 41 Reclamanta reproșează Comisiei că nu a analizat eventualele efecte anticoncurențiale ale concentrării în cauză pe piețele O & D relevante.
- 42 De la bun început trebuie amintit că, pentru a declara o concentrare compatibilă cu piața internă, Comisia trebuie să dovedească, în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul nr. 139/2004, că realizarea concentrării notificate nu ar ridica obstacole semnificative în calea concurenței efective pe piața internă sau pe o parte semnificativă a acesteia, în special ca urmare a creării sau a consolidării unei poziții dominante.

- 43 Definierea corespunzătoare a pieței relevante este, așadar, o condiție necesară și prealabilă oricărei aprecieri efectuate asupra impactului concurențial al unei concentrări (Hotărârea din 31 martie 1998, Franța și alții/Comisia, C-68/94 și C-30/95, EU:C:1998:148, punctul 143). În această privință, trebuie amintit că piața produselor care trebuie luată în considerare cuprinde toate produsele și/sau serviciile pe care consumatorul le consideră interschimbabile sau substituibile din cauza caracteristicilor, a prețului și a utilizării căreia acestea îi sunt destinate (Hotărârea din 23 ianuarie 2018, F. Hoffmann-La Roche și alții, C-179/16, EU:C:2018:25, punctul 50). În special, noțiunea de piață relevantă implică faptul că poate exista o concurență efectivă între produsele sau serviciile care fac parte din această piață, ceea ce presupune un grad suficient de interschimbabilitate, în vederea aceleiași utilizări, între toate produsele sau serviciile care fac parte din aceeași piață (Hotărârea din 23 ianuarie 2018, F. Hoffmann-La Roche și alții, C-179/16, EU:C:2018:25, punctul 51).
- 44 Cu toate acestea, atunci când Comisiei i se reproșează că nu a luat în considerare o eventuală problemă concurențială pe alte piețe decât cele pe care le-a vizat analiza concurențială, reclamantul are obligația să prezinte indicii serioase care să demonstreze în mod tangibil existența unei probleme concurențiale care ar fi trebuit, din cauza impactului său, să fie examinată de Comisie. Pentru a răspunde acestei cerințe, reclamantul are obligația să identifice piețele respective, să descrie situația concurențială în lipsa concentrării și să indice care ar fi efectele probabile ale unei concentrări având în vedere situația concurențială pe aceste piețe (Hotărârea din 4 iulie 2006, easyJet/Comisia, T-177/04, EU:T:2006:187, punctele 65 și 66, și Hotărârea din 13 mai 2015, Niki Luftfahrt/Comisia, T-162/10, EU:T:2015:283, punctele 174 și 175).
- 45 În speță, Comisia a arătat în decizia atacată că companiile aeriene se aflau, în ceea ce privește cererea, pe piața serviciilor de infrastructuri aeroportuare furnizate de aeroporturi și, în ceea ce privește oferta, pe piețele serviciilor de transport aerian de pasageri.
- 46 În ceea ce privește în special sloturile orare, Comisia a arătat că, astfel cum rezultă din articolul 2 litera (a) din Regulamentul nr. 95/93, acestea erau autorizații, acordate de un coordonator, de utilizare a tuturor infrastructurilor aeroportuare necesare pentru prestarea unui serviciu aerian pe un aeroport coordonat, la o dată și la o oră precise, în vederea aterizării și a decolării. Comisia a dedus din această dispoziție că sloturile orare constituiau factori de producție necesari pentru a permite companiilor aeriene să aibă acces la serviciile de infrastructuri aeroportuare furnizate de aeroporturi și, în consecință, să furnizeze servicii de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre aceste aeroporturi. Prin urmare, în măsura în care concentrarea în cauză urmărea, în principal, transferul către intervenientă a unor sloturi orare ale Air Berlin, Comisia a considerat că această concentrare ar produce efecte asupra cererii pe piețele serviciilor de infrastructuri aeroportuare și asupra ofertei pe piețele serviciilor de transport aerian de pasageri.
- 47 În aceste condiții, pentru a evalua concentrarea în cauză, Comisia a analizat dacă, din cauza creșterii numărului de sloturi orare deținute de intervenientă, aceasta din urmă ar avea capacitatea sau ar fi încurajată să blocheze accesul altor companii aeriene la serviciile de infrastructuri aeroportuare și, pe cale de consecință, la piețele serviciilor de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre aeroporturile de care erau legate sloturile orare ale Air Berlin.
- 48 În această privință, în primul rând, pe de o parte, reclamanta susține că, din punctul de vedere al consumatorilor, serviciile de transport aerian de pasageri sunt furnizate pe rute determinate și că activitatea desfășurată de companiile aeriene într-un aeroport este subordonată prestării acestor servicii. Reclamanta deduce din această situație că nu este posibil să se diferențieze activitatea

desfășurată de companiile aeriene pe un aeroport de prestarea serviciilor menționate. Astfel, Comisia s-ar fi întemeiat pe premisa eronată potrivit căreia companiile aeriene ar fi operatori de aeroporturi care oferă sloturi orare, chiar dacă schimbul unor asemenea sloturi orare între companiile aeriene nu ar corespunde activității lor principale.

- 49 Pe de altă parte, reclamanta arată că, în lipsa concentrării în cauză, sloturile orare deținute de Air Berlin ar fi fost puse la dispoziția altor companii aeriene, în conformitate cu Regulamentul nr. 95/93. Reclamanta susține astfel că concurența este mai mare pe piețele O & D atunci când o întreprindere se retrage de pe aceste piețe decât atunci când activele acestei întreprinderi sunt achiziționate de un concurent, precum în speță. În consecință, reclamanta consideră că din împrejurarea că Air Berlin își încetase activitățile pe piețele O & D nu rezultă că această concentrare nu ar fi avut efecte asupra piețelor respective.
- 50 În această privință, trebuie desigur să se arate că, astfel cum susține în esență reclamanta, definiția piețelor O & D reflectă punctul de vedere al cererii potrivit căruia consumatorii serviciilor de transport de pasageri au în vedere toate opțiunile posibile, inclusiv diferite moduri de transport, pentru a se deplasa dintr-un oraș de origine către un oraș de destinație (Hotărârea din 13 mai 2015, Niki Luftfahrt/Comisia, T-162/10, EU:T:2015:283, punctul 138).
- 51 Pe de altă parte, trebuie să se arate că, în decizia atacată, Comisia a reținut ipoteza că, în lipsa concentrării în cauză, toate sloturile orare achiziționate de intervenientă ar fi fost transferate altor companii aeriene decât intervenienta. Mai mult, Comisia a constatat că sloturile orare aveau o „importanță crucială” pentru prestarea de servicii de transport aerian de pasageri, întrucât condiționau accesul la serviciile de infrastructuri aeroportuare. Astfel, Comisia a recunoscut că această concentrare putea avea efecte pe diferitele piețe O & D dinspre sau înspre aeroporturile de care erau legate sloturile orare ale Air Berlin.
- 52 Cu toate acestea, Comisia a considerat că examinarea efectelor concentrării în cauză asupra piețelor serviciilor de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre aeroporturile de care erau legate sloturile orare ale Air Berlin permitea înțelegerea efectelor concentrării respective asupra tuturor piețelor O & D dinspre sau înspre aeroporturile respective. Astfel, Comisia a considerat, ca și reclamanta, că, deși companiile aeriene se aflau, în ceea ce privește cererea, pe piața serviciilor de infrastructuri aeroportuare, creșterea numărului de sloturi orare deținute de intervenientă putea eventual să îi permită să blocheze accesul la aceste servicii. Comisia a verificat, așadar, dacă creșterea numărului de sloturi orare deținute de intervenientă i-ar acorda acesteia din urmă capacitatea sau ar încuraja-o să blocheze accesul la serviciile de infrastructuri aeroportuare și, pe cale de consecință, la diferitele piețe O & D dinspre sau înspre aeroporturile respective.
- 53 Rezultă că, în mod contrar celor susținute de reclamantă, Comisia a ținut seama de eventualele efecte ale concentrării în cauză pe piețele O & D relevante, deși nu a examinat individual fiecare dintre aceste piețe.
- 54 În al doilea rând, reclamanta consideră că Comisia ar fi trebuit să țină seama de cotele de piață ale Air Berlin și ale intervenientei, precum și de efectul concentrării în cauză asupra raportului de concurență dintre ele, asupra clienților lor și asupra concurenților lor pe piețele O & D relevante. În această privință, reclamanta precizează că Comisia ar fi trebuit să identifice rutele operate de Air Berlin care ar fi preluate de intervenientă ca urmare a acestei concentrări, precum și piețele O & D pe care concentrarea respectivă era susceptibilă să creeze un monopol. Reclamanta adaugă că Comisia ar fi trebuit de asemenea să recurgă la „metodele de simulare care să permită cunoașterea

cererii” pentru a identifica rutele în privința cărora intervenienta ar afecta cel mai probabil sloturile orare ale Air Berlin. Reclamanta precizează în această privință că Comisia ar fi trebuit să examineze piețele O & D dinspre sau înspre aeroportul din Düsseldorf (Germania), precum și piețele O & D dinspre sau înspre aeroporturile din Berlin și în care intervenienta opera, înainte de concentrarea în discuție, cel puțin o conexiune zilnică.

- 55 Mai precis, pe de o parte, reclamanta susține că această concentrare putea să constituie un obstacol semnificativ în calea concurenței efective pe piețele Berlin (Germania) – Budapesta (Ungaria), Berlin – Tel Aviv (Israel), Berlin – Viena (Austria), Berlin – Zürich (Elveția), Berlin – Napoli (Italia) și Berlin – Copenhaga (Danemarca). În fapt, intervenienta ar fi preluat aceste rute operate de Air Berlin în urma concentrării menționate, astfel încât aceasta din urmă s-ar afla în situație de monopol pe piețele Berlin – Napoli și Berlin – Copenhaga și nu ar mai avea decât un singur concurent pe celelalte piețe sus-menționate. Pe de altă parte, reclamanta arată că intervenienta și-ar putea dezvolta activitățile pe diferite piețe O & D dinspre sau înspre aeroporturile din Berlin și aeroportul din Düsseldorf. Reclamanta deduce dintr-o asemenea situație că această concentrare ar putea împiedica dezvoltarea activităților altor companii aeriene pe aeroporturile respective. Aceasta precizează că, ținând seama de rata de congestie a aeroporturilor menționate, deținerea unui număr important de sloturi orare de un număr mic de companii aeriene ar putea împiedica accesul unor noi operatori la aceste aeroporturi. În plus, o asemenea concentrare nu ar avea doar un efect asupra „pieței din Berlin”, ci și pe rute care pornesc de pe platforme de corespondențe (hub) ale altor companii aeriene care transportă pasageri în tranzit provenind de la aeroporturile din Berlin.
- 56 *Primo*, trebuie să se arate că, astfel cum rezultă din cuprinsul punctului 50 de mai sus, examinarea piețelor O & D poate permite să se identifice, printre serviciile de transport de pasageri, pe cele pe care consumatorul le consideră interschimbabile sau substituibile. Rezultă că, atunci când întreprinderile implicate într-o concentrare sunt companii aeriene aflate încă în activitate, Comisia poate identifica piețele O & D pe care activitățile lor se suprapun. Comisia poate astfel să evalueze impactul concurențial al acestei concentrări asupra prestării de servicii de transport de pasageri pe aceste piețe. În special, Comisia poate să determine printre altele amploarea modificărilor privind cotele de piață și nivelurile de concentrare prin calcularea cotei de piață cumulate a întreprinderilor menționate în urma concentrării respective și a cotei de piață a concurenților lor.
- 57 Totuși, în speță, luând în considerare încetarea activităților Air Berlin, aceasta din urmă s-a retras de pe toate piețele O & D pe care era prezentă, astfel încât activitățile sale și cele ale intervenientei nu se mai suprapuneau pe niciuna dintre aceste piețe. În plus, în măsura în care sloturile orare ale Air Berlin nu erau legate de nicio rută, Comisia a arătat în mod întemeiat că acestea puteau, în consecință, să fie utilizate de intervenientă pe alte piețe O & D decât cele pe care Air Berlin era prezentă anterior. Așadar, este cert că intervenienta era în măsură să reorganizeze sloturile orare pe un număr mare de piețe O & D, reclamanta recunoscând de altfel, la punctele 98 și 100 din replică, că era imposibil pentru Comisie să examineze toate piețele O & D pe care sloturile orare ale Air Berlin puteau fi realocate.
- 58 Rezultă că, spre deosebire de concentrările în care sunt implicate companii aeriene încă în activitate, în speță nu era cert că concentrarea în cauză avea vreun efect asupra concurenței pe piețele O & D pe care Air Berlin era prezentă înainte de încetarea activităților sale.

- 59 *Secundo*, trebuie să se arate că reclamanta nu prezintă niciun element de natură să demonstreze că examinarea efectelor concentrării în cauză asupra piețelor serviciilor de infrastructuri aeroportuare nu permitea identificarea unor eventuale obstacole în calea concurenței efective pe diferitele piețe O & D dinspre sau înspre aeroporturile de care erau legate sloturile orare ale Air Berlin.
- 60 În special, deși reclamanta identifică piețele O & D pe care intervenienta fie ar fi preluat rutele operate anterior de Air Berlin, fie ar putea să afecteze sloturile orare ale acesteia din urmă, nu susține că concentrarea în cauză a constituit efectiv un obstacol semnificativ în calea concurenței efective pe aceste piețe. Dimpotrivă, reclamanta pretinde că nu are obligația să dovedească existența unui asemenea obstacol, ci că lipsa acestuia trebuia să fie demonstrată de Comisie. Astfel, reclamanta se limitează să susțină că această concentrare putea constitui un asemenea obstacol și că Comisia ar fi trebuit să își completeze analiza fără a prezenta însă, în această privință, indicii serioase în sensul jurisprudenței amintite la punctul 44 de mai sus. În special, reclamanta nu reușește să explice modul în care concentrarea menționată putea să constituie obstacole semnificative în calea concurenței efective pe anumite piețe O & D în ipoteza în care era menținut accesul celorlalte companii aeriene la serviciile de infrastructuri aeroportuare în cauză.
- 61 În plus, în ceea ce privește, pe de o parte, piețele Berlin – Budapesta, Berlin – Tel Aviv, Berlin – Viena, Berlin – Zürich, Berlin – Napoli și Berlin – Copenhaga, pe care intervenienta se afla, potrivit reclamantei, în situație de monopol sau de duopol ca urmare a concentrării în cauză, trebuie să se arate că această situație rezulta din retragerea Air Berlin de pe aceste piețe. Or, această retragere este consecința încetării activităților Air Berlin, care, astfel cum s-a arătat la punctele 27-34 de mai sus, a avut loc înainte de concentrarea în cauză și independent de aceasta. În consecință, împrejurarea că intervenienta se află, după realizarea concentrării menționate, în situație de monopol sau de duopol pe aceste piețe O & D nu poate, în orice caz, să însemne că această concentrare ar fi putut împiedica în mod semnificativ concurența efectivă pe aceste piețe.
- 62 În ceea ce privește, pe de altă parte, piețele O & D dinspre sau înspre aeroportul din Düsseldorf și aeroporturile din Berlin, identificate de reclamantă, trebuie să se arate că, în opinia reclamantei, concentrarea în cauză ar putea conferi intervenientei o poziție dominantă sau, cel puțin, i-ar permite să creeze strategii de eliminare. Reclamanta susține în această privință că transferul către intervenientă de sloturi orare pe aeroporturile menționate ar împiedica celelalte companii aeriene să obțină un număr suficient de ridicat de sloturi orare și, în consecință, să își dezvolte activitățile. Rezultă că, astfel cum arată Comisia, reclamanta recunoaște că examinarea capacității intervenientei, ca urmare a concentrării menționate, de a bloca accesul la serviciile de infrastructuri aeroportuare furnizate de un aeroport putea permite să se verifice dacă această concentrare nu ar ridica obstacole semnificative în calea concurenței efective pe piețele O & D dinspre sau înspre aceste aeroporturi.
- 63 *Tertio*, trebuie să se arate, similar Comisiei, că din afirmația reclamantei potrivit căreia intervenienta ar utiliza sloturile orare ale Air Berlin pentru a-și crește oferta pe rutele pentru care cererea ar fi cea mai puternică rezultă că intervenienta nu ar prelua toate rutele care erau operate anterior de Air Berlin. În această privință, reclamanta precizează de altfel că intervenienta urmează un model denumit „punct cu punct”, care îi permite să nu fie nevoită să își sincronizeze zborurile dintre aceste puncte și, în acest mod, să își realoce cu ușurință sloturile orare către alte rute, în funcție de condițiile pieței. În consecință, trebuie să se constate că Comisia a considerat în

mod întemeiat că concentrarea în cauză putea să aibă efecte pe toate piețele O & D dinspre sau înspre aeroporturile de care erau legate sloturile orare ale Air Berlin, astfel încât examinarea efectelor acestei concentrări nu se putea limita la piețele O & D identificate de reclamantă.

- 64 Rezultă că reclamanta nu poate susține în mod întemeiat că definiția pieței reținută de Comisie nu permitea identificarea eventualelor obstacole semnificative în calea concurenței efective rezultate din concentrarea în cauză, inclusiv pe piețele O & D pe care le identificase.
- 65 Prin urmare, se impune respingerea celui de al doilea aspect al primului motiv invocat de reclamantă și, pe cale de consecință, a motivului menționat în totalitate.

Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe eroarea vădită de apreciere a efectelor concentrării în cauză

- 66 Al doilea motiv cuprinde în esență trei aspecte. Prin intermediul primului aspect, reclamanta susține că Comisia a încălcat Orientările privind evaluarea concentrărilor orizontale în temeiul Regulamentului Consiliului privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi (JO 2004, C 31, p. 5, Ediție specială, 08/vol. 4, p. 56, denumite în continuare „Orientările privind concentrările orizontale”), precum și Orientările privind evaluarea concentrărilor neorizontale în conformitate cu acest regulament (JO 2008, C 265, p. 6, denumite în continuare „Orientările privind concentrările neorizontale”). Prin intermediul celui de al doilea aspect, reclamanta contestă ratele de congestie a aeroporturilor din Berlin, precum și cotele de sloturi deținute de intervenientă care au fost reținute de Comisie în decizia atacată în privința acestor aeroporturi. Prin intermediul celui de al treilea aspect, reclamanta consideră că concentrarea în cauză ar putea să îi permită intervenientei să blocheze accesul pe piețele serviciilor de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre aeroporturile menționate.
- 67 Comisia și intervenienta contestă argumentația reclamantei.
- 68 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, în temeiul unei jurisprudențe constante, normele de fond ale Regulamentului nr. 139/2004 și în special articolul 2 din acesta conferă Comisiei o anumită putere discreționară, mai ales în ceea ce privește aprecierile de ordin economic, și, în consecință, controlul instanței asupra exercitării unei asemenea puteri, care este esențial în definirea normelor în materie de concentrări, trebuie efectuat ținându-se cont de marja de apreciere care este implicită pentru normele cu caracter economic ce fac parte din regimul concentrărilor (Hotărârea din 18 decembrie 2007, Cementbouw Handel & Industrie/Comisia, C-202/06 P, EU:C:2007:814, punctul 53, și Hotărârea din 13 mai 2015, Niki Luftfahrt/Comisia, T-162/10, EU:T:2015:283, punctul 85). Astfel, potrivit jurisprudenței constante, controlul pe care instanțele Uniunii Europene îl exercită cu privire la aprecierile economice complexe ale Comisiei se limitează în mod necesar la verificarea respectării normelor de procedură și de motivare, precum și a exactității materiale a situației de fapt, a inexistenței unei erori vădite de apreciere a faptelor și a unui abuz de putere (Hotărârea din 7 mai 2020, BTB Holding Investments și Dufenco Participations Holding/Comisia, C-148/19 P, EU:C:2020:354, punctul 56, Hotărârea din 5 septembrie 2014, Éditions Odile Jacob/Comisia, T-471/11, EU:T:2014:739, punctul 137, și Hotărârea din 12 decembrie 2018, Servier și alții/Comisia, T-691/14, atacată cu recurs, EU:T:2018:922, punctul 1374).
- 69 Cu toate acestea, deși Tribunalul nu are competența de a înlocui aprecierea economică a Comisiei, care are competența instituțională în materie, cu propria apreciere, dintr-o jurisprudență consacrată în prezent reiese că instanța Uniunii trebuie, în concret, nu numai să verifice

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 (Hotărârea din 15 februarie 2005, Comisia/Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, punctul 39, și Hotărârea din 11 septembrie 2014, CB/Comisia, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, punctul 46).

Cu privire la primul aspect al celui de al doilea motiv, întemeiat pe încălcarea Orientărilor privind concentrările orizontale și, respectiv, concentrările neorizontale

- 70 Reclamanta susține că Comisia a aplicat în mod greșit Orientările privind concentrările neorizontale în locul Orientărilor privind concentrările orizontale. Ea adaugă că Comisia ar fi încălcat deopotrivă Orientările privind concentrările neorizontale, în ipoteza în care acestea din urmă erau aplicabile.
- 71 În primul rând, trebuie amintit că, potrivit punctului 5 din Orientările privind concentrările orizontale, acestea sunt cele în care întreprinderile implicate sunt concurenți existenți sau potențiali pe aceeași piață relevantă. Totuși, nota de subsol 6 precizează că aceste orientări nu reglementează evaluarea efectelor pe care o concentrare le poate produce asupra concurenței pe alte piețe, printre care se numără efectele verticale. În această privință, potrivit punctului 4 din Orientările privind concentrările neorizontale, concentrările verticale sunt cele care privesc întreprinderi care operează la diferite niveluri ale lanțului de aprovizionare.
- 72 În speță, în decizia atacată, Comisia s-a referit în special la Orientările privind concentrările neorizontale. Întemeindu-se pe punctul 25 din aceste orientări, Comisia a considerat că împrejurarea că cota medie de sloturi orare deținută de intervenientă pe aeroporturile din Berlin ar fi mai mică de 30 % în urma concentrării în cauză constituia un indiciu că această concentrare nu ar ridica obstacole semnificative în calea concurenței efective pe piețele de servicii de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre aeroporturile de care erau legate sloturile orare ale Air Berlin. Comisia a recunoscut totuși că, în cazul anumitor orare, cota de sloturi orare deținută de intervenientă ar putea depăși acest prag.
- 73 În această privință, reclamanta arată că, în măsura în care există o suprapunere orizontală între activitățile Air Berlin și cele ale intervenientei pe aeroporturile din Berlin, Comisia ar fi trebuit să aplice Orientările privind concentrările orizontale. Or, din moment ce, din cauza concentrării în cauză, cota de sloturi orare deținută de intervenientă ar depăși „sensibil” 25 % pe aceste aeroporturi, potrivit acestor orientări, concentrarea menționată nu ar fi compatibilă cu piața internă.
- 74 Trebuie să se arate, astfel cum s-a menționat la punctele 45-47 de mai sus, că, în decizia atacată, Comisia a considerat că concentrarea în cauză ar avea efecte, pe de o parte, asupra piețelor serviciilor de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre aeroporturile de care erau legate sloturile orare ale Air Berlin și, pe de altă parte, asupra pieței serviciilor de infrastructuri aeroportuare din aceste aeroporturi. Totuși, așa cum rezultă din cuprinsul punctului 72 de mai sus, Comisia a aplicat Orientările privind concentrările neorizontale numai în scopul aprecierii eventualelor efecte ale concentrării menționate pe piețele relevante ale serviciilor de transport aerian de pasageri. Astfel, Comisia nu a făcut trimitere la orientările menționate pentru a aprecia eventualele efecte ale acestei concentrări pe piețele relevante ale infrastructurilor aeroportuare.

- 75 Or, în ceea ce privește în mod specific piețele relevante ale serviciilor de transport aerian de pasageri, pe de o parte, trebuie amintit că, ținând seama de încetarea activităților Air Berlin, aceasta din urmă nu mai era prezentă pe niciuna dintre piețele respective. Rezultă că, astfel cum s-a constatat la punctul 57 de mai sus, activitățile Air Berlin nu mai erau susceptibile să se suprapună pe aceste piețe cu activitățile intervenientei. În consecință, este necesar să se arate că, având în vedere punctul 5 din Orientările privind concentrările orizontale, Comisia a considerat în mod întemeiat că aceste orientări nu erau aplicabile pentru evaluarea efectelor concentrării în cauză asupra piețelor menționate.
- 76 Pe de altă parte, astfel cum rezultă din cuprinsul punctului 46 de mai sus și cum recunoaște de altfel reclamanta, Comisia a arătat în mod întemeiat că alocarea de sloturi orare permitea accesul la serviciile de infrastructuri aeroportuare și că sloturile orare constituiau, așadar, factori de producție necesari pentru furnizarea de servicii de transport aerian de pasageri. Rezultă că există o relație verticală între, pe de o parte, alocarea sloturilor orare, care se situează în amonte față de lanțul de aprovizionare în sensul Orientărilor privind concentrările neorizontale, și, pe de altă parte, prestarea de servicii de transport aerian de pasageri, care se situează în aval față de acesta.
- 77 În aceste condiții, reclamanta nu are temei să reproșeze Comisiei că s-a referit la Orientările privind concentrările neorizontale pentru a aprecia eventualele efecte verticale rezultate din transferul sloturilor orare ale Air Berlin asupra piețelor serviciilor de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre aeroporturile de care erau legate aceste sloturi orare.
- 78 În al doilea rând, din cuprinsul punctelor 24 și 27 din Orientările privind concentrările neorizontale rezultă că nivelurile cotelor de piață și de concentrare constituie elemente pertinente în vederea aprecierii puterii de piață a părților la o concentrare. Mai precis, potrivit punctului 25 din aceste orientări, este puțin probabilă identificarea de către Comisie a unor aspecte problematice de concurență în cazul concentrărilor neorizontale atunci când cota de piață post-concentrare a noii entități, pe fiecare dintre piețele respective, este inferioară procentului de 30 % iar indicele Herfindahl-Hirschmann (IHH) post-concentrare este mai mic de 2 000.
- 79 Reclamanta reproșează Comisiei că a încălcat punctul 25 din Orientările privind concentrările neorizontale întrucât aceasta nu s-a referit la IHH în decizia atacată și întrucât cotele de sloturi orare deținute de intervenientă vor depăși 30 % în urma concentrării în cauză.
- 80 Cu toate acestea, astfel cum se precizează la punctul 27 din Orientările privind concentrările neorizontale, prezentarea nivelurilor cotei de piață și de concentrare prevăzute la punctul 25 din aceste orientări nu permite să se prezume existența unor probleme de concurență. Într-adevăr, acest din urmă punct se limitează să descrie o situație în care este puțin probabilă concluzia Comisiei că există unele probleme de concurență. În schimb, din cuprinsul acestui punct nu reiese că această situație ar fi singura care nu ar ridica asemenea probleme.
- 81 În special, trebuie să se arate că nivelurile cotei de piață și de concentrare prevăzute la punctul 25 din Orientările privind concentrările neorizontale se referă la stabilirea puterii de piață a întreprinderilor implicate în urma concentrării și că punctul 27 din aceste orientări precizează că deținerea unei puteri de piață semnificative pe cel puțin una dintre piețele relevante nu este decât o condiție necesară, dar insuficientă, pentru stabilirea existenței unor probleme de concurență. Punctul 32 din orientările menționate, la care face trimitere în special punctul 27 din aceleași orientări, precum și decizia atacată, indică astfel că blocarea pieței accesului presupune, în plus, întrunirea a trei condiții cumulative, și anume, în primul rând, ca întreprinderile implicate în

urma concentrării să aibă capacitatea de a bloca accesul la factori de producție, în al doilea rând, ca acestea să aibă motive pentru a bloca un asemenea acces și, în al treilea rând, blocarea accesului să aibă un efect negativ semnificativ asupra concurenței în aval.

- 82 În speță, din cuprinsul punctului 14 de mai sus rezultă că Comisia a considerat că niciuna dintre cele trei condiții prevăzute la punctul 32 din Orientările privind concentrările neorizontale nu erau îndeplinite în ceea ce privește piețele serviciilor de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre aeroporturile din Berlin. În consecință, împrejurarea că cotele de sloturi orare deținute de intervenientă pe aceste aeroporturi pot depăși în anumite orare pragul prevăzut la punctul 25 din orientările menționate și că Comisia nu a verificat dacă IHH era inferior pragului prevăzut la acest punct nu permite să se rețină încălcarea de către Comisie a orientărilor menționate. De altfel, în ceea ce privește IHH, trebuie să se constate, similar Comisiei, că însăși reclamanta recunoaște la punctul 82 din anexa C.2 la replică că „aplicarea practică a IHH în cauzele referitoare la controlul concentrărilor în sectorul aerian este marginală”.
- 83 Rezultă că reclamanta nu poate susține în mod întemeiat că Comisia a încălcat Orientările privind concentrările orizontale sau Orientările privind concentrările neorizontale.
- 84 În consecință, primul aspect al celui de al doilea motiv invocat de reclamantă trebuie respins.

Cu privire la al doilea aspect al celui de al doilea motiv, întemeiat pe cotele de sloturi orare și pe rate de congestie incorecte în ceea ce privește aeroporturile din Berlin

- 85 Reclamanta contestă cotele de sloturi orare deținute de intervenientă și ratele de congestie reținute de Comisie în decizia atacată în ceea ce privește aeroporturile din Berlin.
- 86 În primul rând, reclamanta reproșează Comisiei că s-a întemeiat exclusiv pe datele prezentate de intervenientă pentru calcularea cotelor de sloturi orare deținute de aceasta din urmă în urma concentrării în cauză, deși ar fi trebuit deopotrivă să colecteze date de la coordonatorii aeroporturilor din Berlin. Reclamanta adaugă că Comisia a subestimat cota de sloturi orare deținută de intervenientă pe aceste aeroporturi.
- 87 *Primo*, este necesar să se arate că, având în vedere imperativul celerității și termenele stricte pe care Comisia trebuie să le respecte în cadrul procedurii de control al concentrărilor, aceasta, în lipsa unor indicii privind inexactitatea informațiilor furnizate, nu poate fi obligată să verifice toate informațiile pe care le primește. Astfel, deși obligația de a examina cu diligență și cu imparțialitate ce revine Comisiei în cadrul unei asemenea proceduri nu îi permite să se întemeieze pe elemente sau pe informații care nu pot fi considerate veridice, imperativul celerității presupune totuși că aceasta nu poate verifica ea însăși, în cele mai mici detalii, autenticitatea și credibilitatea tuturor comunicărilor care îi sunt trimise, procedura de control al concentrărilor întemeindu-se în mod necesar și într-o anumită măsură pe încredere (Hotărârea din 7 mai 2009, NVV și alții/Comisia, T-151/05, EU:T:2009:144, punctul 184).
- 88 În această privință, trebuie amintit că, în cadrul legislației în materie de control al concentrărilor, sunt prevăzute diferite măsuri care urmăresc să descurajeze și să sancționeze transmiterea unor informații incorecte sau care induc în eroare. Astfel, în temeiul articolului 4 alineatul (1) și al articolului 6 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 802/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului nr. 139/2004 (JO 2004, L 133, p. 1, rectificare în JO 2004, L 172, p. 9, Ediție specială, 08/vol. 2, p. 3), nu numai părțile care fac notificarea au obligația expresă de a-i prezenta integral și onest faptele și circumstanțele relevante pentru luarea unei

decizii, această obligație fiind confirmată la articolul 14 din Regulamentul nr. 139/2004, ci și Comisia are posibilitatea, în temeiul articolului 6 alineatul (3) litera (a) și al articolului 8 alineatul (6) litera (a) din Regulamentul nr. 139/2004, de a revoca decizia prin care se constată compatibilitatea în cazul în care aceasta se bazează pe informații incorecte pentru care este răspunzătoare una dintre întreprinderi sau în cazul în care a fost obținută prin fraudă (Hotărârea din 7 mai 2009, NVV și alții/Comisia, T-151/05, EU:T:2009:144, punctul 185).

- 89 În speță, din decizia atacată rezultă că Comisia s-a întemeiat pe date prezentate de intervenientă și care proveneau mai ales dintr-o bază de culegere a datelor provenite de la International Air Transport Association (IATA, Asociația Internațională de Transport Aerian), așa cum a confirmat de altfel în ședință. Ținând seama de existența mai multor baze de date accesibile în special companiilor aeriene, a căror fiabilitate nu este repusă în discuție ca atare de reclamantă, Comisia a considerat în mod întemeiat că intervenienta era în măsură să prezinte date fiabile și, prin urmare, să utilizeze datele prezentate de aceasta din urmă în cadrul evaluării sale.
- 90 *Secundo*, este necesar, în orice caz, să se arate că, pe de o parte, Comisia a indicat în decizia atacată că nu s-a întemeiat exclusiv pe datele prezentate de intervenientă. Astfel, Comisia a precizat că a verificat datele respective la administratorii și la coordonatorii aeroporturilor în cauză.
- 91 Pe de altă parte, este necesar să se constate că argumentele reclamantei nu sunt suficiente pentru a repune în discuție veridicitatea datelor pe care s-a întemeiat Comisia. În această privință, trebuie să se arate că reclamanta susține, desigur, că, potrivit unei alte baze de date decât cea menționată în decizia atacată, intervenienta ar deține în medie, la aeroporturile din Berlin, 30,05 % din sloturile orare în perioada de planificare orară (sezon) IATA pentru vara anului 2018 și 23,6 % din sloturile orare în sezonul de iarnă IATA 2017/2018. Reclamanta consideră astfel că Comisia a subestimat cota de sloturi orare deținută de intervenientă, întrucât a menționat în decizia atacată că intervenienta deținea în medie la aeroporturile din Berlin mai puțin de 25 % din sloturile orare în sezonul de vară IATA 2018 și mai puțin de 20 % din sloturile orare în sezonul de iarnă IATA 2017/2018. Totuși, este necesar să se constate că informațiile pe care s-a întemeiat Comisia erau estimări disponibile la momentul adoptării deciziei atacate. În această privință, trebuie să se arate, astfel cum arată în esență Comisia, că reclamanta nu precizează în înscrisurile sale data informațiilor pe care le invocă. De altfel, reclamanta a confirmat în ședință că aceste informații erau ulterioare deciziei atacate. În consecință, faptul că informațiile prezentate de reclamantă nu corespund exact estimărilor pe care s-a întemeiat Comisia nu înseamnă în mod necesar că acestea din urmă nu puteau fi considerate suficient de fiabile la data deciziei atacate.
- 92 În plus, trebuie să se arate că reclamanta calculează cota de sloturi orare deținută de intervenientă pe baza ansamblului sloturilor orare alocate companiilor aeriene, excluzând, din acest motiv, sloturile orare care nu sunt alocate. Or, pe de o parte, în decizia atacată, Comisia a calculat cota de sloturi orare deținută de intervenientă, întemeindu-se pe toate sloturile orare pe aeroporturile în cauză. Pe de altă parte, Comisia a arătat că rata medie de congestie a aeroporturilor din Berlin în sezoanele de vară IATA 2018 și de iarnă IATA 2017/2018 nu ar fi decât de 54 % și, respectiv, de 46 %. Astfel, potrivit sezoanelor IATA luate în considerare, între 46 % și 54 % din sloturile orare pe aeroporturile din Berlin nu erau alocate. În consecință, din simplul fapt că cotele de sloturi orare invocate de reclamantă sunt superioare celor pe care s-a întemeiat Comisia nu se poate deduce că acestea erau eronate.

- 93 În sfârșit, deși reclamanta înțelege să reproșeze Comisiei că nu a precizat „modelul econometric” utilizat în scopul evaluării sale, este suficient să se constate că, la punctele 110, 111 și 114 din decizia atacată, Comisia a descris calculele referitoare la cotele de sloturi orare deținute de intervenientă și la rata de congestie a aeroporturilor în cauză.
- 94 În al doilea rând, reclamanta arată că Comisia a considerat în mod greșit că aeroporturile din Berlin erau deschise de la ora 3.00 UTC (timp universal coordonat) la ora 21.59 UTC în sezoanele de vară IATA, în timp ce aeroportul Berlin-Schönefeld rămânea deschis în permanență, iar aeroportul Berlin-Tegel era deschis de la ora 4.00 UTC la ora 20.59 UTC. Ținând seama de lipsa sloturilor orare, anumite companii aeriene ar utiliza sloturi de noapte, astfel încât această eroare săvârșită de Comisie ar fi de natură să vicieze evaluarea efectelor concentrării în cauză.
- 95 În această privință, trebuie să se arate că, în decizia atacată, Comisia a indicat că s-a întemeiat pe o aproximare referitoare la orarele de funcționare a aeroporturilor din Berlin. Astfel, Comisia a presupus că, pentru calcularea ratelor de congestie și a cotelor de sloturi orare deținute în aceste aeroporturi de intervenientă în urma concentrării, aceste aeroporturi aveau aceleași orare de funcționare, și anume de la ora 3.00 UTC la ora 21.59 UTC în sezoanele de vară IATA, deși acest lucru nu corespunde exact realității. Comisia a precizat totuși că numărul de sloturi orare utilizate pe aeroportul Berlin-Schönefeld între ora 21.59 UTC și ora 3.00 UTC era neglijabil.
- 96 În aceste condiții, pe de o parte, trebuie să se arate că reclamanta se limitează să evoce ipoteza că, în sezoanele de vară IATA, companiile aeriene ar putea alege să utilizeze aeroportul Berlin-Schönefeld între ora 21.59 UTC și ora 3.00 UTC. Totuși, ea nu prezintă niciun element de natură să demonstreze că numărul de sloturi orare pe aeroportul menționat în această perioadă era insuficient pentru a satisface toate cererile. Pe de altă parte, trebuie să se arate că reclamanta nu explică în ce mod această aproximare era de natură să modifice suficient de semnificativ calculele Comisiei pentru a repune în discuție evaluarea, efectuată de aceasta din urmă, a efectelor concentrării respective. În special, trebuie să se sublinieze, astfel cum arată Comisia, că această aproximare conducea la supraestimarea ratei de congestie a aeroporturilor din Berlin, precum și a cotei de sloturi orare deținute de intervenientă pe aceste aeroporturi, aspecte care au fost de altfel recunoscute de reclamantă. Prin urmare, din această aproximare nu poate rezulta că Comisia a săvârșit o eroare vădită de apreciere a efectelor concentrării în cauză.
- 97 În al treilea rând, reclamanta exprimă îndoieli cu privire la ratele de congestie ale aeroporturilor din Berlin care au fost reținute de Comisie, întrucât, pe de o parte, din decizia atacată nu reiese că Comisia a luat în considerare, pe lângă utilizarea pistelor, capacitățile terminalelor și numărul de poziții de staționare, iar pe de altă parte, administratorul aeroportului Berlin-Tegel a informat-o că pozițiile de staționare erau insuficiente pentru a satisface toate cererile.
- 98 În această privință, Comisia a considerat în decizia atacată că nu era necesar să diferențieze accesul la terminale și la pozițiile de staționare printre diferitele servicii aeroportuare indispensabile prestării de servicii de transport aerian de pasageri, întrucât alocarea de sloturi orare includea în mod necesar accesul la toate aceste servicii.
- 99 În aceste condiții, pe de o parte, este suficient să se arate că, deși reclamanta afirmă că Comisia ar fi trebuit să ia în considerare capacitatea terminalelor aeroporturilor în cauză, ea nu prezintă niciun element de natură să demonstreze că capacitatea aeroporturilor din Berlin era limitată de capacitatea fiecăruia dintre terminalele lor.

- 100 Pe de altă parte, este necesar să se constate că reclamanta prezintă un e-mail al gestionarului aeroportului Berlin-Tegel din 19 februarie 2018 referitor la alocarea de poziții de staționare pe acest aeroport. În e-mailul menționat, acest gestionar explica, *primo*, că „insolvența Air Berlin din vara anului 2017” permisesse eliberarea unor capacități ale acestui aeroport, *secundo*, că cererile formulate de companiile aeriene pentru a avea acces la pozițiile de staționare pe timpul nopții crescuseră semnificativ în raport cu sezoanele anterioare, astfel încât capacitățile aeroportului menționat nu mai erau suficiente, și, *tertio*, că urma să fie pusă în aplicare o nouă procedură de alocare a sloturilor respective începând cu „sezonul de vară” 2018. Acesta precizează de asemenea că, dacă este cazul, companiile aeriene ar putea fi contactate direct pentru a continua să își amelioreze coordonarea.
- 101 Cu toate acestea, trebuie observat că reclamanta nu explică în ce mod pozițiile de staționare pe timpul nopții pe aeroportul Berlin-Tegel constituie factori de producție care ar fi necesari, asemenea sloturilor orare, pentru furnizarea de servicii de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre aeroporturile din Berlin. Pe de altă parte, e-mailul prezentat de reclamantă menționează nu numai instituirea unei noi proceduri referitoare la alocarea pozițiilor de staționare pe timpul nopții, ci și faptul că ar fi încă posibilă sporirea coordonării dintre companiile aeriene în cazul în care s-ar dovedi necesar. În consecință, doar din acest e-mail nu poate rezulta că numărul de poziții de staționare este de natură să limiteze prestarea de servicii de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre aeroportul Berlin-Tegel.
- 102 În aceste condiții, este necesar să se considere că reclamanta nu poate susține în mod întemeiat că, la calcularea ratei de congestie a aeroportului Berlin-Tegel, trebuiau în mod obligatoriu să fie luate în considerare capacitățile terminalelor, precum și pozițiile de staționare.
- 103 În consecință, trebuie să se considere că reclamanta nu are temei să reproșeze Comisiei că a reținut cote de sloturi orare și rate de congestie eronate, astfel încât al doilea aspect al celui de al doilea motiv invocat de reclamantă trebuie respins.

Cu privire la al treilea aspect al celui de al doilea motiv, întemeiat pe faptul că concentrarea în cauză ar putea permite intervenției să blocheze accesul pe piețele serviciilor de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre aeroporturile din Berlin

- 104 Reclamanta susține că concentrarea în cauză produce efecte anticoncurențiale. În opinia sa, în lipsa acestei concentrări, o cotă importantă a sloturilor orare pe aeroporturile din Berlin care au fost transferate intervenției ar fi fost alocată altor companii aeriene. Reclamanta arată în această privință că aeroportul Berlin-Tegel este un aeroport coordonat, în sensul Regulamentului nr. 95/93. În consecință, pe de o parte, ea apreciază, în conformitate cu articolul 10 din acest regulament, că aproape jumătate din sloturile orare deținute anterior de Air Berlin ar fi fost alocate unor „noi operatori” ca și reclamanta, ceea ce ar fi redus obstacolele la intrare pe piețele relevante. Pe de altă parte, reclamanta susține că, ținând seama de cotele importante de sloturi orare deținute de intervenientă și de rata de congestie a aeroporturilor din Berlin, intervenienta ar putea adopta diverse strategii de eliminare.
- 105 În primul rând, trebuie amintit că analiza prospectivă care trebuie efectuată de Comisie constă în examinarea modului în care o asemenea concentrare ar putea modifica factorii ce determină situația concurenței pe o anumită piață pentru a se verifica dacă dintr-o asemenea situație ar rezulta un obstacol semnificativ în calea unei concurențe efective. O asemenea analiză impune

imaginarea diverselor înlănțuiri de la cauză la efect pentru a fi reținute cele a căror probabilitate este cea mai puternică (Hotărârea din 15 februarie 2005, Comisia/Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, punctul 43).

- 106 În speță, Comisia a constatat în decizia atacată că, în lipsa concentrării în cauză, sloturile orare ale Air Berlin ar fi putut să revină la gruparea prevăzută la articolul 10 din Regulamentul nr. 95/93. În această privință, Comisia a precizat că, în conformitate cu articolul 10 alineatul (6) din acest regulament, 50 % din aceste sloturi orare ar fi fost alocate noilor operatori, cu excepția cazului în care cererile acestora din urmă ar fi reprezentat mai puțin de 50 % din sloturile orare respective. În consecință, sloturile orare ale Air Berlin ar fi fost transferate altor companii aeriene care fie dețineau deja suficiente sloturi orare pe aeroporturile în cauză, fie doreau să intre pe piețele serviciilor de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre aceste aeroporturi. Astfel, cotele de sloturi orare deținute de intervenientă pe aeroportul Berlin-Tegel ar fi putut crește în lipsa concentrării în cauză.
- 107 Totuși, Comisia s-a întemeiat pe ipoteza în care toate sloturile orare care fac obiectul acestei concentrări ar fi fost transferate altor companii aeriene decât intervenienta. În consecință, Comisia a reținut, în vederea evaluării sale, o creștere a cotei de sloturi orare rezultate din concentrarea în cauză care este superioară celei care ar fi trebuit să fie reținută în ipoteza susținută de reclamantă și potrivit căreia o parte din sloturile orare ale Air Berlin ar fi revenit la gruparea prevăzută la articolul 10 din Regulamentul nr. 95/93 în lipsa acestei concentrări.
- 108 În al doilea rând, trebuie amintit că, în conformitate cu articolul 2 alineatele (2) și (3) din Regulamentul nr. 139/2004, trebuie să fie declarate incompatibile cu piața internă doar operațiunile de concentrare care ridică obstacole semnificative în calea concurenței efective pe piața internă sau pe o parte semnificativă a acesteia, în special ca urmare a creării sau a consolidării unei poziții dominante. În consecință, astfel cum arată în mod întemeiat Comisia, împrejurarea că o concentrare ar produce efecte anticoncurențiale nu este, în sine, suficientă pentru a considera că această concentrare ar fi incompatibilă cu piața internă, din moment ce nu ridică un obstacol semnificativ în calea concurenței efective pe piața internă sau pe o parte semnificativă a acesteia.
- 109 În aceste condiții, simpla împrejurare că, în lipsa concentrării în cauză, unele dintre sloturile orare pe aeroporturile din Berlin transferate intervenientei ar fi putut să fie alocate altor companii aeriene, fiind reduse în acest mod în privința acestora din urmă obstacolele la intrare în ceea ce privește aceste aeroporturi, nu permite, ca atare, să se demonstreze că această concentrare era susceptibilă să ridice obstacole semnificative în calea concurenței efective pe piața internă sau pe o parte semnificativă a acesteia.
- 110 În al treilea rând, este necesar să se arate că Comisia a examinat capacitatea intervenientei de a bloca accesul la serviciile de infrastructuri aeroportuare și, prin urmare, la piețele serviciilor de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre aeroporturile din Berlin.
- 111 Astfel cum rezultă din cuprinsul punctului 13 de mai sus, Comisia a ținut seama în această privință nu numai de cota de sloturi orare deținută de intervenientă și de efectul concentrării în cauză asupra acestei cote de sloturi orare, ci și de congestia acestor aeroporturi. Într-adevăr, Comisia a constatat, desigur, că, așa cum rezultă din articolul 3 alineatul (5) din Regulamentul nr. 95/93, capacitatea aeroporturilor coordonate nu era suficientă pentru a satisface toate cererile operatorilor de transport aerian pe baza unei cooperări voluntare între aceștia. Totuși, Comisia a arătat că un aeroport putea fi calificat drept coordonat în sensul regulamentului menționat fără a

fi utilizate toate sloturile orare pe acest aeroport. Comisia a calculat astfel rata de congestie a aeroporturilor în cauză prin împărțirea, pentru fiecare dintre orele de funcționare, a numărului de sloturi orare alocate tuturor companiilor aeriene la numărul total de sloturi orare disponibile. Comisia a considerat, fără ca această concluzie să fie contestată de reclamantă, că existența unui obstacol semnificativ în calea concurenței efective putea, în principiu, să fie exclusă atunci când rata de congestie medie a unui aeroport era mai mică de 60 %.

- 112 În special, Comisia a arătat mai întâi că, la finalizarea concentrării în cauză, cota de sloturi orare deținută de intervenientă ar fi, *primo*, mai mică de 25 % în medie, *secundo*, mai mică de 40 % în orele în care rata de congestie ar fi cea mai ridicată, și anume între ora 10.00 și ora 10.59 UTC în sezonul de vară IATA 2018 și între ora 8.00 și ora 8.59 UTC în sezonul de iarnă IATA 2017/2018, și, *tertio*, mai mică de 50 % atunci când cota sa din sloturi orare ar fi cea mai mare, și anume în zilele de vineri între ora 14.00 și ora 14.59 UTC în sezonul de vară menționat și în zilele de vineri între ora 15.00 și ora 15.59 UTC în sezonul de iarnă menționat.
- 113 În continuare, Comisia a constatat, pe de o parte, că rata de congestie medie ar fi de 54 % în sezonul de vară IATA 2018 și de 46 % în sezonul de iarnă IATA 2017/2018 și, pe de altă parte, că cele mai ridicate rate de congestie ar fi de 73 % între ora 10.00 și ora 10.59 UTC în sezonul de vară menționat și de 62 % între ora 8.00 și ora 8.59 în sezonul de iarnă menționat.
- 114 În sfârșit, Comisia a observat că, astfel cum reiese din cuprinsul punctelor 112 și 113 de mai sus, orarul la care cota de sloturi orare deținută de intervenientă ar fi cea mai ridicată nu corespundea orarului la care rata de congestie fusese cea mai ridicată și că, în orice caz, chiar și atunci când rata de congestie era cea mai ridicată, capacitatea rămasă a aeroporturilor din Berlin era suficientă pentru a permite intrarea și extinderea activităților concurenților.
- 115 Reclamanta susține că, ținând seama de cota sa importantă de sloturi orare și de rata de congestie, în special în privința aeroporturilor din Berlin, intervenienta ar putea adopta diverse strategii de eliminare. Dacă se presupune că numărul locurilor și, respectiv, al pasagerilor transportați de Air Berlin este corelat cu sloturile orare transferate intervenientei, reclamanta apreciază că intervenienta ar transporta, în urma concentrării în cauză, până la 40 % din numărul total de locuri și 40 % și, respectiv, 50 % din pasageri în sezoanele de iarnă IATA 2017/2018 și de vară IATA 2018. Din această situație reclamanta deduce că intervenienta ar putea, *primo*, să crească numărul de zboruri pe timpul orarelor pentru zborurile preconizate de un nou operator sau pe liniile operate deja de acesta, astfel încât să facă mai puțin rentabile activitățile acestuia din urmă, *secundo*, să utilizeze în mod mai eficient sloturile sale orare, prin reutilizarea lor, dacă este necesar, pe diferitele sale rute și, *tertio*, să ofere clienților săi programe de fidelitate mai avantajoase. Reclamanta precizează că este vorba despre riscuri pe care nu trebuie să le dovedească, dar pe care Comisia trebuia să le examineze.
- 116 În această privință, *primo*, contrar celor sugerate de reclamantă, Comisia a examinat dacă creșterea numărului de sloturi orare deținute de intervenientă îi putea permite acesteia din urmă să limiteze accesul altor companii aeriene la piețele de servicii de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre aeroporturile în cauză. Comisia a considerat totuși că, în speță, intervenienta nu ar avea capacitatea să blocheze accesul celorlalte companii aeriene pe aceste piețe.
- 117 În plus, în această privință, trebuie să se arate că reclamanta se limitează să se refere la cotele de piață ale intervenientei la aeroportul Berlin-Tegel, în timp ce, astfel cum s-a arătat la punctul 12 de mai sus, concentrarea în cauză ar putea avea un efect asupra piețelor serviciilor de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre acest aeroport numai în ipoteza în care acesta și aeroportul

Berlin-Schönefeld ar face parte din aceeași piață geografică. Reclamanta nu explică astfel modul în care strategiile de eliminare pe care le invocă puteau fi puse efectiv în aplicare în ceea ce privește aeroporturile din Berlin, privite în ansamblu, ținând seama în special de faptul că cota medie de sloturi orare deținută de intervenientă ar fi mai mică de 25 % și că rata de congestie medie a acestor aeroporturi este mai mică decât rata de 60 % menționată la punctul 111 de mai sus. În special, reclamanta nu indică motivul pentru care un nou operator nu ar putea, luând în considerare această rată de congestie, să își aloce atâtea sloturi orare câte îi sunt necesare pentru a putea furniza servicii de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre aceste aeroporturi.

- 118 *Secundo*, trebuie amintit că, astfel cum a arătat în mod întemeiat Comisia la punctul 16 din Orientările privind concentrările neorizontale, împrejurarea că concurenții pot fi lezați de faptul că o concentrare generează creșteri în eficiență nu poate constitui, în sine, un obstacol în calea concurenței. Or, reclamanta nu explică modul în care utilizarea mai eficientă de către intervenientă a sloturilor sale orare, precum și punerea în aplicare a unor programe de fidelitate mai avantajoase în favoarea clienților săi nu ar reflecta creșteri în eficiență care, deși pot leza concurenții, nu ar constitui totuși un obstacol semnificativ în calea concurenței efective.
- 119 *Tertio*, trebuie amintit că, astfel cum s-a menționat la punctul 14 de mai sus, Comisia s-a întemeiat în special pe trei motive distincte pentru a declara concentrarea în cauză compatibilă cu piața internă în ceea ce privește aeroporturile din Berlin. Comisia a considerat nu numai că intervenienta nu ar avea capacitatea de a bloca accesul la piețele serviciilor de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre aeroporturile din Berlin, ci și că aceasta nici nu ar fi încurajată să blocheze acest acces și că punerea în aplicare de către intervenientă a unei eventuale strategii de eliminare nu ar avea ca efect o diminuare a concurenței pe aceste piețe. Or, întrucât motivele al doilea și al treilea ale deciziei atacate nu sunt contestate de reclamantă, este necesar, în orice caz, să se înlătore ca inoperantă argumentația reclamantei referitoare la pretinsa capacitate a intervenientei de a bloca accesul menționat.
- 120 Rezultă că Comisia nu a săvârșit o eroare vădită de apreciere atunci când a considerat că concentrarea în cauză nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă pe piețele serviciilor de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre aeroporturile din Berlin.
- 121 Prin urmare, se impune respingerea celui de al treilea aspect al celui de al doilea motiv invocat de reclamantă și, pe cale de consecință, motivul menționat în totalitate.

Cu privire la al treilea și la al patrulea motiv, întemeiate pe neexaminarea eventualelor creșteri în eficiență rezultate din concentrarea în cauză și pe lipsa unor angajamente impuse de Comisie

- 122 Reclamanta susține că Comisia a încălcat Orientările privind concentrările orizontale prin faptul că nu a examinat eventualele creșteri în eficiență care ar putea rezulta din concentrarea în cauză. Pe de altă parte, reclamanta reproșează Comisiei că nu a impus intervenientei măsuri corective, sub forma unor angajamente, pentru a permite utilizarea anumitor sloturi orare ale acesteia din urmă de către alte companii aeriene.
- 123 Comisia și intervenienta contestă argumentația reclamantei.
- 124 În primul rând, trebuie să se arate că, astfel cum rezultă, de altfel, din termenii secțiunii 9 din formularul CO privind notificarea unei concentrări în temeiul Regulamentului nr. 139/2004, care figurează în anexa I la Regulamentul nr. 802/2004 și la punctul 78 din Orientările privind

concentrările orizontale, la care face trimitere nota de subsol inserată la punctul 21 din Orientările privind concentrările neorizontale, creșterile în eficiență create de concentrare trebuie să fie de natură să favorizeze concurența în avantajul consumatorilor. Considerentul (29) al Regulamentului nr. 139/2004, la care se referă reclamanta, amintește astfel că asemenea creșteri în eficiență rezultate dintr-o concentrare pot contracara efectele asupra concurenței, în special efectele negative potențiale asupra consumatorilor, pe care această concentrare le-ar fi avut altfel și că, din acest motiv, concentrarea nu ridică obstacole semnificative în calea concurenței efective pe piața internă sau pe o parte semnificativă a acesteia.

- 125 În mod analog, trebuie amintit că, în împrejurări precum cele din speță, angajamentele asumate de întreprinderile implicate au ca obiect disiparea tuturor îndoielilor grave privind aspectul dacă o concentrare ar ridica obstacole semnificative în calea concurenței efective pe piața internă sau pe o parte semnificativă a acesteia, în special ca urmare a creării sau a consolidării unei poziții dominante (Hotărârea din 13 mai 2015, Niki Luftfahrt/Comisia, T-162/10, EU:T:2015:283, punctul 297).
- 126 În speță, trebuie să se arate că Comisia a considerat, întemeindu-se pe articolul 6 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 139/2004, că concentrarea în cauză nu era susceptibilă să constituie un obstacol semnificativ în calea concurenței efective pe piața internă sau pe o parte semnificativă a acesteia, fără a fi necesar ca intervenienta să demonstreze creșteri în eficiență sau să propună angajamente. În consecință, din moment ce, astfel cum s-a menționat la punctul 120 de mai sus, reclamanta nu poate susține în mod întemeiat că această concentrare ar fi în mod vădit susceptibilă să constituie un asemenea obstacol, nu era necesară examinarea de către Comisie a creșterilor în eficiență care ar fi putut să contracareze efectele acestei concentrări asupra concurenței și nici a angajamentelor care ar fi putut să prevină acest obstacol.
- 127 În al doilea rând, din considerentul (29) al Regulamentului nr. 139/2004 și din cuprinsul punctelor 84-87 din Orientările privind concentrările orizontale, invocate de reclamantă, reiese că părțile la concentrare au obligația să demonstreze eventualele creșteri în eficiență rezultate din această concentrare. De asemenea, din articolul 6 alineatul (2) din acest regulament și din articolul 19 din Regulamentul nr. 802/2004 reiese că, dacă este cazul, părțile la concentrare au obligația să propună, sub formă de angajamente, modificări la această concentrare. Rezultă că reclamanta nu poate reproșa Comisiei că nu a verificat existența unor creșteri în eficiență care nu ar fi fost demonstrate în prealabil de intervenientă sau că nu ar fi impus angajamente pe care aceasta din urmă nu le-ar fi propus în prealabil.
- 128 În aceste condiții, al treilea și al patrulea motiv invocate de reclamantă trebuie să fie respinse.

Cu privire la al cincilea motiv, întemeiat pe neluarea în considerare a ajutorului pentru salvare în cadrul evaluării efectelor concentrării în cauză

- 129 Reclamanta susține că ajutorul pentru salvare a fost acordat Air Berlin în vederea realizării concentrării în cauză. În această privință, reclamanta arată că acest ajutor nu era compatibil cu piața internă, că anumite informații referitoare la ajutorul menționat nu ar fi accesibile publicului și că același ajutor a împiedicat alți „operatori mai eficienți” să achiziționeze activele Air Berlin. Pe de altă parte, reclamanta consideră că acest ajutor a modificat capacitatea de finanțare a Air Berlin, astfel încât Comisia trebuia să îl ia în considerare, în conformitate cu articolul 2 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 139/2004.
- 130 Comisia și intervenienta contestă argumentația reclamantei.

- 131 În această privință, în primul rând, din decizia prin care ajutorul pentru salvare este declarat compatibil cu piața internă rezultă că acest ajutor avea în special ca obiectiv să permită vânzarea „ordonată” a activelor Air Berlin într-un mod în care să fie limitate consecințele negative pentru personalul acesteia din urmă.
- 132 Cu toate acestea, *primo*, din pretinsa incompatibilitate a ajutorului pentru salvare cu piața internă și din faptul că anumite informații referitoare la acest ajutor nu sunt accesibile publicului nu poate rezulta că ajutorul menționat avea în mod specific ca obiectiv achiziționarea de către intervenientă a activelor Air Berlin vizate de concentrarea în cauză.
- 133 *Secundo*, reclamanta nu susține și, *a fortiori*, nici nu demonstrează că „operatorii mai eficienți” la care se referă nu puteau depune o ofertă de cumpărare de active ale Air Berlin în cadrul procedurii de insolvență a acesteia din urmă.
- 134 *Tertio*, trebuie amintit că, astfel cum s-a menționat la punctul 109 de mai sus, simpla împrejurare că, în lipsa concentrării în cauză, sloturile orare ale Air Berlin transferate intervenientei ar fi fost alocate, cel puțin în parte, unor concurenți ai acesteia din urmă nu este suficientă, singură, pentru a se considera că această concentrare constituie un obstacol semnificativ în calea concurenței efective, astfel încât Comisia ar fi trebuit să o declare incompatibilă cu piața internă.
- 135 În al doilea rând, din articolul 2 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 139/2004 rezultă că, în cadrul evaluării concentrărilor, Comisia trebuie să țină seama în special de poziția pe piață a întreprinderilor implicate și de puterea lor economică și financiară. Cu toate acestea, trebuie să se arate că reclamanta nu prezintă niciun element prin care să poată să demonstreze că valoarea împrumutului acordat Air Berlin în temeiul ajutorului pentru salvare făcea parte din activele achiziționate de intervenientă în cadrul concentrării în cauză.
- 136 În aceste condiții, nu s-a demonstrat că valoarea împrumutului acordat Air Berlin făcea parte din concentrarea în cauză, astfel încât este necesar să se considere că ajutorul pentru salvare nu era de natură să afecteze poziția pe piață sau puterea economică și financiară a activelor Air Berlin achiziționate de intervenientă. Rezultă că ajutorul respectiv nu era susceptibil să modifice aprecierea Comisiei cu privire la această concentrare.
- 137 În consecință, al cincilea motiv invocat de reclamantă trebuie respins.

Cu privire la al șaselea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 296 TFUE

- 138 Reclamanta susține că Comisia a încălcat articolul 296 TFUE din cauză că decizia atacată nu este suficient motivată. Reclamanta reproșează în special Comisiei că nu a analizat în mod exhaustiv cadrul factual al concentrării în cauză. Astfel, reclamanta susține că Comisia nu a examinat efectele acestei concentrări asupra piețelor O & D, că a efectuat doar o „scurtă” analiză a eventualului interes al intervenientei de a adopta o strategie de eliminare și a efectelor unei asemenea strategii asupra concurenței, că nu a verificat dacă creșterile în eficiență rezultate din concentrarea în cauză compensau efectele anticoncurențiale produse de aceasta, că nu a examinat dacă măsurile corective ar permite eliminarea obstacolului semnificativ în calea concurenței efective rezultat din concentrarea respectivă și, în sfârșit, că nu a luat în considerare ajutorul pentru salvare.
- 139 Comisia și intervenienta contestă argumentația reclamantei.

- 140 Potrivit articolului 296 TFUE, actele juridice adoptate de instituțiile Uniunii se motivează.
- 141 În această privință, este necesar să se amintească faptul că motivarea impusă la articolul 296 TFUE trebuie să fie adaptată naturii actului în cauză și trebuie să menționeze în mod clar și neechivoc raționamentul instituției care a emis actul, așa încât să dea posibilitatea persoanelor interesate să ia cunoștință de justificările măsurii luate, iar instanței competente să își exercite controlul. Astfel, cerința motivării trebuie apreciată în funcție de împrejurările cauzei, în special de conținutul actului, de natura motivelor invocate și de interesul de a primi explicații pe care îl pot avea destinatarii sau alte persoane vizate în mod direct și individual de actul respectiv. Nu este obligatoriu ca motivarea să specifice toate elementele de fapt și de drept pertinente, având în vedere că problema dacă motivarea unui act respectă cerințele impuse la articolul 296 TFUE trebuie să fie apreciată nu numai prin prisma modului de redactare, ci și în raport cu contextul său, precum și cu ansamblul normelor juridice ce reglementează materia respectivă (Hotărârea din 2 aprilie 1998, Comisia/Sytraval și Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, punctul 63, Hotărârea din 22 iunie 2004, Portugalia/Comisia, C-42/01, EU:C:2004:379, punctul 66, și Hotărârea din 15 aprilie 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, punctul 79).
- 142 Astfel, Comisia nu își încalcă obligația de motivare dacă, atunci când își exercită puterea de control al concentrărilor, nu include în decizia sa o motivare precisă cu privire la evaluarea unui anumit număr de aspecte ale concentrării care îi par în mod evident a nu avea legătură cu cauza, lipsite de semnificație sau în mod clar secundare pentru evaluarea concentrării (a se vedea în acest sens Hotărârea din 2 aprilie 1998, Comisia/Sytraval și Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, punctul 64). O asemenea cerință ar fi în mod dificil compatibilă cu imperativul celerității și cu termenele scurte de procedură care sunt obligatorii pentru Comisie atunci când își exercită puterea de control al concentrărilor și care fac parte din împrejurările speciale ale unei proceduri de control al acestor operațiuni. Rezultă că, atunci când Comisia declară o concentrare compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 139/2004, cerința motivării este îndeplinită dacă această decizie prezintă în mod clar motivele pentru care Comisia consideră că acea concentrare, dacă este cazul după modificările aduse de întreprinderile implicate, nu ridică obstacole semnificative în calea concurenței efective pe piața internă sau pe o parte semnificativă a acesteia, în special ca urmare a creării sau a consolidării unei poziții dominante (a se vedea prin analogie Hotărârea din 13 mai 2015, Niki Luftfahrt/Comisia, T-162/10, EU:T:2015:283, punctul 100).
- 143 În speță, în primul rând, trebuie să se constate, astfel cum rezultă din cuprinsul punctelor 27 și 46 de mai sus, că, în decizia atacată, Comisia a prezentat motivul pentru care nu a evaluat concentrarea în cauză pe fiecare dintre piețele O & D relevante. Astfel, pe de o parte, Comisia a explicat că, întrucât și-a încetat activitățile înainte de concentrarea în cauză și independent de ea, Air Berlin nu mai opera pe niciuna dintre piețele O & D pe care aceasta din urmă era prezentă anterior. Pe de altă parte, Comisia a arătat că era necesar să evalueze efectele acestei concentrări pe piețele serviciilor de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre aeroporturi de care erau legate sloturile orare ale Air Berlin, pentru motivul că aceste sloturi orare nu erau alocate niciunei piețe O & D specifice.
- 144 În al doilea rând, este necesar să se arate că, pe de o parte, evaluarea Comisiei referitoare la încurajarea pe care ar avea-o intervenția de a bloca accesul la serviciile de infrastructuri aeroportuare ale aeroporturilor din Berlin era neesențială, din moment ce Comisia considerase în prealabil că intervenția probabil nu ar fi avut capacitatea de a bloca acest acces. Pe de altă parte, Comisia a considerat că, deși o companie aeriană dominantă putea fi, desigur, încurajată să blocheze accesul respectiv, în speță era totuși necesar să fie evidențiat numărul suficient de

sloturi orare care erau încă disponibile pentru celelalte companii aeriene, precum și prezența unui concurent la aeroportul Berlin-Tegel, care ar deține o cotă de sloturi orare pe acest aeroport comparabilă cu cea a intervenientei în urma concentrării în cauză. În plus, Comisia a adăugat că nu a găsit probe, în cursul investigației sale privind piața, că intervenienta adoptase în prealabil un comportament prin care să blocheze o piață.

- 145 În al treilea rând, astfel cum rezultă din cuprinsul punctului 126 de mai sus, Comisia nu trebuia să analizeze eventuale creșteri în eficiență care ar rezulta din concentrarea în cauză sau să aibă în vedere eventuale angajamente pe care le-ar fi putut propune intervenienta. De asemenea, astfel cum rezultă din cuprinsul punctului 137 de mai sus, Comisia nu trebuia să ia în considerare ajutorul pentru salvare în vederea evaluării concentrării în cauză. Rezultă că aceste diferite elemente, invocate de reclamantă, puteau în mod întemeiat să îi pară Comisiei ca fiind vădit nerelevante, astfel încât, având în vedere jurisprudența amintită la punctul 142 de mai sus, acesteia nu i se poate reproșa că a încălcat obligația de motivare prin faptul că nu le-a menționat în decizia atacată.
- 146 În aceste împrejurări, nu se poate considera că decizia atacată este afectată de nemotivare, astfel încât al șaselea motiv invocat de reclamantă trebuie respins.

Cu privire la cererea reclamantei de adoptare a unor măsuri de organizare a procedurii

- 147 În cererea introductivă, reclamanta a solicitat Tribunalului, în temeiul articolului 88 din Regulamentul de procedură, adoptarea unor măsuri de organizare a procedurii în privința ajutorului pentru salvare, a încetării activităților Air Berlin și a vânzării activelor acesteia din urmă.
- 148 Cu toate acestea, trebuie să se arate, pe de o parte, că, fără a respecta articolul 88 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, reclamanta nu a indicat în mod suficient de detaliat motivele de natură să justifice ansamblul măsurilor de organizare a procedurii pe care le-a solicitat și, pe de altă parte, că, astfel cum rezultă în special din cuprinsul punctelor 28-34 și 132-136 de mai sus, aceste măsuri de organizare a procedurii nu sunt necesare pentru pronunțarea cu privire la acțiune.
- 149 În consecință, nu mai este necesară admiterea cererii de măsuri de organizare a procedurii, formulată de reclamantă.
- 150 Rezultă din cele ce precedă că acțiunea trebuie respinsă în totalitate, fără a fi necesară pronunțarea cu privire la admisibilitatea anexei C.2 la replică, care a fost contestată de Comisie.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 151 Potrivit articolului 134 alineatul (1) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât reclamanta a căzut în pretenții, se impune obligarea acesteia la plata cheltuielilor de judecată, conform concluziilor Comisiei și ale intervenientei.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera a zecea extinsă)

declară și hotărăște:

1) Respinge acțiunea.

2) Obligă Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A. la plata cheltuielilor de judecată.

Van der Woude

Kornezov

Buttigieg

Kowalik-Bańczyk

Hesse

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 20 octombrie 2021.

Semnături