



Üldkohus jättis rahuldamata lennuettevõtja Polskie Linie Lotnicze „LOT“ hagid komisjoni otsuste peale, millega lubati koondumised, kus vastavalt easyJet ja Lufthansa omandasid kontserni Air Berlin teatavad varad

Pärast lennuettevõtja Air Berlin plc rahalise olukorra jätkuvat halvenemist viis see äriühing 2016. aastal ellu ümberkorralduskava. Selle kava raames sõlmis ta 16. detsembril 2016 lennuettevõtjaga Deutsche Lufthansa AG (edaspidi „Lufthansa“) kokkuleppe anda viimasele allrendile lennukid koos meeskonnaga.

Pärast seda, kui Air Berlini üks peamisi aktsionäre teda enam laenudega rahaliselt ei toetanud, oli ta siiski sunnitud 15. augustil 2017 taotlema maksejõuetusmenetluse algatamist. Päästmisabina antud garanteeritud laen Saksa ametiasutustelt, mille komisjon heaks kiitis,¹ pidi neil asjaoludel võimaldama tema tegevuse jätkamist kolm kuud, mille jooksul oli ette nähtud Air Berlini varade müük.

Selle eesmärgi saavutamiseks sõlmiti kaks kokkulepet. Esiteks sõlmiti 13. oktoobril 2017 kokkulepe, mis nägi ette, et Lufthansa võtab üle Air Berlini ühe tütarettevõtja, kellele enne seda tuli üle anda teatud õhusõidukid koos meeskonnaga ning teenindusajad,² mis talle kuulusid teatud lennujaamades, sh eeskätt Düsseldorfis, Zürichis, Hamburgis, Münchenis, Stuttgartis ja Berliini Tegeli lennujaamades. Teiseks sõlmiti 27. oktoobril 2017 lennuettevõtjaga easyJet kokkulepe, mis nägi peamiselt ette, et easyJetile lähevad üle Air Berlini teenindusajad Berliini Tegeli lennujaamas. Air Berlin lõpetas oma tegevuse 28. oktoobril 2017 enne, kui kohus tunnistas ta maksejõuetuks 1. novembril 2017.

31. oktoobril 2017 teatas Lufthansa komisjonile vastavalt viimase eesõigustele koondumise kontrolli valdkonnas³ sellest koondumisest, mis oli ette nähtud 13. oktoobri 2017. aasta kokkuleppes. 7. novembril 2017 teatas easyJet samal viisil koondumisest, mis oli ette nähtud 27. oktoobri 2017. aasta kokkuleppes (edaspidi koos Lufthansa teatatud koondumisega „kõnealused koondumised“). Komisjon tunnistas Lufthansa teatatud koondumise viimase võetud kohustusi arvestades⁴ kokkusobivaks 21. detsembri 2017. aasta otsusega C(2017) 9118 final ja easyJeti teatatud koondumise kokkusobivaks 12. detsembri 2017. aasta otsusega C(2017) 8776 final (edaspidi koos „vaidlustatud otsused“). Komisjon järeldas nimelt, et kõnealused koondumised ei tekitanud tõsiseid kahtlusi nende kokkusobivuse osas siseturuga. Siinses asjas jättis komisjon esmakordselt reisijate lennutranspordi teenuseid puudutavates juhtumites määratlemata asjaomased turud lähte- ja sihtkoha vaheliste linnapaaride kaupa (edaspidi „lähte- ja sihtkoha

¹ 4. septembri 2017. aasta otsus C(2017) 6080 final riigiabi SA.48937 (2017/N) kohta – Saksamaa, Air Berlini päästmine (ELT 2017, C 400, lk 7).

² Teenindusajad kujutavad endast lennuettevõtjale antud luba kasutada kõiki lennujaama infrastruktuure, mis on vajalikud sellest lennujaamast väljuvate või sinna saabuvate lennutranspordi teenuste osutamiseks kindlal kuupäeval ja kellaajal.

³ Siin on tegu eesõigustega, mis on sätestatud nõukogu 20. jaanuari 2004. aasta määruses (EÜ) nr 139/2004 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle (EÜ ühinemismäärus) (ELT 2004, L 24, lk 1; ELT eriväljaanne 08/03, lk 40).

⁴ Hajutamaks kahtlusi teatatud koondumise kooskõlast seoses tema seisundiga Düsseldorfis lennujaamas, tegi Lufthansa siinses asjas EÜ ühinemismääruse artikli 6 lõike 2 alusel komisjonile ettepaneku tunduvalt vähendada teenindusaegu, mis lähevad talle selle koondumise raames üle.

turud“). Ta tuvastas esiteks, et Air Berlin oli lõpetanud oma tegevuse enne neid koondumisi ja nendest sõltumatult. Ta järeldas sellest, et Air Berlin oli lahkunud kõigilt lähte- ja sihtkoha turgudelt, kus ta varem oli tegutsenud. Teiseks leidis ta, et kõnealused koondumised puudutasid peamiselt teenindusaegade üleminekut, ja järeldas, et need teenindusajad ei olnud seotud ühegi konkreetse lähte- ja sihtkoha turuga. Seetõttu eelistas ta oma analüüsi huvides ühendada kõik lähte- ja sihtkoha turud, mis said alguse sellistest lennujaamadest, millega olid seotud teenindusajad, või suundusid neisse lennujaamadesse. Nii toimides määratles ta asjakohased turud kui reisijate lennutranspordi teenuste turud, mis said alguse neist lennujaamadest või suundusid neisse. Seejärel kontrollis komisjon, ega need koondumised ei „takista märkimisväärselt tõhusat konkurentsi“ eelkõige seeläbi, et annavad siinses asjas vastavalt easyJetile ja Lufthansale võimaluse ja huvi sulgeda juurdepääs nendele turgudele.

Lennuettevõtja Polskie Linie Lotnicze „LOT“ (edaspidi „hageja“) leidis, et komisjoni analüüs on vääri kasutatud meetodi kui ka tulemuse osas, ja esitas kõnealuste koondumiste osaliste vahetu konkurendina Üldkohtule kaks hagi kahe vaidlustatud otsuse tühistamiseks.

Üldkohus jättis 20. oktoobri 2021. aasta otsustega need higid rahuldamata, kinnitades eelkõige, et komisjon võis piirduda sellega, et ta analüüsis koos kõiki lähte- ja sihtkoha turgusid, mis said alguse lennujaamadest, millega olid seotud Air Berlini teenindusajad, või mis suundusid neisse lennujaamadesse, selle asemel, et individuaalselt analüüsida igat lähte- ja sihtkoha turgu, milles Air Berlin ja vastavalt Lufthansa ning easyJet tegutsesid.

Üldkohtu hinnang

Esimesena leidis Üldkohus väite kohta, et asjaomased turud on valesti määratletud, kõigepealt, et hageja üritas asjatult väita, et komisjoni ülevaade kõnealustest koondumistest ja nende kontekstist on sisuliselt väär. Sellega seoses märkis Üldkohus eeskätt, et komisjonil oli õigus järeldada, et Air Berlini tegevus oli lõppenud enne kõnealuseid koondumisi ja nendest sõltumatult, ja et seetõttu ei tegutsenud Air Berlin enam ühelgi lähte- ja sihtkoha turul. Seejärel leidis Üldkohus, et kuna Air Berlini teenindusajad ei olnud seotud ühegi lähte- ja sihtkoha turuga, oli komisjon põhjendatult järeldanud, et Lufthansa ja easyJet võisid neid teenindusaegu kasutada muudel lähte- ja sihtkoha turgudel kui need, millel tegutses Air Berlin. Seetõttu järeldas Üldkohus, et erinevalt koondumistest selliste lennuettevõtjate vahel, kes veel tegutsevad, ei olnud selles konkreetsetes ajas kindel, et kõnealusel koondumisel oleks mis tahes mõju konkurentidele neil lähte- ja sihtkoha turgudel, kus Air Berlin tegutses enne oma tegevuse lõpetamist. Lõpuks järeldas Üldkohus, et hageja ei esitanud ühtegi arvestatavat kaudset tõendit, et tema tuvastatud lähte- ja sihtkoha turge individuaalselt analüüsides oleks saanud tuvastada tõhusa konkurentsi märkimisväärselt takistamist, mida komisjoni aluseks võetud turu määratlus ei võimaldanud kindlaks teha.

Teisena meenutas Üldkohus seoses väitega, et kõnealuste koondumiste mõju hindamisel on tehtud ilmseid vigu, kõigepealt, et EÜ ühinemismäärusega komisjonile antud pädevuse teostamisel on sellel institutsioonil teatud kaalutusõigus eelkõige keeruliste majanduslike asjaolude hindamisel, mida ta peab selle alusel läbi viima. Seetõttu peab liidu kohtu teostatav kontroll seda komisjoni kaalutusõigust arvesse võtma. Eelnevat silmas pidades leidis Üldkohus, et analüüs sellele, mis mõju on kõnealustel koondumistel reisijate lennutranspordi teenuste turgudele, mis said alguse asjaomastest lennujaamadest või suundusid neisse, ei toonud välja ühtegi ilmset hindamisviga, arvestades eelkõige nende lennujaamade madalat koormuse määra või nende koondumiste piiratud mõju Lufthansa ja easyJeti teenindusaegade osakaalu suurenemisele. Mis puudutab täpsemalt Lufthansa teatatud koondumist, siis ei olnud hagejal ka alust väita, et komisjon tegi 16. detsembri 2016. aasta kokkuleppe hindamisel ilmse vea, eelkõige kuna see kokkulepe võimaldas Lufthansal juba kasutada õhusõidukeid ja nende meeskondi kuue-aastase perioodi vältel enne, kui ta sai need viidatud koondumise raames lõplikult omandada. Lõpuks märkis Üldkohus easyJeti teatatud koondumise kohta, et teenindusajad olid vajalikud reisijate lennutranspordi teenuste osutamiseks. Ta järeldas selles, et nende teenindusaegade määramise

ja nimetatud teenuste osutamise vahel esines „vertikaalne“ suhe ja et komisjonil oli seega õigus viidata „mitte-horisontaalsete“ ühinemiste suunistele.⁵

Kolmandana lükkas Üldkohus tagasi etteheited, et kohustused, mille Lufthansa võttis tema teatatud koondumise raames, ei ole piisavad ja et easyJeti teatatud koondumise raames sellised kohustused täiesti puudusid, kuna hagejal ei olnud alust väita, et need koondumised võivad ilmselgelt kujutada endast tõhusa konkurentsi märkimisväärset takistust. Samal põhjendusel luges Üldkohus põhjendamatuks ka hageja etteheited, et komisjon jättis arvesse võtmata kõnealustest koondumistest tuleneva võimaliku tõhususe kasvu.

Neljandana märkis Üldkohus, et hageja ei tõendanud, et Air Berlinile päästmisabina antud rahaline toetus oli osa varast, mis kanti kõnealuste koondumiste raames üle vastavalt easyJetile ja Lufthansale, ja lükkas seetõttu tagasi etteheited, et komisjon oleks pidanud seda abi oma analüüsis arvesse võtma. Lisaks, mis puudutab määruse nr 95/93⁶ artikli 8a lõike 2 rikkumist, millele hageja samuti oma hagi viitas, siis märkis Üldkohus, et komisjonil ei olnud pädevust nimetatud sätet kohaldada.

Olles lõpuks järeldanud, et hageja viidatud põhjenduse puudumine ei ole tõendatud, ja lükanud tagasi kõik väited kummaski kohtuasjas, otsustas Üldkohus jätta need kaks hagi rahuldamata, ilma et nende vastuvõetavuse kohta oleks vaja seisukohta võtta.

MÄRKUS: Üldkohtu lahendi peale võib kahe kuu ja kümne päeva jooksul selle teatavakstegemisest esitada üksnes õigusküsimustes apellatsioonkaebuse Euroopa Kohtule.

MÄRKUS: Tühistamishagi taotletakse liidu õigusega vastuolus olevate liidu institutsioonide õigusaktide tühistamist. Teatud tingimustel võivad liikmesriigid, Euroopa institutsioonid ja eraõiguslikud isikud esitada Euroopa Kohtule või Üldkohtule tühistamishagi. Kui hagi on põhjendatud, tühistatakse õigusakt. Asjassepuutuv institutsioon peab täitma õiguslõnga, mis õigusakti tühistamisega võib tekkida.

Ajakirjandusele mõeldud mitteametlik dokument, mis ei ole Üldkohtule siduv.

Otsuste terviktekst ([T-240/18](#) ja [T-296/18](#)) on CURIA veebileheküljel alates selle kuulutamise päevast.

Täiendavat teavet annab Gitte Stadler, ☎ (+352) 4303 3127

Kohtuotsuse kuulutamisest saab pildisalvestisi „[Europe by Satellite](#)“ kaudu ☎ (+32) 2 2964106

⁵ Mitte-horisontaalsete ühinemiste hindamise suunised EÜ ühinemismäärusele (ELT 2008, C 265, lk 6). Ühtlasi lükkas Üldkohus tagasi hageja etteheite, et neid suuniseid on rikutud, viidates sellele, et märkimisväärse turujõu omamine asjaomastel turgudel ei ole iseenesest piisav tingimus konkurentsiprobleemide olemasolu tuvastamiseks.

⁶ Täpsemalt on tegu nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määrusega (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (EÜT 1993, L 14, lk 1; ELT eriväljaanne 07/02, lk 3), mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 545/2009 (ELT 2009, L 167, lk 24).