



Media ja lehdistö

Unionin yleinen tuomioistuin
LEHDISTÖTIEDOTE nro 188/21
Luxemburgissa 20.10.2021

Tuomiot asioissa T-240/18 ja T-296/18
Polskie Linie Lotnicze (LOT) v. komissio

Unionin yleinen tuomioistuin hylkää lentoyhtiö Polskie Linie Lotniczen (LOT) kanteet komission päätöksistä, joilla sallitaan keskittymät, joissa easyJet ja Lufthansa saavat omistukseensa tiettyjä Air Berlin -konsernin omaisuuksia

Lentoyhtiö Air Berlin plc:n taloudellisen tilanteen heikennyttyä pysyvästi se alkoi vuonna 2016 toteuttaa uudelleenjärjestelysuunnitelmaa. Se teki tässä yhteydessä lentoyhtiö Deutsche Lufthansa AG:n (jäljempänä Lufthansa) kanssa 16.12.2016 alkaen sopimuksen lentokoneiden alivuokrauksesta miehistöineen viimeksi mainitulle.

Sen jälkeen, kun Air Berlin menetti taloudellisen tuen, jonka eräs sen suurimmista osakkeenomistajista oli myöntänyt sille lainojen muodossa, sen oli 15.8.2017 hakeuduttava maksukyvyttömyysmenettelyyn. Sen avulla, että Saksan viranomaiset myönsivät sille pelastuspaketin valtion takaaman lainan, jonka komissio hyväksyi¹, sen piti näissä olosuhteissa pystyä jatkamaan toimintaansa kolmen kuukauden ajan, jotta se voisi muun muassa alkaa myydä omaisuuttaan.

Tähän tavoitteeseen pyrittiin erityisesti kahdella sopimuksella: yhtäältä 13.10.2017 tehdyllä sopimuksella, jonka mukaan Lufthansan oli tarkoitus ostaa Air Berlinin tytäryhtiö, jolle oli etukäteen siirrettävä tiettyjä lentokoneita miehistöineen sekä lähtö- ja saapumisaikoja², joita Air Berlinillä oli useilla lentoasemilla, erityisesti Düsseldorfin, Zürichin, Hampurin, Münchenin, Stuttgartin ja Berlin-Tegelin lentoasemilla, ja toisaalta lentoyhtiö easyJet plc:n kanssa 27.10.2017 tehdyllä sopimuksella, jolla tälle siirrettiin lähtö- ja saapumisaikoja, joita Air Berlinillä oli erityisesti Berlin-Tegelin lentoasemalla. Air Berlin lopetti toimintansa seuraavana päivänä, ja se todettiin maksukyvyttömäksi tuomioistuimen 1.11.2017 antamassa ratkaisussa.

Lufthansa ilmoitti 31.10.2017 komissiolle tämän keskittymävalvontaa koskevan toimivallan mukaisesti³ keskittymähankkeesta, josta oli sovittu 13.10.2017 tehdyllä sopimuksella. Samalla tavoin easyJet ilmoitti 7.11.2017 komissiolle keskittymähankkeesta, josta oli sovittu 27.10.2017 tehdyllä sopimuksella (jäljempänä yhdessä ”kyseessä olevat keskittymät”). Komissio otti huomioon Lufthansan antamat sitoumukset⁴ ja totesi sen ilmoittaman keskittymän sisämarkkinoille soveltuvaksi 21.12.2017 antamallaan päätöksellä C(2017) 9118 final ja totesi easyJetin ilmoittaman keskittymän sisämarkkinoille soveltuvaksi 12.12.2017 antamallaan päätöksellä C(2017) 8776 final (jäljempänä yhdessä riidanalaiset päätökset). Komissio päätyi toteamaan, että kyseessä olevien keskittymien soveltuvuudesta sisämarkkinoille ei ollut vakavia epäilyjä. Tällöin – ensimmäistä kertaa matkustajien ilmakuljetuspalveluja koskevien asioiden yhteydessä – komissio

¹ Valtiontuesta SA.48937 (2017/N) – Saksa, tuki Air Berlinin pelastamiseksi – 4.9.2017 tehty komission päätös C(2017) 6080 final (EUVL 2017, C 400, s. 7).

² Lähtö- ja saapumisaikat eli slotit ovat lentoyhtiölle myönnettyjä lupia käyttää kaikkea ilmakuljetuspalvelun tarjoamiseksi tarvittavaa lentoaseman infrastruktuuria tietyinä päivinä ja tietyinä täsmällisenä ajankohtana joko kyseiseltä lentoasemalta lähdeksessä tai kyseiselle lentoasemalle saavuttaessa.

³ Nyt esillä olevassa asiassa kyse on yrityskeskittymien valvonnasta 20.1.2004 annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 139/2004 (EY:n sulautuma-asetus) (EUVL 2004, L 24, s. 1) tarkoitetusta toimivallasta.

⁴ Hälventääkseen ilmoitetun keskittymän soveltuvuutta sisämarkkinoille koskevat epäilyt, jotka liittyivät Lufthansan asemaan Düsseldorfin lentoasemalla, Lufthansa oli ehdottanut komissiolle EY:n sulautumasetuksen 6 artiklan 2 kohdan mukaisesti huomattavaa vähennystä niiden lähtö- ja saapumisaikojen lukumäärään, jotka siirrettäisiin sille kyseisen keskittymän yhteydessä.

ei määrittänyt merkityksellisiä markkinoita lähtöpaikan ja määräpaikan muodostamien kaupunkiparien mukaan (jäljempänä L&M-markkinat). Yhtäältä komissio nimittäin totesi, että Air Berlin oli lopettanut toimintansa ennen näitä keskittymiä ja niistä riippumatta. Se totesi tämän perusteella, että Air Berlin oli poistunut kaikilta L&M-markkinoilta, joilla se oli aiemmin toiminut. Toisaalta komissio katsoi, että kyseessä olevat keskittymät koskivat pääasiassa lähtö- ja saapumisaikojen siirtoja, ja totesi, ettei kyseisiä lähtö- ja saapumisaikoja ollut osoitettu millekään tietyille L&M-markkinoille. Tämän vuoksi komissio katsoi analyysinsä päätteeksi parhaaksi hyväksyä sellaisten L&M-markkinoiden kokonaisuuden, joiden lähtö- tai määräpaikkana on jokin niistä lentoasemista, joihin kyseiset lähtö- ja saapumisajat liittyivät. Näin tehdessään komissio määritti siis merkityksellisiksi markkinoiksi matkustajien sellaisten ilmakuljetuspalveluiden markkinat, joiden lähtö- tai määräpaikkana kyseiset lentoasemat olivat. Tämän jälkeen se tarkisti, etteivät kyseiset keskittymät olleet omiaan ”olennaisesti estämään tehokasta kilpailua” nyt esillä olevassa asiassa erityisesti siten, että easyJetille ja Lufthansalle annettaisiin mahdollisuus ja intressi estää pääsy kyseisille markkinoille.

Lentoyhtiö Polskie Linie Lotnicze (LOT) (jäljempänä kantaja), joka on kyseessä olevien keskittymien osapuolten suora kilpailija, pitää komission toteuttamaa analyysiä virheellisenä sekä menetelmänsä että tulosten kannalta, ja se nosti unionin yleisessä tuomioistuimessa kaksi kannetta, joissa vaaditaan riidanalaisten päätösten kumoamista.

Unionin yleinen tuomioistuin hylkää 20.10.2021 antamallaan tuomioilla nämä kanteet ja myöntää näin erityisesti, että komissio voi tutkia pelkästään sellaisten L&M-markkinoiden kokonaisuuden, joiden lähtö- tai määräpaikkana ovat lentoasemat, joihin Air Berlinin lähtö- ja saapumisajat liittyivät, sen sijaan, että se tutkisi erikseen jokaiset L&M-markkinat, joilla Air Berlin ja Lufthansa tai easyJet toimivat.

Unionin yleisen tuomioistuimen arviointi asiasta

Ensimmäiseksi kanneperusteesta, joka koskee merkityksellisten markkinoiden virheellistä määrittämistä, unionin yleinen tuomioistuin katsoo ensinnäkin, ettei kantaja menesty pyrkimyksessään kiistää kyseessä olevia keskittymiä ja niiden asiayhteyttä koskevan komission esityksen aineellinen paikkansapitävyys. Tässä yhteydessä unionin yleinen tuomioistuin huomauttaa muun muassa, että komissio saattoi perustellusti katsoa, että Air Berlinin toiminta oli loppunut ennen kyseessä olevia keskittymiä eikä Air Berlin tämän vuoksi enää toiminut millään L&M-markkinoilla. Koska Air Berlinin lähtö- ja saapumisajat eivät liittyneet yksillekään L&M-markkinoille, unionin yleinen tuomioistuin katsoo tämän jälkeen komission todenneen perustellusti, että Lufthansa ja easyJet voisivat käyttää kyseisiä lähtö- ja saapumisaikoja muilla L&M-markkinoilla kuin niillä, joilla Air Berlin toimi. Tämän vuoksi unionin yleinen tuomioistuin toteaa, että tässä nimenomaisessa tapauksessa – toisin kuin keskittymissä, joihin osallistuu toimintaa edelleen harjoittavia lentoyhtiöitä – ei ollut varmaa, että kyseessä olevilla keskittymillä olisi minkäänlaista vaikutusta kilpailuun niillä L&M-markkinoilla, joilla Air Berlin oli läsnä ennen kuin se lopetti toimintansa. Lopuksi unionin yleinen tuomioistuin toteaa, ettei kantaja ole esittänyt mitään uskottavaa aihetodistetta siitä, että sen yksilöimien L&M-markkinoiden tutkiminen erikseen olisi voinut johtaa sen toteamiseen, että keskittymät olennaisesti estävät tehokasta kilpailua, mitä komission käyttämän markkinamäärittelyn perusteella ei voitu havaita.

Toiseksi kanneperusteesta, joka koskee ilmeistä arviointivirhettä kyseessä olevien keskittymien vaikutusten arvioinnissa, unionin yleinen tuomioistuin muistuttaa aluksi, että käyttäessään sille EY:n sulautuma-asetuksella myönnettyä toimivaltaa komissiolla on tiettyä harkintavaltaa erityisesti niiden monitahoisten taloudellisten arviointien osalta, joita sen on tältä osin tehtävä. Tämän vuoksi unionin tuomioistuimen on tällaisen toimivallan käyttöä valvoessaan otettava huomioon komissiolle myönnetty harkintavalta. Täsmennettyään tätä unionin yleinen tuomioistuin katsoo, että kyseessä olevien keskittymien vaikutusten, jotka kohdistuvat matkustajien sellaisten ilmakuljetuspalvelujen markkinoihin, joiden lähtö- tai määräpaikkana ovat kyseessä olevat lentoasemat, analyysi ei paljastanut mitään ilmeistä arviointivirhettä, kun otetaan huomioon erityisesti kyseisten lentoasemien ruuhkattomuus tai kyseisten keskittymien rajoitettu vaikutus Lufthansan ja easyJetin hallussa olevien lähtö- ja saapumisaikojen osuuskasvuun. Varsinkaan Lufthansan ilmoittaman keskittymän osalta kantaja ei voi perustellusti väittää, että komissio olisi tehnyt ilmeisen

arviointivirheen 16.12.2016 tehdyn sopimuksen vaikutuksia arvioidessaan, kun otetaan huomioon erityisesti se, että Lufthansa sai jo kyseisen sopimuksen nojalla käyttää lentokoneita miehistöineen kuuden vuoden ajan ennen kuin se tulee saamaan ne omistukseensa lopullisesti kyseisen keskittymän yhteydessä. Mitä tulee easyJetin ilmoittamaan keskittymään, unionin yleinen tuomioistuin toteaa, että lähtö- ja saapumisajat ovat välttämättömiä matkustajien ilmakuljetuspalvelujen tarjoamiseksi. Se toteaa tämän perusteella, että kyseisten lähtö- ja saapumisaikojen jakamisen ja kyseisten palvelujen tarjoamisen välillä on "vertikaalinen" yhteys ja että komissio saattoi tämän vuoksi perustellusti viitata suuntaviivoihin, jotka koskevat "ei-horisontaalisia" keskittymiä⁵.

Kolmanneksi unionin yleinen tuomioistuin hylkää väitteet, joiden mukaan Lufthansan antamat sitoumukset olivat riittämättömiä sen ilmoittaman keskittymän yhteydessä ja joiden mukaan easyJetin ilmoittaman keskittymän yhteydessä ei ole annettu tällaisia sitoumuksia, sillä perusteella, ettei kantaja voi perustellusti väittää, että olisi ilmeistä, että kyseiset keskittymät ovat omiaan olennaisesti estämään tehokasta kilpailua. Tämän vuoksi unionin yleinen tuomioistuin toteaa lisäksi perusteettomiksi väitteet, joissa kantaja arvosteli komissiota siitä, ettei se ottanut huomioon kyseisistä keskittymistä mahdollisesti seuraavia tehokkuusetuja.

Neljänneksi unionin yleinen tuomioistuin huomauttaa, ettei kantaja ollut osoittanut, että taloudellinen tuki, jonka Air Berlin oli saanut pelastuspaketin muodossa, kuului omaisuuseriin, jotka siirrettiin easyJetille ja Lufthansalle kyseessä olevien keskittymien yhteydessä, ja tämän vuoksi hylkää väitteet, joiden mukaan komission olisi pitänyt ottaa analyysissään huomioon tämä tuki. Lisäksi kantajan yhdessä kanteessaan esittämästä väitteestä, joka koskee asetuksen N:o 95/93⁶ 8 a artiklan 2 kohdan rikkomista, unionin yleinen tuomioistuin toteaa, ettei komissiolla ollut toimivaltaa soveltaa kyseistä säännöstä.

Lopuksi unionin yleinen tuomioistuin toteaa perusteettomaksi kantajan väitteen perustelujen puuttumisesta ja näin ollen hylkää kaikki kummassakin asiassa esitetyt kanneperusteet ja määrää, että molemmat kanteet hylätään ilman, että näissä olosuhteissa olisi tarpeen lausua kanteiden tutkittavaksi ottamisen edellytysten täyttymisestä.

HUOMAUTUS: Unionin yleisen tuomioistuimen ratkaisusta voidaan oikeuskysymysten osalta valittaa unionin tuomioistuimeen kahden kuukauden ja kymmenen päivän määräajassa ratkaisun tiedoksiantamisesta.

HUOMAUTUS: Kumoamiskanteella pyritään tiettyjen sellaisten unionin toimielinten toimien kumoamiseen, jotka ovat unionin oikeuden vastaisia. Jäsenvaltiot, unionin toimielimet ja yksityiset tahot voivat tietyillä edellytyksillä nostaa kumoamiskanteen unionin tuomioistuimessa tai unionin yleisessä tuomioistuimessa. Jos kanne on perusteltu, toimi kumotaan. Kyseessä olevan toimielimen on täytettävä asianomaisen toimen kumoamisesta mahdollisesti syntynyt oikeudellinen tyhjiö.

Tämä on tiedotusvälineiden käyttöön tarkoitettu epävirallinen asiakirja, joka ei sido unionin yleistä tuomioistuinta.

Tuomioiden ([T-240/18](#) ja [T-296/18](#)) koko teksti julkaistaan Curia-sivustolla tuomioiden julistamispäivänä.

Lisätietoja: Gitte Stadler ☎ +352 4303 3127

Kuvia tuomioiden julistamisesta on saatavilla "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106

⁵ Suuntaviivat ei-horisontaalisten sulautumien arvioinnista yrityskeskittymien valvonnasta annetun neuvoston asetuksen nojalla (EUVL 2008, C 265, s. 6). Lisäksi unionin yleinen tuomioistuin hylkää kyseisten suuntaviivojen rikkomista koskevan kantajan väitteen korostamalla, että merkittävän markkinavoiman omaaminen joillakin merkityksellisistä markkinoista ei yksin riitä osoittamaan kilpailuongelmien olemassaoloa.

⁶ Kyseessä on tarkemmin ottaen lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä 18.1.1993 annettu neuvoston asetusta (ETY) N:o 95/93 (EYVL 1993, L 14, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 18.6.2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 545/2009 (EUVL 2009, L 167, s. 24).