



Stampa e Informazione

Tribunale dell'Unione europea
COMUNICATO STAMPA n. 188/21
Lussemburgo, 20 ottobre 2021

Sentenze nelle cause T-240/18 e T-296/18
Polskie Linie Lotnicze "LOT" / Commissione

Il Tribunale respinge il ricorso della compagnia aerea Polskie Linie Lotnicze «LOT» contro decisioni della Commissione che hanno autorizzato le concentrazioni relative all'acquisto, rispettivamente da parte della easyJet e della Lufthansa, di talune attività del gruppo Air Berlin

Di fronte a un significativo peggioramento della propria situazione finanziaria, la compagnia aerea Air Berlin plc ha intrapreso nel 2016 un piano di ristrutturazione. In tale contesto, dal 16 dicembre 2016, essa ha concluso, con la compagnia aerea Deutsche Lufthansa AG (in prosieguo: la «Lufthansa»), un accordo avente ad oggetto il subaffitto a quest'ultima di diversi aeromobili con il loro equipaggio.

Tuttavia, la perdita del sostegno finanziario concesso alla Air Berlin da uno dei suoi principali azionisti, sotto forma di prestiti, l'ha obbligata a chiedere, il 15 agosto 2017, l'avvio di una procedura di insolvenza. In tali circostanze, la concessione, da parte delle autorità tedesche, di un prestito garantito, a titolo di aiuto per il salvataggio, avallata dalla Commissione¹, doveva permetterle di continuare le sue attività per un periodo di tre mesi per consentirle, in particolare, la vendita delle sue attività.

Tale obiettivo si è tradotto, segnatamente, nella conclusione di due accordi. Da un lato, un accordo concluso il 13 ottobre 2017 che prevedeva l'acquisizione da parte della Lufthansa, nello specifico, di una società controllata della Air Berlin alla quale dovevano essere previamente trasferiti diversi aeromobili e i loro equipaggi, nonché bande orarie² da essa detenute in taluni aeroporti, tra cui, in particolare, quelli di Düsseldorf, di Zurigo, di Amburgo, di Monaco, di Stoccarda e di Berlino-Tegel. Dall'altro lato, un accordo concluso il 27 ottobre 2017 con la compagnia aerea easyJet plc diretto principalmente a trasferire a quest'ultima bande orarie detenute dalla Air Berlin, segnatamente nell'aeroporto di Berlino-Tegel. La Air Berlin ha cessato le proprie attività il giorno dopo, prima che ne fosse dichiarata l'insolvenza con decisione giudiziaria del 1° novembre 2017.

Il 31 ottobre 2017, la Lufthansa ha notificato alla Commissione, conformemente alle sue prerogative in materia di controllo delle concentrazioni³, l'operazione di concentrazione prevista dall'accordo del 13 ottobre 2017. Il 7 novembre 2017, la easyJet ha ugualmente notificato l'operazione prevista dall'accordo del 27 ottobre 2017 (in prosieguo, congiuntamente con l'operazione notificata dalla Lufthansa: le «concentrazioni di cui trattasi»). La Commissione ha constatato la compatibilità della concentrazione notificata dalla Lufthansa, alla luce degli impegni assunti da quest'ultima⁴, con la decisione C(2017) 9118 final, del 21 dicembre 2017, nonché

¹ Decisione C(2017) 6080 final, del 4 settembre 2017, relativa all'aiuto di Stato SA.48937 (2017/N) – Germania, relativo al salvataggio della Air Berlin (GU 2017, C 400, pag. 7).

² Le bande orarie sono autorizzazioni, concesse a una compagnia aerea, a utilizzare tutte le infrastrutture necessarie per la prestazione di servizi di trasporto aereo, in una data e in un'ora precisa, da o verso tale aeroporto.

³ Si tratta, nella specie, delle prerogative di cui al regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio, del 20 gennaio 2004, relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese («il regolamento CE sulle concentrazioni») (GU 2004, L 24, pag. 1).

⁴ Nella specie, al fine di dissipare i dubbi sulla compatibilità della concentrazione notificata relativamente alla sua posizione nell'aeroporto di Düsseldorf, la Lufthansa aveva proposto alla Commissione, in applicazione dell'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento CE sulle concentrazioni, una riduzione significativa del numero di bande orarie che le sarebbero state trasferite a titolo di tale concentrazione.

quella della concentrazione notificata dalla easyJet, con la decisione C(2017) 8776 final, del 12 dicembre 2017 (in prosieguo, designate congiuntamente, le «decisioni impugnate»). Infatti, essa era giunta alla conclusione che le concentrazioni di cui trattasi non sollevavano seri dubbi quanto alla loro compatibilità con il mercato interno. In tale occasione, per la prima volta in cause relative ai servizi di trasporto aereo di passeggeri, la Commissione non ha definito i mercati rilevanti in coppie di città tra un punto di origine e un punto di destinazione (in prosieguo: i mercati O & D»). Infatti, da un lato, essa ha constatato che la Air Berlin aveva cessato le proprie attività anteriormente a tali concentrazioni e indipendentemente da esse. Essa ne ha dedotto che la Air Berlin si era ritirata da tutti i mercati O & D nei quali quest'ultima era presente in precedenza. Dall'altro lato, essa ha considerato che le concentrazioni di cui trattasi riguardavano principalmente il trasferimento di bande orarie e ha constatato che tali bande orarie non erano collegate a nessun mercato O & D specifico. Di conseguenza, essa ha ritenuto preferibile aggregare, ai fini della sua analisi, tutti i mercati O & D da o verso ciascuno degli aeroporti ai quali erano collegate tali bande orarie. Così facendo, essa ha quindi definito i mercati rilevanti come quelli di servizi di trasporto aereo di passeggeri da o verso tali aeroporti. In seguito essa ha verificato che tali concentrazioni non erano idonee a «ostacolare significativamente la concorrenza effettiva», nella specie, in particolare, conferendo rispettivamente alla easyJet e alla Lufthansa la capacità e l'interesse a precludere l'accesso a tali mercati.

Ritenendo errata l'analisi effettuata dalla Commissione, tanto dal punto di vista della sua metodologia, quanto da quello dei risultati, la compagnia aerea Polskie Linie Lotnicze «LOT» (in prosieguo: la «ricorrente»), che si presenta come un concorrente diretto delle parti della concentrazione, ha presentato al Tribunale due ricorsi diretti all'annullamento rispettivo delle due decisioni impugnate.

Con le sue sentenze del 20 ottobre 2021, il Tribunale ha respinto tali ricorsi, ammettendo, in particolare, che la Commissione può limitarsi ad esaminare l'insieme dei mercati O & D da o verso aeroporti ai quali erano collegate le bande orarie della Air Berlin invece di esaminare individualmente ciascun mercato O & D nel quale la Air Berlin e, rispettivamente, la Lufthansa e la easyJet erano presenti.

Giudizio del Tribunale

In primo luogo, relativamente al motivo di ricorso vertente sull'errata definizione dei mercati rilevanti, il Tribunale considera, innanzitutto, che invano la ricorrente tenta di contestare l'esattezza materiale della presentazione effettuata dalla Commissione delle concentrazioni di cui trattasi e del loro contesto. In tale ambito, il Tribunale osserva, in particolare, che la Commissione aveva giustamente considerato che le attività della Air Berlin erano cessate anteriormente a tale concentrazione e indipendentemente da quest'ultima e che, di conseguenza, la Air Berlin non era più presente su nessuno di tali mercati O & D. Inoltre, poiché le bande orarie della Air Berlin non erano collegate ad alcun mercato O & D, il Tribunale ha considerato che la Commissione ha giustamente rilevato che esse potevano, di conseguenza, essere utilizzate, rispettivamente, dalla Lufthansa e dalla easyJet su mercati O & D diversi da quelli sui quali operava la Air Berlin. Di conseguenza, esso ha dichiarato che, a differenza delle concentrazioni che coinvolgono compagnie aeree ancora in attività, non era certo, nel caso di specie, che le concentrazioni di cui trattasi avessero un qualsivoglia effetto sulla concorrenza nei mercati O & D nei quali la Air Berlin era presente prima della cessazione delle sue attività. Infine, il Tribunale ha constatato che la ricorrente non ha fornito indizi seri che l'esame individuale dei mercati O & D che essa ha identificato avrebbe potuto consentire di determinare l'esistenza di un ostacolo alla concorrenza effettiva che la definizione del mercato accolta dalla Commissione non poteva ravvisare.

In secondo luogo, per quanto riguarda il motivo di ricorso relativo all'errore manifesto di valutazione degli effetti delle concentrazioni di cui trattasi, il Tribunale rammenta, innanzitutto, che nell'esercizio delle competenze che le sono attribuite dal regolamento CE sulle concentrazioni, la Commissione dispone di un certo potere discrezionale, in particolare, per quanto riguarda le valutazioni economiche complesse che è chiamata ad effettuare a tale titolo. Di conseguenza, il controllo che i giudici dell'Unione esercitano su tale potere deve tenere conto del margine di valutazione così riconosciuto alla Commissione. Ciò posto, il Tribunale ritiene che l'analisi degli

effetti delle concentrazioni di cui trattasi sui mercati di servizi di trasporto aereo di passeggeri da o verso gli aeroporti interessati non rivelava alcun errore manifesto di valutazione, tenuto conto, in particolare, del tasso di congestione poco elevato di questi ultimi o dell'effetto limitato delle concentrazioni sull'aumento delle quote di bande orarie detenute dalla Lufthansa e dalla easyJet. Neanche per quanto riguarda, più particolarmente, la concentrazione notificata dalla Lufthansa, la ricorrente è legittimata a sostenere che la Commissione era incorsa in un errore manifesto di valutazione degli effetti dell'accordo del 16 dicembre 2016 dal momento che, segnatamente, tale accordo consentiva già alla Lufthansa di gestire aeromobili e i loro equipaggi per un periodo di sei anni prima che quest'ultima li avesse definitivamente acquisiti nell'ambito di detta concentrazione. Infine, per quanto riguarda la concentrazione notificata dalla easyJet, il Tribunale rileva che le bande orarie sono necessarie ai fini della prestazione di servizi di trasporto aereo di passeggeri. Esso ne deduce che esiste una relazione «verticale» tra l'assegnazione di tale bande orarie e la prestazione di tali servizi e che, di conseguenza, giustamente la Commissione poteva fare riferimento agli orientamenti sulle concentrazioni «non orizzontali»⁵.

In terzo luogo, il Tribunale respinge le censure vertenti sulla presunta insufficienza degli impegni assunti dalla Lufthansa nell'ambito della concentrazione che essa aveva notificato, nonché sull'assenza di tali impegni per quanto riguarda la concentrazione notificata dalla easyJet, con la motivazione che la ricorrente non può fondatamente sostenere che tali concentrazioni siano manifestamente idonee a ostacolare significativamente una concorrenza effettiva. Per tale ragione, esso dichiara, altresì, infondate le censure con le quali la ricorrente contestava alla Commissione di aver omesso di prendere in considerazione gli eventuali miglioramenti di efficienza eventualmente risultanti dalle suddette concentrazioni.

In quarto luogo, il Tribunale osserva che la ricorrente non aveva dimostrato che il sostegno finanziario di cui aveva beneficiato la Air Berlin a titolo dell'aiuto per il salvataggio faceva parte delle attività rispettivamente trasferite alla easyJet e alla Lufthansa nell'ambito delle concentrazioni di cui trattasi, e respinge, di conseguenza, le censure secondo le quali la Commissione avrebbe dovuto tenere conto di tale aiuto ai fini del suo esame. Inoltre, per quanto riguarda la violazione dell'articolo 8 bis, paragrafo 2, del regolamento n. 95/93⁶, anch'essa dedotta dalla ricorrente in uno dei suoi ricorsi, il Tribunale rileva che la Commissione non era competente ad applicare tale disposizione.

Infine, avendo dichiarato infondato il difetto di motivazione dedotto dalla ricorrente, e, quindi, respinto tutti i motivi di ricorso dedotti in ciascuna delle due cause, il Tribunale respinge i due ricorsi senza che vi sia luogo a statuire sulla loro ricevibilità.

IMPORTANTE: Contro la decisione del Tribunale, entro due mesi e dieci giorni a decorrere dalla data della sua notifica, può essere proposta dinanzi alla Corte un'impugnazione, limitata alle questioni di diritto.

IMPORTANTE: Il ricorso di annullamento mira a far annullare atti delle istituzioni dell'Unione contrari al diritto dell'Unione. A determinate condizioni, gli Stati membri, le istituzioni europee e i privati possono investire la Corte di giustizia o il Tribunale di un ricorso di annullamento. Se il ricorso è fondato, l'atto viene annullato. L'istituzione interessata deve rimediare all'eventuale lacuna giuridica creata dall'annullamento dell'atto.

Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna il Tribunale.

Il testo integrale delle sentenze ([T-240/18](#) et [T-296/18](#)) è pubblicato sul sito CURIA il giorno della pronuncia

Contatto stampa: Cristina Marzagalli ☎ (+352) 4303 8575

Immagini della lettura delle conclusioni sono disponibili su «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106

⁵ Orientamenti per la valutazione delle concentrazioni non orizzontali a norma del regolamento CE sulle concentrazioni (GU 2008, C 265, pag. 6). Inoltre, il Tribunale respinge la censura della ricorrente vertente sulla violazione di tali orientamenti rilevando che la detenzione di un potere di mercato significativo su uno dei mercati interessati non era sufficiente, di per sé, a dimostrare l'esistenza di problemi di concorrenza.

⁶ Più precisamente, si tratta del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (GU 1993, L 14, pag. 1), come modificato dal regolamento (CE) n. 545/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009 (GU 2009, L 167, pag. 24).