Εγκρίθηκε η απόκτηση assets της Air Berlin από τις easyJet και Lufthansa. Η απόφαση του Γ. Δικαστηρίου της ΕΕ

2021/10/21 09:35 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Αντιμέτωπη με τη συνεχή επιδείνωση της χρηματοοικονομικής καταστάσεώς της, η Air Berlin plc έθεσε σε εφαρμογή, το 2016, σχέδιο αναδιαρθρώσεως.

Στο πλαίσιο αυτό, ήδη στις 16 Δεκεμβρίου 2016, συνήψε, με την Deutsche Lufthansa AG (Lufthansa), συμφωνία με αντικείμενο την υπεκμίσθωση στην τελευταία διαφόρων αεροσκαφών με τα πληρώματά τους.

Εντούτοις, η απώλεια της χρηματοοικονομικής στηρίξεως την οποία παρείχε στην Air Berlin ένας από τους κύριους μετόχους της, υπό τη μορφή δανείων, την υποχρέωσε να ζητήσει, στις 15 Αυγούστου 2017, την κίνηση διαδικασίας αφερεγγυότητας.

Υπό τις συνθήκες αυτές, η χορήγηση από τις γερμανικές αρχές, **ως ενισχύσεως διασώσεως, ενός εγγυημένου δανείου** εγκριθέντος από η Επιτροπή ***[1]***, επρόκειτο να της παράσχει τη δυνατότητα να συνεχίσει τις δραστηριότητές της για μια περίοδο τριών μηνών προκειμένου μεταξύ άλλων να μπορέσει να προβεί σε μεταβίβαση των στοιχείων του ενεργητικού της.

Προς τον σκοπό αυτό συνήφθησαν, ειδικότερα, δύο συμφωνίες:

- Αφενός, μία συμφωνία συναφθείσα στις 13 Οκτωβρίου 2017 η οποία προέβλεπε την ανάληψη από την Lufthansa μεταξύ άλλων μιας θυγατρικής της Air Berlin στην οποία έπρεπε προηγουμένως να μεταβιβασθούν διάφορα αεροσκάφη και τα πληρώματά τους καθώς και χρονοθυρίδες ***[2]*** τις οποίες αυτή κατείχε σε ορισμένους αερολιμένες, μεταξύ των οποίων, ειδικότερα, σε αυτούς του Ντίσελντορφ, της Ζυρίχης, του Αμβούργου, του Μονάχου, της Στουτγάρδης και στον αερολιμένα Berlin-Tegel.
- Αφετέρου, μία συμφωνία συναφθείσα στις 27 Οκτωβρίου 2017 με την αεροπορική εταιρία easyJet plc που αφορούσε κυρίως τη μεταβίβαση στην τελευταία των χρονοθυρίδων τις οποίες κατείχε η Air Berlin, μεταξύ άλλων στον αερολιμένα Berlin-Tegel. Η Air Berlin έπαυσε τις δραστηριότητές της ήδη την επομένη, προτού κηρυχθεί αφερέγγυα με δικαστική απόφαση της 1ης Νοεμβρίου 2017.

Στις 31 Οκτωβρίου 2017, η Lufthansa κοινοποίησε στην Επιτροπή, σύμφωνα με τις προνομίες της τελευταίας στον τομέα του ελέγχου των συγκεντρώσεων [3], την πράξη συγκεντρώσεως η οποία προβλέπεται από τη συμφωνία της 13ης Οκτωβρίου 2017.

Στις 7 Νοεμβρίου 2017, η easyJet κοινοποίησε, με τον ίδιον τρόπο, την πράξη η οποία προβλεπόταν από τη συμφωνία της 27ης Οκτωβρίου 2017 (στο εξής, από κοινού με την πράξη η οποία κοινοποιήθηκε από την Lufthansa: επίμαχες συγκεντρώσεις). Η Επιτροπή διαπίστωσε τη συμβατότητα της συγκεντρώσεως η οποία κοινοποιήθηκε από τη Lufthansa, βάσει των δεσμεύσεων τις οποίες αυτή είχε αναλάβει [4], με την απόφαση C(2017) 9118 τελικό, της 21ης Δεκεμβρίου 2017, καθώς και τη συμβατότητα της συγκεντρώσεως η οποία κοινοποιήθηκε από την easyJet, με την απόφαση C(2017) 8776 τελικό, της 12ης Δεκεμβρίου 2017 (στο εξής από κοινού: προσβαλλόμενες αποφάσεις).

Συγκεκριμένα, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι επίμαχες συγκεντρώσεις δεν ήγειραν σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητά τους με την εσωτερική αγορά. Με την ευκαιρία αυτή, για πρώτη φορά σε υποθέσεις οι οποίες αφορούν υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, η Επιτροπή δεν όρισε τις σχετικές αγορές ανά ζεύγη πόλεων, μεταξύ ενός σημείου αναχωρήσεως και ενός σημείου προορισμού (αγορές Α & Π).

Συγκεκριμένα, αφενός, διαπίστωσε ότι η Air Berlin είχε παύσει τις δραστηριότητες της πριν από τις εν λόγω συγκεντρώσεις και ανεξάρτητα από αυτές. Εξ αυτού συνήγε ότι η Air Berlin είχε αποσυρθεί από το σύνολο των αγορών Α & Π στις οποίες ήταν παρούσα προηγουμένως. Αφετέρου, θεώρησε ότι οι επίμαχες συγκεντρώσεις αφορούσαν πρωτίστως τη μεταβίβαση χρονοθυρίδων και διαπίστωσε ότι οι εν λόγω χρονοθυρίδες δεν χρησιμοποιούντο σε καμία άλλη συγκεκριμένη αγορά Α & Π.

Κατά συνέπεια, έκρινε προτιμότερο να αθροίσει, για τους σκοπούς της αναλύσεώς της, το σύνολο των αγορών Α & Π από ή προς καθέναν από τους αερολιμένες με τους οποίους συνδέονταν οι εν λόγω χρονοθυρίδες.

Με τον τρόπο αυτόν, όρισε επομένως τις σχετικές αγορές ως τις αγορές των υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς επιβατών από ή προς τους αερολιμένες αυτούς.

Εν συνεχεία εξακρίβωσε ότι οι εν λόγω συγκεντρώσεις δεν μπορούσαν να προκαλέσουν «σημαντική παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού», μεταξύ άλλων παρέχοντας, εν προκειμένω, στην easyJet και στην Lufthansa, αντιστοίχως, την ικανότητα και κίνητρο να αποκλείσουν την πρόσβαση στις εν λόγω αγορές.

Θεωρώντας εσφαλμένη την τοιουτοτρόπως διενεργηθείσα από την Επιτροπή ανάλυση, τόσο από απόψεως μεθοδολογίας όσο και από απόψεως αποτελεσμάτων, η

LOT (προσφεύγουσα), η οποία εμφανίζεται ως άμεση ανταγωνίστρια των συμμετεχουσών στις επίμαχες συγκεντρώσεις μερών, **άσκησε ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου δύο προσφυγές** ζητώντας αντιστοίχως την ακύρωση των δύο προσβαλλομένων αποφάσεων.

Με τις αποφάσεις του της 20ής Οκτωβρίου 2021, το Γενικό Δικαστήριο απορρίπτει τις εν λόγω προσφυγές, δεχόμενο συνακόλουθα, μεταξύ άλλων, ότι η Επιτροπή μπορεί να αρκεσθεί να εξετάσει το σύνολο των αγορών Α & Π από ή προς τους αερολιμένες με τους οποίους συνδέονταν οι χρονοθυρίδες της Air Berlin αντί να εξετάσει εξατομικευμένα εκάστη των αγορών Α & Π στις οποίες η Air Berlin και, αντιστοίχως, η Lufthansa και η easyJet ήσαν παρούσες.

Εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου

Κατά πρώτον, όσον αφορά τον λόγο ακυρώσεως με τον οποίο προβάλλεται εσφαλμένος ορισμός των σχετικών αγορών, το Γενικό Δικαστήριο φρονεί, κατ’ αρχάς, ότι ματαίως η προσφεύγουσα επιχειρεί να αμφισβητήσει την ακρίβεια της γενόμενης από την Επιτροπή παρουσιάσεως των επίμαχων συγκεντρώσεων και του πλαισίου στο οποίο αυτές εντάσσονται.

Συναφώς, το Γενικό Δικαστήριο παρατηρεί, μεταξύ άλλων, ότι η Επιτροπή βασίμως θεώρησε ότι οι δραστηριότητες της Air Berlin είχαν παύσει πριν από τις επίμαχες συγκεντρώσεις και ανεξάρτητα από αυτές και ότι, κατά συνέπεια, η Air Berlin δεν ήταν πλέον παρούσα σε καμία αγορά Α & Π.

Εν συνεχεία, στο μέτρο που οι χρονοθυρίδες της Air Berlin δεν συνδέονταν με καμία αγορά Α & Π, το Γενικό Δικαστήριο φρονεί ότι η Επιτροπή ορθώς επισήμανε ότι οι εν λόγω χρονοθυρίδες μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν από την Lufthansa και από την easyJet, αντιστοίχως, σε άλλες αγορές Α & Π από αυτές στις οποίες δραστηριοποιείτο η Air Berlin.

Κατά συνέπεια, αποφαίνεται ότι, σε αντίθεση με τις συγκεντρώσεις στις οποίες εμπλέκονται αεροπορικές εταιρίες οι οποίες εξακολουθούν να ασκούν δραστηριότητα, στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν ήταν βέβαιο ότι οι επίμαχες συγκεντρώσεις έχουν οποιαδήποτε επίπτωση στον ανταγωνισμό στις αγορές Α & Π στις οποίες η Air Berlin ήταν παρούσα πριν από την παύση των δραστηριοτήτων της.

Τέλος, το Γενικό Δικαστήριο διαπιστώνει ότι η προσφεύγουσα δεν προσκόμισε σοβαρές ενδείξεις ότι η εξατομικευμένη εξέταση των αγορών Α & Π τις οποίες προσδιόρισε θα μπορούσε να οδηγήσει στη διαπίστωση της υπάρξεως σημαντικής παρακωλύσεως του αποτελεσματικού ανταγωνισμού, της οποίας τον εντοπισμό δεν καθιστούσε δυνατόν ο ορισμός της αγοράς που προέκρινε η Επιτροπή.

Κατά δεύτερον, όσον αφορά τον λόγο ακυρώσεως με τον οποίο προβάλλεται πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως των αποτελεσμάτων των επίμαχων συγκεντρώσεων, το Γενικό Δικαστήριο υπενθυμίζει, ευθύς εξ αρχής, ότι, κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων οι οποίες της έχουν απονεμηθεί από τον κανονισμό ΕΚ για τις συγκεντρώσεις, η Επιτροπή διαθέτει ορισμένη διακριτική ευχέρεια, ιδίως όσον αφορά περίπλοκες οικονομικές εκτιμήσεις στις οποίες καλείται συναφώς να προβεί.

Κατά συνέπεια, ο έλεγχος που ασκείται από τον δικαστή της Ένωσης επί της ασκήσεως μιας τέτοιας ευχέρειας πρέπει να λαμβάνει υπόψη το περιθώριο εκτιμήσεως που αναγνωρίζεται κατά τα προεκτεθέντα στην Επιτροπή.

Κατόπιν της ανωτέρω διευκρινίσεως, το Γενικό Δικαστήριο εκτιμά ότι από την ανάλυση των αποτελεσμάτων των επίμαχων συγκεντρώσεων στις αγορές των υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς επιβατών από ή προς τους οικείους αερολιμένες δεν προκύπτει κανένα πρόδηλο σφάλμα εκτιμήσεως, λαμβανομένου υπόψη, μεταξύ άλλων, του χαμηλού ποσοστού συμφορήσεως των ως άνω αερολιμένων ή του περιορισμένου αποτελέσματος των εν λόγω συγκεντρώσεων επί της αυξήσεως των μεριδίων των χρονοθυρίδων που κατέχουν η Lufthansa και η easyJet.

Όσον αφορά, ειδικότερα, την συγκέντρωση η οποία κοινοποιήθηκε από την Lufthansa, η προσφεύγουσα αβασίμως επίσης υποστηρίζει ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμήσεως των αποτελεσμάτων της συμφωνίας της 16ης Δεκεμβρίου 2016 δεδομένου, μεταξύ άλλων, ότι η εν λόγω συμφωνία παρείχε ήδη τη δυνατότητα στην Lufthansa να εκμεταλλεύεται αεροσκάφη και το πλήρωμά τους για διάρκεια 6 ετών πριν την οριστική απόκτησή τους στο πλαίσιο της εν λόγω συγκεντρώσεως.

Τέλος, όσον αφορά την συγκέντρωση η οποία κοινοποιήθηκε από την easyJet, το Γενικό Δικαστήριο επισημαίνει ότι οι χρονοθυρίδες είναι αναγκαίες για την παροχή υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς επιβατών.

Εξ αυτού συνάγει ότι υφίσταται «κάθετη» σχέση μεταξύ της κατανομής των εν λόγω χρονοθυρίδων και της παροχής των εν λόγω υπηρεσιών και ότι η Επιτροπή βασίμως παρέπεμψε, κατά συνέπεια, στις κατευθυντήριες γραμμές για τις «μη οριζόντιες» συγκεντρώσεις [5].

Κατά τρίτον, το Γενικό Δικαστήριο απορρίπτει τις αιτιάσεις που αφορούν τον ανεπαρκή χαρακτήρα των δεσμεύσεων που ανέλαβε η Lufthansa στο πλαίσιο της

συγκεντρώσεως την οποία κοινοποίησε, καθώς και την απουσία τέτοιων δεσμεύσεων, όσον αφορά τη συγκέντρωση την οποία κοινοποίησε η easyJet, για τον λόγο ότι η προσφεύγουσα αβασίμως υποστηρίζει ότι οι εν λόγω συγκεντρώσεις είναι προδήλως ικανές να αποτελέσουν σημαντική παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού.

Για τον λόγο αυτόν, απορρίπτει επίσης ως αβάσιμες τις αιτιάσεις με τις οποίες η προσφεύγουσα προσήψε στην Επιτροπή ότι παρέλειψε να συνεκτιμήσει την ενδεχόμενη βελτίωση της αποτελεσματικότητας που θα μπορούσε να προκύψει από τις εν λόγω συγκεντρώσεις.

Κατά τέταρτον, το Γενικό Δικαστήριο παρατηρεί ότι η προσφεύγουσα δεν απέδειξε ότι η χρηματοοικονομική στήριξη την οποία έλαβε η Air Berlin βάσει της ενισχύσεως διασώσεως αποτελούσε μέρος των στοιχείων του ενεργητικού τα οποία μεταβιβάσθηκαν, αντιστοίχως, στην easyJet και στην Lufthansa στο πλαίσιο των επίμαχων συγκεντρώσεων και απορρίπτει, κατά συνέπεια, τις αιτιάσεις σύμφωνα με τις οποίες η Επιτροπή όφειλε να λάβει υπόψη της την εν λόγω ενίσχυση για τους σκοπούς της αναλύσεώς της.

Περαιτέρω, όσον αφορά την παράβαση του άρθρου 8α, παράγραφος 2, του κανονισμού 95/93 ***[6]***, την οποία επίσης προβάλλει η προσφεύγουσα στην μία εκ των προσφυγών της, το Γενικό Δικαστήριο επισημαίνει ότι η Επιτροπή δεν ήταν αρμόδια να εφαρμόσει τη συγκεκριμένη διάταξη.

Κρίνοντας, τέλος, αβάσιμο τον ισχυρισμό της προσφεύγουσας περί ελλείψεως αιτιολογίας, και, ως εκ τούτου, απορρίπτοντας το σύνολο των λόγων ακυρώσεως που προβλήθηκαν σε καθεμία από τις δύο υποθέσεις, το Γενικό Δικαστήριο αποφασίζει την απόρριψη των δύο προσφυγών, χωρίς να χρειάζεται, υπό τις συνθήκες αυτές, να αποφανθεί επί του παραδεκτού τους.

[1] Απόφαση C(2017) 6080 τελικό, της 4ης Σεπτεμβρίου 2017, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.48937 (2017/N) – Γερμανία, για τη διάσωση της Air Berlin (ΕΕ 2017, C 400, σ. 7).

[2] Οι χρονοθυρίδες αποτελούν άδειες, για μια αεροπορική εταιρία, να χρησιμοποιεί όλες τις υποδομές ενός αερολιμένα οι οποίες είναι αναγκαίες για την παροχή υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς σε συγκεκριμένη ημερομηνία και ώρα, από ή προς τον αερολιμένα αυτόν.

[3] Πρόκειται, εν προκειμένω, για τις προνομίες που ορίζονται από τον κανονισμό (ΕΚ) 139/2004 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (Κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων) (ΕΕ 2004, L 24, σ. 1).

[4] Εν προκειμένω, προκειμένου να διαλύσει τις αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα

της κοινοποιηθείσας συγκεντρώσεως σε σχέση με τη θέση της στον αερολιμένα του Ντίσελντορφ, η Lufthansa είχε προτείνει στην Επιτροπή, κατ’ εφαρμογήν του άρθρου 6, παράγραφος 2, του κανονισμού ΕΚ για τις συγκεντρώσεις, σημαντική μείωση του αριθμού των χρονοθυρίδων οι οποίες θα της μεταβιβάζονταν στο πλαίσιο της εν λόγω συγκεντρώσεως.

[5] Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων σύμφωνα με τον κανονισμό του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (ΕΕ 2008, C 265, σ. 6). Περαιτέρω, το Γενικό Δικαστήριο απορρίπτει την αιτίαση της προσφεύγουσας με την οποία προβάλλεται παράβαση των ως άνω κατευθυντηρίων γραμμών επισημαίνοντας ότι η κατοχή σημαντικής ισχύος στην αγορά σε μία από τις σχετικές αγορές δεν αρκούσε, αυτή καθεαυτή, για να αποδείξει την ύπαρξη προβλημάτων στον ανταγωνισμό.

[6] Συγκεκριμένα, πρόκειται για τον κανονισμό (ΕΟΚ) 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσεως (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ 1993, L 14, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 545/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 2009 (ΕΕ 2009, L 167, σ. 24).