



## Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (desátého rozšířeného senátu)

20. října 2021 \*

„Hospodářská soutěž – Spojování podniků – Letecká doprava – Rozhodnutí, které prohlašuje spojení za slučitelné s vnitřním trhem a Dohodou o EHP – Relevantní trh – Posouzení dopadu spojení na hospodářskou soutěž – Chybějící závazky – Povinnost uvést odůvodnění“

Ve věci T-240/18,

**Polskie Linie Lotnicze “LOT” S. A.**, se sídlem ve Varšavě (Polsko), zastoupená M. Jeżewskim a M. Königem, advokáty,

žalobkyně,

proti

**Evropské komisi**, zastoupené L. Wildpanner, T. Franchoem a J. Szczodrowskim, jako zmocněnci,

žalované,

podporované

**easyJet plc**, se sídlem v Lutonu (Spojené království), zastoupenou M. Odriozola Alénem, I. Terleckem a T. Reevesem, advokáty,

vedlejší účastníci řízení,

jejímž předmětem je návrh založený na článku 263 SFEU a znějící na zrušení rozhodnutí Komise C(2017) 8776 final ze dne 12. prosince 2017, kterým se spojení prohlašuje za slučitelné s vnitřním trhem a Dohodou o EHP (věc COMP/M.8672 – easyJet/Určitá aktiva společnosti Air Berlin),

TRIBUNÁL (desátý rozšířený senát),

ve složení M. van der Woude, předseda, A. Kornezov, E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk (zpravodajka) a G. Hesse, soudci,

vedoucí soudní kanceláře: R. Ůkelyté, radová,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 11. září 2020,

vydává tento

\* Jednací jazyk: polština.

## Rozsudek

### Skutečnosti předcházející sporu

- 1 Air Berlin plc byla leteckou společností. V roce 2016 Air Berlin v důsledku finančních obtíží přijala plán restrukturalizace, který měl být zčásti financován půjčkami jednoho z jejích akcionářů, společnosti Etihad Airways PJS.
- 2 Dne 9. srpna 2017 společnost Etihad Airways nezaplatila splatnou tranši půjčky.
- 3 Dne 11. srpna 2017 společnost Etihad Airways veřejně oznámila, že již nebude poskytovat finanční podporu společnosti Air Berlin.
- 4 Dne 15. srpna 2017 zaprvé zahájila společnost Air Berlin úpadekové řízení u Amtsgericht Charlottenburg (okresní soud v Charlottenburgu, Německo), který jí povolil pokračovat ve správě a nakládání se svým majetkem pod dohledem dočasného správce.
- 5 Zadruhé německá vláda dále oznámila Evropské komisi v souladu s čl. 108 odst. 3 SFEU podporu ve formě zajištěné půjčky ve výši maximálně 150 milionů eur ve prospěch společnosti Air Berlin (dále jen „podpora na záchranu“). Rozhodnutím C(2017) 6080 final ze dne 4. září 2017 o státní podpoře SA.48937 (2017/N) – Německo, určené na záchranu společnosti Air Berlin (Úř. věst. 2017, C 400, s. 7, dále jen „rozhodnutí prohlašující podporu na záchranu za slučitelnou s vnitřním trhem“) prohlásila Komise podporu na záchranu za slučitelnou s vnitřním trhem. V tomto ohledu upřesnila, že tato podpora má umožnit pokračování činnosti společnosti Air Berlin po dobu maximálně tří měsíců, během nichž bylo stanoveno, že aktiva této společnosti budou prodána.
- 6 Dne 27. října 2017 uzavřely vedlejší účastnice řízení, easyJet plc, a společnost Air Berlin dohodu o nabytí letištních časů, zejména na letišti Berlín-Tegel (Německo), letadlových stání odpovídajících těmto letištním časům, případných objednávek zákazníků společnosti Air Berlin týkajících se operací spojených s uvedenými letištními časy, různých částí leteckých kabin a odpovídajícího vybavení, jakož i historických údajů týkajících se všech těchto aktiv (dále jen „dohoda ze dne 27. října 2017“).
- 7 Dne 28. října 2017 Air Berlin ukončila činnost na trzích služeb letecké přepravy cestujících.
- 8 Usnesením ze dne 1. listopadu 2017 Amtsgericht Charlottenburg (okresní soud v Charlottenburgu) rozhodl, že platební neschopnost a předlužení společnosti Air Berlin jsou prokázány.
- 9 Dne 7. listopadu 2017 oznámila vedlejší účastnice řízení Komisi v souladu s čl. 4 odst. 1 prvním pododstavcem nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků (dále jen „nařízení o spojování podniků“) (Úř. věst. 2004, L 24, s. 1) spojení, kterým získá aktiva uvedená v bodě 6 výše v souladu s dohodou ze dne 27. října 2017 (dále jen „dotčené spojení“).
- 10 Rozhodnutím C(2017) 8776 final ze dne 12. prosince 2017 (věc COMP/M.8672 – easyJet/určitá aktiva společnosti Air Berlin) (dále jen „napadené rozhodnutí“) měla Komise za to, že dotčené spojení je slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 6 odst. 1 písm. b) nařízení č. 139/2004.

- 11 Konkrétně měla Komise zaprvé za to, že se dotčené spojení týkalo hlavně převedení letištních časů společnosti Air Berlin na vedlejší účastníci řízení, a zadruhé, že Air Berlin ukončila činnost v letecké přepravě cestujících před uvedeným spojením a nezávisle na něm. V tomto ohledu uvedla, že tyto letištní časy nebyly spojeny s žádnou konkrétní linkou a Air Berlin již žádnou linku neprovozovala. Z toho vyvodila, že za těchto podmínek posouzení dopadu tohoto spojení na trhy služeb letecké přepravy cestujících definovaných dvojicemi měst mezi místem odletu a místem příletu (dále jen „trhy O & D“) neumožňuje předjímat „strukturální dopady“ takového spojení na hospodářskou soutěž. Proto spíše než by v souladu se svou rozhodovací praxí posoudila dopad dotčeného spojení na každý z uvedených trhů, na kterých Air Berlin a vedlejší účastnice řízení působily, vymezila relevantní trhy služeb letecké přepravy cestujících tak, že sloučila všechny trhy O & D s odletem z každého z letišť nebo příletem na něj, ke kterým se vztahovaly letištní časy společnosti Air Berlin převedené na vedlejší účastníci řízení. Definovala tak relevantní trhy jako trhy služeb osobní přepravy cestujících s odletem z těchto letišť nebo příletem na ně.
- 12 Pokud jde konkrétně o letiště Berlín-Tegel, Komise uvedla, že vedlejší účastnice řízení nedržela před dotčeným spojením na tomto letišti žádné letištní časy, ale že je držela na letišti Berlín-Schönefeld (Německo). Měla tak za to, že převedení letištních časů společnosti Air Berlin na letišti Berlín-Tegel by nemělo žádný dopad na hospodářskou soutěž v případě, že by tato letiště byla považována za součást odlišných zeměpisných trhů. Nicméně namísto toho, aby se vyjádřila k otázce, zda uvedená letiště byla součástí téhož zeměpisného trhu, raději ověřila, zda uvedené spojení nevyvolává vážné pochybnosti o své slučitelnosti s vnitřním trhem v případě, že by se tato letiště považovala za součást téhož zeměpisného trhu.
- 13 Zadruhé měla Komise za to, že vedlejší účastnice řízení má schopnost omezit přístup na relevantní trhy služeb letecké přepravy cestujících, jsou-li splněny tři podmínky. Zaprvé počet letištních časů, které má vedlejší účastnice řízení na jednom z dotčených letišť, představuje významnou část celkového počtu letištních časů tohoto letiště, zejména pokud je dosaženo maximálního stupně přetížení tohoto letiště. Zadruhé dotčené spojení významně zvyšuje počet letištních časů, které má vedlejší účastnice řízení na uvedeném letišti, zejména pokud by bylo dosaženo maximálního stupně přetížení tohoto letiště. Zatřetí držení letištních časů vedlejší účastnicí řízení negativně ovlivňuje dostupnost letištních časů na témže letišti vzhledem k vysokému stupni jeho přetížení a značnému počtu letištních časů v držení vedlejší účastnice řízení.
- 14 Komise z toho vyvodila, že vedlejší účastnice řízení nemá schopnost omezit přístup na relevantní trhy služeb letecké přepravy cestujících s odletem z letišť nebo příletem na letiště, ke kterým se vztahují letištní časy společnosti Air Berlin. Nicméně s ohledem na větší dopad dotčeného spojení na letiště Berlín-Tegel a Berlín-Schönefeld (dále jen „berlínská letiště“) kromě toho zkoumala, zda byla vedlejší účastnice řízení motivována k omezení přístupu na trh služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na tato letiště. S ohledem zejména na míru přetížení těchto letišť, tržní podíl soutěžitelů vedlejší účastnice řízení a obchodní strategie, které posledně uvedená předtím přijala, měla za to, že vedlejší účastnice řízení nebude motivována k omezení přístupu na tyto trhy. Konečně poznamenala, že vzhledem k přítomnosti dvou dalších významných leteckých společností na uvedených trzích by provádění případné strategie vyloučení vedlejší účastnicí řízení nevedlo k omezení hospodářské soutěže na těchto trzích.

### **Řízení a návrhová žádání účastnic řízení**

- 15 Návrhem došlým kanceláři Tribunálu dne 16. dubna 2018 podala žalobkyně, společnost Polskie Linie Lotnicze “LOT” S. A., projednávanou žalobu.

- 16 Podáním došlým soudní kanceláři Tribunálu dne 27. července 2018 podala vedlejší účastnice řízení návrh na vstup do řízení jako vedlejší účastnice na podporu návrhových žádání Komise. Usnesením ze dne 28. listopadu 2018 předseda devátého senátu Tribunálu toto vedlejší účastenství povolil.
- 17 Podáními ze dne 27. srpna 2018, jakož i ze dne 9. dubna a 27. června 2019 požádala žalobkyně o důvěrné zacházení s některými informacemi obsaženými v jejich spisech a přílohách těchto spisů.
- 18 Vzhledem k tomu, že se změnilo složení senátů Tribunálu, byla soudkyně zpravodajka přidělena podle čl. 27 odst. 5 jednacího řádu Tribunálu k desátému senátu, jemuž byla v důsledku toho tato věc přidělena.
- 19 Na návrh desátého senátu rozhodl Tribunál podle článku 28 jednacího řádu předat věc rozšířenému soudnímu kolegiu.
- 20 Žalobkyně navrhuje, aby Tribunál:
  - zrušil napadené rozhodnutí;
  - uložil Komisi náhradu nákladů v řízení;
  - uložil vedlejší účastnici řízení povinnost nést vlastní náklady řízení.
- 21 Žalobkyně mimoto navrhla, aby Tribunál na základě čl. 88 jednacího řádu přijal organizační procesní opatření týkající se podpory na záchranu, ukončení činnosti společnosti Air Berlin a prodeje aktiv této společnosti.
- 22 Komise a vedlejší účastnice řízení navrhují, aby Tribunál:
  - žalobu zamítl;
  - uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

### **Právní otázky**

- 23 Úvodem je třeba poznamenat, že vedlejší účastnice řízení zpochybňuje přípustnost žaloby. V tomto ohledu je však třeba připomenout, že není nezbytné rozhodovat o přípustnosti žaloby, jestliže žaloba musí být v každém případě zamítnuta ve věci samé (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 26. února 2002, Rada v. Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, body 51 a 52). Vzhledem k tomu, že v projednávané věci musí být žaloba z důvodů uvedených níže zamítnuta ve věci samé, není tudíž nezbytné rozhodnout o její přípustnosti.
- 24 Na podporu žaloby předkládá žalobkyně šest žalobních důvodů, z nichž první vychází z nesprávného vymezení relevantních trhů, druhý ze zjevně nesprávného posouzení dopadů dotčeného spojení, třetí z opomenutí přezkoumat případný nárůst efektivity vyplývající z tohoto spojení, čtvrtý z nedostatečnosti závazků přijatých vedlejší účastnicí řízení, pátý z opomenutí zohlednit podporu na záchranu v rámci posouzení dopadů uvedeného spojení a šestý z porušení článku 296 SFEU.

***K prvnímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nesprávného vymezení relevantních trhů***

- 25 V rámci prvního žalobního důvodu žalobkyně vytýká Komisi, že nesprávně vymezila relevantní trhy. Tento žalobní důvod zahrnuje v podstatě dvě části. V první části žalobkyně zpochybňuje předpoklady, z nichž vychází úvahy Komise, podle kterých jednak společnost Air Berlin ukončila činnost před dotčeným spojením a nezávisle na něm a jednak vedlejší účastnice řízení nenabyla společnost Air Berlin jakožto podnik, ale nabyla pouze aktiva posledně uvedené. Ve druhé části vytýká Komisi, že nevymezila relevantní trhy služeb letecké přepravy cestujících na základě trhů O & D, včetně případu, že by se mělo za to, že se společnost Air Berlin již stáhla z některých z těchto trhů.
- 26 Komise a vedlejší účastnice řízení argumentaci žalobkyně zpochybňují.

***K první části prvního žalobního důvodu, vycházející z toho, že Air Berlin neukončila činnost před dotčeným spojením a nezávisle na něm a měla být považována za podnik pro účely posouzení dopadu tohoto spojení***

- 27 V napadeném rozhodnutí Komise konstatovala, že Air Berlin ukončila činnost dne 28. října 2017, a v důsledku toho se stáhla ze všech trhů O & D, na kterých byla přítomna, před dotčeným spojením a nezávisle na něm. Za těchto podmínek měla za to, že toto spojení v rozsahu, v němž se týká hlavně letištních časů, vedlo vedlejší účastníci řízení k převzetí pozic držení společností Air Berlin nikoliv konkrétně na trzích O & D, na kterých byla tato společnost přítomna, ale na letištích, ke kterým se tyto letištní časy vztahují.
- 28 Zprvce žalobkyně tvrdí, že Komise měla nesprávně za to, že ukončení činnosti společnosti Air Berlin bylo nezávislé na uskutečnění dotčeného spojení. Uvádí, že v den podání návrhu na zahájení úpadečného řízení dne 15. srpna 2017 německé orgány rozhodly o poskytnutí podpory na záchranu společnosti Air Berlin. Tato podpora přitom posledně uvedené společnosti umožnila vyhnout se odnětí provozní licence, a v důsledku toho pokračovat v činnosti a zachovat si aktiva, zejména její letištní časy. Uvedená podpora tak měla za cíl umožnit převedení části jejích letištních časů na vedlejší účastníci řízení na základě článku 8a nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. 1993, L 14, s. 1; Zvl. vyd. 07/02, s. 3), ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 545/2009 ze dne 18. června 2009 (Úř. věst. 2009, L 167, s. 24).
- 29 V tomto ohledu je nesporné, že úpadečkové řízení společnosti Air Berlin bylo zahájeno dne 15. srpna 2017 a že toto řízení vyplývalo z finančních obtíží společnosti Air Berlin a z toho, že společnost Etihad Airways odmítla pokračovat v placení splátek úvěru ve prospěch této společnosti. Mimoto žalobkyně nepochybňuje ani to, jak ostatně vyplývá z rozhodnutí prohlašujícího podporu na záchranu za slučitelnou s vnitřním trhem, že cílem této podpory bylo pouze zpozdit, na dobu nejvýše tří měsíců, ukončení činnosti společnosti Air Berlin, ale nikoliv tomu zabránit.
- 30 V důsledku toho je třeba uvést, že Air Berlin by ukončila činnost i bez dotčeného spojení, takže Komise měla správně za to, že Air Berlin ukončila činnost nezávisle na tomto spojení.
- 31 Zadruhé žalobkyně zpochybňuje skutečnost, že ukončení činnosti společnosti Air Berlin předcházelo dotčenému spojení. Konkrétně tvrdí, že Air Berlin ukončila činnost až dne 28. října 2017, tedy po dohodě ze dne 27. října 2017, a že vyjednávání této dohody začalo v týdnech předcházejících srpnu 2017. Z toho vyvozuje, že Air Berlin byla během tohoto

vyjednávání ještě činná. Okolnost, že od zahájení úpadkového řízení dne 15. srpna 2017 společnost Air Berlin aktivně odrazovala od jakýchkoliv nových rezervací jejích služeb, neznamená, že byla nečinná, jelikož vzhledem k podpoře na záchranu si mohla uchovat osvědčení leteckého dopravce, jakož i provozní licenci.

- 32 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle čl. 7 odst. 1 nařízení č. 139/2004 nesmí být spojení evropského rozsahu uskutečněno ani před jeho oznámením, ani před jeho prohlášením za slučitelné s vnitřním trhem, ledaže Komise udělí výjimku z této povinnosti na základě čl. 7 odst. 3 tohoto nařízení.
- 33 Vzhledem k tomu, že ze spisu nevyplývá, že Komise takovou výjimku udělila, je třeba v projednávaném případě uvést, že úplné uskutečnění dotčeného spojení mohlo nastat až po přijetí napadeného rozhodnutí dne 12. prosince 2017, tedy téměř jeden a půl měsíce poté, co Air Berlin ukončila činnost.
- 34 Z toho vyplývá, že žalobkyně nemůže Komisi důvodně vytýkat, že měla za to, že Air Berlin ukončila činnost před uskutečněním dotčeného spojení.
- 35 Zatřetí žalobkyně Komisi vytýká, že uměle oddělila aktiva společnosti Air Berlin, která jsou předmětem dotčeného spojení, od podniku Air Berlin, který byl konkurenční leteckou společností vedlejší účastnice řízení. I když vedlejší účastnice řízení nabyla pouze část aktiv společnosti Air Berlin, žalobkyně tvrdí, že Air Berlin byla jak prodejcem těchto aktiv, tak jednou ze stran uvedeného spojení. Dodává, že na rozdíl od abstraktních souborů aktiv mohou být jako strany spojení kvalifikovány pouze podniky. S ohledem na převod letištních časů ze společnosti Air Berlin na vedlejší účastnici řízení přitom vedlejší účastnice skutečně nabyla podnik v rámci dotčeného spojení.
- 36 V tomto ohledu je zaprvé třeba připomenout, že podle čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení č. 139/2004 se spojení považuje za vzniklé, jestliže dojde ke změně kontroly na trvalém základě v důsledku získání určitým podnikem přímé kontroly nad celkem nebo částmi jiného podniku. Kromě toho, pokud jde o výpočet obratu, čl. 5 odst. 2 tohoto nařízení stanoví, že pokud spojení sestává z nabytí částí podniku, bude u prodávajícího zohledněn pouze obrat související s částmi, které jsou předmětem spojení. Z toho vyplývá, jak ostatně správně uvádí Komise v bodě 136 konsolidovaného sdělení k otázkám příslušnosti Komise podle nařízení č. 139/2004 (Úř. věst. 2008, C 95, s. 1, a oprava Úř. věst. 2009, C 43, s. 10), že dotčenými podniky ve smyslu tohoto nařízení jsou nabývající podnik (podniky) a jedna nebo více nabývaných částí cílového podniku, ale nikoliv činnosti, které si zcizitel ponechal.
- 37 Z toho vyplývá, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, nejsou činnosti, které si společnost Air Berlin ponechala, považovány za dotčený podnik ve smyslu nařízení č. 139/2004.
- 38 Zadruhé je třeba poznamenat, že žalobkyně nezpochybňuje skutečnost uvedenou Komisí v bodě 15 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že aktiva mohou ve lhůtě tří let umožnit vytvoření činnosti, která se projeví přítomností na trhu a ke které může být obrat přiřazen. Nezpochybňuje ani, že taková aktiva mohou za těchto podmínek představovat dotčený podnik ve smyslu nařízení č. 139/2004. Kromě toho je třeba uvést, že nepředkládá žádný důkaz, který by mohl prokázat, že v projednávané věci nemohla aktiva nabytá vedlejší účastnicí, jak jsou definována v napadeném rozhodnutí, vytvářet ve lhůtě tří let činnost, která se projevila přítomností na trhu a ke které se může přiřadit obrat.

- 39 Z toho vyplývá, že Komise měla správně za to, že aktiva nabytá vedlejší účastnicí řízení v rámci dotčeného spojení představují podnik nebo část podniku ve smyslu nařízení č. 139/2004, i když společnost Air Berlin ukončila činnost před tímto spojením. V důsledku toho, jelikož je nesporné, že vedlejší účastnice řízení nabyla pouze část aktiv společnosti Air Berlin, Komise správně konstatovala, že vedlejší účastnice řízení získala kontrolu nad podnikem nebo částí podniku, která odpovídá pouze určitým aktivům společnosti Air Berlin, a že tato aktiva představují dotčený podnik ve smyslu uvedeného nařízení.
- 40 Za těchto podmínek je třeba první část prvního žalobního důvodu předloženého žalobkyní zamítnout.

***K druhé části prvního žalobního důvodu, vycházející z toho, že Komise měla přezkoumat dotčené spojení na každém z relevantních trhů O & D***

- 41 Žalobkyně vytýká Komisi, že neprovedla analýzu případných protisoutěžních účinků dotčeného spojení na relevantních trzích O & D.
- 42 Úvodem je třeba připomenout, že Komise k tomu, aby mohla spojení prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem, musí na základě čl. 2 odst. 2 nařízení č. 139/2004 konstatovat, že uskutečnění tohoto spojení značně nenaruší účinnou hospodářskou soutěž na vnitřním trhu nebo na jeho podstatné části, zejména v důsledku vzniku nebo posílení dominantního postavení.
- 43 Odpovídající definice relevantního trhu je nezbytnou a prvotní podmínkou pro jakékoli posouzení dopadu spojení podniků na hospodářskou soutěž (rozsudek ze dne 31. března 1998, Francie a další v. Komise, C-68/94 a C-30/95, EU:C:1998:148, bod 143). V tomto ohledu je třeba připomenout, že relevantní trh výrobků, které mají být zohledněny, zahrnuje všechny výrobky nebo služby, které spotřebitel na základě jejich vlastností, cen a zamýšleného použití výrobků považuje za vzájemně zaměnitelné nebo zastupitelné (rozsudek ze dne 23. ledna 2018, F. Hoffmann-La Roche a další, C-179/16, EU:C:2018:25, bod 50). Konkrétně z pojmu „relevantní trh“ vyplývá, že účinná hospodářská soutěž může existovat mezi výrobky nebo službami, které jsou jeho součástí, což předpokládá dostatečný stupeň zaměnitelnosti pro účely téhož použití mezi všemi výrobky nebo službami, které jsou součástí téhož trhu (rozsudek ze dne 23. ledna 2018, F. Hoffmann-La Roche a další, C-179/16, EU:C:2018:25, bod 51).
- 44 Pokud je však Komisi vytýkáno, že nezohlednila případný problém v oblasti hospodářské soutěže na jiných trzích, než na kterých byla provedena analýza hospodářské soutěže, je povinností žalobce, aby předložil závažné indicie, které mohou hmatatelně prokázat existenci problému v oblasti hospodářské soutěže, jež Komise měla z důvodu jeho dopadů přezkoumat. Pro splnění tohoto požadavku musí žalobce označit relevantní trhy, popsat soutěžní situaci za neexistence spojení a uvést, jaké pravděpodobné účinky by spojení mohlo mít na soutěžní situaci na těchto trzích (rozsudky ze dne 4. července 2006, easyJet v. Komise, T-177/04, EU:T:2006:187, body 65 a 66, a ze dne 13. května 2015, Niki Luftfahrt v. Komise, T-162/10, EU:T:2015:283, body 174 a 175).
- 45 V projednávaném případě Komise v napadeném rozhodnutí uvedla, že letecké společnosti se nacházely na straně poptávky na trhu služeb letištní infrastruktury poskytovaných letišti a na straně nabídky na trzích služeb letecké přepravy cestujících.

- 46 Pokud jde konkrétně o letištní časy, Komise uvedla, že tyto letištní časy byly, jak vyplývá z čl. 2 písm. a) nařízení č. 95/93, povoleními, poskytnutými koordinátorem, používat pro účely přistání a odletu veškerou letištní infrastrukturu, která byla nezbytná k poskytování letecké služby na koordinovaném letišti v určitý den a hodinu. Z toho vyvodila, že letištní časy představují vstupy nezbytné k tomu, aby leteckým společnostem umožnily přístup k službám letištní infrastruktury poskytovaným letišti, a v důsledku toho poskytovat služby letecké přepravy cestujících z těchto letišť nebo na ně. Dále vzhledem k tomu, že dotčené spojení mělo především za cíl převést letištní časy společnosti Air Berlin na vedlejší účastnici řízení, měla za to, že toto spojení bude mít vliv na poptávku na trzích služeb letištní infrastruktury a na nabídku na trzích služeb letecké přepravy cestujících.
- 47 Za těchto podmínek Komise pro účely posouzení dotčeného spojení přezkoumala, zda by vedlejší účastnice řízení měla z důvodu zvýšení počtu letištních časů v jejím držení kapacitu nebo by byla motivována k omezení přístupu ostatních leteckých společností ke službám letištní infrastruktury, a v důsledku toho k trhům služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na letiště, ke kterým se vztahovaly letištní časy společnosti Air Berlin.
- 48 V tomto ohledu žalobkyně zaprvé tvrdí, že z hlediska spotřebitelů jsou služby letecké přepravy cestujících poskytovány na určených linkách a že činnost leteckých společností na letišti je podmíněna poskytnutím těchto služeb. Z toho vyvozuje, že není možné odlišit činnost vykonávanou leteckými společnostmi na letišti od poskytování uvedených služeb. Komise tedy vycházela z nesprávného předpokladu, podle kterého jsou letecké společnosti provozovateli letišť nabízejícími letištní časy, i když výměna takových letištních časů mezi leteckými společnostmi neodpovídá jejich hlavní činnosti.
- 49 Zadruhé žalobkyně uvádí, že kdyby k dotčenému spojení nedošlo, byly by letištní časy držené Air Berlin dány k dispozici jiným leteckým společnostem v souladu s nařízením č. 95/93. Tvrdí, že hospodářská soutěž je na trzích O & D intenzivnější, když se podnik stáhne z těchto trhů, než když jsou aktiva tohoto podniku nabyta jiným soutěžitelem, jak je tomu v projednávaném případě. V důsledku toho se domnívá, že z okolnosti, že Air Berlin ukončila činnost na trzích O & D, nevyplývá, že by dotčené spojení nemělo na tyto trhy dopad.
- 50 V tomto ohledu je zajisté třeba uvést, že jak v podstatě tvrdí žalobkyně, definice trhů O & D odráží hledisko poptávky, podle něhož spotřebitelé služeb přepravy cestujících zvažují všechny možnosti, jak se dostat z města odletu do města destinace, a to včetně různých způsobů dopravy (rozsudek ze dne 13. května 2015, Niki Luftfahrt v. Komise, T-162/10, EU:T:2015:283, bod 138).
- 51 Kromě toho je třeba uvést, že Komise v napadeném rozhodnutí vycházela z předpokladu, že v případě neexistence dotčeného spojení by všechny letištní časy získané vedlejší účastnicí řízení byly převedeny na jiné letecké společnosti než vedlejší účastnice. Komise navíc konstatovala, že letištní časy mají „zásadní význam“ pro účely poskytování služeb letecké přepravy cestujících, jelikož podmiňují přístup ke službám letištní infrastruktury. Uznala tak, že uvedené spojení mohlo mít účinky na různé trhy O & D s odletem nebo příletem na letiště, ke kterým se letištní časy společnosti Air Berlin vztahovaly.
- 52 Komise však měla za to, že přezkum dopadu dotčeného spojení na trhy služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na letištích, ke kterým se vztahují letištní časy společnosti Air Berlin, umožňuje pochopit dopady uvedeného spojení na všechny trhy O & D s odletem nebo příletem na uvedené letiště. Měla totiž podobně jako žalobkyně za to, že i když se letecké společnosti nacházejí na straně poptávky na trhu služeb letištní infrastruktury, zvýšení počtu



letištních časů držených vedlejší účastníci řízení jí může případně umožnit omezit přístup k těmto službám. Ověřovala tak, zda zvýšení počtu letištních časů v držení vedlejší účastnice řízení by jí poskytlo kapacitu nebo motivaci k omezení přístupu ke službám letištní infrastruktury, a v důsledku toho k různým trhům O & D s odletem nebo příletem na uvedených letištích.

- 53 Z toho vyplývá, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, Komise zohlednila případné dopady dotčeného spojení na relevantní trhy O & D, i když každý z těchto trhů nezkoumala individuálně.
- 54 Zadruhé má žalobkyně za to, že Komise měla zohlednit tržní podíly společnosti Air Berlin a vedlejší účastnice řízení, jakož i dopad dotčeného spojení na jejich konkurenční vztah, jejich zákazníky a jejich soutěžitele na relevantních trzích O & D. V tomto ohledu upřesňuje, že Komise měla identifikovat linky provozované společností Air Berlin, které vedlejší účastnice řízení převzala v návaznosti na toto spojení, jakož i trhy O & D, na kterých mohlo uvedené spojení vytvořit monopol. Dodává, že Komise měla rovněž použít „metody simulace umožňující zjistit poptávku“, aby určila linky, na kterých vedlejší účastnice řízení nejpravděpodobněji ovlivní letištní časy společnosti Air Berlin. V tomto ohledu upřesňuje, že Komise měla přezkoumat trhy O & D s odletem nebo příletem na letišti v Düsseldorfu (Německo), jakož i trhy O & D s odletem nebo příletem na berlínská letiště, na kterých vedlejší účastnice řízení před dotčeným spojením provozovala linku přinejmenším jednou denně.
- 55 Konkrétně žalobkyně tvrdí, že zaprvé dotčené spojení mohlo významně narušit účinnou hospodářskou soutěž na trzích Berlín (Německo) – Budapešť (Maďarsko), Berlín – Tel Aviv (Izrael), Berlín – Vídeň (Rakousko), Berlín – Curych (Švýcarsko), Berlín – Neapol (Itálie) a Berlín – Kodaň (Dánsko). Vedlejší účastnice řízení totiž převzala tyto linky provozované společností Air Berlin po uvedeném spojení, takže tato společnost má monopolní postavení na trzích linek Berlín – Neapol a Berlín – Kodaň a na ostatních výše uvedených trzích má již jen jediného soutěžitele. Na druhé straně žalobkyně tvrdí, že vedlejší účastnice řízení by mohla rozvíjet činnost na různých trzích O & D s odletem nebo příletem na berlínských letištích a letišti v Düsseldorfu. Z toho vyvozuje, že toto spojení by mohlo bránit rozvoji činností jiných leteckých společností na těchto letištích. Upřesňuje, že vzhledem k míře přetížení uvedených letišť by držení značného počtu letištních časů malým počtem leteckých společností mohlo zabránit vstupu nových účastníků na tato letiště. Mimoto by takové spojení nemělo vliv pouze na „berlínský trh“, ale rovněž na linky z dopravních uzlů (hubů) jiných leteckých společností přepravujících tranzitní cestující z berlínských letišť.
- 56 Zaprvé je třeba uvést, že jak vyplývá z bodu 50 výše, přezkum trhů O & D může umožnit identifikovat mezi službami přepravy cestujících ty služby, které spotřebitel považuje za zaměnitelné nebo nahraditelné. Z toho vyplývá, že pokud jsou podniky dotčenými spojením ještě činné letecké společnosti, může Komise určit trhy O & D, na kterých se jejich činnosti překrývají. Může tak posoudit konkurenční dopad tohoto spojení na poskytování služeb přepravy cestujících na těchto trzích. Konkrétně může zejména určit rozsah změn týkajících se podílů na trhu a stupňů spojení tím, že vypočte kumulovaný tržní podíl uvedených podniků po uvedeném spojení a kumulovaný tržní podíl jejich soutěžitelů.
- 57 Nicméně v projednávaném případě se společnost Air Berlin s ohledem na ukončení činnosti stáhla ze všech trhů O & D, na kterých byla přítomna, takže se její činnost a činnost vedlejší účastnice řízení již nepřekrývaly na žádném z těchto trhů. Mimoto vzhledem k tomu, že letištní časy společnosti Air Berlin nebyly spojeny s žádnou linkou, Komise správně uvedla, že mohly být v důsledku toho použity vedlejší účastníci řízení na jiných trzích O & D než těch, na kterých byla předtím přítomna společnost Air Berlin. Je totiž nesporné, že vedlejší účastnice řízení byla

schopna přerozdělit letištní časy na velkém počtu trhů O & D, přičemž žalobkyně ostatně v bodech 98 a 100 repliky uznala, že nebylo možné, aby Komise přezkoumala všechny trhy O & D, na které mohly být letištní časy společnosti Air Berlin přesměrovány.

- 58 Z toho vyplývá, že na rozdíl od spojení týkajících se dosud činných leteckých společností nebylo v projednávaném případě jisté, že by dotčené spojení mělo jakýkoli dopad na hospodářskou soutěž na trzích O & D, na kterých Air Berlin působila před ukončením své činnosti.
- 59 Zadruhé je třeba uvést, že žalobkyně nepředložila žádný důkaz, který by mohl prokázat, že přezkum dopadu dotčeného spojení na trhy služeb letištní infrastruktury neumožnil určit případné překážky účinné hospodářské soutěži na různých trzích O & D s odletem nebo příletem na letištích, ke kterým se vztahovaly letištní časy společnosti Air Berlin.
- 60 Konkrétněji, i když žalobkyně identifikuje trhy O & D, na kterých vedlejší účastnice řízení buď převzala linky dříve provozované společností Air Berlin, nebo by mohla využívat letištní časy této společnosti, netvrdí, že dotčené spojení skutečně představovalo zásadní narušení účinné hospodářské soutěže na těchto trzích. Naopak tvrdí, že není povinna prokázat existenci takové překážky, ale že je na Komisi, aby prokázala její neexistenci. Omezuje se tedy na tvrzení, že toto spojení mohlo představovat takovou překážku a že Komise měla svou analýzu doplnit, avšak nepředložila v tomto ohledu závažné indicie ve smyslu judikatury připomenuté v bodě 44 výše. Komise zejména nevysvětlila, jak by uvedené spojení mohlo významně narušit účinnou hospodářskou soutěž na určitých trzích O & D v případě, že by byl zachován přístup ostatních leteckých společností k dotčeným službám letištní infrastruktury
- 61 Dále, pokud jde zaprvé o trhy linek Berlín – Budapešť, Berlín – Tel Aviv, Berlín – Vídeň, Berlín – Curych, Berlín – Neapol a Berlín – Kodaň, na kterých měla vedlejší účastnice řízení podle žalobkyně monopolní nebo duopolní postavení v důsledku dotčeného spojení, je třeba uvést, že tato situace vyplývala ze stažení společnosti Air Berlin z těchto trhů. Toto stažení je přitom důsledkem ukončení činnosti společnosti Air Berlin, ke kterému došlo, jak bylo uvedeno v bodech 27 až 34 výše, před tímto spojením a nezávisle na něm. V důsledku toho okolnost, že se vedlejší účastnice řízení po uskutečnění uvedeného spojení nachází na těchto trzích O & D v monopolním nebo duopolním postavení, nemůže v žádném případě znamenat, že by uvedené spojení podniků mohlo zásadně narušit účinnou hospodářskou soutěž na těchto trzích.
- 62 Pokud jde dále o trhy O & D s odletem nebo příletem na letišti v Düsseldorfu a na berlínská letiště identifikovaná žalobkyní, je třeba uvést, že žalobkyně tvrdí, že dotčené spojení by mohlo vedlejší účastnici řízení poskytnout dominantní postavení nebo jí přinejmenším umožnit zavést strategie vyloučení z trhu. V tomto ohledu tvrdí, že převedení letištních časů na vedlejší účastnici řízení na uvedených letištích brání ostatním leteckým společnostem získat dostatečně vysoký počet letištních časů, a v důsledku toho rozvíjet svou činnost. Z toho vyplývá, jak tvrdí Komise, že žalobkyně uznává, že přezkum schopnosti vedlejší účastnice řízení po uvedeném spojení omezit přístup ke službám letištní infrastruktury poskytovaným letištěm mohl umožnit ověření, že toto spojení významně nenaruší účinnou hospodářskou soutěž na trzích O & D s odletem nebo příletem na těchto letištích.
- 63 Zatřetí je třeba uvést, stejně jako Komise, že z tvrzení žalobkyně, podle kterého vedlejší účastnice řízení využívá letištní časy společnosti Air Berlin ke zvýšení své nabídky na linkách, pro něž je poptávka nejvyšší, vyplývá, že vedlejší účastnice řízení nepřebrala všechny linky, které dříve provozovala společnost Air Berlin. V tomto ohledu žalobkyně ostatně upřesňuje, že vedlejší účastnice řízení sleduje model zvaný „z místa na místo“, který jí umožňuje, aby nemusela

synchronizovat své lety mezi sebou, a tak může lehce přesměrovat své letištní časy na jiné linky v závislosti na podmínkách na trhu. V důsledku toho je třeba konstatovat, že Komise měla správně za to, že dotčené spojení mohlo mít dopad na všechny trhy O & D s odletem nebo příletem na letiště, ke kterým se vztahovaly letištní časy společnosti Air Berlin, takže přezkum dopadu tohoto spojení se nemohl omezit na trhy O & D identifikované žalobkyní.

- 64 Z toho vyplývá, že žalobkyně nemůže důvodně tvrdit, že definice trhu použitá Komisí neumožňuje identifikovat případné významné narušení účinné hospodářské soutěže vyplývající z dotčeného spojení, včetně na trzích O & D, které žalobkyně identifikovala.
- 65 Je proto třeba zamítnout druhou část prvního žalobního důvodu předloženého žalobkyní, a tedy i uvedený žalobní důvod jako celek.

***Ke druhému žalobnímu důvodu, vycházejícímu ze zjevně nesprávného posouzení dopadu dotčeného spojení***

- 66 Druhý žalobní důvod v podstatě obsahuje dvě části. V první části žalobkyně tvrdí, že Komise porušila pokyny pro posuzování horizontálních spojení podle nařízení Rady o kontrole spojování podniků (Úř. věst. 2004, C 31, s. 5) (dále jen „pokyny o horizontálních spojení“), jakož i pokyny pro posuzování nehorizontálních spojení podle tohoto nařízení (Úř. věst. 2008, C 265, s. 6) (dále jen „pokyny o nehorizontálních spojení“). Ve druhé části žalobkyně zpochybňuje míru přetížení berlínských letišť, jakož i podíly letištních časů, které držela vedlejší účastnice řízení, které Komise v napadeném rozhodnutí přičetla těmto letišťům. Ve třetí části má za to, že dotčené spojení by mohlo vedlejší účastnici řízení umožnit, aby omezila přístup na trhy služeb letecké přepravy cestujících z uvedených letišť nebo na ně.
- 67 Komise a vedlejší účastnice řízení argumentaci žalobkyně zpochybňují.
- 68 Úvodem je třeba připomenout, že je ustálenou judikaturou, že hmotněprávní pravidla nařízení č. 139/2004, a zejména jeho článek 2, svěřují Komisi především pro účely posouzení hospodářské povahy, určitou diskreční pravomoc, a proto soud musí provádět přezkum výkonu takové pravomoci, která má pro vymezení pravidel v oblasti spojování podniků zásadní význam, s přihlédnutím k prostoru pro uvážení, který je předpokládán normami hospodářské povahy, jež jsou součástí režimu spojování podniků (rozsudky ze dne 18. prosince 2007, *Cementbouw Handel & Industrie v. Komise*, C-202/06 P, EU:C:2007:814, bod 53, a ze dne 13. května 2015, *Niki Luftfahrt v. Komise*, T-162/10, EU:T:2015:283, bod 85). Podle ustálené judikatury se tak přezkum komplexních hospodářských posouzení uskutečněných Komisí, který provádějí soudy Evropské unie, nutně omezuje na prověření, že byla dodržena procesní pravidla a pravidla týkající se odůvodnění, jakož i na přezkum věcné správnosti skutkových zjištění, neexistence zjevně nesprávného posouzení skutkového stavu a zneužití pravomoci (rozsudky ze dne 7. května 2020, *BTB Holding Investments a Duferco Participations Holding v. Komise*, C-148/19 P, EU:C:2020:354, bod 56; ze dne 5. září 2014, *Éditions Odile Jacob v. Komise*, T-471/11, EU:T:2014:739, bod 137, a ze dne 12. prosince 2018, *Servier a další v. Komise*, T-691/14, napadený kasačním opravným prostředkem, EU:T:2018:922, bod 1374).
- 69 Nicméně ačkoli Tribunálu nepřísluší nahradit vlastním hospodářským posouzením posouzení Komise, která k němu má institucionální pravomoc, z ustálené judikatury vyplývá, že unijní soud musí zejména ověřit nejen věcnou správnost dovolávaných důkazních materiálů, jejich věrohodnost a soudržnost, ale musí rovněž přezkoumat, zda tyto skutečnosti představují všechny rozhodné údaje, jež musí být při posuzování komplexní situace zohledněny, a zda o ně lze opřít

závěry, které byly z těchto skutečností vyvozeny (rozsudky ze dne 15. února 2005, Komise v. Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, bod 39, a ze dne 11. září 2014, CB v. Komise, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, bod 46).

***K první části druhého žalobního důvodu, vycházející z porušení pokynů o horizontálních spojeních a o nehorizontálních spojeních***

- 70 Žalobkyně tvrdí, že Komise nesprávně použila pokyny o nehorizontálních spojeních namísto pokynů o horizontálních spojeních. Dodává, že Komise by rovněž porušila pokyny o nehorizontálních spojeních v případě, že by tyto pokyny byly použitelné.
- 71 Zaprvé je třeba připomenout, že podle bodu 5 pokynů o horizontálních spojeních jsou horizontálními spojeními ta spojení, ve kterých jsou dotyčné podniky přítomnými nebo potenciálními soutěžiteli na též relevantním trhu. Poznámka pod čarou č. 6 však upřesňuje, že tyto pokyny se nezabývají posouzením účinků, které může spojení podniků mít na hospodářskou soutěž na jiných trzích, včetně vertikálních účinků. V tomto ohledu podle bodu 4 pokynů o nehorizontálních spojeních jsou vertikálními spojeními ta, která se týkají podniků provozujících činnost na různých úrovních dodavatelského řetězce.
- 72 V projednávaném případě Komise v napadeném rozhodnutí odkázala zejména na pokyny o nehorizontálních spojeních. Na základě bodu 25 těchto pokynů měla za to, že okolnost, že po uskutečnění dotčeného spojení je průměrný podíl letištních časů, který má vedlejší účastnice řízení na berlínských letištích, nižší než 30 %, naznačuje, že toto spojení významně nenaruší účinnou hospodářskou soutěž na trzích služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na letištích, ke kterým se vztahovaly letištní časy společnosti Air Berlin. Uznala však, že podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení by mohl tuto horní hranici překročit v některých časových intervalech.
- 73 V tomto ohledu žalobkyně tvrdí, že jelikož existuje horizontální překrytí mezi činnostmi společnosti Air Berlin a činností vedlejší účastnice řízení na berlínských letištích, měla Komise použít pokyny o horizontálních spojeních. Vzhledem k tomu, že z důvodu dotčeného spojení by podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení „citelně“ překročil na těchto letištích 25 %, není toto spojení slučitelné s vnitřním trhem podle těchto pokynů.
- 74 Je třeba uvést, jak bylo uvedeno v bodech 45 až 47 výše, že Komise měla v napadeném rozhodnutí za to, že dotčené spojení by mělo dopad jednak na trhy služeb letecké přepravy cestujících s odletem a příletem na letiště, ke kterým se vztahovaly letištní časy společnosti Air Berlin, a jednak na trhy služeb letištní infrastruktury těchto letišť. Jak však vyplývá z bodu 72 výše, Komise použila pokyny o nehorizontálních spojeních pouze pro účely posouzení případných účinků uvedeného spojení na relevantní trhy služeb letecké přepravy cestujících. Neodkázala tedy na uvedené pokyny, aby posoudila případné účinky tohoto spojení na relevantní trhy letištní infrastruktury.
- 75 Pokud jde konkrétně o relevantní trhy služeb letecké přepravy cestujících, je třeba zaprvé připomenout, že vzhledem k ukončení činnosti společnosti Air Berlin již tato společnost na žádném z těchto trhů nepůsobila. Z toho vyplývá, jak bylo konstatováno v bodě 57 výše, že činnosti společnosti Air Berlin se již nemohly překrývat s činnostmi vedlejší účastnice řízení na těchto trzích. V důsledku toho je třeba uvést, že s ohledem na bod 5 pokynů o horizontálních spojeních měla Komise správně za to, že tyto pokyny nejsou použitelné pro účely posouzení účinků dotčeného spojení na uvedené trhy.

- 76 Na druhé straně, jak vyplývá z bodu 46 výše a jak ostatně uznává žalobkyně, Komise správně uvedla, že přidělování letištních časů umožňovalo přístup ke službám letištní infrastruktury, a že letištní časy tedy představovaly vstupy nezbytné pro poskytování služeb letecké přepravy cestujících. Z toho vyplývá, že existuje vertikální vztah mezi na jedné straně přidělováním letištních časů, které se nachází na vstupu dodavatelského řetězce ve smyslu pokynů o nehorizontálních spojeních, a na druhé straně poskytováním služeb letecké přepravy cestujících, které se nachází na výstupu tohoto řetězce.
- 77 Za těchto podmínek žalobkyně nemůže Komisi důvodně vytýkat, že odkázala na pokyny o nehorizontálních spojeních, aby posoudila případné vertikální účinky vyplývající z převedení letištních časů společnosti Air Berlin na trzích služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na letiště, ke kterým se vztahovaly tyto letištní časy.
- 78 Zadruhé z bodů 24 a 27 pokynů o nehorizontálních spojeních vyplývá, že podíly na trhu a úrovně koncentrace poskytují první užitečné údaje pro posouzení tržní síly spojujících se stran. Přesněji řečeno, podle bodu 25 těchto pokynů je málo pravděpodobné, že by Komise dospěla k závěru o existenci problémů v oblasti hospodářské soutěže v případě nehorizontálních spojení, je-li podíl nového subjektu na trhu po spojení na každém z dotčených trhů nižší než 30 % a Herfindahl-Hirschmanův index (HHI) po spojení je nižší než 2 000.
- 79 Žalobkyně Komisi vytýká, že porušila bod 25 pokynů o nehorizontálních spojeních, jelikož v napadeném rozhodnutí na HHI neodkázala a podíly letištních časů držené vedlejší účastnicí řízení přesahují po uskutečnění dotčeného spojení 30 %.
- 80 Nicméně, jak je upřesněno v bodě 27 pokynů o nehorizontálních spojeních, identifikace podílů na trhu a úrovně koncentrace spojení, uvedená v bodě 25 těchto pokynů, neumožňuje předpokládat existenci problémů v oblasti hospodářské soutěže. Posledně uvedený bod totiž pouze popisuje situaci, kdy je málo pravděpodobné, že by Komise dospěla k závěru o existenci problémů v oblasti hospodářské soutěže. Naproti tomu z tohoto bodu nevyplývá, že by taková situace byla jedinou situací, která by takové problémy nevyvolávala.
- 81 Konkrétně je třeba uvést, že podíly na trhu a úrovně koncentrace spojení uvedené v bodě 25 pokynů o nehorizontálních spojeních se týkají určení tržní síly dotčených podniků po spojení a že bod 27 těchto pokynů upřesňuje, že významná tržní síla alespoň na jednom z dotčených trhů je pouze nezbytnou, avšak nikoli dostatečnou podmínkou k prokázání existence problémů v oblasti hospodářské soutěže. Bod 32 uvedených pokynů, na který odkazuje zejména bod 27 týchž pokynů, jakož i napadené rozhodnutí, uvádí, že omezení přístupu ke vstupům dále předpokládá splnění tří kumulativních podmínek, a sice zaprvé, že dotčený podnik vzniklý spojením bude schopen omezit přístup ke vstupům, zadruhé, že bude mít k tomu motiv, a zatřetí, že strategie omezení přístupu ke vstupům bude mít významný nepříznivý dopad na hospodářskou soutěž na navazujících trzích.
- 82 V projednávaném případě z bodu 14 výše vyplývá, že Komise měla za to, že žádná ze tří podmínek uvedených v bodě 32 pokynů o nehorizontálních spojeních nebyla splněna, pokud jde o trhy služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na berlínská letiště. Proto okolnost, že podíly letištních časů, které má vedlejší účastnice řízení na těchto letištích, mohou v určitých časových intervalech překročit prahovou hodnotu stanovenou v bodě 25 uvedených pokynů a že Komise neověřila, zda byl HHI nižší než prahová hodnota uvedená v tomto bodě, neumožňuje mít za to, že Komise porušila uvedené pokyny. Pokud jde kromě toho o HHI, je třeba

v návaznosti na Komisi konstatovat, že žalobkyně sama uznala v bodě 82 přílohy C.2 repliky, že „praktické uplatňování HHI ve věcech týkajících se kontroly spojování podniků v odvětví letecké dopravy je marginální“.

- 83 Z toho vyplývá, že žalobkyně nemůže důvodně tvrdit, že Komise porušila pokyny o horizontálních spojeních nebo pokyny o nehorizontálních spojeních.
- 84 V důsledku toho je třeba zamítnout první část druhého žalobního důvodu žalobkyně.

***Ke druhé části druhého žalobního důvodu, vycházející z nesprávných podílů letištních časů a nesprávné míry přetížení, pokud jde o berlínská letiště***

- 85 Žalobkyně zpochybňuje podíly letištních časů držených vedlejší účastnicí řízení a míry přetížení, které Komise použila v napadeném rozhodnutí, pokud jde o berlínská letiště.
- 86 Zprvce žalobkyně vytýká Komisi, že vycházela výlučně z údajů předložených vedlejší účastnicí řízení pro účely výpočtu podílů letištních časů držených vedlejší účastnicí řízení po uskutečnění dotčeného spojení, ačkoli měla rovněž shromáždit údaje od koordinátorů berlínských letišť. Dodává, že Komise podcenila podíl letištních časů, který měla vedlejší účastnice na těchto letištích.
- 87 Zprvce je třeba uvést, že vzhledem k požadavku na rychlost a ke striktním lhůtám, které jsou pro Komisi v rámci řízení o kontrole spojování podniků závazné, nemůže být Komise povinna ověřovat všechny informace, které obdrží, neexistují-li náznaky nepřesnosti poskytnutých informací. Povinnost Komise provádět v rámci takového řízení přezkum s péčí a nestranností jí sice nedovoluje vycházet ze skutečností nebo informací, které nelze považovat za pravdivé, uvedený požadavek na rychlost nicméně předpokládá, že Komise nemůže sama ověřovat do sebemenších podrobností pravost a hodnověrnost informací, které jsou jí zasílány, jelikož řízení o kontrole spojování podniků nutně a do určité míry spočívá na důvěře (rozsudek ze dne 7. května 2009, NVV a další v. Komise, T-151/05, EU:T:2009:144, bod 184).
- 88 V tomto ohledu je třeba připomenout, že právní předpisy v oblasti kontroly spojování podniků upravují různá opatření, jejichž účelem je odradit od předávání nesprávných či zavádějících informací a takové případy postihovat. Nejenom že oznamující strany podléhají na základě čl. 4 odst. 1 a čl. 6 odst. 2 nařízení Komise (ES) č. 802/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 139/2004 (Úř. věst. 2004, L 133, s. 1; Zvl. vyd. 08/03, s. 81), výslovné povinnosti poskytnout jí pravdivé a v plném rozsahu skutečnosti a okolnosti relevantní pro rozhodnutí, přičemž tato povinnost je sankcionována v článku 14 nařízení č. 139/2004, avšak Komise může rovněž na základě čl. 6 odst. 3 písm. a) a čl. 8 odst. 6 písm. a) nařízení č. 139/2004 rozhodnutí o slučitelnosti zrušit, jestliže je toto rozhodnutí založeno na nesprávných informacích, za které je zodpovědný jeden z dotčených podniků, nebo bylo získáno podvodem (rozsudek ze dne 7. května 2009, NVV a další v. Komise, T-151/05, EU:T:2009:144, bod 185).
- 89 V projednávaném případě z napadeného rozhodnutí vyplývá, že Komise vycházela z údajů předložených vedlejší účastnicí řízení, které pocházely zejména z databáze shromažďující údaje z International Air Transport Association (IATA, Mezinárodní sdružení leteckých dopravců), jak ostatně potvrdila na jednání. S ohledem na existenci několika databází přístupných zejména leteckým společnostem, jejichž důvěryhodnost není jako taková žalobkyní zpochybněna, byla Komise oprávněna mít za to, že vedlejší účastnice řízení byla schopna předložit důvěryhodné údaje, a následně použít údaje předložené posledně uvedenou v rámci svého posouzení.

- 90 Zadruhé je třeba v každém případě uvést, že Komise zaprvé v napadeném rozhodnutí uvedla, že se neopírala výlučně o údaje předložené vedlejší účastnicí řízení. Upřesnila totiž, že tyto údaje ověřila u správců a koordinátorů dotčených letišť.
- 91 Zadruhé je třeba konstatovat, že argumenty žalobkyně nestačí ke zpochybnění pravdivosti údajů, ze kterých Komise vycházela. V tomto ohledu je třeba uvést, že žalobkyně sice tvrdí, že podle jiné databáze než databáze uvedené v napadeném rozhodnutí drží vedlejší účastnice řízení v průměru na berlínských letištích 30,05 % letištních časů v průběhu plánovacího období (sezóny) IATA pro léto 2018 a 23,6 % letištních časů v průběhu zimní sezóny IATA 2017/2018. Má tak za to, že Komise podcenila podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení v rozsahu, v němž vedlejší účastnice v napadeném rozhodnutí uvedla, že měla na berlínských letištích v letní sezóně IATA 2018 v průměru méně než 25 % letištních časů a v zimní sezóně IATA 2017/2018 méně než 20 % letištních časů. Je však třeba konstatovat, že údaje, ze kterých Komise vycházela, byly při přijetí napadeného rozhodnutí dostupnými odhady. V tomto ohledu je třeba uvést, jak v podstatě tvrdí Komise, že žalobkyně ve svých písemnostech neupřesňuje datum údajů, kterých se dovolává. Žalobkyně ostatně na jednání potvrdila, že tyto údaje byly až z doby po vydání napadeného rozhodnutí. Proto skutečnost, že údaje předložené žalobkyní přesně neodpovídají odhadům, ze kterých Komise vycházela, nutně neznamená, že tyto odhady nemohly být k datu napadeného rozhodnutí považovány za dostatečně spolehlivé.
- 92 Kromě toho je třeba uvést, že žalobkyně počítá podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení na základě všech letištních časů přidělených leteckým společnostem, čímž vylučuje letištní časy, které nejsou přiděleny. Komise přitom v napadeném rozhodnutí zaprvé vypočítala podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení na základě všech letištních časů dotčených letišť. Zadruhé uvedla, že průměrná míra přetížení berlínských letišť v letní sezóně IATA 2018 a zimní sezóně IATA 2017/2018 činí pouze 54 % a 46 %. Podle dotčených sezón IATA tak nebylo přidělováno 46 % až 54 % letištních časů berlínských letišť. Z pouhé skutečnosti tudíž nelze vyvodit, že podíly letištních časů, kterých se dovolává žalobkyně, jsou vyšší než podíly, o které se opřela Komise, vyvodit, že posledně uvedené podíly byly nesprávné.
- 93 Konečně, pokud žalobkyně zamýšlí vytýkat Komisi, že neupřesnila „ekonometrický model“ použitý pro účely jejího posouzení, postačí konstatovat, že Komise popsala výpočty týkající se podílů letištních časů držených vedlejší účastnicí řízení a míry přetížení dotčených letišť v bodech 110, 111 a 114 napadeného rozhodnutí.
- 94 Zadruhé žalobkyně tvrdí, že Komise měla nesprávně za to, že berlínská letiště byla otevřena pouze od 3 hodin UTC (koordinovaného světového času) do 21:59 hod. UTC během letní sezóny IATA, zatímco letiště Berlín-Schönefeld bylo stále otevřené a letiště Berlín-Tegel bylo otevřené od 4:00 do 20:59 hod. UTC. Vzhledem k nedostatku letištních časů některé letecké společnosti využívají nočních letištních časů, takže tento omyl, kterého se dopustila Komise, by mohl narušit posouzení dopadu dotčeného spojení.
- 95 V tomto ohledu je třeba uvést, že Komise v napadeném rozhodnutí uvedla, že vycházela z přibližného odhadu provozní doby berlínských letišť. Předpokládala totiž, že tato letiště měla pro účely výpočtu míry přetížení a podílů letištních časů, které držela vedlejší účastnice řízení po uskutečnění spojení na těchto letištích, stejné provozní doby, a sice od 3:00 do 21:59 hod. UTC během letní sezóny IATA, ačkoli to přesně neodpovídá skutečnosti. Upřesnila však, že počet letištních časů používaných na letišti Berlín-Schönefeld mezi 21:59 a 3:00 hod. UTC byl zanedbatelný.

- 96 Za těchto podmínek je zaprvé třeba uvést, že žalobkyně se omezuje na uvedení předpokladu, že se letecké společnosti mohou rozhodnout používat letiště Berlín-Schönefeld mezi 21:59 a 3:00 hod. UTC během letní sezóny IATA. Nepředkládá však žádný důkaz, který by mohl prokázat, že počet letištních časů na uvedeném letišti během tohoto období nebyl dostatečný k uspokojení všech žádostí. Dále je třeba uvést, že žalobkyně nevysvětluje, v čem tento odhad mohl dostatečně významným způsobem změnit výpočty Komise, aby zpochybnil posouzení dopadu tohoto spojení provedené Komisí. Konkrétně je třeba zdůraznit, jak tvrdí Komise, že tento odhad vedl k nadhodnocení míry přetížení berlínských letišť, jakož i podílu letištních časů, který vedlejší účastnice řízení měla na těchto letištích, což ostatně žalobkyně uznala na jednání. Z tohoto odhadu tedy nemůže vyplývat, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení dopadu dotčeného spojení.
- 97 Zatřetí žalobkyně vyjadřuje pochybnosti o míře přetížení berlínských letišť použité Komisí, jelikož z napadeného rozhodnutí jednak nevyplývá, že Komise zohlednila, kromě využívání letištních drah, kapacitu terminálů a počet letadlových stání, a jednak jí správce letiště Berlín-Tegel informoval, že letadlová stání jsou nedostatečná pro uspokojení všech žádostí.
- 98 V tomto ohledu měla Komise v napadeném rozhodnutí za to, že není namístě rozlišovat mezi přístupem k terminálům a letadlovým stáním mezi různými letištními službami, které jsou nezbytné k poskytování služeb letecké přepravy cestujících, jelikož přidělování letištních časů nutně zahrnuje přístup ke všem těmto službám.
- 99 Za těchto podmínek stačí uvést, že i když žalobkyně tvrdí, že Komise měla zohlednit kapacitu terminálů dotčených letišť, nepředložila žádný důkaz, který by mohl prokázat, že kapacita berlínských letišť byla omezena kapacitou jejich příslušných terminálů.
- 100 Dále je třeba konstatovat, že žalobkyně předkládá e-mail správce letiště Berlín-Tegel ze dne 19. února 2018 týkající se přidělování letadlových stání na tomto letišti. V tomto e-mailu uvedený správce vysvětlil zaprvé, že „platební neschopnost společnosti Air Berlin v létě roku 2017“ umožnila uvolnění kapacit tohoto letiště, zadruhé, že žádosti leteckých společností o přístup na noční letadlová stání výrazně vzrostly oproti předchozím sezónám, takže kapacity uvedeného letiště již nebyly dostatečné, a zatřetí, že bude zaveden nový postup přidělování uvedených stání od „letní sezóny“ roku 2018. Rovněž upřesňuje, že letecké společnosti by případně mohly být přímo kontaktovány za účelem dalšího zlepšení jejich koordinace.
- 101 Je však třeba poznamenat, že žalobkyně nevysvětluje, v čem jsou noční letadlová stání na letišti Berlín-Tegel vstupy, které jsou stejně jako letištní časy nezbytné k poskytování služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na berlínských letištích. Kromě toho e-mail předložený žalobkyní poukazuje nejen na zavedení nového postupu týkajícího se přidělování nočních letadlových stání, ale také na skutečnost, že by bylo ještě možné zvýšit koordinaci mezi leteckými společnostmi, pokud by to bylo nezbytné. V důsledku toho z tohoto pouhého e-mailu nemůže vyplývat, že počet letadlových stání může omezit poskytování služeb letecké přepravy cestujících z letiště Berlín-Tegel nebo na něj.
- 102 Za těchto podmínek je třeba mít za to, že žalobkyně nemůže důvodně tvrdit, že výpočet míry přetížení letiště Berlín-Tegel musel nutně zohlednit kapacity terminálů, jakož i letadlová stání.
- 103 V důsledku toho je třeba mít za to, že žalobkyně nemůže důvodně vytýkat Komisi, že použila nesprávné podíly letištních časů a míry přetížení, takže druhou část druhého žalobního důvodu žalobkyně je třeba zamítnout.



***Ke třetí části druhého žalobního důvodu, vycházející z toho, že dotčené spojení by mohlo vedlejší účastníci řízení umožnit omezit přístup na trhy služeb letecké přepravy cestujících s odlety z berlínských letišť nebo přiletů na tato letiště***

- 104 Žalobkyně tvrdí, že dotčené spojení vyvolává protisoutěžní účinky. Podle ní by v případě neexistence tohoto spojení byl významný podíl letištních časů na berlínských letištích převedených na vedlejší účastníci řízení přidělen jiným leteckým společnostem. V tomto ohledu tvrdí, že letiště Berlín-Tegel je koordinované letiště ve smyslu nařízení č. 95/93. V důsledku toho se zaprvé v souladu s článkem 10 tohoto letiště domnívá, že až polovina letištních časů dříve držených společnostmi Air Berlin by byla přidělena „nově vstupujícím“, jako je ona, což by omezilo překážky vstupu na dotčený trh. Dále tvrdí, že s ohledem na významné podíly letištních časů držených vedlejší účastníci řízení a na míru přetížení berlínských letišť by mohla vedlejší účastnice řízení přijmout různé strategie vyloučení soutěžitelů.
- 105 Zaprvé je třeba připomenout, že analýza předpokládaného vývoje, kterou musí Komise provést, spočívá ve zkoumání, jak by spojení mohlo změnit faktory určující stav hospodářské soutěže na daném trhu, aby bylo možné zjistit, zda by z něho vyplývalo významné narušení účinné hospodářské soutěže. Taková analýza vyžaduje představu různých řetězení příčin a následků, aby bylo možno vyjít z těch nejvíce pravděpodobných (rozsudek ze dne 15. února 2005, Komise v. Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, bod 43).
- 106 V projednávané věci Komise v napadeném rozhodnutí konstatovala, že v případě neexistence dotčeného spojení by se letištní časy společnosti Air Berlin mohly vrátit do poolu uvedeného v článku 10 nařízení č. 95/93. V tomto ohledu upřesnila, že v souladu s čl. 10 odst. 6 tohoto nařízení by se 50 % těchto letištních časů přidělilo nově vstupujícím, pokud by byl počet žádostí nově vstupujících nižší než 50 % těchto letištních časů. Letištní časy společnosti Air Berlin by byly proto převedeny na ostatní letecké společnosti, které by buď již měly na dotčených letištích dostatek letištních časů, nebo by si přály vstoupit na trhy služeb letecké přepravy s odletem nebo přiletem na tato letiště. Podíly letištních časů držených vedlejší účastníci řízení na letišti Berlín-Tegel by se tak mohly za neexistence dotčeného spojení zvýšit.
- 107 Komise však vycházela z předpokladu, že všechny letištní časy, které jsou předmětem tohoto spojení, byly převedeny na jiné letecké společnosti, než je vedlejší účastnice řízení. Proto Komise pro účely posouzení použila zvýšení podílu letištních časů vyplývající z dotčeného spojení, které je vyšší než zvýšení, které mělo být použito za předpokladu, který zastává žalobkyně a podle kterého by se v případě neexistence tohoto spojení část letištních časů společnosti Air Berlin vrátila do poolu uvedeného v článku 10 nařízení č. 95/93.
- 108 Zadruhé je třeba připomenout, že podle čl. 2 odst. 2 nařízení č. 139/2004 pouze spojení, která významně nenaruší účinnou hospodářskou soutěž na společném trhu nebo na jeho podstatné části, zejména v důsledku vzniku nebo posílení dominantního postavení, budou prohlášena za slučitelná se společným trhem. Proto okolnost, jak správně uvádí Komise, že spojení podniků vyvolává protisoutěžní účinky, není sama o sobě dostatečná k tomu, aby bylo možné mít za to, že toto spojení je neslučitelné s vnitřním trhem, jestliže významně nenarušuje účinnou hospodářskou soutěž na vnitřním trhu nebo na jeho podstatné části.

- 109 Za těchto podmínek pouhá okolnost, že v případě neexistence dotčeného spojení by některé letištní časy na berlínských letištích převedené na vedlejší účastnici řízení mohly být přiděleny jiným leteckým společnostem, čímž by se pro tyto letecké společnosti snížily překážky vstupu na tato letiště, sama o sobě neumožňuje prokázat, že toto spojení mohlo významně narušit účinnou hospodářskou soutěž na vnitřním trhu nebo na jeho podstatné části.
- 110 Zatřetí je třeba uvést, že Komise přezkoumala schopnost vedlejší účastnice řízení omezit přístup ke službám letištní infrastruktury, a v důsledku toho k trhům služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na berlínská letiště.
- 111 Jak vyplývá z bodu 13 výše, Komise v tomto ohledu zohlednila nejen podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení a vliv dotčeného spojení na tento podíl letištních časů, ale rovněž přetížení těchto letišť. Komise totiž sice konstatovala, že jak vyplývá z čl. 3 odst. 5 nařízení č. 95/93, kapacita koordinovaných letišť není dostatečná k uspokojení všech žádostí leteckých dopravců na základě dobrovolné spolupráce mezi nimi. Uvedla však, že letiště lze kvalifikovat jako koordinované ve smyslu uvedeného nařízení, aniž by byly využity veškeré letištní časy tohoto letiště. Vypočítala tak míru přetížení dotčených letišť tak, že pro každou provozní dobu vydělila počet letištních časů přidělených všem leteckým společnostem celkovým počtem dostupných letištních časů. Měla za to, aniž to žalobkyně zpochybnila, že existence významného narušení účinné hospodářské soutěže může být v zásadě vyloučena, pokud průměrná míra přetížení letiště je nižší než 60 %.
- 112 Konkrétně Komise nejprve uvedla, že podíl letištních časů, který drží vedlejší účastnice řízení po uskutečnění dotčeného spojení, je zprvce v průměru nižší než 25 %, zadruhé nižší než 40 % v době, kdy je míra přetížení nejvyšší, a sice mezi 10:00 a 10:59 hod. UTC během letní sezóny IATA 2018 a mezi 8:00 a 8:59 hod. v zimní sezóně IATA 2017/2018, a zatřetí nižší než 50 % v době, kdy je její podíl letištních časů nejvyšší, a sice v pátek mezi 14:00 a 14:59 hod. UTC během uvedené letní sezóny a v pátek mezi 15:00 a 15:59 hod. UTC během uvedené zimní sezóny.
- 113 Komise dále jednak konstatovala, že průměrná míra přetížení byla 54 % v letní sezóně IATA 2018 a 46 % během zimní sezóny IATA 2017/2018, a jednak, že nejvyšší míra přetížení byla 73 % mezi 10:00 a 10:59 hod. UTC během uvedené letní sezóny a 62 % mezi 8:00 a 8:59 hod. během uvedené zimní sezóny.
- 114 Konečně Komise poznamenala, že jak vyplývá z bodů 112 a 113 výše, časové rozmezí, během kterého byl podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení nejvyšší, neodpovídá časovému rozmezí, během kterého byla míra přetížení nejvyšší, a že v každém případě, i když míra přetížení byla nejvyšší, zbývající kapacita berlínských letišť byla dostatečná pro umožnění vstupu a expanzi soutěžitelů.
- 115 Žalobkyně tvrdí, že s ohledem na významný podíl jejích letištních časů a míru přetížení, zejména berlínských letišť, by mohla vedlejší účastnice řízení přijmout různé strategie vyloučení z trhu. Za předpokladu, že by počet sedadel a cestujících přepravených společnostmi Air Berlin koreloval s letištními časy převedenými na vedlejší účastnici řízení, má za to, že by vedlejší účastnice řízení po dotčeném spojení přepravila až 40 % z celkového počtu sedadel a 40 % a 50 % cestujících v zimní sezóně IATA 2017/2018 a v letní sezóně IATA 2018. Vyvozuje z toho, že vedlejší účastnice řízení by mohla zprvce zvýšit počet letů v letových časech plánovaných novým vstupujícím na trh nebo na linkách, které již provozuje, aby jeho činnost byla méně zisková,

zadruhé využít své letištní časy účinněji tím, že je v případě potřeby přeměruje na své různé linky a zatřetí nabízet věrnostní programy svým zákazníkům výhodněji. Upřesňuje, že se jedná o rizika, jejichž prokázání jí nepřísluší, ale Komise je měla přezkoumat.

- 116 V tomto ohledu Komise zaprvé na rozdíl od toho, co naznačuje žalobkyně, přezkoumala, zda zvýšení počtu letištních časů držených vedlejší účastnicí řízení jí mohlo umožnit omezit přístup jiných leteckých společností na trhy služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na dotyčná letiště. Měla však za to, že v projednávaném případě vedlejší účastnice řízení nemá kapacitu omezit přístup ostatních leteckých společností na tyto trhy.
- 117 Kromě toho je v tomto ohledu třeba uvést, že se žalobkyně omezuje na odkaz na tržní podíly vedlejší účastnice řízení na letišti Berlín-Tegel, zatímco, jak bylo uvedeno v bodě 12 výše, dotčené spojení by mohlo mít dopad na trhy služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na toto letiště pouze v případě, že by toto letiště a letiště Berlín-Schönefeld byly součástí téhož zeměpisného trhu. Nevysvětluje tak, jak mohly být strategie vyloučení, kterých se dovolává, skutečně provedeny, pokud jde o berlínská letiště jako celek, zejména s ohledem na skutečnost, že průměrný podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení je nižší než 25 % a průměrná míra přetížení těchto letišť je nižší než míra 60 % uvedená v bodě 111 výše. Konkrétně neuvádí důvod, proč by si nový vstupující na trh nemohl s ohledem na tuto míru přetížení nechat přidělit tolik letištních časů, kolik je nezbytné k poskytování služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na tato letiště.
- 118 Zadruhé je třeba připomenout, jak správně uvedla Komise v bodě 16 svých pokynů o nehorizontálních spojeních, že okolnost, že soutěžitelé mohou být poškozeni z důvodu, že spojení vede k nárůstu efektivnosti, nemůže sama o sobě představovat překážku hospodářské soutěže. Žalobkyně přitom nevysvětluje, v čem účinnější využívání letištních časů vedlejší účastnicí řízení, jakož i zavedení výhodnějších věrnostních programů ve prospěch jejich zákazníků neodráží nárůst efektivnosti, který, i když může poškodit soutěžitele, nepředstavuje významné narušení účinné hospodářské soutěže.
- 119 Zatřetí je třeba připomenout, že jak bylo uvedeno v bodě 14 výše, Komise při prohlášení dotčeného spojení za slučitelné s vnitřním trhem, pokud jde o berlínská letiště, vycházela zejména ze tří odlišných důvodů. Komise měla nejen za to, že vedlejší účastnice řízení nemá kapacitu omezit přístup na trhy služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na berlínská letiště, ale rovněž to, že nebude mít motivaci omezit tento přístup a že provedení případné strategie vyloučení z trhu z její strany by nemělo za následek omezení hospodářské soutěže na těchto trzích. Vzhledem k tomu, že žalobkyně nepochybně druhý a třetí důvod napadeného rozhodnutí, je přitom třeba v každém případě odmítnout jako irelevantní argumentaci žalobkyně týkající se údajné kapacity vedlejší účastnice řízení omezit uvedený přístup na trh.
- 120 Z toho vyplývá, že se Komise nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když měla za to, že dotčené spojení významně nenarušuje účinnou hospodářskou soutěž na trzích služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na berlínských letištích.
- 121 Je proto třeba zamítnout třetí část druhého žalobního důvodu předloženého žalobkyní, a tedy i uvedený žalobní důvod jako celek.

***Ke třetímu a čtvrtému žalobnímu důvodu, které vychází z neprovedení přezkumu případného nárůstu efektivnosti vyplývajícího z dotčeného spojení a z neexistence závazků uložených Komisí***

- 122 Žalobkyně tvrdí, že Komise porušila pokyny o horizontálních spojeních tím, že opomněla přezkoumat případný nárůst efektivnosti, který by mohl vyplynout z dotčeného spojení. Kromě toho vytýká Komisi, že neuložila vedlejší účastníci řízení nápravná opatření ve formě závazků, které mají umožnit využití některých letištních časů vedlejší účastnice řízení jinými leteckými společnostmi.
- 123 Komise a vedlejší účastnice řízení argumentaci žalobkyně zpochybňují.
- 124 Zprvce je třeba uvést, že jak ostatně vyplývá ze znění oddílu 9 formuláře CO týkajícího se oznámení spojení v souladu s nařízením č. 139/2004, uvedeného v příloze I nařízení Komise č. 802/2004, a z bodu 78 pokynů o horizontálních spojeních, na který zejména odkazuje poznámka pod čarou vložená v bodě 21 pokynů o nehorizontálních spojeních, musí být nárůst efektivnosti, ke kterému došlo na základě spojení, způsobilý podpořit hospodářskou soutěž ve prospěch spotřebitelů. Bod 29 odůvodnění nařízení č. 139/2004, na který žalobkyně odkazuje, připomíná, že takové přínosy vyplývající ze spojení mohou vyvážit dopady na hospodářskou soutěž, a zejména možnou újmu způsobenou spotřebitelům, která by jinak mohla spojením nastat a že v důsledku toho spojení nebude významně narušovat účinnou hospodářskou soutěž na vnitřním trhu nebo na jeho podstatné části.
- 125 Obdobně je třeba připomenout, že za takových okolností, jako jsou okolnosti projednávaného případu, je cílem závazků přijatých dotčnými podniky rozptýlit veškeré vážné pochybnosti o tom, zda by spojení významně narušilo účinnou hospodářskou soutěž na vnitřním trhu nebo na jeho podstatné části, zejména z důvodu vzniku nebo posílení dominantního postavení (rozsudek ze dne 13. května 2015, Niki Luftfahrt v. Komise, T-162/10, EU:T:2015:283, bod 297).
- 126 V projednávané věci je třeba uvést, že Komise měla na základě čl. 6 odst. 1 písm. b) a odst. 2 nařízení č. 139/2004 za to, že dotčené spojení nemůže představovat významné narušení účinné hospodářské soutěže na vnitřním trhu nebo na jeho podstatné části, aniž by bylo třeba, aby vedlejší účastnice řízení prokázala nárůst efektivnosti nebo navrhla závazky. Jelikož, jak bylo uvedeno v bodě 120 výše, žalobkyně nemůže důvodně tvrdit, že uvedené spojení by zjevně mohlo představovat takovou překážku, nebylo tedy namístě, aby Komise zkoumala nárůst efektivnosti, který by mohl vyvážit dopady tohoto spojení na hospodářskou soutěž, ani závazky, které by mohly této překážce zabránit.
- 127 Z druhého z bodu 29 odůvodnění nařízení č. 139/2004 a z bodů 84 až 87 pokynů o horizontálních spojeních, kterých se dovolává žalobkyně, vyplývá, že je na účastnících spojení, aby prokázali případný nárůst efektivnosti vyplývající z tohoto spojení. Stejně tak z čl. 6 odst. 2 tohoto nařízení a článku 19 nařízení č. 802/2004 vyplývá, že účastníkům spojení případně přísluší navrhnout ve formě závazků změny tohoto spojení. Z toho vyplývá, že žalobkyně nemůže Komisi vytýkat, že nepřezkoumala existenci nárůstu efektivnosti, který vedlejší účastnice řízení předtím neprokázala nebo neuložila závazky, které vedlejší účastnice řízení předtím nenavrhla.
- 128 Za těchto podmínek je třeba zamítnout třetí a čtvrtý žalobní důvod žalobkyně.

***K pátému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nezohlednění podpory na záchranu v rámci posouzení dopadu dotčeného spojení***

- 129 Žalobkyně tvrdí, že podpora na záchranu byla společnosti Air Berlin poskytnuta, aby uskutečnila dotčené spojení. V tomto ohledu tvrdí, že tato podpora nebyla slučitelná s vnitřním trhem, že některé informace týkající se této podpory nebyly přístupné veřejnosti a tatáž podpora zabránila jiným „efektivnějším provozovatelům“ získat aktiva společnosti Air Berlin. Kromě toho se domnívá, že tato podpora změnila finanční schopnost společnosti Air Berlin, takže ji Komise měla zohlednit v souladu s čl. 2 odst. 1 písm. b) nařízení č. 139/2004.
- 130 Komise a vedlejší účastnice řízení argumentaci žalobkyně zpochybňují.
- 131 V tomto ohledu zaprvé z rozhodnutí prohlašujícího podporu na záchranu za slučitelnou s vnitřním trhem vyplývá, že cílem této podpory bylo zejména umožnit „nařízený“ prodej aktiv společnosti Air Berlin tak, aby byly omezeny negativní důsledky pro zaměstnance této společnosti.
- 132 Nicméně zaprvé z údajné neslučitelnosti podpory na záchranu s vnitřním trhem a ze skutečnosti, že některé informace týkající se této podpory nejsou přístupné veřejnosti, nemůže vyplývat, že cílem této podpory bylo specificky nabytí aktiv společnosti Air Berlin, kterých se týkalo dotčené spojení, vedlejší účastníci řízení.
- 133 Zadruhé žalobkyně netvrdí ani *a fortiori* neprokazuje, že „efektivnější provozovatelé“, na které odkazuje, nemohli předložit nabídku na odkup aktiv společnosti Air Berlin v rámci insolvenčního řízení této společnosti.
- 134 Zatřetí je třeba připomenout, jak bylo uvedeno v bodě 109 výše, že pouhá okolnost, že v případě neexistence dotčeného spojení by letištní časy společnosti Air Berlin převedené na vedlejší účastníci řízení byly přinejmenším zčásti přiděleny soutěžitelům posledně uvedené, není sama o sobě dostatečná k tomu, aby bylo možné mít za to, že toto spojení významně naruší účinnou hospodářskou soutěž, takže by mělo být Komisí prohlášeno za neslučitelné s vnitřním trhem.
- 135 Zadruhé z čl. 2 odst. 1 písm. b) nařízení č. 139/2004 vyplývá, že Komise musí při svém posouzení spojení zohlednit zejména tržní postavení dotčených podniků a jejich hospodářskou a finanční sílu. Je však třeba uvést, že žalobkyně nepředložila žádný důkaz, který by mohl prokázat, že výše půjčky poskytnuté společnosti Air Berlin na základě podpory na záchranu byla součástí aktiv nabytých vedlejší účastníci řízení v rámci dotčeného spojení.
- 136 Za těchto podmínek není prokázáno, že výše půjčky poskytnuté společnosti Air Berlin byla součástí dotčeného spojení, takže je třeba mít za to, že podpora na záchranu nemohla ovlivnit tržní postavení nebo hospodářskou a finanční sílu aktiv společnosti Air Berlin nabytých vedlejší účastníci řízení. Z toho vyplývá, že tato podpora nemohla změnit posouzení tohoto spojení Komisí.
- 137 Pátý žalobní důvod předložený žalobkyní je proto třeba zamítnout.

***K šestému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení článku 296 SFEU***

- 138 Žalobkyně tvrdí, že Komise porušila článek 296 SFEU z důvodu, že napadené rozhodnutí není dostatečně odůvodněno. Konkrétně Komisi vytýká, že neanalyzovala vyčerpávajícím způsobem skutkový rámec dotčeného spojení. Tvrdí tak, že Komise nepřezkoumala dopad tohoto spojení

na trhy O & D, že neprovedla „stručnou“ analýzu případného zájmu vedlejší účastnice řízení přijmout strategii vyloučení a účinků takové strategie, že neověřila, zda nárůst efektivity vyplývající z dotčeného spojení vyrovnal protisoutěžní účinky vyvolané tímto spojením, že nepřezkoumala, zda nápravná opatření mohla vyloučit významné narušení účinné hospodářské soutěže vyplývající z uvedeného spojení, a konečně, že nezohlednila podporu na záchranu.

- 139 Komise a vedlejší účastnice řízení argumentaci žalobkyně zpochybňují.
- 140 Článek 296 SFEU stanoví, že právní akty přijaté unijními orgány musí obsahovat odůvodnění.
- 141 V tomto ohledu je třeba připomenout, že odůvodnění vyžadované článkem 296 SFEU musí být přizpůsobeno povaze dotčeného aktu a musejí z něho jasně a jednoznačně vyplývat úvahy orgánu, jenž akt vydal, tak aby se zúčastněné osoby mohly seznámit s důvody, které vedly k přijetí opatření, a příslušný soud mohl vykonávat svůj přezkum. Požadavek odůvodnění musí být posuzován v závislosti na okolnostech případu, zejména v závislosti na obsahu aktu, povaze dovolávaných důvodů a zájmu, který mohou mít osoby, kterým je akt určen, nebo jiné osoby, kterých se akt bezprostředně a osobně dotýká, na získání vysvětlení. Není požadováno, aby odůvodnění vylíčkovalo všechny relevantní skutkové a právní okolnosti, jelikož otázka, zda odůvodnění aktu splňuje požadavky článku 296 SFEU, musí být posuzována s ohledem nejen na jeho znění, ale také s ohledem na jeho kontext, jakož i s ohledem na všechna právní pravidla upravující dotčenou oblast (rozsudky ze dne 2. dubna 1998, Komise v. Sytraval a Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, bod 63; ze dne 22. června 2004, Portugalsko v. Komise, C-42/01, EU:C:2004:379, bod 66, a ze dne 15. dubna 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, bod 79).
- 142 Komise tedy neporušuje povinnost uvést odůvodnění, pokud v případě, že vykonává pravomoc kontroly spojování podniků, neuvede v rozhodnutí přesné odůvodnění, co se týče posouzení určitého množství aspektů spojení, které se jí zdají být zjevně nevhodné, bez významu, nebo při tomto posuzování jasně podružné (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 2. dubna 1998, Komise v. Sytraval a Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, bod 64). Takový požadavek by byl totiž obtížně slučitelný s požadavkem rychlosti a krátkých lhůt řízení, které musí Komise dodržovat při výkonu pravomoci kontroly spojování podniků a které patří mezi zvláštní okolnosti řízení o kontrole tohoto spojování. Z toho vyplývá, že pokud Komise prohlásí spojení za slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 6 odst. 1 písm. b) nařízení č. 139/2004, je požadavek odůvodnění splněn, pokud toto rozhodnutí jasně uvádí důvody, pro které se Komise domnívá, že dotyčné spojení, případně po změnách provedených dotyčnými podniky, významně nenarušuje účinnou hospodářskou soutěž na vnitřním trhu nebo jeho podstatné části, a to zejména vytvořením nebo posílením dominantního postavení. (obdobně viz rozsudek ze dne 13. května 2015, Niki Luftfahrt v. Komise, T-162/10, EU:T:2015:283, bod 100).
- 143 V projednávaném případě je zaprvé třeba konstatovat, jak vyplývá z bodů 27 a 46 výše, že Komise v napadeném rozhodnutí uvedla důvod, proč neposoudila dotčené spojení na každém z relevantních trhů O & D. Vysvětlila jednak totiž, že vzhledem k tomu, že společnost Air Berlin ukončila svou činnost před dotčeným spojením a nezávisle na něm, již nepůsobila na žádném z trhů O & D, na kterých byla přítomna dříve. Kromě toho uvedla, že je třeba posoudit účinky tohoto spojení na trhy služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na letiště, ke kterým se vztahují letištní časy společnosti Air Berlin, z důvodu, že tyto letištní časy nebyly přiděleny k žádnému konkrétnímu trhu O & D.

- 144 Zadruhé je třeba uvést, že na jedné straně posouzení Komise ohledně motivace vedlejší účastnice řízení omezit přístup ke službám letištní infrastruktury berlínských letišť bylo nadbytečné, jelikož Komise měla předtím za to, že vedlejší účastnice řízení pravděpodobně nemá kapacitu omezit takový přístup. Na druhé straně měla Komise za to, že i když dominantní letecká společnost sice může být motivována k omezení uvedeného přístupu, je nicméně třeba v projednávaném případě uvést dostatečný počet letištních časů, které jsou dosud k dispozici ostatním leteckým společnostem, jakož i přítomnost konkurenta na letišti Berlín-Tegel, který měl na tomto letišti podíl letištních časů srovnatelný s podílem vedlejší účastnice řízení po uskutečnění dotčeného spojení. Kromě toho Komise dodala, že v průběhu svého průzkumu trhu nenašla důkaz o tom, že by se vedlejší účastnice řízení předtím chovala způsobem směřujícím k omezení trhu.
- 145 Zatřetí, jak vyplývá z bodu 126 výše, nebylo namístě, aby Komise posoudila případný nárůst efektivnosti, který by vyplynul z dotčeného spojení, nebo uvažovala o případných závazcích, které by vedlejší účastnice řízení mohla navrhnout. Stejně tak, jak vyplývá z bodu 137 výše, nebylo namístě, aby Komise pro účely posouzení dotčeného spojení zohlednila podporu na záchranu. Z toho vyplývá, že tyto různé skutečnosti uplatněné žalobkyní se mohly správně zdát Komisi zjevně irelevantní, takže s ohledem na judikaturu připomenutou v bodě 142 výše jí nelze vytýkat, že porušila povinnost uvést odůvodnění tím, že je v napadeném rozhodnutí neuvedla.
- 146 Za těchto okolností nelze mít za to, že napadené rozhodnutí je stíženo nedostatkem odůvodnění, takže je třeba šestý žalobní důvod žalobkyně zamítnout.

### ***K návrhu žalobkyně na přijetí organizačních procesních opatření***

- 147 V žalobě žalobkyně na základě čl. 88 jednacího řádu navrhla Tribunálu, aby přijal organizační procesní opatření týkající se podpory na záchranu, ukončení činnosti společnosti Air Berlin a prodeje aktiv této společnosti.
- 148 Je však třeba uvést, že jednak žalobkyně v rozporu s čl. 88 odst. 2 jednacího řádu dostatečně podrobně neuvedla důvody, které by mohly odůvodnit všechna organizační procesní opatření, která požaduje, a jednak, jak vyplývá zejména z bodů 28 až 34 a 132 až 136 výše, tato organizační procesní opatření nejsou nezbytná pro rozhodnutí o žalobě.
- 149 V důsledku toho není namístě vyhovět návrhu na organizační procesní opatření požadovaná žalobkyní.
- 150 Z výše uvedeného vyplývá, že žaloba musí být zamítnuta v plném rozsahu, aniž by bylo třeba rozhodnout o přípustnosti přílohy C.2 repliky, kterou Komise zpochybňuje.

### **K nákladům řízení**

- 151 Podle čl. 134 odst. 1 jednacího řádu se účastník řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Komise a vedlejší účastnice řízení požadovaly náhradu nákladů řízení a žalobkyně neměla ve věci úspěch, je důvodné posledně uvedené uložit náhradu nákladů řízení.

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (desátý rozšířený senát)

rozhodl takto:

**1) Žaloba se zamítá.**

**2) Společnosti Polskie Linie Lotnicze “LOT” S. A. se ukládá náhrada nákladů řízení.**

Van der Woude

Kornezov

Buttigieg

Kowalik-Bańczyk

Hesse

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 20. října 2021.

Podpisy.