



Kontakty z Mediami  
i Informacja

Sąd Unii Europejskiej  
**KOMUNIKAT PRASOWY nr 188/21**  
Luksemburg, 20 października 2021 r.

Wyroki w sprawach T-240/18 i T-296/18  
Polskie Linie Lotnicze „LOT” / Komisja

## **Sąd oddalił wniesione przez przewoźnika lotniczego Polskie Linie Lotnicze „LOT” skargi na decyzje Komisji zezwalające na koncentracje dotyczące nabycia, odpowiednio, przez easyJet i przez Lufthansę niektórych aktywów grupy Air Berlin**

Stojąc w obliczu pogarszającej się sytuacji finansowej, przewoźnik lotniczy Air Berlin plc wdrożył w 2016 r. plan restrukturyzacji. W dniu 16 grudnia 2016 r. Air Berlin, w ramach tego planu, zawarł z przewoźnikiem lotniczym Deutsche Lufthansa AG („Lufthansa”) umowę, na podstawie której wdzierzał on Lufthansie różne statki powietrzne z załogą.

Tymczasem utrata wsparcia finansowego w formie pożyczek udzielonego na rzecz Air Berlin przez jednego z jego głównych akcjonariuszy zmusiła tego przewoźnika do złożenia, w dniu 15 sierpnia 2017 r., wniosku o wszczęcie postępowania upadłościowego. W tych okolicznościach pożyczka gwarantowana przyznana przez władze niemieckie w ramach pomocy w celu ratowania, którą zatwierdziła Komisja<sup>1</sup>, miała pozwolić mu na kontynuowanie działalności przez okres trzech miesięcy, zwłaszcza w celu umożliwienia zbycia jego aktywów.

Ów cel znalazł odzwierciedlenie w szczególności w dwóch zawartych umowach. Po pierwsze, w dniu 13 października 2017 r. zawarto umowę przewidującą przejęcie przez Lufthansę między innymi spółki zależnej Air Berlin, na którą miał on wcześniej przenieść różne statki powietrzne wraz z załogą, a także sloty<sup>2</sup> posiadane w wielu portach lotniczych, w szczególności w Düsseldorfie, Zurychu, Hamburgu, Monachium, Stuttgartu i Berlinie-Tegel. Po drugie, w dniu 27 października 2017 r. z przewoźnikiem lotniczym easyJet plc zawarto umowę, która miała na celu przede wszystkim przeniesienie na easyJet slotów posiadanych przez Air Berlin, w szczególności w porcie lotniczym Berlin-Tegel. Air Berlin zaprzestał działalności następnego dnia, a w dniu 1 listopada 2017 r. postanowieniem sądowym stwierdzono jego niewypłacalność.

W dniu 31 października 2017 r. Lufthansa zgłosiła Komisji, która posiada uprawnienia w dziedzinie kontroli koncentracji<sup>3</sup>, koncentrację przewidzianą w umowie z dnia 13 października 2017 r. W dniu 7 listopada 2017 r. easyJet podobnie zgłosił koncentrację przewidzianą w umowie z dnia 27 października 2017 r. (koncentracja zgłoszona przez Lufthansę oraz koncentracja zgłoszona przez easyJet zwane dalej łącznie „spornymi koncentracjami”). Decyzją C(2017) 9118 final z dnia 21 grudnia 2017 r. Komisja uznała za zgodną z rynkiem wewnętrznym koncentrację zgłoszoną przez Lufthansę z uwagi na podjęte przez tego przewoźnika lotniczego zobowiązania<sup>4</sup>, a decyzją C(2017) 8776 final z dnia 12 grudnia 2017 r. uznała za zgodną z rynkiem wewnętrznym

<sup>1</sup> Decyzja C(2017) 6080 final z dnia 4 września 2017 r. w sprawie pomocy państwa SA.48937 (2017/N) – Niemcy, dotycząca ratowania Air Berlin (Dz.U. 2017, C 400, s. 7).

<sup>2</sup> Przydziały czasu na start lub lądowanie (sloty) są pozwoleniami wydawanymi dla przewoźnika lotniczego na korzystanie z pełnego zakresu infrastruktury portu lotniczego niezbędnej do świadczenia usługi przewozu lotniczego z lub do tego portu lotniczego w konkretnym terminie.

<sup>3</sup> Chodzi tu o uprawnienia przewidziane w rozporządzeniu Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw) (Dz.U. 2004, L 24, s. 1).

<sup>4</sup> W omawianej sprawie Lufthansa, aby rozwiązać wątpliwości co do zgodności zgłoszonej koncentracji z rynkiem wewnętrznym z uwagi na jej pozycję w porcie lotniczym w Düsseldorfie, zaproponowała Komisji, na podstawie art. 6 ust. 2 rozporządzenia WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, znaczne ograniczenie liczby slotów, które miały zostać przeniesione na nią w ramach koncentracji.

koncentrację zgłoszoną przez easyJet („zaskarżone decyzje”). Komisja doszła bowiem do wniosku, że sporne koncentracje nie budzą poważnych wątpliwości co do ich zgodności z rynkiem wewnętrznym. Przy tej okazji, po raz pierwszy w sprawach dotyczących usług pasażerskiego transportu lotniczego, Komisja nie zdefiniowała rynków właściwych w odniesieniu do par miast między punktem wylotu a punktem przylotu („rynków O&D”). Z jednej strony Komisja stwierdziła bowiem, że Air Berlin zaprzestał prowadzenia działalności przed tymi koncentracjami i niezależnie od nich. Komisja wywnioskowała stąd, że Air Berlin wycofał się ze wszystkich rynków O&D, na których był wcześniej obecny. Z drugiej strony Komisja uznała, że sporne koncentracje dotyczą głównie przeniesienia slotów i stwierdziła, że owe sloty nie były przypisane do żadnego konkretnego rynku O&D. W związku z tym Komisja uznała, że do celów analizy lepiej będzie połączyć wszystkie rynki O&D z lub do każdego z portów lotniczych, z którymi związane były te sloty. W ten sposób określiła ona rynki właściwe jako rynki usług pasażerskiego transportu lotniczego z lub do tych portów lotniczych. Następnie Komisja sprawdziła, czy wspomniane koncentracje nie prowadziłyby w tym przypadku do powstania „znaczącej przeszkody w skutecznej konkurencji”, między innymi zapewniając odpowiednio easyJet oraz Lufthansie zdolność i motywację do zamknięcia dostępu do tych rynków.

Spółka Polskie Linie Lotnicze „LOT” („skarżąca”), która uważa się za bezpośredniego konkurenta stron spornych koncentracji, uznała przeprowadzoną w ten sposób przez Komisję analizę za błędną zarówno z punktu widzenia metody, jak i wyników, wobec czego wniosła do Sądu dwie skargi o stwierdzenie nieważności obu zaskarżonych decyzji.

W wyrokach z dnia 20 października 2021 r. Sąd oddalił te skargi, przyznając w ten sposób w szczególności, że Komisja może poprzestać na zbadaniu razem rynków O&D z lub do portów lotniczych, z którymi związane były sloty Air Berlin, zamiast badać z osobna każdy z rynków O&D, na których Air Berlin i odpowiednio Lufthansa oraz easyJet byli obecni.

## **Ocena Sądu**

W pierwszej kolejności, jeśli chodzi o zarzut dotyczący błędnego zdefiniowania rynków właściwych, Sąd stwierdził przede wszystkim, że skarżąca bezskutecznie usiłuje podważyć merytoryczną poprawność dokonanej przez Komisję prezentacji spornych koncentracji oraz ich kontekstu. W tym zakresie Sąd zauważył między innymi, że Komisja słusznie uznała, iż Air Berlin zaprzestał prowadzenia działalności przed spornymi koncentracjami i niezależnie od nich, w związku z czym Air Berlin nie był już obecny na żadnym z rynków O&D. Następnie, w zakresie, w jakim sloty Air Berlin nie były przypisane do żadnego rynku O&D, Sąd orzekł, że Komisja słusznie wskazała, iż owe sloty mogłyby być wykorzystane, odpowiednio, przez Lufthansę oraz przez easyJet na rynkach O&D innych niż rynki, na których Air Berlin prowadził działalność. W konsekwencji stwierdził, że w odróżnieniu od koncentracji, w których uczestniczą działający nadal przewoźnicy lotniczy, w tym konkretnym przypadku nie było pewne, czy sporne koncentracje wywrą jakkolwiek wpływ na konkurencję na rynkach O&D, na których Air Berlin był obecny przed zaprzestaniem prowadzenia działalności. Wreszcie Sąd stwierdził, że skarżąca nie przedstawiła wiarygodnych przesłanek co do tego, iż indywidualne badanie określonych przez nią rynków O&D mogłoby pozwolić na ustalenie istnienia znaczącej przeszkody w skutecznej konkurencji, której nie można stwierdzić stosując definicję rynku przyjętą przez Komisję.

W drugiej kolejności, jeśli chodzi o zarzut dotyczący oczywistego błędu w ocenie skutków spornych koncentracji, Sąd przypomniał na wstępie, że przy wykonywaniu uprawnień powierzonych jej przez rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw Komisja dysponuje określonym zakresem uznania, zwłaszcza w ramach złożonych ocen natury ekonomicznej, których musi dokonywać. W związku z tym sprawowana przez sąd Unii kontrola wykonywania tych uprawnień powinna uwzględniać zakres przysługującego Komisji uznania. Wyjaśnwszy tę kwestię, Sąd zaznaczył, że analiza wpływu spornych koncentracji na rynki usług pasażerskiego transportu lotniczego z lub do odnośnych portów lotniczych nie zawiera żadnego oczywistego błędu w ocenie, zważywszy w szczególności na niewielki poziom natężenia ruchu w tych portach lotniczych czy też na ograniczony wpływ owych koncentracji na wzrost udziałów w slotach posiadanych przez Lufthansę i przez easyJet. Jeśli chodzi konkretnie o koncentrację zgłoszoną przez Lufthansę, skarżąca nie może też zasadnie twierdzić, że Komisja popełniła oczywisty błąd w ocenie skutków

umowy z dnia 16 grudnia 2016 r., zważywszy między innymi, że owa umowa pozwalała już Lufthansie na użytkowanie statków powietrznych z załogą przez okres sześciu lat, zanim Lufthansa nabyła je ostatecznie w ramach rzeczony koncentracji. Wreszcie, w odniesieniu do koncentracji zgłoszonej przez easyJet, Sąd wskazał, że sloty są niezbędne do świadczenia usług pasażerskiego transportu lotniczego. Na tej podstawie doszedł do wniosku, że istnieje „wertikalny” związek między przydzielaniem tych slotów a świadczeniem owych usług, wobec czego Komisja mogła zasadnie odwołać się do wytycznych w sprawie koncentracji „niehoryzontalnych”<sup>5</sup>.

W trzeciej kolejności Sąd oddalił zarzuty dotyczące podnoszonego niewystarczającego charakteru zobowiązań podjętych przez Lufthansę w ramach zgłoszonej przez nią koncentracji oraz braku takich zobowiązań w przypadku koncentracji zgłoszonej przez easyJet z tego względu, że skarżąca bezzasadnie utrzymuje, iż owe koncentracje mogłyby ewidentnie stanowić znaczącą przeszkodę w skutecznej konkurencji. Z tego względu Sąd uznał też za bezzasadne zarzuty, w ramach których skarżąca zarzuca Komisji, że nie uwzględniła ewentualnego wzrostu efektywności, który mógłby wynikać z rzeczonych koncentracji.

W czwartej kolejności Sąd zauważył, że skarżąca nie wykazała, iż wsparcie finansowe, z którego Air Berlin skorzystał w ramach pomocy w celu ratowania, stanowiło część aktywów przeniesionych odpowiednio na easyJet i na Lufthansę w ramach spornych koncentracji, w związku z czym oddalił zarzuty, że Komisja powinna była uwzględnić tę pomoc w swej analizie. Poza tym, odnośnie do naruszenia art. 8a ust. 2 rozporządzenia nr 95/93<sup>6</sup>, na które skarżąca również wskazuje w jednej ze swych skarg, Sąd stwierdził, że Komisja nie była uprawniona do zastosowania tego przepisu.

Wreszcie Sąd uznał za bezzasadny zarzut skarżącej dotyczący braku uzasadnienia. Ponieważ Sąd oddalił wszystkie zarzuty podniesione w każdej z obu spraw, stwierdził on, że należy oddalić obie skargi bez potrzeby orzekania w tych okolicznościach w przedmiocie ich dopuszczalności.

---

**UWAGA:** Odwołanie od orzeczenia Sądu, ograniczone do kwestii prawnych, może zostać wniesione do Trybunału w terminie dwóch miesięcy i dziesięciu dni od dnia zawiadomienia o tym orzeczeniu.

**UWAGA:** Celem skargi o stwierdzenie nieważności jest doprowadzenie do uznania za nieważne aktów instytucji Unii, które są sprzeczne z prawem Unii. Państwa członkowskie, instytucje wspólnotowe oraz jednostki mogą, pod pewnymi warunkami, wnieść skargę o stwierdzenie nieważności do Trybunału Sprawiedliwości lub Sądu. Jeżeli skarga jest zasadna, stwierdza się nieważność aktu. Instytucja, której to dotyczy, powinna zarządzić ewentualnej próżni prawnej spowodowanej nieważnością tego aktu.

---

*Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Sądu.*

*Pełny tekst wyroków ([T-240/18](#) i [T-296/18](#)) jest publikowany na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.*

*Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793*

*Nagranie wideo z ogłoszenia wyroków jest dostępne przez „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 22964106.*

---

<sup>5</sup> Wytyczne w sprawie oceny niehoryzontalnych połączeń przedsiębiorstw na mocy rozporządzenia Rady w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (Dz.U. 2008, C 265, s. 6). Ponadto Sąd oddalił zarzut skarżącej dotyczący naruszenia tych wytycznych, wskazując, że posiadanie znaczącej siły rynkowej na jednym z odnośnych rynków nie wystarczy samo w sobie do ustalenia istnienia problemów w zakresie konkurencji.

<sup>6</sup> Konkretnie chodzi tu o rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. 1993, L 14, s. 1), zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 545/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. (Dz.U. 2009, L 167, s. 24).