



Prensa e Información

Tribunal General de la Unión Europea
COMUNICADO DE PRENSA n.º 188/21

Luxemburgo, 20 de octubre de 2021

Sentencias en los asuntos T-240/18 y T-296/18
Polskie Linie Lotnicze «LOT»/Comisión

El Tribunal General desestima los recursos interpuestos por la compañía aérea Polskie Linie Lotnicze «LOT» contra las decisiones de la Comisión por las que se autorizaron las concentraciones relativas a la adquisición por easyJet y por Lufthansa, respectivamente, de determinados activos del grupo Air Berlin

Ante el continuo deterioro de su situación financiera, la compañía aérea Air Berlin plc puso en marcha un plan de reestructuración en 2016. En ese contexto, el 16 de diciembre de 2016, celebró un acuerdo con la compañía aérea Deutsche Lufthansa AG (en lo sucesivo, «Lufthansa»), cuyo objeto era subarrendar a esta última varias aeronaves con tripulación.

Sin embargo, la pérdida del apoyo financiero que proporcionaba a Air Berlin uno de sus principales accionistas, en forma de préstamos, la obligó a solicitar, el 15 de agosto de 2017, la apertura de un procedimiento de insolvencia. En esas circunstancias, la concesión por las autoridades alemanas de un préstamo garantizado, en concepto de ayuda de salvamento, avalado por la Comisión,¹ debía permitirle continuar sus actividades durante un período de tres meses al objeto de que pudiera proceder a la enajenación de sus activos.

Dicho objetivo se tradujo, en particular, en la celebración de dos acuerdos. Por un lado, un acuerdo celebrado el 13 de octubre de 2017 en el que se establecía la adquisición por Lufthansa, en concreto, de una filial de Air Berlin a la que previamente debían transferirse varias aeronaves con tripulación y franjas horarias² que poseía en diversos aeropuertos, entre ellos, en particular, los de Düsseldorf, Zúrich, Hamburgo, Múnich, Stuttgart y Berlín-Tegel. Por otro lado, un acuerdo celebrado el 27 de octubre de 2017 con la compañía aérea easyJet plc que tenía principalmente por objeto transferir a esta última franjas horarias que poseía Air Berlin, concretamente en el aeropuerto de Berlín-Tegel. Air Berlin cesó sus actividades a partir del día siguiente, antes de ser declarada insolvente mediante resolución judicial de 1 de noviembre de 2017.

El 31 de octubre de 2017, Lufthansa notificó a la Comisión, conforme a sus prerrogativas en materia de control de concentraciones,³ la operación de concentración prevista en el acuerdo de 13 de octubre de 2017. El 7 de noviembre de 2017, easyJet notificó, del mismo modo, la operación prevista en el acuerdo de 27 de octubre de 2017 (en lo sucesivo, junto con la operación notificada por Lufthansa, «concentraciones controvertidas»). La Comisión declaró la compatibilidad de la concentración notificada por Lufthansa, a la vista de los compromisos contraídos por esta última,⁴ mediante la Decisión C(2017) 9118 final, de 21 de diciembre de 2017,

¹ Decisión C(2017) 6080 final, de 4 de septiembre de 2017, relativa a la ayuda de Estado SA.48937 (2017/N) — Alemania, referente al salvamento de Air Berlin (DO 2017, C 400, p. 7).

² Las franjas horarias constituyen permisos para que una compañía aérea utilice toda la infraestructura de un aeropuerto necesaria para la prestación de servicios de transporte aéreo en una fecha y hora determinadas, con origen o destino en dicho aeropuerto.

³ Se trata, en el caso de autos, de las prerrogativas contempladas en el Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas («Reglamento comunitario de concentraciones») (DO 2004, L 24, p. 1).

⁴ En el caso de autos, a fin de disipar las dudas sobre la compatibilidad de la concentración notificada relacionada con su posición en el aeropuerto de Düsseldorf, Lufthansa había propuesto a la Comisión, con arreglo al artículo 6, apartado 2, del Reglamento comunitario de concentraciones, una notable reducción del número de franjas horarias que se le transferirían en virtud de dicha concentración.

y la de la concentración notificada por easyJet, mediante la Decisión C(2017) 8776 final, de 12 de diciembre de 2017 (en lo sucesivo, conjuntamente, «Decisiones impugnadas»). En efecto, había llegado a la conclusión de que las concentraciones controvertidas no planteaban serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado interior. En esta ocasión, por primera vez en asuntos relativos a servicios de transporte aéreo de pasajeros, la Comisión no definió los mercados pertinentes por pares de ciudades entre un punto de origen y un punto de destino (en lo sucesivo, «mercados O & D»). Por un lado, declaró que Air Berlin había cesado sus actividades con anterioridad a dichas concentraciones y con independencia de estas. De ello dedujo que Air Berlin se había retirado de todos los mercados O & D en los que estaba previamente presente. Por otro lado, consideró que las concentraciones controvertidas versaban principalmente sobre la transferencia de franjas horarias y declaró que dichas franjas horarias no estaban afectadas a ningún mercado O & D específico. En consecuencia, estimó preferible agregar, a efectos de su examen, todos los mercados O & D con origen o destino en cada uno de los aeropuertos a los que estaban adscritas esas franjas horarias. De este modo, definió los mercados pertinentes como aquellos de servicios de transporte aéreo de pasajeros con origen o destino en dichos aeropuertos. Acto seguido, comprobó que las referidas concentraciones no creaban «un obstáculo significativo para la competencia efectiva», en el caso de autos, en particular al conferir a easyJet y a Lufthansa, respectivamente, la capacidad y un interés en impedir el acceso a esos mercados.

Al estimar erróneo, tanto desde el punto de vista de su metodología como de sus resultados, el examen así efectuado por la Comisión, la compañía aérea Polskie Linie Lotnicze «LOT» (en lo sucesivo, «demandante»), que se presenta como competidora directa de las partes en las concentraciones controvertidas, interpuso ante el Tribunal General dos recursos en los que solicita la anulación respectiva de las dos Decisiones impugnadas.

Mediante sus sentencias de 20 de octubre de 2021, el Tribunal General desestima estos recursos, admitiendo así, en particular, que la Comisión pueda limitarse a examinar conjuntamente los mercados O & D con origen o destino en los aeropuertos a los que estaban adscritas las franjas horarias de Air Berlin en vez de examinar individualmente cada uno de los mercados O & D en los que estaban presentes Air Berlin y, respectivamente, Lufthansa y easyJet.

Apreciación del Tribunal General

En primer lugar, por lo que se refiere al motivo basado en una incorrecta definición de los mercados pertinentes, el Tribunal General considera, para empezar, que la demandante intenta en vano impugnar la exactitud material de la presentación efectuada por la Comisión de las concentraciones controvertidas y de su contexto. En este marco, el Tribunal General manifiesta que la Comisión podía considerar con fundamento que las actividades de Air Berlin habían cesado con anterioridad a las concentraciones controvertidas y con independencia de estas y que, en consecuencia, Air Berlin ya no estaba presente en ningún mercado O & D. Acto seguido, en la medida en que las franjas horarias de Air Berlin no estaban adscritas a ningún mercado O & D, el Tribunal General considera que la Comisión declaró, fundadamente, que dichas franjas horarias podrían ser utilizadas respectivamente por Lufthansa y por easyJet en mercados O & D distintos de aquellos en los que operaba Air Berlin. En consecuencia, declara que, a diferencia de las concentraciones en las que intervienen compañías aéreas que aún están operativas, en este caso concreto no era seguro que las concentraciones controvertidas tuvieran algún efecto sobre la competencia en los mercados O & D en los que Air Berlin estaba presente antes del cese de sus actividades. Por último, el Tribunal General declara que la demandante no ha aportado indicios sólidos de que el examen individual de los mercados O & D que identificó habría permitido determinar la existencia de un obstáculo significativo para la competencia efectiva que la definición de mercado adoptada por la Comisión no podía detectar.

En segundo lugar, por lo que se refiere al motivo basado en el error manifiesto de apreciación de los efectos de las concentraciones controvertidas, el Tribunal General recuerda, de entrada, que, en el ejercicio de las competencias que se le atribuyen en el Reglamento comunitario de concentraciones, la Comisión dispone de cierta facultad discrecional, especialmente en lo que se refiere a las apreciaciones económicas complejas que debe efectuar al respecto. Como consecuencia, el control ejercido por el juez de la Unión del ejercicio de tal facultad debe tener en

cuenta el margen de apreciación reconocido a la Comisión. Precisado lo anterior, el Tribunal General estima que el examen de los efectos de las concentraciones controvertidas en los mercados de servicios de transporte aéreo de pasajeros con origen o destino en los aeropuertos de que se trata no revelaba ningún error manifiesto de apreciación, habida cuenta, en particular, del índice de congestión poco elevado de estos últimos o del limitado efecto de dichas concentraciones en el incremento de las cuotas de franjas horarias de Lufthansa y de easyJet. Por lo que se refiere, más concretamente, a la concentración notificada por Lufthansa, la demandante tampoco puede sostener fundadamente que la Comisión había incurrido en error manifiesto de apreciación de los efectos del acuerdo de 16 de diciembre de 2016 dado que este acuerdo ya permitía a Lufthansa explotar aeronaves con tripulación durante un período de seis años antes de adquirirlos definitivamente en el marco de la referida concentración. Por último, por lo que respecta a la concentración notificada por easyJet, el Tribunal General destaca que las franjas horarias son necesarias para la prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros. De ello deduce que existe una relación «vertical» entre la asignación de esas franjas horarias y la prestación de dichos servicios y que, en consecuencia, la Comisión podía hacer referencia a las Directrices sobre las concentraciones «no horizontales». ⁵

En tercer lugar, el Tribunal General desestima los motivos basados en la supuesta insuficiencia de los compromisos contraídos por Lufthansa en el marco de la concentración que había notificado y en la falta de tales compromisos, por lo que respecta a la concentración notificada por easyJet, debido a que la demandante carece de fundamento para sostener que estas concentraciones podían manifiestamente constituir un obstáculo significativo para la competencia efectiva. Por esta razón, declara asimismo infundados los motivos mediante los que la demandante reprochaba a la Comisión no haber tenido en cuenta las eventuales eficiencias que podrían haberse derivado de las referidas concentraciones.

En cuarto lugar, el Tribunal General manifiesta que la demandante seguía sin demostrar que el apoyo financiero percibido por Air Berlin en concepto de ayuda de salvamento formara parte de los activos transferidos respectivamente a easyJet y a Lufthansa en el marco de las concentraciones controvertidas y, en consecuencia, rechaza las alegaciones relativas a que la Comisión debía haber tenido en cuenta dicha ayuda a efectos de su examen. Además, por lo que respecta a la infracción del artículo 8 *bis*, apartado 2, del Reglamento n.º 95/93, ⁶ asimismo alegada por la demandante en uno de sus recursos, el Tribunal General declara que la Comisión no era competente para aplicar esta disposición.

Por último, habiendo declarado infundada la falta de motivación invocada por la demandante y, de este modo, desestimado la totalidad de los motivos invocados en cada uno de los dos asuntos, el Tribunal General decide desestimar ambos recursos, sin que proceda, en tales circunstancias, pronunciarse sobre su admisibilidad.

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

NOTA: Contra las resoluciones del Tribunal General puede interponerse recurso de casación ante el Tribunal de Justicia, limitado a las cuestiones de Derecho, en un plazo de dos meses y diez días a partir de la notificación de la resolución.

⁵ Directrices para la evaluación de las concentraciones no horizontales con arreglo al Reglamento comunitario de concentraciones (DO 2008, C 265, p. 6). Además, el Tribunal General desestima la alegación de la demandante relativa a la infracción de estas Directrices señalando que la posesión de un grado significativo de poder de mercado en uno de los mercados afectados no bastaba, por sí sola, para determinar la existencia de problemas de competencia.

⁶ Más concretamente, se trata del Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO 1993, L 14, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 545/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009 (DO 2009, L 167, p. 24).

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

El texto íntegro de las sentencias ([T-240/18](#) y [T-296/18](#)) se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento.

Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.

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