



Press och information

Europeiska unionens tribunal
PRESSMEDDELANDE nr 188/21
Luxemburg, den 20 oktober 2021

Dom i mål T-240/18 och T-296/18
Polskie Linie Lotnicze "LOT"/kommissionen

Tribunalen ogillar den talan, i två mål, som flygbolaget Polskie Linie Lotnicze "LOT" har väckt mot kommissionens beslut att tillåta de företagskoncentrationer som uppkommit genom att easyJet respektive Lufthansa förvärvat vissa tillgångar från koncernen Air Berlin

Flygbolaget Air Berlin plc hade under en tid fått allt sämre finanser. Bolaget lanserade därför år 2016 en omstruktureringsplan. I detta sammanhang ingick bolaget den 16 december 2016 ett avtal med flygbolaget Deutsche Lufthansa AG (nedan kallat Lufthansa) om uthyrning av olika flygplan med besättning till Lufthansa.

Sedan Air Berlin hade förlorat det ekonomiska stöd som bolaget tidigare hade erhållit från en av bolagets huvudaktieägare, i form av lån, såg sig bolaget tvingat att den 15 augusti 2017 begära att ett insolvensförfarande skulle inledas. Under dessa omständigheter var tanken att tyska myndigheter skulle bevilja bolaget ett garanterat lån, som räddningsstöd, godkänt av kommissionen¹, så att bolaget skulle kunna fortsätta sin verksamhet under tre månader, för att bland annat kunna sälja av sina tillgångar.

Detta syfte uppnåddes genom att två avtal ingicks. Ett avtal ingicks den 13 oktober 2017 om att Lufthansa skulle ta över ett dotterbolag till Air Berlin, till vilket det först skulle överföras ett antal flygplan med besättning, tillsammans med de start- och landningstider² som Air Berlin föfogade över på ett antal flygplatser, särskilt de i Düsseldorf, Zürich, Hamburg, München, Stuttgart och Berlin-Tegel. Vidare ingicks ett avtal den 27 oktober 2017 med flygbolaget easyJet plc, med syfte att till sistnämnda bolag överlåta Air Berlins start- och landningstider, särskilt på flygplatsen Berlin-Tegel. Air Berlin upphörde med sin verksamhet nästföljande dag, innan bolaget den 1 november 2017 genom domstolsavgörande förklarades insolvent.

Den 7 november 2017 anmälde Lufthansa den företagskoncentration som skulle bli resultatet av avtalet av den 31 oktober 2017 till kommissionen, i enlighet med denna institutions särskilda befogenheter vad rör kontroll av företagskoncentrationer³. Den 7 november 2017 anmälde easyJet på samma sätt den transaktion som skulle ske genom avtalet av den 27 oktober 2017 (nedan, tillsammans med den av Lufthansa anmälda koncentrationen, kallade de aktuella koncentrationerna). Kommissionen konstaterade genom beslut C(2017) 9118 final av den 21 december 2017 att den av Lufthansa anmälda koncentrationen, med hänsyn till Lufthansas åtaganden, var förenlig med den inre marknaden⁴. Kommissionen konstaterade detsamma vad gäller den av easyJet anmälda koncentrationen, genom beslut C(2017) 8776 final av den

¹ Beslut C(2017) 6080 final av den 4 september 2017 om statligt stöd SA.48937 (2017/N) – Tyskland, om räddning av Air Berlin (EUT C 400, 2017, s. 7).

² Start- och landningstider är tillstånd som ett flygbolag tilldelats att använda samtliga infrastrukturer på en flygplats som är nödvändiga för att tillhandahålla flygtransporttjänster vid en särskild dag och tid, från eller till denna flygplats.

³ Det rör sig i förevarande fall om de befogenheter som avses i rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer ("EG:s koncentrationsförordning") (EUT L 24, 2004, s. 1).

⁴ I förevarande fall hade Lufthansa, i syfte att skingra tvivlen om huruvida den anmälda koncentrationen, vad avser flygplatsen i Düsseldorf, var förenlig med den inre marknaden, föreslagit kommissionen att, med tillämpning av artikel 6.2 i EG:s koncentrationsförordning, kraftigt minska antalet start- och landningstider som skulle överföras inom ramen för denna koncentration.

12 december 2017 (nedan tillsammans kallade de angripna besluten). Kommissionen fann nämligen att de aktuella koncentrationerna inte föranledde allvarliga tvivel vad avser deras förenlighet med den inre marknaden. Kommissionen avstod vid detta tillfälle, för första gången i ärenden som rör lufttransporttjänster för passagerare, från att definiera relevanta marknader i form av ortskombinationer, mellan en avgångsort och en destinationsort (nedan kallade O & D-marknaderna). Kommissionen konstaterade nämligen att Air Berlin hade upphört med sin verksamhet före koncentrationerna och utan beaktande av desamma. Kommissionen fann därför att Air Berlin helt hade lämnat de O & D-marknader där Air Berlin tidigare hade varit verksamt. Kommissionen ansåg vidare att de aktuella koncentrationerna främst rörde överföring av start- och landningstider och konstaterade att dessa inte var knutna till en viss O & D-marknad. Kommissionen föredrog därför att, vid sin analys, samla O & D-marknaderna till den avgångsort eller destinationsort som start- och landningstiderna var knutna till. Kommissionen definierade härigenom således de relevanta marknaderna som lufttransporttjänster för passagerare från eller till dessa flygplatser. Kommissionen kontrollerade därefter att nämnda koncentrationer inte kunde skapa ett "påtagligt hinder för effektiv konkurrens", i förevarande fall, genom att ge easyJet och Lufthansa en möjlighet och ett intresse av att försvåra tillträdet till dessa marknader.

Polskie Linie Lotnicze "LOT" (nedan kallat LOT) ansåg att kommissionens analys var felaktig, såväl vad avser metod som resultat. LOT, som är en direkt konkurrent till de bolag som ingår i de aktuella koncentrationerna, väckte talan vid tribunalen i två mål där LOT yrkade att de två angripna besluten skulle ogiltigförklaras.

Tribunalen ogillar i två domar av den 20 oktober 2021 talan i de båda målen. Tribunalen förklarar särskilt att kommissionen kan nöja sig med att undersöka O & D-marknaderna som en helhet, utan hänsyn till respektive avgångsort eller destinationssort som Air Berlins start- och landningstider var knutna till, i stället för att individuellt undersöka var och av de O & D-marknader på vilka Air Berlin respektive Lufthansa och easyJet var verksamma.

Tribunalens bedömning

Vad, för det första, rör grunden om felaktig definition av de relevanta marknaderna, anser tribunalen, till att börja med, att LOT saknar stöd för sina invändningar mot kommissionens materiella beskrivning av de aktuella koncentrationerna och deras sammanhang. Tribunalen påpekar härvidlag att kommissionen hade fog för sin slutsats att Air Berlin hade upphört med sin verksamhet redan innan de aktuella koncentrationerna uppstod, och detta utan koppling till dessa, vilket innebar att Air Berlin inte längre var verksamt på någon O & D-marknad. Tribunalen finner vidare, med hänvisning till den omständigheten att Air Berlins start- och landningstider inte var knutna till någon O & D-marknad, att kommissionen hade fog för sin slutsats att dessa start- och landningstider kunde användas av Lufthansa respektive easyJet på andra O & D-marknader än dem där Air Berlin hade varit verksamt. Tribunalen finner således att det, till skillnad från vad som är fallet med koncentrationer som inbegriper flygbolag som fortfarande är verksamma, inte var säkert att de aktuella koncentrationerna, i de aktuella fallen, hade någon som helst inverkan på konkurrensen vad avser de O & D-marknader på vilka Air Berlin hade varit verksamt innan bolaget upphörde med sin verksamhet. Tribunalen konstaterar slutligen att LOT inte anfört någon uppgift av betydelse som visar att en individuell undersökning av O & D-marknaderna hade kunnat leda till slutsatsen att det förelåg ett påtagligt hinder för effektiv konkurrens som kommissionens definition av den relevanta marknaden försvårade upptäckten av.

Vad, för det andra, rör grunden om uppenbart oriktig bedömning av de aktuella koncentrationernas verkningar, erinrar tribunalen, till att börja med, om att kommissionen, när den utövar sina befogenheter enligt EG:s koncentrationsförordning, förfogar över ett visst utrymme för eget skön, däribland vad avser de komplicerade ekonomiska bedömningar den måste göra på detta område. Unionsdomstolen ska vid sin prövning således beakta att kommissionen har tillerkänts ett sådant utrymme för eget skön. Tribunalen anser, efter denna precisering, att analysen av de aktuella koncentrationernas verkningar på marknaderna för lufttransporttjänster för passagerare från eller till de berörda flygplatserna inte innehåller någon uppenbart oriktig bedömning, med hänsyn till den låga trängselgraden på dessa flygplatser och den begränsade effekt dessa koncentrationer har på Lufthansas och easyJets andel av start- och landningstiderna. Vad särskilt rör den av Lufthansa

anmälda koncentrationen saknar LOT också stöd för sitt påstående att kommissionen gjort en uppenbart oriktig bedömning av vilka verkningar avtalet av den 16 december 2016 har haft, eftersom detta avtal redan tillät Lufthansa att utnyttja flygplan med besättning under de sex år som föregick Lufthansas slutgiltiga förvärv av dessa genom nämnda koncentration. Vad slutligen rör den av easyJet anmälda koncentrationen, påpekar tribunalen att start- och landningstider är nödvändiga för att tillhandahålla lufttransporttjänster för passagerare. Tribunalen anser därför att det föreligger ett "vertikalt" samband mellan tilldelning av dessa start- och landningstider och tillhandahållande av dessa tjänster och att kommissionen hade fog för att hänvisa till riktlinjerna om "icke-horisontella" koncentrationer⁵.

För det tredje avfärdar tribunalen invändningen om att Lufthansa inte gjort tillräckligt stora åtaganden inom ramen för den av Lufthansa anmälda koncentration och invändningen om att det inte gjorts några åtaganden alls inom ramen för den av easyJet anmälda koncentrationen. Tribunalen menar att LOT inte har stöd för sitt påstående att det är uppenbart att dessa koncentrationer kan utgöra ett påtagligt hinder för effektiv konkurrens. Tribunalen avfärdar av samma skäl LOT:s invändningar om att kommissionen underlåtit att beakta eventuella effektivitetsvinster till följd av nämnda koncentrationer.

Tribunalen påpekar, för det fjärde, att LOT inte har styrkt att det ekonomiska stöd Air Berlin erhållit inom ramen för räddningspaketet ingick bland de tillgångar som överläts till easyJet respektive Lufthansa inom ramen för de aktuella koncentrationerna. Tribunalen avfärdar därför invändningarna om att kommissionen borde ha beaktat detta stöd vid sin analys. Vad avser LOT:s påstående, i det ena av målen, om åsidosättande av artikel 8a.2 i förordning nr 95/93⁶, förklarar tribunalen att kommissionen inte hade behörighet att tillämpa denna bestämmelse.

Tribunalen förklarar slutligen att LOT saknar stöd för sitt påstående om otillräcklig motivering. Tribunalen ogillar talan i de båda målen, eftersom talan inte kan bifallas såvitt avser någon av de anförda grunderna. Anledning saknas att pröva huruvida talan kan upptas till prövning i de båda målen.

PÅPEKANDE: Tribunalens avgörande kan överklagas till domstolen inom två månader och tio dagar från delgivningen.

PÅPEKANDE: Syftet med talan om ogiltigförklaring är att rättsakter som har antagits av unionens institutioner och som strider mot unionsrätten ska ogiltigförklaras. Medlemsstaterna, de europeiska institutionerna och de enskilda får, på vissa villkor, väcka talan om ogiltigförklaring vid domstolen eller tribunalen. Om talan är välgrundad ska rättsakten ogiltigförklaras. Den berörda institutionen måste fylla det rättsliga tomrum som kan uppkomma till följd av att rättsakten ogiltigförklaras.

Detta är en icke-officiell handling avsedd för massmedia och den är inte bindande för tribunalen.

Domarna ([T-240/18](#) och [T-296/18](#)) i fulltext publiceras på webbplatsen CURIA dagen för avkunnandet.

Kontaktperson för press: Gitte Stadler ☎ +352 4303 3127

Bilder från avkunnandet av domarna finns tillgängliga på "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106

⁵ Riktlinjer för bedömningen av icke-horisontella koncentrationer enligt rådets förordning om kontroll av företagskoncentrationer (EUT C 265, 2008, s. 6). Tribunalen avfärdar dessutom LOT:s invändning om åsidosättande av dessa riktlinjer, varvid tribunalen påpekar att innehav av ett betydande marknadsinflytande på en av de berörda marknaderna inte i sig är ett tillräckligt bevis för konkurrensproblem.

⁶ Det handlar närmare bestämt om rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EGT L 14, 1993, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 188), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 545/2009 av den 18 juni 2009 (EUT L 167, 2009, s. 24).