



## Repertoriul jurisprudenței

**Cauza T-240/18**

**Polskie Linie Lotnicze „LOT” SA  
împotriva  
Comisiei Europene**

**Hotărârea Tribunalului (Camera a zecea extinsă) din 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”

1. *Concentrări economice între întreprinderi – Examinare de către Comisie – Definirea pieței relevante – Premise factuale referitoare la contextul concentrării – Controlul exactității materiale și al pertinentei elementelor reținute*  
(Regulamentul nr. 139/2004 al Consiliului, art. 2 și 6)

(a se vedea punctele 29, 30 și 32-34)

2. *Concentrări economice între întreprinderi – Examinare de către Comisie – Definirea pieței relevante – Delimitare materială – Întreprindere implicată – Noțiune – Transfer parțial de active – Apreciere numai în funcție de activele transferate*  
[Regulamentul nr. 139/2004 al Consiliului, art. 2, art. 3 alin. (1) lit. (b) și art. 5 alin. (2); Comunicarea 2008/C 95/01 a Comisiei, pct. 136]

(a se vedea punctele 36-39)

3. *Concentrări economice între întreprinderi – Examinare de către Comisie – Definirea pieței relevante – Concentrare între două companii aeriene care prevede transferul unor sloturi orare – Criterii – Substituibilitatea produselor – Abordare, în funcție de aeroportul de legătură, a sloturilor orare vizate*  
(Regulamentul nr. 139/2004 al Consiliului, art. 2; Regulamentul nr. 802/2004 al Comisiei, anexa I secțiunea 6; Comunicarea 97/C 372/03 a Comisiei, pct. 13-17, 20, 21 și 24)

(a se vedea punctele 42, 43, 50-53, 56-58 și 63)

4. *Concentrări economice între întreprinderi – Examinare de către Comisie – Definirea pieței relevante – Concentrare între două companii aeriene care prevede transferul unor sloturi orare – Sarcina probei ce revine părții care contestă definiția pieței relevante – Necesitatea prezentării unor indicii serioase de natură să demonstreze în mod tangibil*

*existența unei probleme concurențiale care trebuie să fie examinată de Comisie – Insuficiența elementelor prezentate de partea care contestă abordarea reținută (Regulamentul nr. 139/2004 al Consiliului, art. 2 și 6)*

(a se vedea punctele 44, 59-62 și 64)

5. *Concentrări economice între întreprinderi – Evaluarea compatibilității cu piața internă – Examinare de către Comisie – Aprecierea efectelor concentrării asupra concurenței – Aprecieri de ordin economic – Putere discreționară de apreciere – Control jurisdicțional – Întindere și limite (art. 263 TFUE; Regulamentul nr. 139/2004 al Consiliului, art. 2 și 6)*

(a se vedea punctele 68 și 69)

6. *Concentrări economice între întreprinderi – Evaluarea compatibilității cu piața internă – Examinare de către Comisie – Aprecierea efectelor concentrării asupra concurenței – Efecte orizontale – Încetarea activității uneia dintre părțile la operațiune, care este adecvată pentru a exclude un risc de suprapunere a activităților în cauză pe piețele relevante (Regulamentul nr. 139/2004 al Consiliului, art. 2; Comunicarea 2004/C 31/03 a Comisiei, pct. 5)*

(a se vedea punctele 74 și 75)

7. *Concentrări economice între întreprinderi – Evaluarea compatibilității cu piața internă – Concentrare între două companii aeriene – Evaluarea efectelor anticoncurențiale – Efecte verticale – Evaluarea probabilității unui scenariu de blocare de natură anticoncurențială a pieței factorilor de producție – Respectarea orientărilor adoptate de Comisie – Luare în considerare a elementelor de apreciere menționate în orientările respective – Putere de apreciere a Comisiei (Regulamentul nr. 139/2004 al Consiliului, art. 2; Comunicarea 2008/C 265/07 a Comisiei, pct. 24-27 și 32)*

(a se vedea punctele 78-83)

8. *Concentrări economice între întreprinderi – Examinare de către Comisie – Luare în considerare a datelor furnizate de părțile la operațiune – Admisibilitate (Regulamentul nr. 139/2004 al Consiliului, art. 2 și 6)*

(a se vedea punctele 87-93)

9. *Concentrări economice între întreprinderi – Evaluarea compatibilității cu piața internă – Criterii – Efecte anticoncurențiale – Pretinsă consolidare a obstacolelor la intrarea pe piață – Element insuficient, în sine, pentru caracterizarea unui obstacol semnificativ în calea concurenței efective (Regulamentul nr. 139/2004 al Consiliului, art. 2 și 6)*

(a se vedea punctele 106-109)

10. *Concentrări economice între întreprinderi – Examinare de către Comisie – Adoptarea, fără inițierea fazei a II-a, a unei decizii de constatare a compatibilității cu piața internă a unei concentrări – Condiție – Lipsa unor îndoieli grave – Marjă de apreciere – Lipsa unei erori vădite de apreciere – Examinarea unor eventuale creșteri în eficiență care pot rezulta din această concentrare, precum și a unor angajamente care nu au fost propuse de întreprinderile implicate – Lipsa necesității*  
[Regulamentul nr. 139/2004 al Consiliului, art. 2 alin. (2) și art. 6 alin. (1) lit. (b), și Regulamentul nr. 802/2004 al Comisiei, anexa I, secțiunea 9; Comunicarea 2004/C 31/03 a Comisiei, pct. 78 și 84-87]

(a se vedea punctele 124-128)

11. *Concentrări economice între întreprinderi – Evaluarea compatibilității cu piața internă – Criterii – Efecte anticoncurențiale – Neluare în considerare a ajutorului pentru salvare acordat cedentului în special pentru a permite vânzarea ordonată a activelor sale – Sarcina probei ce revine părții care contestă decizia privind compatibilitatea concentrării – Aprecie*  
(Regulamentul nr. 139/2004 al Consiliului, art. 2 și 6)

(a se vedea punctele 131-137)

12. *Acte ale instituțiilor – Motivare – Obligație – Conținut – Decizie a Comisiei prin care o concentrare este declarată compatibilă cu piața internă*  
(art. 296 TFUE; Regulamentul nr. 139/2004 al Consiliului, art. 2 și 6)

(a se vedea punctele 140-146)

## Rezumat

### **Tribunalul respinge acțiunile formulate de compania aeriană Polskie Linie Lotnicze „LOT” împotriva deciziilor Comisiei de autorizare a concentrărilor privind achiziționarea de către easyJet și Lufthansa a anumitor active ale grupului Air Berlin**

Confruntată cu o deteriorare persistentă a situației sale financiare, în anul 2016, compania aeriană Air Berlin plc a pus în aplicare un plan de restructurare. În acest cadru, începând de la 16 decembrie 2016, aceasta a încheiat cu compania aeriană Deutsche Lufthansa AG (denumită în continuare „Lufthansa”) un acord având ca obiect subînchirierea către aceasta din urmă a diferite aparate cu echipajul lor.

Pierderea sprijinului financiar, sub formă de împrumuturi, acordat Air Berlin de către unul dintre principalii săi acționari a constrâns-o totuși să solicite, la 15 august 2017, deschiderea unei proceduri de insolvență. În aceste împrejurări, acordarea de către autoritățile germane a unui împrumut garantat cu titlu de ajutor pentru salvare, aprobat de Comisie<sup>1</sup>, trebuia să îi dea posibilitatea să își continue activitățile o perioadă de trei luni, destinată în special să îi permită să efectueze cesiunea activelor sale.

Acest obiectiv s-a materializat în special prin încheierea a două acorduri. Pe de o parte, acordul încheiat la 13 octombrie 2017 prevedea preluarea de către Lufthansa în special a unei filiale a Air Berlin, căreia trebuiau să îi fie transferate în prealabil diferite aparate cu echipajul lor, precum și sloturi orare<sup>2</sup> pe care le deținea pe anumite aeroporturi, printre care mai ales aeroporturile din Düsseldorf, Zürich, Hamburg, München și Stuttgart și aeroportul Berlin-Tegel. Pe de altă parte, acordul încheiat la 27 octombrie 2017 cu compania aeriană easyJet plc urmărea în principal transferul către aceasta din urmă a sloturilor orare deținute de Air Berlin mai ales pe aeroportul Berlin-Tegel. Air Berlin și-a încetat activitățile a doua zi, înainte de a fi declarată în stare de insolvență prin decizia judecătorească din 1 noiembrie 2017.

La 31 octombrie 2017, Lufthansa a notificat Comisiei, în conformitate cu competențele acesteia în materie de control al concentrărilor<sup>3</sup>, operațiunea de concentrare prevăzută de acordul din 13 octombrie 2017. La 7 noiembrie 2017, easyJet a notificat în același mod operațiunea prevăzută de acordul din 27 octombrie 2017 (în continuare, împreună cu operațiunea notificată de Lufthansa, „concentrările în cauză”). Comisia a constatat compatibilitatea concentrării notificate de Lufthansa, având în vedere angajamentele asumate de aceasta din urmă<sup>4</sup>, prin Decizia C(2017) 9118 final din 21 decembrie 2017, precum și compatibilitatea concentrării notificate de easyJet, prin Decizia C(2017) 8776 final din 12 decembrie 2017 (denumite în continuare, împreună, „deciziile atacate”). Astfel, Comisia a concluzionat că concentrările în cauză nu ridicau îndoieli grave privind compatibilitatea lor cu piața internă. Cu această ocazie, pentru prima dată în cadrul unor cauze referitoare la serviciile de transport aerian de pasageri, Comisia nu a definit piețele relevante prin perechi de orașe, între un punct de origine și un punct de destinație (denumite în continuare „piețele O & D”). Astfel, pe de o parte, Comisia a constatat că Air Berlin își încetase activitățile înainte de aceste concentrări și independent de ele. Din aceste împrejurări, Comisia a dedus că Air Berlin s-a retras de pe toate piețele O & D pe care fusese prezentă anterior. Pe de altă parte, Comisia a considerat că concentrările în cauză aveau în principal ca obiect transferul de sloturi orare și a constatat că aceste sloturi orare nu erau alocate niciunei piețe O & D specifice. În consecință, Comisia a apreciat, în vederea analizei sale, că era preferabilă agregarea tuturor piețelor O & D dinspre sau înspre fiecare dintre aeroporturile de care erau legate aceste sloturi orare. Procedând astfel, Comisia a definit, așadar, piețele relevante ca fiind piețele serviciilor de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre aceste aeroporturi. În continuare, Comisia a verificat dacă aceste concentrări nu erau de natură să creeze în speță „un obstacol semnificativ în calea concurenței efective”, mai ales prin faptul de a se conferi easyJet și, respectiv, Lufthansa capacitatea și interesul să blocheze accesul la aceste piețe.

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Sloturile orare constituie permisiuni acordate unei companii aeriene de utilizare a tuturor infrastructurilor aeroportuare necesare pentru prestarea de servicii de transport aerian la o dată și oră precise, dinspre sau înspre acel aeroport.

<sup>3</sup> Este vorba, în speță, despre competențele prevăzute de 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).

<sup>4</sup> În speță, în vederea înlăturării îndoielilor privind compatibilitatea concentrării notificate în legătură cu poziția sa la aeroportul din Düsseldorf, Lufthansa propusese Comisiei, în temeiul articolului 6 alineatul (2) din Regulamentul (CE) privind concentrările economice, o reducere sensibilă a sloturilor orare care i-ar fi fost transferate pe baza acestei concentrări.

Considerând că analiza realizată în acest mod de Comisie era eronată, atât din punctul de vedere al metodologiei, cât și al rezultatelor, compania aeriană Polskie Linie Lotnicze „LOT” (denumită în continuare „reclamanta”), care se prezintă drept concurentă directă a părților la concentrările în cauză, a sesizat Tribunalul cu două acțiuni prin care a solicitat anularea fiecăreia dintre deciziile atacate.

Prin hotărârile din 20 octombrie 2021, Tribunalul respinge cele două acțiuni, admitând pe această cale în special posibilitatea Comisiei de a se limita să examineze ansamblul piețelor O & D dinspre sau înspre aeroporturile de care erau legate sloturile orare ale Air Berlin în loc să examineze individual fiecare piață O & D pe care erau prezente Air Berlin și, respectiv, easyJet și Lufthansa.

### *Aprecierea Tribunalului*

În primul rând, în ceea ce privește motivul întemeiat pe o definire defectuoasă a piețelor relevante, Tribunalul consideră mai întâi că reclamanta încearcă fără succes să conteste exactitatea materială a prezentării efectuate de Comisie referitoare la concentrările în cauză și la contextul lor. În acest cadru, Tribunalul observă în special că Comisia avea temei să considere că activitățile Air Berlin încetaseră înainte de concentrările în cauză și independent de acestea și că, în consecință, Air Berlin nu mai era prezentă pe niciuna dintre piețele O & D. În continuare, întrucât sloturile orare deținute de Air Berlin nu erau legate de nicio piață O & D, Tribunalul consideră că Comisia a arătat în mod întemeiat că aceste sloturi orare ar putea fi utilizate de Lufthansa și, respectiv, de easyJet pe alte piețe O & D decât cele pe care opera Air Berlin. În consecință, Tribunalul statuează că, spre deosebire de concentrările în care sunt implicate companii aeriene aflate încă în activitate, în acest caz concret, nu era cert că concentrările în cauză ar fi avut vreun efect asupra concurenței pe piețele O & D pe care Air Berlin era prezentă înainte de încetarea activităților sale. În sfârșit, Tribunalul constată că reclamanta nu a prezentat indicii serioase că examinarea individuală a piețelor O & D pe care le-a identificat ar fi putut să permită stabilirea existenței unui obstacol semnificativ în calea concurenței efective, pe care definiția pieței reținută de Comisie nu putea să îl identifice.

În al doilea rând, în ceea ce privește motivul întemeiat pe eroarea vădită de apreciere a efectelor concentrării în cauză, Tribunalul amintește de la bun început că, în exercitarea competențelor care îi sunt atribuite de Regulamentul (CE) privind concentrările, Comisia dispune de o anumită putere discreționară, în special în ceea ce privește aprecierile economice complexe pe care este chemată să le efectueze pe acest temei. În consecință, controlul exercitat de instanța Uniunii asupra exercitării unei asemenea puteri trebuie să țină seama de marja de apreciere recunoscută astfel Comisiei. Cu aceste precizări prealabile, Tribunalul apreciază că analiza efectelor concentrării în cauză pe piețele serviciilor de transport aerian de pasageri dinspre sau înspre aeroporturile în cauză nu a indicat nicio eroare de apreciere, având în vedere îndeosebi rata de congestie puțin ridicată a acestor aeroporturi sau efectul limitat al concentrărilor în cauză asupra majorării cotelor de sloturi orare deținute de Lufthansa și easyJet. În ceea ce privește în special concentrarea notificată de Lufthansa, cu atât mai mult reclamanta nu are temei să susțină că Comisia a săvârșit o eroare vădită de apreciere a efectelor acordului din 16 decembrie 2016, dat fiind în special faptul că acest acord permitea deja Lufthansa să exploateze aparatele și echipajele lor o perioadă de șase ani, înainte ca aceasta să le achiziționeze definitiv în cadrul concentrării menționate. În sfârșit, în ceea ce privește concentrarea notificată de easyJet, Tribunalul arată că sloturile orare sunt necesare pentru prestarea serviciilor de transport aerian de pasageri. Tribunalul deduce din această situație că există o relație „verticală” între alocarea acestor sloturi orare și prestarea serviciilor respective și că, în consecință, Comisia avea temei să facă trimitere la

Orientările privind concentrările „neorizontale”<sup>5</sup>.

În al treilea rând, Tribunalul respinge criticile întemeiate pe pretinsa insuficiență a angajamentelor asumate de Lufthansa în cadrul concentrării pe care a notificat-o, precum și pe lipsa unor asemenea angajamente în ceea ce privește concentrarea notificată de easyJet pentru motivul că reclamanta nu are temeii să susțină că aceste concentrări ar putea să constituie în mod vădit un obstacol semnificativ în calea concurenței efective. Pentru acest motiv, Tribunalul statuează că nu sunt fondate nici criticile prin intermediul cărora reclamanta a reproșat Comisiei că nu a luat în considerare eventualele creșteri în eficiență care ar fi putut să rezulte din concentrările respective.

În al patrulea rând, Tribunalul observă că reclamanta nu a demonstrat că sprijinul financiar de care Air Berlin a beneficiat cu titlu de ajutor pentru salvare făcea parte din activele transferate către easyJet și, respectiv, către Lufthansa în cadrul concentrărilor în cauză și respinge în consecință criticile potrivit cărora Comisia ar fi trebuit să țină seama de acest ajutor în vederea efectuării analizei sale. În plus, în ceea ce privește încălcarea articolului 8a alineatul (2) din Regulamentul nr. 95/93<sup>6</sup>, invocată deopotrivă de reclamantă în una dintre acțiunile sale, Tribunalul arată că aplicarea acestei dispoziții nu era de competența Comisiei.

În ultimul rând, statuând că nemotivarea invocată de reclamantă este nefondată și respingând, așadar, toate motivele invocate în fiecare dintre cele două cauze, Tribunalul dispune respingerea celor două acțiuni, în împrejurările amintite nemaifiind necesară pronunțarea cu privire la admisibilitatea acestor acțiuni.

<sup>5</sup> Orientările privind evaluarea concentrărilor neorizontale în conformitate cu Regulamentul (CE) privind concentrările economice (JO 2008, C 265, p. 6). În plus, Tribunalul respinge critica întemeiată de reclamantă pe încălcarea acestor orientări, arătând că deținerea unei puteri de piață semnificative pe una dintre piețele relevante nu era suficientă, singură, pentru stabilirea existenței unor probleme de concurență.

<sup>6</sup> Mai precis, este vorba despre 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).