



Mediji i informiranje

Opći sud Europske unije  
**PRIOPĆENJE ZA MEDIJE br. 188/21**  
U Luxembourg 20. listopada 2021.

Presuda u spojenim predmetima T-240/18 i T-296/18  
Polskie Linie Lotnicze „LOT”/Komisija

## **Opći sud odbio je tužbe koje je zračni prijevoznik Polskie Linie Lotnicze „LOT” podnio protiv Komisijinih odluka o odobravanju koncentracija u odnosu na stjecanja određene imovine grupe Air Berlin od strane društava easyJet i Lufthansa**

Zračni prijevoznik Air Berlin plc je, suočen s trajnim pogoršanjem svoje financijske situacije, pokrenuo 2016. godine plan restrukturiranja. U tom okviru je 16. prosinca 2016. sklopio sporazum sa zračnim prijevoznikom Deutsche Lufthansa AG (u daljnjem tekstu: društvo Lufthansa), pri čemu je predmet tog sporazuma bilo davanje u podzakup potonjem društvu različitih zrakoplova sa posadom.

Međutim, nakon što je društvo Air Berlin izgubilo financijsku potporu u obliku zajma koji mu je bio odobrio jedan od njegovih glavnih dioničara, ono je 15. kolovoza 2017. bilo prisiljeno zatražiti pokretanje postupka za slučaj nesolventnosti. U tim su mu okolnostima njemačke vlasti odobrile jamstvo za zajam kao potporu za sanaciju, koju je odobrila Komisija<sup>1</sup>, što mu je trebalo omogućiti nastavak obavljanja djelatnosti tijekom razdoblja od tri mjeseca radi, među ostalim, omogućavanja prodaje njegove imovine.

Taj je cilj konkretno ostvaren sklapanjem dvaju sporazuma. S jedne strane, 13. listopada 2017. sklopljen je sporazum kojim je bilo predviđeno da društvo Lufthansa preuzme, među ostalim, jedno društvo kći društva Air Berlin, na koje je prethodno trebalo prenijeti različite zrakoplove sa posadom kao i slotove<sup>2</sup> koji su bili u vlasništvu društva Air Berlin u određenom broju zračnih luka, među kojima, u Düsseldorfu, Zürichu, Hamburgu, Münchenu, Stuttgartu i Berlin-Tegelu. S druge strane, 27. listopada 2017. sklopljen je sporazum sa zračnim prijevoznikom easyJet plc čiji je cilj bio prije svega prijenos slotova koji su bili u vlasništvu društva Air Berlin na tog zračnog prijevoznika, osobito u zračnoj luci u Berlin-Tegelu. Društvo Air Berlin prestalo je obavljati svoje djelatnosti sljedećeg dana, nakon čega je sudskom odlukom od 1. studenoga 2017. proglašeno nesolventnim.

Društvo Lufthansa 31. listopada 2017. prijavilo je Komisiji, u skladu s njezinim ovlastima u području kontrole koncentracija<sup>3</sup>, operaciju koncentracije predviđenu sporazumom od 13. listopada 2017. Društvo easyJet 7. studenoga 2017. prijavilo je na isti način operaciju predviđenu sporazumom od 27. listopada 2017. (u daljnjem tekstu, zajedno s operacijom koju je prijavilo društvo Lufthansa: predmetne koncentracije). Komisija je Odlukom C(2017) 9118 *final* od 21. prosinca 2017. utvrdila sukladnost koncentracije koju je prijavilo društvo Lufthansa, s obzirom na obveze koje je to društvo

<sup>1</sup> Odluka C(2017) 6080 *final* od 4. rujna 2017. o državnoj potpori SA.48937 (2017/N) – Njemačka, sanacija društva Air Berlin (SL 2017., C 400, str. 7.)

<sup>2</sup> Slotovi su dopuštenja zračnim prijevoznicima da se koriste čitavom infrastrukturom zračne luke koja je potrebna za pružanje usluga zračnog prijevoza na određeni datum i u određeno vrijeme, s ishodištem ili odredištem u toj zračnoj luci.

<sup>3</sup> U ovom slučaju riječ je o ovlaštenjima iz Uredbe Vijeća (EZ) br. 139/2004 od 20. siječnja 2004. o kontroli koncentracija između poduzetnika (Uredba EZ o koncentracijama) (SL 2004., L 24, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 8., svezak 5., str. 73.).

preuzelo<sup>4</sup>, te Odlukom C(2017) 8776 *final* od 12. prosinca 2017. sukladnost koncentracije koju je prijavilo društvo easyJet (u daljnjem tekstu zajedno: pobijane odluke). Naime, Komisija je zaključila da predmetne koncentracije ne uzrokuju ozbiljne sumnje u pogledu njihove sukladnosti s unutarnjim tržištem. Komisija tom prilikom prvi puta u predmetima koji se odnose na usluge zračnog prijevoza putnika nije utvrđivala mjerodavna tržišta posredstvom parova gradova između ishodišne i odredišne točke (u daljnjem tekstu: tržišta O & D). Naime, s jedne strane, Komisija je utvrdila da je društvo Air Berlin prestalo obavljati djelatnosti prije tih koncentracija i neovisno o njima. Komisija je iz toga zaključila da se društvo Air Berlin povuklo sa svih tržišta O & D na kojima je prethodno bilo prisutno. S druge strane, Komisija je smatrala da se predmetne koncentracije uglavnom odnose na prijenos slotova te je utvrdila da ti slotovi nisu bili raspoređeni ni na jednom posebnom tržištu O & D. Slijedom toga, Komisija je radi svoje analize smatrala pogodnijim zbrojiti sva tržišta O & D s ishodištem ili odredištem u svakoj od zračnih luka s kojima su ti slotovi bili povezani. Komisija je dakle na taj način definirala mjerodavna tržišta kao tržišta usluga zračnog prijevoza putnika s ishodištem ili odredištem u tim zračnim lukama. Ona je zatim provjerila da navedene koncentracije u ovom slučaju ne stvaraju „bitno ograničenje učinkovitom tržišnom natjecanju”, među ostalim na način da društvu easyJet odnosno društvu Lufthansa daju sposobnost i poticaj da zatvore pristup tim tržištima.

Zračni prijevoznik Polskie Linie Lotnicze „LOT” (u daljnjem tekstu: tužitelj), kao izravan konkurent stranaka predmetnih koncentracija, smatrao je da je takva Komisijina analiza pogrešna, kako s metodološkog aspekta tako i u pogledu rezultata, te je dvjema tužbama za poništenje dviju pobijanih odluka pokrenuo postupke pred Općim sudom.

Opći je sud presudama od 20. listopada 2021. odbio te tužbe, priznajući na taj način, konkretno, da Komisija može jednostavno razmotriti skup tržišta O & D s ishodištem ili odredištem u zračnim lukama s kojima su bili povezani slotovi društva Air Berlin umjesto da pojedinačno razmatra svako od tržišta O & D na kojima su društva Air Berlin i Lufthansa odnosno easyJet bila prisutna.

## **Ocjena Općeg suda**

Kao prvo, što se tiče tužbenog razloga koji se temelji na pogrešnoj definiciji mjerodavnih tržišta, Opći sud smatra prije svega da tužitelj uzalud osporava materijalnu točnost Komisijina opisa predmetnih koncentracija i njihova konteksta. Opći sud u tom okviru navodi, među ostalim, da je Komisija opravdano smatrala da su djelatnosti društva Air Berlin prestale prije predmetnih koncentracija i neovisno o njima i da, stoga, to društvo više nije bilo prisutno ni na jednom tržištu O & D. Nadalje, budući da slotovi društva Air Berlin nisu bili povezani ni sa jednim tržištem O & D, Opći sud smatra da je Komisija opravdano istaknula da se tim slotovima mogu koristiti društvo Lufthansa odnosno društvo easyJet na drugim tržištima O & D, koja nisu ona na kojima je poslovalo društvo Air Berlin. Slijedom toga, Opći sud smatra da, za razliku od koncentracija koje uključuju zračne prijevoznike koji su još uvijek aktivni, u ovom slučaju nije bilo sigurno imaju li predmetne koncentracije ikakav učinak na tržišno natjecanje na tržištima O & D na kojima je društvo Air Berlin bilo prisutno prije prestanka obavljanja svojih djelatnosti. Naposljetku, Opći sud utvrđuje da tužitelj nije podnio ozbiljne naznake da bi pojedinačno razmatranje tržišta O & D, koja je on identificirao, omogućilo utvrđivanje postojanja bitnog ograničenja učinkovitog tržišnog natjecanja koje nije moglo biti ustanovljeno Komisijinom definicijom tržišta.

Kao drugo, što se tiče tužbenog razloga koji se temelji na očitoj pogrešci u ocjeni učinaka predmetnih koncentracija, Opći sud ponajprije podsjeća na to da Komisija u izvršavanju nadležnosti koje su joj povjerene Uredbom EZ o koncentracijama raspolaže određenom diskrecijskom ovlašću, osobito u pogledu složenih ocjena ekonomske naravi koje je pozvana provesti u tom pogledu. Posljedično, nadzorom suda Unije u pogledu izvršavanja takve ovlasti mora se uzeti u obzir margina prosudbe koja je na taj način priznata Komisiji. Imajući to u vidu, Opći sud smatra da analiza učinaka predmetnih koncentracija na tržišta usluga zračnog prijevoza putnika s ishodištem ili odredištem u dotičnim zračnim lukama ne upućuje ni na jednu očitu

---

<sup>4</sup> Društvo Lufthansa je u ovom slučaju radi otklanjanja sumnji u pogledu sukladnosti prijavljene koncentracije povezane s njegovim položajem u zračnoj luci u Düsseldorfu predložilo Komisiji, u skladu s člankom 6. stavkom 2. Uredbe EZ o koncentracijama, znatno smanjenje broja slotova koji su mu preneseni na temelju te koncentracije.

pogrešku u ocjeni s obzirom na, među ostalim, blago povišenu stopu zagušenja tih zračnih luka odnosno na ograničeni učinak tih koncentracija na povećanje udjela slotova u vlasništvu društava Lufthansa i easyJet. Konkretno, što se tiče koncentracije koju je prijavilo društvo Lufthansa, tužitelj također neopravdano tvrdi da je Komisija počinila očitu pogrešku u ocjeni učinaka sporazuma od 16. prosinca 2016. s obzirom na to da je, među ostalim, već tim sporazumom bilo omogućeno društvu Lufthansi iskorištavanje zrakoplova s posadom u razdoblju od šest godina, prije nego što ih to društvo konačno stekne u okviru navedene koncentracije. Naposljetku, što se tiče koncentracije koju je prijavilo društvo easyJet, Opći sud ističe da su slotovi nužni za pružanje usluga zračnog prijevoza putnika. On iz toga zaključuje da postoji „vertikalni” odnos između dodjele tih slotova i pružanja tih usluga pa je Komisija opravdano odlučivala na temelju Smjernica o „nehorizontalnim” koncentracijama<sup>5</sup>.

Kao treće, Opći sud odbija prigovore koji se temelje na navodnoj nedostatnosti obveza koje je preuzelo društvo Lufthansa u okviru koncentracije koju je ono prijavilo, kao i prigovore koji se temelje na nepostojanju takvih obveza u pogledu koncentracije koju je prijavilo društvo easyJet, s obzirom na to da tužitelj neosnovano tvrdi da te koncentracije očito mogu predstavljati bitno ograničenje učinkovitom tržišnom natjecanju. Opći sud stoga smatra također neosnovanima prigovore kojima tužitelj stavlja na teret Komisiji okolnost da je propustila uzeti u obzir moguće koristi koje bi mogle proizlaziti iz navedenih koncentracija.

Kao četvrto, Opći sud primjećuje da tužitelj nije dokazao da je financijska potpora kojom se koristilo društvo Air Berlin na osnovi potpore za sanaciju dio imovine koja je prenesena na društvo easyJet odnosno na društvo Lufthansa u okviru predmetnih koncentracija te stoga odbija prigovore prema kojima je Komisija morala uzeti u obzir tu potporu u svrhu svoje analize. Usto, što se tiče povrede članka 8.a stavka 2. Uredbe br. 95/93<sup>6</sup>, koju također ističe tužitelj u jednoj od svojih tužbi, Opći sud ističe da Komisija nije bila nadležna za primjenu te odredbe.

Naposljetku, budući da je Opći sud presudio da je tužiteljevo pozivanje na nedostatnost obrazloženja neosnovano te je stoga odbio sve tužbene razloge koji su istaknuti u oba predmeta, on nalaže odbijanje obiju tužbi, pri čemu u tim okolnostima ne treba odlučivati o njihovoj dopuštenosti.

---

**NAPOMENA:** Protiv odluke Općeg suda u roku od dva mjeseca i deset dana od njezina priopćenja može se podnijeti žalba Sudu ograničena na pravna pitanja.

**NAPOMENA:** Tužba za poništenje služi za poništenje akata institucija Unije koji su protivni pravu Unije. Pod određenim uvjetima države članice, europske institucije i pojedinci mogu podnijeti tužbu za poništenje Sudu ili Općem sudu. Ako je tužba osnovana, akt se poništava. Dotična institucija mora popuniti eventualnu pravnu prazninu nastalu poništenjem akta.

---

*Neslužbeni dokument za medije koji ne obvezuje Opći sud.*

*Cjelovit tekst presuda ([T-240/18](#) i [T-296/18](#)) objavljuje se na stranici CURIA na dan objave.*

*Osoba za kontakt: Iliana Paliova ☎ (+352) 4303 4293*

*Snimke s objave presude nalaze se na „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106*

---

<sup>5</sup> Smjernice za ocjenu nehorizontalnih koncentracija prema Uredbi EZ o kontroli koncentracija između poduzetnika (SL 2008., C 265, str. 6.). Usto, Opći sud odbija tužiteljev prigovor koji se temelji na povredi tih smjernica ističući da posjedovanje znatne tržišne moći na jednom od mjerodavnih tržišta nije samo po sebi dostatno za utvrđivanje problema u pogledu tržišnog natjecanja.

<sup>6</sup> Konkretno, riječ je o Uredbi Vijeća (EEZ) br. 95/93 od 18. siječnja 1993. o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice (SL 1993., L 14, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 18., str. 5.), kako je izmijenjena Uredbom (EZ) br. 545/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2009. (SL 2009., L 167, str. 24.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 23., str. 49.)