



## Határozatok Tára

**T-240/18. sz. ügy**

**Polskie Linie Lotnicze „LOT” SA  
kontra  
Európai Bizottság**

**A Törvényszék ítélete (kibővített tizedik tanács), 2021. október 20.**

„Verseny – Összefonódások – Légi közlekedés – Az összefonódást a belső piaccal és az EGT-Megállapodással összeegyeztethetőnek nyilvánító határozat – Érintett piac – Az összefonódás versenyre gyakorolt hatásainak értékelése – Kötelezettségvállalás hiánya – Indokolási kötelezettség”

- Vállalkozások közötti összefonódások – A Bizottság által végzett vizsgálat – A szóban forgó piac meghatározása – Az összefonódás hátterére vonatkozó ténybeli előfeltevések – A figyelembe vett elemek tárgyi pontosságának és relevanciájának vizsgálata (139/2004 tanácsi rendelet, 2. és 6. cikk)*

(lásd: 29., 30., 32–34. pont)
- Vállalkozások közötti összefonódások – A Bizottság által végzett vizsgálat – A szóban forgó piac meghatározása – A tárgyi hatály meghatározása – Érintett vállalkozás – Fogalom – Eszközök részleges átruházása – Kizárólag az átruházott eszközök alapján történő értékelés (139/2004 tanácsi rendelet, 2. cikk, 3. cikk, (1) bekezdés, b) pont, és 5. cikk, (2) bekezdés; 2008/C 95/01 bizottsági közlemény, 136. pont)*

(lásd: 36–39. pont)
- Vállalkozások közötti összefonódások – A Bizottság által végzett vizsgálat – A szóban forgó piac meghatározása – Két légitársaság közötti, résidő-átruházást előirányzó összefonódás – Szempontok – A termékek helyettesíthetősége – Azon repülőtereket alapul vevő megközelítés, amelyekhez az érintett résidők tartoznak (139/2004 tanácsi rendelet, 2. cikk; 802/2004 bizottsági rendelet, I. melléklet, 6. szakasz; 97/C 372/03 bizottsági közlemény, 13–17., 20., 21. és 24. pont)*

(lásd: 42., 43., 50–53., 56–58., 63. pont)
- Vállalkozások közötti összefonódások – A Bizottság által végzett vizsgálat – A szóban forgó piac meghatározása – Két légitársaság közötti, résidő-átruházást előirányzó összefonódás – A szóban forgó piac meghatározását vitató félre háruló bizonyítási teher – Olyan komoly*

*valószínűsítő körülmények előterjesztésének szükségessége, amelyek kézzelfoghatóan bizonyítják a Bizottság általi vizsgálatot igénylő versenyjogi aggály fennállását – Az alkalmazott megközelítést vitató fél által előterjesztett elemek elégtelensége (139/2004 tanácsi rendelet, 2. és 6. cikk)*

(lásd: 44., 59–62., 64. pont)

5. *Vállalkozások közötti összefonódások – A belső piaccal való összeegyeztethetőség értékelése – A Bizottság által végzett vizsgálat – Az összefonódás versenyre gyakorolt hatásainak értékelése – Gazdasági jellegű értékelések – Diszkrécionális jogkör – Bírósági felülvizsgálat – Terjedelem és korlátok (EUMSZ 263. cikk; 139/2004 tanácsi rendelet, 2. és 6. cikk)*

(lásd: 68., 69. pont)

6. *Vállalkozások közötti összefonódások – A belső piaccal való összeegyeztethetőség értékelése – A Bizottság által végzett vizsgálat – Az összefonódás versenyre gyakorolt hatásainak értékelése – Horizontális hatások – Az összefonódásban részt vevő felek valamelyike tevékenységének megszüntetése, amely alkalmas arra, hogy az érintett piacokon kizárja a szóban forgó tevékenységek közötti átfedés veszélyét (139/2004 tanácsi rendelet, 2. cikk; 2004/C 31/03 bizottsági közlemény, 5. pont)*

(lásd: 74., 75. pont)

7. *Vállalkozások közötti összefonódások – A belső piaccal való összeegyeztethetőség értékelése – Két légitársaság közötti összefonódás – A versenyellenes hatások értékelése – Vertikális hatások – Annak értékelése, hogy milyen valószínűséggel következhet be az inputpiac versenyellenes lezárása – A Bizottság által elfogadott iránymutatás betartása – Az ezen iránymutatásban említett mérlegelési tényezők figyelembevétele – A Bizottság mérlegelési jogköre (139/2004 tanácsi rendelet, 2. cikk; 2008/C 265/07 bizottsági közlemény, 24–27. és 32. pont)*

(lásd: 78–83. pont)

8. *Vállalkozások közötti összefonódások – A Bizottság által végzett vizsgálat – Az összefonódásban részt vevő felek által szolgáltatott adatok figyelembevétele – Megengedhetőség (139/2004 tanácsi rendelet, 2. és 6. cikk)*

(lásd: 87–93. pont)

9. *Vállalkozások közötti összefonódások – A belső piaccal való összeegyeztethetőség értékelése – Szempontok – Versenyellenes hatások – A piacrалépési akadályok állítólagos növelése – A hatékony verseny jelentős akadályozásának megállapításához önmagában nem elegendő elem (139/2004 tanácsi rendelet, 2. és 6. cikk)*

(lásd: 106–109. pont)

10. *Vállalkozások közötti összefonódások – A Bizottság által végzett vizsgálat – Az összefonódás belső piaccal való összeegyeztethetőségét megállapító határozatnak a II. szakasz megnyitása nélküli elfogadása – Feltétel – Komoly kétségek hiánya – Mérlegelési mozgástér – Nyilvánvaló mérlegelési hiba hiánya – Az ezen összefonódásból esetlegesen eredő hatékonyságjavulásnak, valamint az érintett vállalkozások által nem javasolt kötelezettségvállalásoknak a vizsgálata – A szükségesség hiánya*  
(139/2004 tanácsi rendelet, 2. cikk, (2) bekezdés, és 6. cikk, (1) bekezdés, b) pont; 802/2004 bizottsági rendelet, I. melléklet, 9. szakasz; 2004/C 31/03 bizottsági közlemény, 78. és 84–87. pont)

(lásd: 124–128. pont)

11. *Vállalkozások közötti összefonódások – A belső piaccal való összeegyeztethetőség értékelése – Szempontok – Versenyellenes hatások – Az átruházó fél számára többek között az eszközei rendezett értékesítésének lehetővé tétele érdekében nyújtott megmentési támogatás figyelembevételének elmulasztása – Az összefonódást a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító határozatot vitató félre háruló bizonyítási teher – Értékelés*  
(139/2004 tanácsi rendelet, 2. és 6. cikk)

(lásd: 131–137. pont)

12. *Intézmények jogi aktusai – Indokolás – Kötelezettség – Terjedelem – Az összefonódást a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító bizottsági határozat*  
(EUMSZ 296. cikk; 139/2004 tanácsi rendelet, 2. és 6. cikk)

(lásd: 140–146. pont)

## Összefoglalás

**A Törvényszék elutasítja a Polskie Linie Lotnicze „LOT” légitársaság által a Bizottság azon határozatai ellen benyújtott kereseteket, amelyek engedélyezték az Air Berlin csoport bizonyos eszközeinek az easyJet, illetve a Lufthansa általi felvásárlására vonatkozó összefonódásokat**

Pénzügyi helyzetének folyamatos romlásával szembesülve az Air Berlin plc légitársaság 2016-ban szerkezetátalakítási tervet hajtott végre. Ennek keretében 2016. december 16-án megállapodást kötött a Deutsche Lufthansa AG légitársasággal (a továbbiakban: Lufthansa), amely értelmében az Air Berlin ez utóbbinak személyzettel ellátott különböző bérelt légi járműveket adott bérbe.

Az Air Berlin egyik fő részvényese által kölcsönök formájában nyújtott pénzügyi támogatás elvesztése azonban arra kényszerítette az Air Berlint, hogy 2017. augusztus 15-én fizetésektelenségi eljárás megindítását kérje. E körülmények között a német hatóságok által megmentési támogatásként nyújtott, a Bizottság által jóváhagyott<sup>1</sup> fedezett kölcsön célja az volt, hogy az Air Berlin három hónapig folytathassa tevékenységeit, és ez alatt az idő alatt többek között értékesíteni tudja eszközeit.

E célból többek között két megállapodást kötöttek. Egyrészt a 2017. október 13-án kötött megállapodás előírta, hogy a Lufthansa átveszi többek között az Air Berlin egyik leányvállalatát, amelyre az Air Berlinnek előzetesen át kellett ruháznia különböző, személyzettel ellátott légi járműveket, valamint bizonyos repülőtereken – többek között különösen a düsseldorfi, zürichi, hamburgi, müncheni, stuttgarti és a Berlin-Tegel repülőtéren – rendelkezésre álló résidőket.<sup>2</sup> Másrészt az easyJet plc légitársasággal 2017. október 27-én kötött megállapodás elsősorban arra irányult, hogy az Air Berlin a többek között a Berlin-Tegel repülőtéren rendelkezésre álló résidőit átruházza az easyJetre. Az Air Berlin már másnap megszüntette tevékenységeit, majd a 2017. november 1-jei bírósági határozattal fizetésektelenné nyilvánították.

2017. október 31-én a Lufthansa bejelentette a Bizottságnak – az összefonódások ellenőrzése területén fennálló hatásköreinek megfelelően<sup>3</sup> – a 2017. október 13-i megállapodásban előírt összefonódást. 2017. november 7-én az easyJet szintén bejelentette a 2017. október 27-i megállapodásban előírt összefonódást (a Lufthansa által bejelentett összefonódással együtt a továbbiakban: szóban forgó összefonódások). A Bizottság a Lufthansa által bejelentett összefonódást a Lufthansa által tett kötelezettségvállalásokra tekintettel<sup>4</sup> a 2017. december 21-i C(2017) 9118 final határozatban, az easyJet által bejelentett összefonódást pedig a 2017. december 12-i C(2017) 8776 final határozatban (a továbbiakban együtt: megtámadott határozatok) a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánította. A Bizottság ugyanis arra a következtetésre jutott, hogy a szóban forgó összefonódások nem vetnek fel komoly kétségeket a belső piaccal való összeegyeztethetőségükkel illetően. Ez alkalommal a Bizottság – a légi utasszállítási szolgáltatásokkal kapcsolatos ügyekben első alkalommal – az érintett piacokat nem várospáronként, a kiindulási pont és a célállomás közötti piacokként (a továbbiakban: O & D piacok) határozta meg. Egyrészt ugyanis megállapította, hogy az Air Berlin ezen összefonódásokat megelőzően és azoktól függetlenül megszüntette tevékenységeit. Ebből azt a következtetést vonta le, hogy az Air Berlin kivonult az összes olyan O & D piacról, amelyen korábban jelen volt. Másrészt úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó összefonódások főként a résidők átruházására vonatkoznak, és megállapította, hogy e résidők nincsenek egyetlen konkrét O & D piachoz sem rendelve. Következésképpen úgy ítélte meg, hogy elemzése céljából célszerűbb összességében figyelembe venni az azon egyes repülőterekről induló vagy oda érkező járatok valamennyi O & D piacát, amelyekhez e résidők tartoznak. Ily módon az érintett piacokat tehát az e repülőterekről induló vagy oda irányuló légi utasszállítási szolgáltatások piacaiként határozta meg. Ezt követően megállapította, hogy az említett összefonódások nem alkalmasak

<sup>1</sup> Az SA.48937 (2017/N) – Németország, az Air Berlin megmentése – állami támogatásra vonatkozó, 2017. szeptember 4-i C(2017) 6080 final határozat (HL 2017. C 400., 7. o.).

<sup>2</sup> A résidők lehetővé teszik a légitársaság számára, hogy használhassa valamely repülőtér összes olyan infrastruktúráját, amely ahhoz szükséges, hogy meghatározott napon és időpontban e repülőtérrel induló vagy oda irányuló légi szállítási szolgáltatásokat nyújtson.

<sup>3</sup> A jelen ügyekben a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet (az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete) (HL 2004. L 24., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 3. kötet, 40. o.) szerinti hatáskörökről van szó.

<sup>4</sup> A jelen ügyben a Lufthansa a bejelentett összefonódás belső piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatos, a düsseldorfi repülőtéren fennálló helyzetére tekintettel felmerülő kétségek eloszlatása érdekében az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete 6. cikkének (2) bekezdése alapján az ezen összefonódás keretében rá átruházandó résidők számának jelentős csökkentését javasolta a Bizottságnak.

arra, hogy „a hatékony versenyt jelentősen akadályozzák”, mivel a jelen ügyekben az easyJet, illetve a Lufthansa ezen összefonódások révén nem válik képtessé arra, hogy megakadályozza az e piacokhoz való hozzáférést, és ehhez érdekük sem fűződik.

A Polskie Linie Lotnicze „LOT” légitársaság (a továbbiakban: felperes), amely a szóban forgó összefonódásokban részt vevő felek közvetlen versenytársaként lépett fel, a két vitatott határozat megsemmisítése iránt két keresetet nyújtott be a Törvényszékhez, mivel álláspontja szerint a Bizottság által ily módon elvégzett elemzés mind módszertanát, mind pedig eredményeit illetően hibás.

2021. október 20-i ítéleteivel a Törvényszék elutasítja e kereseteket, megállapítva többek között azt, hogy a Bizottság szorítkozhatott az azon repülőterekről induló vagy oda érkező járatok O & D piacainak együttes vizsgálatára, amelyekhez az Air Berlin résidői tartoztak, ahelyett hogy egyenként vizsgálta volna meg azon O & D piacok mindegyikét, amelyeken az Air Berlin és a Lufthansa, illetve az easyJet jelen volt.

### *A Törvényszék álláspontja*

Elsősorban, ami az érintett piacok téves meghatározására alapított jogalapot illeti, a Törvényszék először is úgy véli, hogy a felperes hiába próbálja vitatni a szóban forgó összefonódások Bizottság általi bemutatásának és az összefonódások háttérének tárgyi pontosságát. Ebben az összefüggésben a Törvényszék megjegyzi különösen, hogy a Bizottság megalapozottan állapította meg, hogy az Air Berlin tevékenységei a szóban forgó összefonódásokat megelőzően és azoktól függetlenül megszűntek, és hogy következésképpen az Air Berlin már nincs jelen egyik O & D piacon sem. Továbbá, mivel az Air Berlin résidői nem kapcsolódtak egyetlen O & D piachoz sem, a Törvényszék úgy véli, hogy a Bizottság helyesen állapította meg, hogy e résidőket a Lufthansa, illetve az easyJet más O & D piacokon is felhasználhatja, nem csupán azokon, ahol az Air Berlin tevékenykedett. Következésképpen úgy véli, hogy a még működő légitársaságokat érintő összefonódásokkal ellentétben ebben a konkrét esetben nem volt biztos, hogy a szóban forgó összefonódások bármilyen hatással lesznek a versenyre azokon az O & D piacokon, ahol az Air Berlin a tevékenységeinek megszűnését megelőzően jelen volt. Végül a Törvényszék megállapítja, hogy a felperes nem hivatkozott semmilyen komoly, arra utaló valószínűsítő körülményre, hogy az általa azonosított O & D piacok egyedi vizsgálata lehetővé tette volna a hatékony verseny olyan jelentős akadályozása fennállásának megállapítását, amelyet a piacnak a Bizottság általi meghatározása révén nem lehetett felfedni.

Másodsorban, a szóban forgó összefonódások hatásainak mérlegelése során elkövetett nyilvánvaló hibára alapított jogalapot illetően a Törvényszék először is emlékeztet arra, hogy a Bizottság az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete által ráruházott hatáskörök gyakorlása során bizonyos diszkrecionális jogkörrel rendelkezik, különösen az e tekintetben általa elvégzendő összetett gazdasági értékeléseket illetően. Következésképpen az ilyen jogkör gyakorlásának az uniós bíróság általi felülvizsgálata során figyelembe kell venni a Bizottság számára ily módon elismert mérlegelési mozgásteret. E pontosítást követően a Törvényszék úgy véli, hogy a szóban forgó összefonódások által az érintett repülőterekről induló vagy oda irányuló légi utasszállítási szolgáltatások piacaira gyakorolt hatások elemzése nem tárt fel nyilvánvaló mérlegelési hibát, tekintettel különösen e repülőterek alacsony zsúfoltsági rátájára, illetve arra, hogy ezen összefonódások korlátozott hatást gyakorolnak a Lufthansa és az easyJet résidő-részesedéseinek növekedésére. Ami közelebbről a Lufthansa által bejelentett összefonódást illeti, a felperes azt sem állíthatja megalapozottan, hogy a Bizottság a 2016. december 16-i megállapodás hatásait illetően nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el, különösen mivel e megállapodás már lehetővé

tette a Lufthansa számára, hogy bizonyos, személyzettel ellátott légi járműveket hat évig üzemeltessen azt megelőzően, hogy az említett összefonódás keretében véglegesen megszerzi azokat. Végül az easyJet által bejelentett összefonódást illetően a Törvényszék rámutat arra, hogy a légi utasszállítási szolgáltatások nyújtásához szükség van a résidőkre. Ebből azt a következtetést vonja le, hogy „vertikális” kapcsolat áll fenn e résidők kiosztása és e szolgáltatások nyújtása között, következésképpen a Bizottság megalapozottan hivatkozott a „nem horizontális” összefonódásokra vonatkozó iránymutatásra.<sup>5</sup>

Harmadsorban a Törvényszék elutasítja a felperes által felhozott, a Lufthansa által bejelentett összefonódás keretében az ez utóbbi légitársaság által tett kötelezettségvállalások állítólagos elégtelenségére, valamint az easyJet által bejelentett összefonódást illetően ilyen kötelezettségvállalások hiányára alapított kifogásokat azzal az indokkal, hogy a felperes nem állítja megalapozottan, hogy ezen összefonódások nyilvánvalóan alkalmasak a hatékony verseny jelentős akadályozására. Ezért úgy véli, hogy megalapozatlanok azok a kifogások is, amelyekkel a felperes azt kifogásolta, hogy a Bizottság nem vette figyelembe az említett összefonódásokból esetlegesen eredő hatékonyságjavulást.

Negyedsorban a Törvényszék megjegyzi, hogy a felperes nem bizonyította, hogy az Air Berlin által megmentési támogatásként kapott pénzügyi támogatás a szóban forgó összefonódások keretében az easyJetre, illetve a Lufthansára átruházott eszközök részét képezte, következésképpen elutasítja azon kifogásokat, miszerint a Bizottságnak az elemzése során figyelembe kellett volna vennie e támogatást. Ezenkívül a 95/93 rendelet<sup>6</sup> 8a. cikke (2) bekezdésének a felperes által az egyik keresetében hivatkozott megsértését illetően a Törvényszék megállapítja, hogy a Bizottság nem rendelkezett hatáskörrel e rendelkezés alkalmazására.

Végül a Törvényszék, miután úgy ítélte meg, hogy az indokolási kötelezettség felperes által hivatkozott megsértése nem megalapozott, és így elutasította a két ügyben hivatkozott valamennyi jogalapot, kimondta, hogy a két keresetet el kell utasítani anélkül, hogy e körülmények között határozni kellene azok elfogadhatóságáról.

<sup>5</sup> A nem horizontális összefonódásoknak az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete alapján történő értékeléséről szóló iránymutatás (HL 2008. C 265., 6. o.). Ezenkívül a Törvényszék elutasítja a felperesnek az ezen iránymutatás megsértésére alapított kifogását, rámutatva arra, hogy az érintett piacok valamelyikén fennálló jelentős piaci erővel való rendelkezés önmagában nem elegendő versenyjogi aggályok fennállásának bizonyításához.

<sup>6</sup> Konkrétan a 2009. június 18-i 545/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL 2009. L 167., 24. o.) módosított, a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendeletről (HL 1993. L 14., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 2. kötet, 3. o.) van szó.