



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 – Závazky – Povinnost uvést odůvodnění“

Ve věci T-296/18,

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. Franchoum a J. Szczodrowskim, jako zmocněnci,

žalované,

podporované

Deutsche Lufthansa AG, se sídlem v Kolíně nad Rýnem (Německo), zastoupenou S. Völckerem a R. Benditzem, advokáty,

vedlejší účastníci řízení,

jejímž předmětem je návrh založený na článku 263 SFEU a znějící na zrušení rozhodnutí Komise C(2017) 9118 final ze dne 21. prosince 2017, kterým se spojení prohlašuje za slučitelné s vnitřním trhem a Dohodou o EHP (věc COMP/M.8633 – Lufthansa/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 10. září 2020,

vydává tento

* Jednací jazyk: polština.

Rozsudek

Skutečnosti předcházející sporu

- 1 Air Berlin plc byla leteckou společností, jejímiž dceřinými společnostmi byly společnosti Luftfahrtgesellschaft Walter mbH (dále jen „LGW“) a Niki Luftfahrt GmbH. V rámci dohody zvané „wet lease“ (dále jen „dohoda wet lease“) LGW pronajala společnosti Air Berlin regionální letadla s jejich posádkou s cílem udržovat tok cestujících na jiných linkách provozovaných posledně uvedenou společností.
- 2 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 PJSC.
- 3 Dne 16. prosince 2016 Air Berlin v rámci svého plánu restrukturalizace uzavřela s vedlejší účastnicí, společností Deutsche Lufthansa AG, dohodu (dále jen „dohoda roof wet lease“), kterou dále pronajala dvěma dceřiným společnostem posledně uvedené společnosti letadla s jejich posádkou. Tato letadla byla předtím pronajata od třetích osob společností Air Berlin v rámci dohod o pronájmu bez posádky.
- 4 Bundeskartellamt (Spolkový úřad pro hospodářskou soutěž, Německo) rozhodnutím ze dne 30. ledna 2017 dohodu roof wet lease schválil.
- 5 Dne 9. srpna 2017 společnost Etihad Airways nezaplatila splatnou tranši půjčky.
- 6 Dne 11. srpna 2017 společnost Etihad Airways veřejně oznámila, že již nebude poskytovat finanční podporu společnosti Air Berlin.
- 7 Dne 15. srpna 2017 zahájila společnost Air Berlin úpadkové řízení u Amtsgericht Charlottenburg (okresní soud v Charlottenburg, Německo), který jí povolil pokračovat ve správě a nakládání se svým majetkem pod dohledem dočasného správce.
- 8 Německá vláda kromě toho oznámila Evropské komisi v souladu s čl. 108 odst. 3 SFEU opatření podpory 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.
- 9 Dne 10. října 2017 vedlejší účastnice řízení na základě čl. 7 odst. 3 nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků (dále jen „nařízení ES o spojování podniků“) (Úř. věst. 2004, L 24, s. 1) požádala Komisi, aby se mohla odchýlit od povinnosti, podle níž spojení nemůže být uskutečněno před jeho oznámením ani před jeho prohlášením za slučitelné s vnitřním trhem. Konkrétně se zaprvé domáhala, aby mohla nahradit společnost Air Berlin v rámci několika smluv o pronájmu letadel uzavřených se třetími osobami, aby zabránila

zabavení těchto letadel, jelikož Air Berlin nemohla zaplatit částky dlužné na základě těchto smluv. Zadruhé požádala o možnost pronajmout letadla s posádkami od společností LGW a Niki Luftfarht, aby posledně uvedené mohly v rámci dohody roof wet lease nahradit Air Berlin.

- 10 Dne 13. října 2017 uzavřeli vedlejší účastníci řízení a společnost Air Berlin dohodu o nabytí všech podílů na společnostech LGW a Niki Luftfahrt (dále jen „dohoda ze dne 13. října 2017“). Před provedením této dohody měla Air Berlin převést na LGW některá letadla s jejich posádkou, jakož i letištní časy na plánovací období (sezóna) podle International Air Transport Association (IATA, Mezinárodního sdružení leteckých dopravců) pro zimní sezónu 2017/2018 a letní sezónu IATA 2018 na osmi německých letištích (Düsseldorf, Hamburk, Mnichov, Berlín-Tegel, Kolín -Bonn, Norimberk, Saarbrücken, Stuttgart), třech italských letištích (Bologna, Florencie a Benátky), dvou švýcarských letištích (Ženeva a Curych), českém letišti (Praha), dánském letišti (Kodaň Kastrup), španělském letišti (Barcelona-El Prat), rakouském letišti (Salzburg), polském letišti (Varšava) a švédském letišti (Göteborg).
- 11 Rozhodnutím C (2017) 7355 final ze dne 27. října 2017 Komise za určitých podmínek vyhověla žádosti vedlejší účastnice řízení o výjimku uvedenou v bodě 9 výše (dále jen „rozhodnutí ze dne 27. října 2017“).
- 12 Dne 28. října 2017 Air Berlin ukončila činnost na trzích služeb letecké přepravy cestujících. LGW tak přestala pronajímat letadla s posádkou společnosti Air Berlin na základě dohody wet lease, ale pokračovala v pronajímání letadel s posádkou vedlejší účastnici řízení na základě dohody roof wet lease podle rozhodnutí ze dne 27. října 2017.
- 13 Dne 31. října 2017 oznámila vedlejší účastnice řízení Komisi v souladu s čl. 4 odst. 1 prvním pododstavcem nařízení č. 139/2004 spojení, kterým by získala všechny podíly společností LGW a Niki Luftfahrt, jakož i určitá další aktiva společnosti Air Berlin, která měla být dále převedena na LGW v souladu s dohodou ze dne 13. října 2017.
- 14 Usnesením ze dne 1. listopadu 2017 Amtsgericht Charlottenburg (okresní soud v Charlottenburgu) rozhodl, že platební neschopnost a předlužení společnosti Air Berlin jsou prokázány.
- 15 Dne 13. prosince 2017 se vedlejší účastnice řízení vzdala nabytí podílů společnosti Niki Luftfarht.
- 16 Dne 15. prosince 2017 vedlejší účastnice řízení navrhla Komisi snížit počet letištních časů v týdnu ze 450 na 108, které na ni budou převedeny na základě dohody ze dne 13. října 2017 na letišti v Düsseldorfu, pokud jde o letní sezónu IATA 2018 (dále jen „závazky převzaté vedlejší účastnicí řízení“).
- 17 Rozhodnutím C(2017) 9118 final ze dne 21. prosince 2017 (věc COMP/M.8633 – Lufthansa/Určitá aktiva společnosti Air Berlin (dále jen „napadené rozhodnutí“) měla Komise za to, že s ohledem na závazky přijaté vedlejší účastnicí řízení je nabytí LGW a jiných aktiv, která budou společností Air Berlin převedena na posledně uvedenou společnost (dále jen „dotčené spojení“), slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 6 odst. 1 písm. b) a odst. 2 nařízení č. 139/2004.
- 18 Konkrétně měla Komise zaprvé za to, že se dotčené spojení týkalo hlavně převedení letištních časů společnosti Air Berlin na vedlejší účastnici 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 účastnici řízení. Definovala tak relevantní trhy jako trhy služeb letecké přepravy cestujících s odletem z těchto letišť nebo příletem na ně.

- 19 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 byl dosažen maximální stupeň 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.
- 20 Komise tedy měla za to, že tři podmínky uvedené v bodě 19 výše jsou splněny pouze ve vztahu k letišti v Düsseldorfu během letní sezóny IATA 2018. Konkrétně uvedla, že v případě neexistence závazků přijatých vedlejší účastnicí řízení by tato pravděpodobně nabyla dominantní postavení, pokud jde o držení letištních časů, které by jí poskytlo kapacitu a motivaci k omezení přístupu na trh služeb letecké přepravy s odletem z tohoto letiště nebo příletem na ně. Měla však za to, že tyto závazky dostatečně snižují počet letištních časů, které budou převedeny na vedlejší účastnici řízení, aby bylo možné konstatovat, že dotčené spojení nevyvolává vážné pochybnosti o jeho slučitelnosti s vnitřním trhem.

Řízení a návrhová žádání účastnic řízení

- 21 Návrhem došlým kanceláři Tribunálu dne 7. května 2018 podala žalobkyně, společnost Polskie Linie Lotnicze “LOT” S.A., projednávanou žalobu.
- 22 Dopisem ze dne 12. června 2018 požádala žalobkyně Tribunál podle článku 88 jednacího řádu Tribunálu, aby přijal organizační procesní opatření a důkazní opatření týkající se podpory na záchranu, ukončení činnosti společnosti Air Berlin a prodeje aktiv této společnosti.
- 23 Podáním došlým soudní kanceláři Tribunálu dne 23. srpna 2018 podala vedlejší účastnice 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.
- 24 Podáním ze dne 17. září 2018 požádala žalobkyně o důvěrné zacházení s některými informacemi obsaženými v jejích spisech a přílohách těchto spisů. Podáním ze dne 21. prosince 2018 vedlejší účastnice řízení předložila námítky k této žádosti o důvěrné zacházení.

- 25 Usnesením ze dne 20. května 2019 předseda devátého senátu Tribunálu částečně vyhověl žádosti o důvěrné zacházení podané žalobkyní. Dopisem ze dne 26. června 2019 zopakovala vedlejší účastnice řízení svou námitku proti důvěrnému zacházení s údaji, ve vztahu k nimž bylo uvedené žádosti vyhověno.
- 26 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.
- 27 Na návrh desátého senátu rozhodl Tribunál podle článku 28 jednacího řádu předat věc rozšířenému soudnímu kolegiu.
- 28 Organizačními procesními opatřeními ze dne 11. února a 27. dubna 2020, přijatými na základě čl. 89 odst. 3 písm. b) jednacího řádu, položil Tribunál Komisi otázky. Komise na tyto otázky odpověděla ve lhůtě, která pro ni byla stanovena.
- 29 Žalobkyně navrhuje, aby Tribunál:
- zrušil napadené rozhodnutí;
 - uložil Komisi náhradu nákladů řízení;
 - uložil vedlejší účastnici řízení povinnost nést vlastní náklady řízení.
- 30 Komise a vedlejší účastnice řízení navrhují, aby Tribunál:
- žalobu zamítl;
 - uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

Právní otázky

- 31 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.
- 32 Na podporu žaloby vznáší žalobkyně sedm žalobních důvodů, z nichž první vychází z nesprávného vymezení relevantních trhů, druhý ze zjevně nesprávného posouzení dopadů dotčeného spojení, třetí z porušení 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), ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 545/2009 ze dne 18. června 2009 (Úř. věst. 2009, L 167, s. 24), čtvrtý z opomenutí přezkoumat případný nárůst efektivnosti vyplývající z tohoto spojení, pátý z nedostatečnosti závazků přijatých vedlejší účastnicí řízení, šestý z opomenutí zohlednit podporu na záchranu v rámci posouzení dopadů uvedeného spojení a sedmý z porušení článku 296 SFEU.

K prvnímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nesprávného vymezení relevantních trhů

- 33 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, včetně LGW, ukončila své činnosti před dotčeným spojením a nezávisle na něm, a jednak vedlejší účastnice řízení nenabyla společnost Air Berlin jakožto podnik, ale 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.
- 34 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

- 35 V napadeném rozhodnutí Komise konstatovala, že s výjimkou použití dohody roof wet lease povolené rozhodnutím ze dne 27. října 2017, Air Berlin, včetně LGW, ukončila činnost dne 28. října 2017, a v důsledku toho se stáhla ze všech trhů O & D, na kterých byla posledně uvedená 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, povede vedlejší účastnici řízení k převzetí pozic držených 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.
- 36 Zaprvé 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 úpadekového 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 její 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 účastnici řízení na základě článku 8a nařízení č. 95/93.
- 37 V tomto ohledu je nesporné, že úpadekové 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 nezpochybňuje 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.
- 38 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.
- 39 Zadruhé žalobkyně zpochybňuje skutečnost, že ukončení činnosti společnosti Air Berlin předcházelo dotčenému spojení. Tvrdí, že datum oznámení spojení nemůže být „nepopiratelným a stále užívaným“ datem jako určujícím faktorem pro posouzení tohoto spojení, neboť volba tohoto data přísluší oznamující straně. Tato oznamující strana by tím mohla „narušit“ toto posouzení tak, aby upřednostnila své zájmy. Žalobkyně z toho vyvozuje, že v projednávané věci měla Komise zohlednit datum, ke kterému byla Air Berlin ještě činná.

- 40 Konkrétně žalobkyně zaprvé uvádí, že Air Berlin ukončila činnost až dne 28. října 2017, tedy po dohodě ze dne 13. října 2017, která je začátkem dotčeného spojení. 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. Kromě toho žalobkyně tvrdí, že podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. 2008, L 293, s. 3) musí letecký dopravce, který je v likvidaci, vrátit své letištní časy. Společnosti Air Berlin byla přitom udělena dočasná licence na základě článku 9 tohoto nařízení, která jí umožnila ponechat si letištní časy po 28. říjnu 2017, takže nelze mít za to, že k tomuto datu definitivně ukončila svou činnost.
- 41 Zadruhé žalobkyně nejprve uvádí, že zhoršení finanční situace společnosti Air Berlin umožnilo vedlejší účastníci řízení, aby postupně získala kontrolu nad „kapacitami“ společnosti Air Berlin od roku 2016, zejména dohodou roof wet lease, dále, že Air Berlin dne 1. února 2017 jmenovala na místo generálního ředitele bývalého vedoucího zaměstnance vedlejší účastnice řízení, a konečně, že vedlejší účastnice dne 5. května 2017 potvrdila, že zahájila jednání za účelem nabytí společnosti Air Berlin.
- 42 V tomto ohledu zaprvé z čl. 3 odst. 1 nařízení č. 139/2004 vyplývá, že spojení se uskuteční až tehdy, když přinese trvalou změnu v kontrole dotčených podniků. V tomto ohledu je třeba připomenout, že není významné, zda účastníci spojení při oznamování spojení Komisi předpokládají uzavřít dvě nebo více transakcí anebo zda je uzavřely již před oznámením. Komisi přísluší posoudit, zda tyto transakce mají jednotnou povahu, a představují tedy jedno spojení ve smyslu tohoto ustanovení. Pro určení jednotné povahy dotčených transakcí je nutné posoudit v rámci každého případu, zda jsou tyto transakce na sobě navzájem závislé tak, že jedna z nich by se bez druhé neuskutečnila (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 23. února 2006, Cementbouw Handel Industrie v. Komise, T-282/02, EU:T:2006:64, body 105 a 107).
- 43 V projednávané věci je třeba uvést, že vztahy mezi společnostmi Air Berlin a vedlejší účastnicí řízení od roku 2016 tvrzené žalobkyní neumožňují mít za to, že vedlejší účastnice řízení získala kontrolu nad společností Air Berlin před dotčeným spojením ve smyslu čl. 3 odst. 1 nařízení č. 139/2004.
- 44 Okolnost, že bývalý vedoucí zaměstnanec vedlejší účastnice řízení byl jmenován na místo generálního ředitele společnosti Air Berlin dne 1. února 2017, totiž neumožňuje mít za to, že vedlejší účastnice řízení získala kontrolu nad společností Air Berlin k tomuto datu. Stejně tak z jednání za účelem nabytí společnosti Air Berlin vedlejší účastnicí řízení v květnu 2017 nemůže vyplývat, že vedlejší účastnice řízení získala kontrolu nad společností Air Berlin v tomto okamžiku.
- 45 Na druhé straně, pokud jde o dohodu roof wet lease, kterou Air Berlin převedla na vedlejší účastnici řízení provoz některých letadel s jejich posádkou, žalobkyně pouze tvrdí, že Spolkový úřad pro hospodářskou soutěž konstatoval, že tato dohoda umožňuje posílit rozvoj činností vedlejší účastnice řízení a soutěžitel tvrdil, že se u vedlejší účastnice řízení jedná o skrytou taktiku koupě společnosti Air Berlin. Je přitom třeba uvést, že Spolkový úřad pro hospodářskou soutěž tím, že konstatoval, že tato dohoda nevyvolává problémy v oblasti hospodářské soutěže, se zbavil povinnosti vyjádřit se k otázce, zda uvedená dohoda představuje spojení ve smyslu německého práva. Mimoto je třeba poznamenat, že tvrzení soutěžitele není nijak podloženo žalobkyní.

- 46 Kromě toho a v každém případě je namístě poznamenat, že žalobkyně netvrdí, ani *a fortiori* neprokazuje, že dohoda roof wet lease a dotčené spojení byly vzájemně závislými transakcemi, takže jedna by se bez druhé neuskutečnila. Naopak z přílohy C.12 repliky vyplývá, že vedlejší účastnice řízení dne 5. května 2017 oznámila, že má za to, že dluh společnosti Air Berlin představuje překážku odkupu této společnosti, a z toho důvodu se ještě k tomuto datu nerozhodla o nabytí společnosti Air Berlin nebo její části. V důsledku toho ze skutečností předložených žalobkyní nevyplývá, že uzavření dohody roof wet lease dne 16. prosince 2016 záviselo na uskutečnění dotčeného spojení, takže tuto dohodu a dotčené spojení je třeba považovat za dvě odlišné transakce.
- 47 Zadruhé 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.
- 48 V projednávané věci je sice třeba uvést, že Komise rozhodnutím ze dne 27. října 2017 udělila vedlejší účastnici řízení výjimku na základě čl. 7 odst. 3 nařízení č. 139/2004. Tato výjimka se však týkala především smluv o pronájmu letadel, a nikoli letištních časů. Kromě toho byla podmíněna zejména tím, že v případě, že by dotčené spojení nebylo uskutečněno, mohly být tyto smlouvy buď převedeny na LGW, nebo na jejího případného nabyvatele, či vypovězeny na jeho žádost, aniž by k tomu vedlejší účastnice řízení mohla vznést námitky nebo požadovat náhradu škody. Pouze rozhodnutí Komise prohlašující toto spojení za slučitelné s vnitřním trhem tedy mohlo vést k trvalé změně kontroly nad dotčenými letadly. Za těchto podmínek je třeba uvést, že k úplnému uskutečnění uvedeného spojení mohlo dojít až po přijetí napadeného rozhodnutí dne 21. prosince 2017, tedy téměř dva měsíce poté, co Air Berlin ukončila činnost.
- 49 Z toho vyplývá, že žalobkyně nemůže Komisi důvodně vytýkat, že měla za to, že Air Berlin ukončila činnost před dotčeným spojením.
- 50 Zatřetí je třeba uvést, že na rozdíl od toho, co v podstatě tvrdí žalobkyně, posouzení dotčeného spojení Komisí nebylo narušeno volbou vedlejší účastnice řízení oznámit toto spojení dne 31. října 2017 poté, co společnost Air Berlin ukončila činnost.
- 51 Je totiž třeba zaprvé připomenout, že podle čl. 4 odst. 1 prvního pododstavce nařízení č. 139/2004 musí být spojení evropského rozsahu uvedené v tomto nařízení oznámeno Komisi před jeho uskutečněním a po uzavření dohody o tomto spojení mezi dotyčnými podniky.
- 52 V projednávaném případě je třeba konstatovat, že dohoda ze dne 13. října 2017 byla uzavřena před oznámením dotčeného spojení dne 31. října 2017. Kromě toho není zpochybňováno, že toto oznámení předcházelo úplnému uskutečnění tohoto spojení, pouze s výjimkou skutečností, které byly předmětem rozhodnutí ze dne 27. října 2017.
- 53 Je proto třeba uvést, že oznámením dotčeného spojení dne 31. října 2017 vedlejší účastnice řízení jednala v souladu s čl. 4 odst. 1 prvním pododstavcem nařízení č. 139/2004.
- 54 Zadruhé je třeba poznamenat, že cílem přezkumu spojování podniků je vyhnout se na základě analýzy předpokládaného vývoje tržních struktur uskutečnění spojení, které by významným způsobem narušilo účinnou hospodářskou soutěž na vnitřním trhu nebo na jeho podstatné části, zejména z důvodu vytvoření nebo posílení dominantního postavení (rozsudek ze dne 6. července 2010, Ryanair v. Komise, T-342/07, EU:T:2010:280, bod 250). Nejde tedy o zkoumání

událostí v minulosti, k nimž často existuje řada poznatků umožňujících porozumět jejich příčinám, ani o zkoumání událostí v přítomnosti, ale o odhad událostí, ke kterým dojde s větší či menší pravděpodobností v budoucnu, pokud nebude přijato rozhodnutí, jímž je plánované spojení zakázáno, nebo jsou upřesněny jeho podmínky. Analýza předpokládaného vývoje tedy 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, body 42 a 43).

- 55 V tomto ohledu je třeba upřesnit, že legalita rozhodnutí o slučitelnosti spojení s vnitřním trhem musí být posuzována v závislosti na informacích, které měla Komise k dispozici v okamžiku, kdy jej přijala (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 4. července 2006, easyJet v. Komise, T-177/04, EU:T:2006:187, bod 203, a ze dne 9. července 2007, Sun Chemical Group a další v. Komise, T-282/06, EU:T:2007:203, bod 179). Posouzení slučitelnosti spojení podniků s vnitřním trhem Komise tedy musí zohlednit skutkové a právní okolnosti existující v okamžiku oznámení tohoto spojení, jejichž hospodářský význam může být posouzen v okamžiku přijetí tohoto rozhodnutí (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 19. května 1994, Air France v. Komise, T-2/93, EU:T:1994:55, bod 70, a ze dne 13. září 2010, Éditions Odile Jacob v. Komise, T-279/04, nezveřejněný, EU:T:2010:384, bod 327).
- 56 Jak však uvádí žalobkyně, přesné datum oznámení spojení nemá nezbytně rozhodující vliv na posouzení tohoto spojení, zejména pokud jsou, jako v projednávaném případě, informace použité v rámci výhledové analýzy již známy před tímto datem.
- 57 Je totiž třeba konstatovat, že činnosti společnosti Air Berlin skončily před oznámením dotčeného spojení. Toto konstatování však nebylo rozhodující, jelikož jak vyplývá z bodu 37 výše, Air Berlin byla insolventní v důsledku toho, že společnost Etihad Airways dne 9. srpna 2017 odmítla platit tranše úvěru ve prospěch společnosti Air Berlin, a v důsledku toho tato definitivně ukončila činnost. V tomto ohledu okolnost, které se dovolává žalobkyně, že Luftfahrt-Bundesamt (Spolkový úřad pro letectví, Německo) udělil společnosti Air Berlin na základě čl. 10 odst. 4 písm. c) nařízení č. 95/93 a čl. 9 odst. 1 nařízení č. 1008/2008 dne 25. října 2017 dočasnou licenci platnou do 3. ledna 2018 a že tato licence jí umožňovala ponechat si letištní časy do tohoto data, nestačila vzhledem k její platební neschopnosti k tomu, aby jí umožnila obnovit činnost. Z toho vyplývá, že okolnost, že dotčené spojení bylo oznámeno dne 31. října 2017, tedy tři dny po skutečném ukončení činnosti společnosti Air Berlin dne 28. října 2017, a nikoliv před uvedeným ukončením, nemohla sama o sobě změnit výhledovou analýzu Komise, včetně definice relevantních trhů.
- 58 Zatřetí žalobkyně Komisi vytýká, že uměle oddělila aktiva společnosti Air Berlin, která jsou předmětem dotčeného spojení, od „celého 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 a letadel na LGW za účelem uskutečnění dotčeného spojení přitom vedlejší účastnice řízení v rámci dotčeného spojení skutečně nabyla podnik.

- 59 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 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.
- 60 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.
- 61 Zadruhé je třeba poznamenat, že žalobkyně nezpochybňuje skutečnost uvedenou Komisí v bodě 13 napadeného rozhodnutí, že aktiva mohou vytvářet činnost, která se projevuje přítomností na trhu a k níž může být obrat jednoznačně přiřazen. Nezpochybňuje ani to, že taková činnost může 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 nepředstavují aktiva nabytá vedlejší účastníci řízení, jak jsou definována v napadeném rozhodnutí, činnost, která se projevila přítomností na trhu a ke které může být obrat jednoznačně přiřazen.
- 62 Z toho vyplývá, že Komise měla správně za to, že aktiva nabytá vedlejší účastníci řízení v rámci dotčeného spojení představují podnik nebo část podniku ve smyslu nařízení č. 139/2004, i když společnost Air Berlin ukončila svou činnost před tímto spojením. Z toho důvodu, 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.
- 63 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

- 64 Žalobkyně vytýká Komisi, že neprovedla analýzu případných protisoutěžních účinků dotčeného spojení na relevantních trzích O & D.
- 65 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.
- 66 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, C-1/16, EU:C:2018:25, bod 51).

- 67 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).
- 68 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.
- 69 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.
- 70 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.
- 71 V tomto ohledu žalobkyně zaprvé tvrdí, že z hlediska spotřebitelů jsou služby letecké přepravy cestujících poskytovány na určených linkách a 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 tak 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.
- 72 Zadruhé žalobkyně uvádí, že kdyby k dotčenému spojení nedošlo, byly by letištní časy drženy Air Berlin dány k dispozici jiným leteckým společnostem v souladu s nařízením č. 95/93. Tvrdí tedy, 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, jako 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.

- 73 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).
- 74 Kromě toho je třeba uvést, že Komise měla v napadeném rozhodnutí za to, že v případě neexistence dotčeného spojení by se letištní časy získané vedlejší účastníci řízení pravděpodobně vrátily do poolu uvedeného v článku 10 nařízení č. 95/93 (dále jen „pool“). Komise navíc konstatovala, že letištní časy mají „zásadní význam“ pro účely poskytování služeb letecké přepravy cestujících, jelikož podmiňují přístup ke službám letištní infrastruktury. Uznala tedy, 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.
- 75 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 uvedená 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, 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.
- 76 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.
- 77 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 provést analýzu „tendence struktury poptávky a pohybu cestujících“ na letištích sloužících pro vedlejší účastníci řízení jako dopravní uzly (hub).
- 78 Konkrétně žalobkyně zaprvé tvrdí, že dotčené spojení mohlo významně narušit účinnou hospodářskou soutěž na trzích Düsseldorf – New York (Spojené státy), Düsseldorf – Mnichov, Hamburk – Mnichov a Berlín Tegel – Kolín-Bonn. V tomto ohledu by vedlejší účastnice řízení v návaznosti na dotčené spojení převzala linky provozované společností Air Berlin, na rozdíl od tvrzení obsaženého v napadeném rozhodnutí, podle kterého „[vedlejší účastnice] v žádném případě nepřevzme linky dříve provozované společností Air Berlin“. Na druhé straně by dotčené spojení umožnilo vedlejší účastníci řízení zvýšit počet tranzitních cestujících na letištích ve Frankfurtu (Německo), Mnichově, Vídni (Rakousko) a Curychu, která pro ni slouží jako dopravní uzly, takže by toto spojení mohlo mít rovněž účinky na trhy O & D s odletem nebo příletem na těchto letištích, a zejména na trzích O & D, v nichž uvedená letiště slouží jako dopravní uzly v rámci linek do Asie nebo do Severní Ameriky. Kromě toho měla Komise přezkoumat překážky

vstupu na každý z těchto trhů O & D, a zejména dostupnost různých letištních časů na dotčených letištích, jelikož letecké společnosti by měly mít možnost nabízet lety v různých časech v závislosti na dotčeném trhu O & D, včetně letů s odletem nebo příletem na stejné letiště.

- 79 Zaprvé je třeba uvést, že jak vyplývá z bodu 73 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 koncentrace tím, že vypočte kumulovaný tržní podíl uvedených podniků po uvedeném spojení a kumulovaný tržní podíl jejich soutěžitelů.
- 80 Nicméně v projednávaném případě se společnost Air Berlin s ohledem na ukončení své činnosti stáhla ze všech trhů O & D, na kterých byla přítomna, takže se její činnosti a činnosti 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 106 a 115 repliky uznala, že nebylo možné, aby Komise přezkoumala všechny trhy O & D, na které mohly být letištní časy společnosti Air Berlin přesměrovány.
- 81 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 činnosti.
- 82 Zadruhé je třeba uvést, že žalobkyně nepředložila žádný důkaz, který by mohl prokázat, že přezkum účinků 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.
- 83 Konkrétně, 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, zejména za účelem zvýšení počtu tranzitních cestujících na jejích dopravních uzlech, 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 tak na tvrzení, že toto spojení mohlo představovat takovou překážku a Komise měla svou analýzu doplnit, aniž by však v tomto ohledu předložila závažné indicie ve smyslu judikatury připomenuté v bodě 67 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.
- 84 Kromě toho, pokud jde o trhy Mnichov – Düsseldorf a Vídeň – Düsseldorf, na kterých se vedlejší účastnice řízení nacházela podle žalobkyně po dotčeném spojení v monopolním postavení, je třeba doplnit, že z přílohy C.25 repliky vyplývá, že tato situace vyplynula ze stažení společnosti Air Berlin z těchto trhů. Přitom toto stažení bylo důsledkem ukončení činnosti společnosti Air Berlin, ke kterému došlo, jak bylo uvedeno v bodech 35 až 57 výše, před tímto spojením a nezávisle na něm. Pokud jde o trhy Frankfurt – Benátky a Curych – Hamburk, rovněž zmíněné

žalobkyní, stačí uvést, že společnost Air Berlin na těchto trzích nepůsobila, že údajné zvýšení podílu vedlejší účastnice na trhu vyplývalo ze stažení dalších leteckých společností z uvedených trhů a žalobkyně nevysvětluje, v čem toto stažení souviselo s uvedeným spojením. Proto okolnost, že vedlejší účastnice řízení má po uskutečnění uvedeného spojení monopolní postavení na těchto trzích O & D, nemůže v žádném případě znamenat, že by toto spojení mohlo významně narušit účinnou hospodářskou soutěž na těchto trzích.

- 85 Pokud jde na druhé straně o trhy O & D s odletem nebo příletem na letištích ve Frankfurtu, Mnichově, Vídni a Curychu nebo na kterých tato letiště sloužila jako dopravní uzly, je třeba podobně jako Komise uvést, že z bodů 123 až 130 repliky vyplývá, že žalobkyně uznává, že přezkum schopnosti vedlejší účastnice řízení omezit po dotčeném spojení přístup ke službám letištní infrastruktury poskytovaným letištěm může umožnit ověřit, zda toto spojení citelně nenarušovalo účinnou hospodářskou soutěž na trzích O & D s odletem nebo příletem na tyto letiště. Kromě toho, i když žalobkyně odkazuje na počet tranzitních cestujících na letištích ve Frankfurtu, Mnichově, ve Vídni a v Curychu, jakož i na tržní podíly vedlejší účastnice řízení na linkách mezi těmito letišti a jinými letišti, ke kterým se vztahovaly letištní časy společnosti Air Berlin, nevysvětluje, v čem z těchto údajů vyplývá, že dotčené spojení významně naruší účinnou hospodářskou soutěž na těchto trzích.
- 86 Zatřetí je třeba v návaznosti na Komisi uvést, že z tvrzení žalobkyně, podle kterého vedlejší účastnice řízení využívá letištní časy společnosti Air Berlin ke zvýšení pohybu cestujících na svých dopravních uzlech, vyplývá, že vedlejší účastnice řízení nepřevzala všechny linky, které dříve provozovala společnost Air Berlin. V důsledku toho je třeba mít za to, 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.
- 87 Začtvrté je třeba uvést, že Komise v bodě 42 napadeného rozhodnutí konstatovala, že v oznámení dotčeného spojení vedlejší účastnice řízení uvedla, že má v úmyslu použít letištní časy, které jsou předmětem tohoto spojení, k uskutečnění svých „plánů růstu“ a že „v žádném případě nepřebere linky dříve provozované společností Air Berlin“. Tyto úvahy uplatněné žalobkyní však představují pouze připomenutí obsahu tohoto oznámení, a nikoli odůvodnění napadeného rozhodnutí, jehož legitimitu by žalobkyně mohla zpochybnit.
- 88 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.
- 89 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

- 90 Druhý žalobní důvod v podstatě obsahuje dvě části. První částí, formálně vznesenou v žalobě v rámci prvního žalobního důvodu, žalobkyně tvrdí, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení, pokud jde o účinky dohod *roof wet lease* a *wet lease* při posuzování tohoto spojení. Ve druhé části žalobkyně tvrdí, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení, pokud jde o dopady uvedeného spojení zejména na trhy služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na letištích v Düsseldorfu, Curychu, Hamburku, Mnichově, Stuttgartu a Berlíně Tegel.

- 91 Komise a vedlejší účastnice řízení argumentaci žalobkyně zpochybňují.
- 92 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 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).
- 93 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 účinků dohod roof wet lease a wet lease

- 94 Zprvce Komise v napadeném rozhodnutí uvedla, že podle dohody roof wet lease Air Berlin pronajímá dvěma dceřiným společnostem vedlejší účastnice letadla s jejich posádkou. Kromě toho konstatovala, že nahrazení společnosti Air Berlin společností LGW v rámci této dohody, které povolila rozhodnutím ze dne 27. října 2017, směřuje k zachování účinků této dohody po ukončení činnosti společnosti Air Berlin. Z toho vyvodila, že toto nahrazení má jako takové pouze omezený dopad na trhy služeb letecké přepravy cestujících. Obdobně měla za to, že „zahrnutí“ těchto letadel s jejich posádkou do vedlejší účastnice řízení prostřednictvím dotčeného spojení by mělo na těchto trzích omezené účinky v rozsahu, v němž by toto zahrnutí následovalo po dohodě roof wet lease. Kromě toho konstatovala, že Spolkový úřad pro hospodářskou soutěž tuto dohodu dne 30. ledna 2017 schválil.
- 95 V tomto ohledu žalobkyně nezpochybňuje rozhodnutí Spolkového úřadu pro hospodářskou soutěž o schválení dohody roof wet lease. Uplatňuje však, že tato dohoda představovala pouze „předtransakční“ prvek dotčeného spojení, který měla Komise zohlednit. Tvrdí tak, že Spolkový úřad pro hospodářskou soutěž pouze přezkoumal uvedenou dohodu odděleně a že Komisi příslušelo posoudit toto spojení jako celek.

- 96 Za těchto podmínek žalobkyně tvrdí, že Komise měla „posoudit význam“ aktiv dotčených dohodou roof wet lease pro fungování trhů služeb letecké přepravy cestujících a pronájmu letadel. Dodává, že dotčené spojení umožnilo vedlejší účastníci řízení nabýt letadla s posádkou rychleji, než by jí umožnily běžné tržní podmínky, zejména vzhledem k obtížnosti přijímání pilotů. Konečně uplatňuje, že bez dotčeného spojení by tato letadla a jejich posádky mohli nabýt soutěžitelé vedlejší účastníci řízení.
- 97 V tomto ohledu je třeba uvést, jak bylo uvedeno v bodě 46 výše, že dohodu roof wet lease a dotčené spojení je třeba považovat za dvě odlišné transakce. Z toho vyplývá, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, nelze mít za to, že dohoda roof wet lease tvoří prvek tohoto spojení.
- 98 Kromě toho je třeba uvést, že dohoda roof wet lease byla uzavřena na dobu šesti let, kterou lze za určitých podmínek prodloužit. Z toho vyplývá, že podle této dohody mohla vedlejší účastníci řízení používat letadla s posádkou, na která se tato dohoda vztahovala, alespoň do prosince 2022. V důsledku toho skutečnost tvrzená žalobkyní, že dohoda ze dne 13. října 2017 týkající se dotčeného spojení umožnila vedlejší účastníci řízení nabýt tato letadla rychleji a převzít jejich posádku, sama o sobě neumožňuje prokázat, že toto spojení mohlo významně narušit účinnou hospodářskou soutěž na trzích služeb letecké přepravy cestujících a pronájmu letadel.
- 99 Za těchto podmínek Komise v rámci svého posouzení dotčeného spojení zjevně neopominula účinky dohody roof wet lease.
- 100 Zadruhé Komise uvedla, že LGW v rámci dohody wet lease pronajala letadla s posádkou společnosti Air Berlin a že posledně uvedená měla letištní časy nezbytné pro používání těchto letadel a prodej letenek, pokud jde o lety provozované prostřednictvím uvedených letadel. Vyvodila z toho, že Air Berlin působí na trzích služeb letecké přepravy cestujících a že LGW působí na trhu pronájmu letadel, i když pouze v rámci skupiny Air Berlin. Nakonec konstatovala, že ukončení činnosti společnosti Air Berlin vedlo LGW k tomu, aby se stáhla z trhu pronájmu letadel před dotčeným spojením a nezávisle na něm.
- 101 V tomto ohledu žalobkyně tvrdí, že Komise měla neprávem za to, že LGW působila na trhu pronájmu letadel, jelikož tato společnost pouze pronajímala letadla své mateřské společnosti Air Berlin. Vyvozuje z toho, že činnosti LGW byly neoddělitelné od činností společnosti Air Berlin, a že Komise tedy měla v rámci svého posouzení dotčeného spojení provést zvláštní přezkum dohody wet lease.
- 102 Je třeba konstatovat, že žalobkyně má podobně jako Komise za to, že LGW pronajímá letadla pouze společnosti Air Berlin, takže Komise správně konstatovala, že uplatňování dohody wet lease skončilo s ukončením činnosti společnosti Air Berlin, k němuž došlo před dotčeným spojením a nezávisle na něm, jak bylo uvedeno v bodech 38 a 49 výše. Žalobkyně přitom nevysvětluje, jak mohla tato dohoda, jejíž uplatňování bylo ukončeno před tímto spojením a nezávisle na něm, ukázat existenci významného narušení účinné hospodářské soutěže v rámci posouzení uvedeného spojení Komisí.
- 103 Mimoto, pokud žalobkyně zamýšlela vytýkat Komisi, že ve své analýze nezohlednila případné účinky nabytí regionálních letadel, jejichž pronájem byl předmětem dohody wet lease, vedlejší účastníci řízení, stačí konstatovat, že nevysvětluje, jakým způsobem, ani na jakém trhu mohlo toto nabytí představovat významné narušení účinné hospodářské soutěže.

- 104 Z toho vyplývá, že žalobkyně nemůže důvodně tvrdit, že Komise měla provést zvláštní přezkum účinků dohody wet lease, takže je třeba zamítnout první část druhého žalobního důvodu žalobkyně.

K druhé části druhého žalobního důvodu, vycházející z dopadu dotčeného spojení na trhy služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na letištích v Düsseldorfu, Curychu, Hamburku, Mnichově, Stuttgartu a Berlíně Tegel

- 105 Zaprvé žalobkyně tvrdí, že dotčené spojení má protisoutěžní účinky. Bez tohoto spojení by totiž značná část letištních časů převedených na vedlejší účastníci řízení byla přidělena jiným leteckým společnostem. Žalobkyně v tomto ohledu tvrdí, že 14 z 19 letišť dotčených uvedeným spojením jsou koordinovaná letiště ve smyslu nařízení č. 95/93, včetně letišť v Düsseldorfu, Curychu, Hamburku, Mnichově, Stuttgartu a Berlíně Tegel. Z toho důvodu by v souladu s článkem 10 tohoto nařízení byla až polovina letištních časů dříve vlastněných společnostmi Air Berlin přidělena v případě neexistence tohoto spojení „novým vstupujícím“, což by snížilo překážky vstupu na relevantní trhy.
- 106 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle čl. 2 odst. 2 a 3 nařízení č. 139/2004 budou prohlášena za neslučitelná s vnitřním trhem pouze spojení, která významně naruší účinnou hospodářskou soutěž na vnitřním trhu nebo na jeho podstatné části, zejména z důvodu vzniku nebo posílení dominantního postavení.
- 107 Proto, jak správně uvádí Komise, okolnost, že spojení podniků vyvolává protisoutěžní účinky, není sama o sobě dostatečná k tomu, aby se mělo za to, že toto spojení je neslučitelné s vnitřním trhem, jelikož účinnou hospodářskou soutěž na vnitřním trhu nebo na jeho podstatné části nenarušuje významně.
- 108 Za těchto podmínek pouhá okolnost, že v případě neexistence dotčeného spojení by některé letištní časy převedené na vedlejší účastníci řízení mohly být přiděleny jiným leteckým společnostem, čímž by jim byly sníženy překážky vstupu, pokud jde o dotyčná letiště, jako taková neumožňuje prokázat, že toto spojení mohlo významně narušit účinnou hospodářskou soutěž na vnitřním trhu nebo na jeho podstatné části.
- 109 Zadruhé žalobkyně tvrdí, že dotčené spojení by významně narušilo účinnou hospodářskou soutěž na trzích služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na letištích v Düsseldorfu, Curychu, Hamburku, Mnichově, Stuttgartu a Berlíně Tegel. V tomto ohledu zaprvé tvrdí, že toto spojení by vytvořilo nebo posílilo dominantní postavení vedlejší účastnice řízení na trzích služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na letištích v Düsseldorfu a Curychu. Uvedené spojení by zadruhé zvýšilo podíl letištních časů, které má vedlejší účastnice řízení na letištích v Hamburku, Mnichově, Stuttgartu a Berlíně Tegel, značně nad 25 %, přestože tato letiště mají vysoký stupeň přetížení.
- 110 V tomto ohledu Komise přezkoumala schopnost vedlejší účastnice řízení omezit přístup ke službám letištní infrastruktury, a následně k trhům služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem zejména na letištích v Düsseldorfu, Curychu, Hamburku, Mnichově, Stuttgartu a Berlíně Tegel. Jak vyplývá z bodu 19 výše, přihlédla jednak k přetížení těchto letišť a jednak k podílu letištních časů drženým vedlejší účastnicí řízení a k dopadu dotčeného spojení na tento podíl letištních časů.

- 111 Pokud jde zaprvé o přetížení letišť, Komise konstatovala, jak vyplývá z čl. 3 odst. 5 nařízení č. 95/93, že kapacita koordinovaných letišť není dostatečná k uspokojení veškeré poptávky leteckých dopravců na základě dobrovolné spolupráce mezi nimi. Uvedla však, že letiště lze kvalifikovat jako koordinované ve smyslu tohoto nařízení, aniž by byly využity veškeré letištní časy tohoto letiště. Vypočetla, když to považovala za nezbytné, míru přetížení dotýčných letišť tím způsobem, že za 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 byla nižší než 60 %.
- 112 Pokud jde dále o vliv dotčeného spojení na část letištních časů vlastněnou vedlejší účastnicí řízení, Komise konstatovala, jak bylo uvedeno v bodě 74 výše, že bez dotčeného spojení by se letištní časy společnosti Air Berlin, včetně letištních časů společnosti Niki Luftfahrt, vrátily do poolu a poté by byly znovu rozděleny ostatním leteckým dopravcům, kteří o to požádají. V tomto ohledu upřesnila, jak tvrdí žalobkyně, že v souladu s čl. 10 odst. 6 nařízení č. 95/93 bylo 50 % těchto letištních časů přiděleno novým vstupujícím na trh, ledaže by jejich žádosti představovaly méně než 50 % uvedených letištních časů. V důsledku toho bylo nejméně 50 % letištních časů společnosti Air Berlin převedeno na další letecké společnosti, včetně vedlejší účastnice řízení, které již měly dostatek letištních časů na dotýčných letištích.
- 113 Za těchto podmínek Komise v napadeném rozhodnutí přezkoumala, co kvalifikovala jako „čisté zvýšení“, a sice rozdíl mezi podílem letištních časů, který měla vedlejší účastnice řízení po dotčeném spojení, a podílem letištních časů drženým vedlejší účastnicí řízení bez tohoto spojení, přičemž zohlednila letištní časy společnosti Air Berlin, včetně letištních časů společnosti Niki Luftfahrt, které by na ni byly případně převedeny prostřednictvím poolu.

– K dopadu dotčeného spojení na trhy služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na letištích v Düsseldorfu a Curychu

- 114 Zaprvé, pokud jde o zimní sezónu IATA 2017/2018 na letišti v Düsseldorfu, Komise uvedla, že průměrný podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení se zvýší z 26 % na 39 % nebo na 42 % podle toho, zda letištní časy držené společností Niki Luftfahrt budou převedeny na jinou leteckou společnost nebo se vrátí do poolu, že průměrné čisté zvýšení by bylo 4 % a průměrná míra přetížení by byla 73 %. Kromě toho maximální podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení se zvýší ze 46 % na 58 %, mezi 17:00 a 17:59 hod. podle koordinovaného univerzálního času (UTC), jakmile bude dosaženo maximální míry přetížení 99 %. Čisté zvýšení by pak činilo 6 %.
- 115 Zadruhé, pokud jde o letní sezónu IATA 2018 na letišti v Düsseldorfu, Komise uvedla, že podíl letištních časů držených vedlejší účastnicí řízení se zvýší z 39 % na 52 % nebo 54 % podle toho, zda letištní časy v držení společnosti Niki Luftfahrt budou převedeny na jinou leteckou společnost nebo se vrátí do poolu, a že čisté průměrné zvýšení bude 5 %. S ohledem na závazky přijaté vedlejší účastnicí řízení Komise uvedla, že vedlejší účastnici bude převeden pouze omezený počet letištních časů, takže podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí nepřesáhne 50 % a čisté zvýšení bude omezeno na 1 %. Kromě toho konstatovala, že průměrná míra přetížení letiště Düsseldorf byla v letní sezóně IATA 2017 91 % a že vedlejší účastnici řízení budou převedeny pouze dva letištní časy, pokud dojde k dosažení maximální míry přetížení ve výši 100 %, mezi 12:00 a 12:59 hod. UTC.

- 116 Zatřetí, pokud jde o letiště v Curychu, Komise konstatovala, že vedlejší účastníci řízení budou převedeny letištní časy pouze pro letní sezónu IATA 2018. Konkrétně uvedla, že průměrný podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení se zvýší z 51 % na 52 %, průměrné čisté zvýšení se blíží 0 % a průměrná míra přetížení letiště v Curychu činí 69 %. Pokud jde o maximální podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení, tento podíl se zvýší z 81 % na 84 %, mezi 4:00 a 4:59 hod. UTC, jakmile by bylo dosaženo maximální míry přetížení ve výši 94 %, ale čisté zvýšení by bylo 0 %.
- 117 Zaprvé žalobkyně připomíná, že podíl na trhu přesahující 50 % vytváří domněnku dominantního postavení. V tomto ohledu z toho na jedné straně vyvozuje, že v projednávané věci by dotčené spojení poskytlo vedlejší účastníci řízení takové postavení, pokud jde o letiště v Düsseldorfu, a toto postavení by posílilo, pokud jde o letiště v Curychu. Dále tvrdí, že vytvoření a posílení dominantního postavení vedlejší účastnice řízení představuje jako takové významné narušení účinné hospodářské soutěže tím, že vedlejší účastníci řízení umožňuje omezit přístup ke službám letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na tato letiště. Uvádí tak, že podíl letištních časů, který má vedlejší účastnice řízení na letišti v Düsseldorfu, činil 42 % a 54 % během zimní sezóny IATA 2017/2018 a letní sezóny IATA 2018 a že míra přetížení tohoto letiště dosahuje 91 %. Kromě toho upřesňuje, že závazky přijaté vedlejší účastnicí řízení jsou nedostatečné, jelikož podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení dosáhl ještě 50 % letištních časů během letní sezóny IATA 2018. Pokud jde o letiště v Curychu, uvádí, že podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení činil v průměru 52 % a nejvýše 84 % v letní sezóně IATA 2018 a že podíl jejího nejbližšího konkurenta činil pouze 6 %.
- 118 V tomto ohledu z čl. 2 odst. 3 nařízení č. 139/2004 vyplývá, že spojení může v určitých případech představovat závažné narušení účinné hospodářské soutěže, jestliže vede k vytvoření nebo posílení dominantního postavení (v tomto smyslu obdobně viz rozsudek ze dne 14. prosince 2005, General Electric v. Komise, T-210/01, EU:T:2005:456, bod 87).
- 119 Navíc, jak uvádí žalobkyně, jestliže se význam podílů na trhu může na jednotlivých trzích lišit, je možné mít správně za to, že velmi významné podíly představují samy o sobě, s výjimkou výjimečných okolností, důkaz existence dominantního postavení. Může tomu tak být v případě podílu na trhu ve výši 50 % nebo více (viz rozsudek ze dne 6. července 2010, Ryanair v. Komise, T-342/07, EU:T:2010:280, bod 41 a citovaná judikatura).
- 120 Nicméně v projednávaném případě, pokud jde zaprvé o zimní sezónu IATA 2017/2018 na letišti v Düsseldorfu, je třeba uvést, že vedlejší účastnice řízení držela v průměru pouze 42 % letištních časů. V důsledku toho, jak ostatně vyplývá z argumentace žalobkyně, nelze předpokládat, že by vedlejší účastnice řízení měla dominantní postavení, jelikož podíl letištních časů, který držela po dotčeném spojení, zůstal nižší než 50 %. Je přitom třeba konstatovat, že za účelem prokázání existence dominantního postavení vedlejší účastnice řízení se žalobkyně omezuje na uplatnění skutečnosti, že podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení je vyšší než 40 %, a na skutečnost, že míra přetížení tohoto letiště je vysoká. Nicméně vzhledem k neexistenci zejména informací týkajících se letištních časů držených ostatními leteckými společnostmi nestačí tyto skutečnosti samy o sobě k prokázání toho, že by vedlejší účastnice řízení měla takové postavení. Konečně okolnost, že maximální podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení může dosáhnout 58 % mezi 17:00 a 17:59 hod. UTC neumožňuje dospět k závěru, že vedlejší účastnice řízení měla dominantní postavení v zimní sezóně IATA 2017/2018 jako celku. Taková okolnost každopádně nestačí k prokázání, že dotčené spojení by zjevně mohlo představovat výrazné

narušení účinné hospodářské soutěže na základě judikatury citované v bodě 118 výše, zejména s ohledem na dostupnost letištních časů na letišti v Düsseldorfu během této sezóny, jak konstatovala Komise v bodě 214 napadeného rozhodnutí.

- 121 Pokud jde na druhé straně o letní sezónu IATA 2018 na letištích v Düsseldorfu a v Curychu, z napadeného rozhodnutí vyplývá, že v návaznosti na závazky přijaté vedlejší účastníci řízení je čisté zvýšení 0 % nebo přibližně 0 %, takže podíl letištních časů držený vedlejší účastníci řízení je stejný nebo téměř stejný bez ohledu na to, zda dotčené spojení bylo či nebylo uskutečněno. V důsledku toho vytvoření nebo posílení dominantního postavení tvrzeného žalobkyní nevyplývá z dotčeného spojení jako takového, ale pouze z ukončení činnosti společnosti Air Berlin. Za těchto podmínek nelze z pouhé skutečnosti, že podíl letištních časů držený vedlejší účastníci řízení po dotčeném spojení byl vyšší nebo roven 50 %, vyvodit, že by toto spojení představovalo výrazné narušení účinné hospodářské soutěže.
- 122 Zadruhé žalobkyně tvrdí, že s ohledem na její významný podíl letištních časů a míry přetížení, zejména letišť v Düsseldorfu a v Curychu, může vedlejší účastnice řízení přijmout různé vytlačovací strategie. Mohla by tak zaprvé zvýšit počet letů v letových rádech plánovaných novým vstupujícím na trh nebo na linkách, které již provozuje, aby jeho činnosti byly méně výhodné, zadruhé by mohla efektivněji využít své letištní časy tím, že je v případě potřeby přesměruje na své různé linky a zatřetí nabízet věrnostní programy výhodněji svým zákazníkům.
- 123 V tomto ohledu zaprvé Komise v napadeném rozhodnutí podobně jako žalobkyně uvedla, že skutečnost, že mají velký počet letištních časů, může leteckým společností umožnit nabízet jejich lety v čase, který se blíží časovému řádu zamýšlenému jinou leteckou společností, aby zejména ztížily vstup této posledně uvedené společnosti na trh služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na dotyčné letiště.
- 124 Je však třeba uvést, že čisté zvýšení počtu letištních časů na letištích v Düsseldorfu a Curychu v letní sezóně IATA 2018 bylo 0 % nebo blízko 0 %. Z toho vyplývá, že skutečnost, že vedlejší účastnice řízení by mohla s ohledem na zvýšený počet letištních časů snadněji zvýšit počet letů v čase letů plánovaných novým vstupujícím na trh nebo na linkách, které již provozuje, nevyplývá z dotčeného spojení, ale z ukončení činnosti společnosti Air Berlin. Na druhé straně, pokud jde o zimní sezónu IATA 2017/2018 na letišti v Düsseldorfu a letní sezónu IATA 2018 na letišti v Curychu, Komise v napadeném rozhodnutí uvedla, že průměrná míra přetížení těchto letišť ve výši 73 % a 69 % je dostatečně nízká k tomu, aby umožnila rozvoj činností soutěžitelů po uskutečnění dotčeného spojení bez ohledu na podíl letištních časů, který má vedlejší účastnice. Žalobkyně přitom nepředkládá žádný důkaz, který by mohl toto posouzení zpochybnit.
- 125 Zadruhé je třeba připomenout, že okolnost, že soutěžitelé mohou být poškozeni z důvodu, že spojení vede k nárůstu efektivnosti, nemůže sama o sobě představovat překážku hospodářské soutěži. Žalobkyně přitom nevysvětluje, v čem účinnější využívání letištních časů vedlejší účastníci řízení, jakož i zavedení výhodnějších věrnostních programů ve prospěch jejich zákazníků neodráží nárůst efektivnosti, který, i když by mohl poškodit soutěžitele, přesto nepředstavuje významné narušení účinné hospodářské soutěže.
- 126 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 letištích v Düsseldorfu a Curychu.

– K dopadu dotčeného spojení na trhy služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na letiště Hamburk, Mnichov, Stuttgart a Berlín Tegel

- 127 Zaprvé, pokud jde o letní sezónu IATA 2018 na letišti v Hamburku, Komise uvedla, že průměrný podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení se zvýšil z 30 % na 33 %, průměrné čisté zvýšení činí 1 % a průměrná míra přetížení je 54 %. Maximální podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení se zvýší z 39 % na 43 % mezi 16:00 a 16:59 hod. UTC, jakmile bude dosaženo maximální míry přetížení ve výši 75 %. Čisté zvýšení by se však nadále drželo na 1 %.
- 128 Zadruhé, pokud jde o zimní sezónu IATA 2017/2018 na letišti Mnichov, Komise uvedla, že průměrný podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí se zvýšil z 39 % na 41 %, že čisté průměrné zvýšení činí 0 % a průměrná míra přetížení je 60 %. Komise rovněž uvedla, že maximální podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení by byl 78 % mezi 13:00 a 13:59 hod. UTC, jakmile bude dosaženo maximální míry přetížení ve výši 93 %. Konstatovala však, že čisté zvýšení zůstává na 0 %.
- 129 Zatřetí, pokud jde o letiště ve Stuttgartu, Komise uvedla, pokud jde o zimní sezónu IATA 2017/2018, že průměrný podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení se zvýšil z 15 % na 17 %, že čisté průměrné zvýšení činí 1 % a průměrná míra přetížení je 30 %. Komise rovněž uvedla, že maximální podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení by byl 33 % mezi 17:00 a 17:59 hod. UTC, jakmile bude dosaženo maximální míry přetížení ve výši 59 %. Konstatovala však, že čisté zvýšení zůstává na 1 %. Na druhé straně, pokud jde o letní sezónu IATA 2018, průměrný podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení se zvýší z 30 % na 33 %, průměrné čisté zvýšení je 1 % a průměrná míra přetížení činí 43 %. Mimoto maximální podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení by byl 46 % mezi 16:00 a 16:59 hod. UTC, jakmile je dosaženo maximální míry přetížení ve výši 74 %. Čisté zvýšení by pak činilo 2 %.
- 130 Začtvrté, pokud jde o letiště Berlín Tegel, Komise zaprvé uvedla, pokud jde o zimní sezónu IATA 2017/2018, že průměrný podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení se zvýšil z 16 % na 25 %, že čisté průměrné zvýšení činí 4 % a průměrná míra přetížení činí 54 %. Rovněž uvedla, že maximální podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení by byl 40 % mezi 19:00 a 19:59 hod. UTC, zatímco maximální míra přetížení ve výši 73 % je dosažena mezi 7:00 a 7:59 hod. UTC. Kromě toho konstatovala, že čisté zvýšení činí 11 % mezi 19 a 19:59 hod. UTC. Zadruhé, pokud jde o letní sezónu IATA 2018, průměrný podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení se zvýší z 28 % na 35 %, průměrné čisté zvýšení je 3 % a průměrná míra přetížení činí 62 %. Mimoto maximální podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení by byl 52 % mezi 16:00 a 16:59 hod. UTC, zatímco maximální míra přetížení ve výši 83 % je dosažena mezi 10:00 a 10:59 hod. UTC. Čisté zvýšení mezi 16:00 a 16:59 hod. UTC zůstává na 1 %.
- 131 Žalobkyně tvrdí, že jak je uvedeno v bodě 18 pokynů pro posuzování horizontálních spojení podle nařízení Rady o kontrole spojování podniků (Úř. věst. 2004, C 31, s. 5) (dále jen „pokyny pro horizontální spojení“) a v bodě 32 odůvodnění nařízení č. 139/2004, spojení podniků nepředstavuje zásadní narušení účinné hospodářské soutěže, pokud podíl dotyčných podniků na trhu nepřesahuje 25 %. Tvrdí přitom, že podíl vedlejší účastnice řízení na trhu po uskutečnění dotčeného spojení značně přesahuje 25 %, zaprvé během letní sezóny IATA 2018 na letišti v Hamburku, zadruhé během zimní sezóny IATA 2017/2018 na letišti v Mnichově a zatřetí během zimní sezóny IATA 2017/2018 a letní sezóny IATA 2018 na letištích ve Stuttgartu a Berlíně Tegel. Z toho vyvozuje, že s ohledem na vysokou míru přetížení těchto letišť se Komise

dopustila zjevně nesprávného posouzení tím, že měla za to, že dotčené spojení nepředstavuje významné narušení účinné hospodářské soutěže na trzích služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na uvedených letištích.

- 132 V tomto ohledu zaprvé, aniž by bylo třeba rozhodovat o otázce, zda dotčené spojení představuje horizontální spojení ve smyslu pokynů pro horizontální spojení, z bodu 18 těchto pokynů a z bodu 32 odůvodnění nařízení č. 139/2004 vyplývá, že skutečnost, že podíl dotčených podniků na trhu nepřesahuje 25 %, představuje nepřímý důkaz umožňující předpokládat, že spojení je slučitelné s vnitřním trhem. Z toho však nelze vyvodit, že spojení podniků není slučitelné s vnitřním trhem pouze z toho důvodu, že podíl dotčených podniků na trhu přesahuje 25 %.
- 133 Zadruhé, i když žalobkyně odkazuje na míry přetížení letišť, které identifikovala, netvrdí ani a *a fortiori* neprokazuje, že by jí tyto míry přetížení bránily v přístupu na trhy služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na tato letiště. Kromě toho je třeba uvést, že průměrné míry přetížení těchto letišť zůstaly blízko nebo pod mírou 60 % uvedenou v bodě 111 výše, pod kterou měla Komise za to, aniž by jí žalobkyně odporovala, že existenci významného narušení hospodářské soutěže lze v zásadě vyloučit.
- 134 Dále je třeba uvést, že maximální míry přetížení dotčených letišť jsou dosaženy v různých časech. I když, jak tvrdí žalobkyně, čas, ve kterém mohou letecké společnosti nechat vzlétat nebo přistávat svá letadla, představuje významný prvek pro účely poskytování služeb letecké přepravy cestujících, žalobkyně nevymezuje letištní časy, které by byly nezbytné na každém z jí identifikovaných letišť pro rozvoj takových služeb. Konkrétně nevysvětluje, jak letištní časy společnosti Air Berlin umožňují vedlejší účastníci řízení omezit přístup ke službám letištní infrastruktury, a v důsledku toho k trhům služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na každé z těchto letišť.
- 135 Zatřetí z napadeného rozhodnutí vyplývá, že čisté zvýšení bylo nulové na letišti v Mnichově a na letišti v Hamburku nepřekročilo 1 %. Dosahuje maximálně 2 % na letišti ve Stuttgartu mezi 16:00 a 16:59 hod. UTC během letní sezóny IATA 2018 a v průměru zůstává na 1 % pro všechny sezóny. Konečně, pokud jde o letiště Berlín Tegel, dosahuje v průběhu letní sezóny IATA 2018 průměrně 3 % a 4 % během zimní sezóny IATA 2017/2018 a nejvýše 11 % mezi 19:00 a 19:59 hod. UTC během posledně uvedené sezóny. Průměrná míra přetížení však byla pouze 62 % v letní sezóně IATA 2018 a 54 % během zimní sezóny IATA 2017/2018.
- 136 Za těchto podmínek je třeba uvést, že čisté zvýšení zůstává omezeno, pokud jde o letiště v Hamburku, Mnichově a Stuttgartu, takže případné obtíže spojené s přístupem na trhy služeb letecké přepravy cestujících s odletem nebo příletem na tato letiště nevyplývají z dotčeného spojení. Pokud jde o letiště Berlín Tegel, čisté zvýšení je mírně vyšší. Nicméně s ohledem na míru přetížení a podíl letištních časů držený vedlejší účastníci řízení po tomto spojení, tato okolnost sama o sobě neumožňuje prokázat, že uvedené spojení by zjevně představovalo významné narušení účinné hospodářské soutěže.
- 137 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 letištích Hamburk, Mnichov, Stuttgartu a Berlín Tegel.
- 138 Je proto třeba zamítnout druhou část druhého žalobního důvodu předloženého žalobkyní, a tedy i uvedený žalobní důvod jako celek.

Ke třetímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení nařízení č. 95/93

- 139 Žalobkyně tvrdí, že Komise porušila čl. 8a odst. 2 písm. a) nařízení č. 95/93, jakož i zásady neutrality, transparentnosti a zákazu diskriminace, které vyplývají z tohoto nařízení. Konkrétně tvrdí, že v rámci spojení není možné převést letištní časy, pokud by takový převod mohl narušit provoz letiště. Dotčené spojení by přitom takovou újmu způsobilo, zejména na letištích v Düsseldorfu a v Curychu, vytvořením nebo posílením dominantního postavení vedlejší účastnice řízení.
- 140 Komise a vedlejší účastnice řízení argumentaci žalobkyně zpochybňují.
- 141 V tomto ohledu je třeba zaprvé připomenout, že jak bylo uvedeno v bodě 121 výše, vytvoření nebo posílení dominantního postavení tvrzeného žalobkyní nevyplývá z dotčeného spojení.
- 142 Zadruhé bylo jednak v bodě 106 výše uvedeno, že v souladu s čl. 2 odst. 2 a 3 nařízení č. 139/2004 musí být prohlášena za neslučitelná s vnitřním trhem pouze spojení, která významně naruší účinnou hospodářskou soutěž na vnitřním trhu nebo na jeho podstatné části, zejména v důsledku vytvoření nebo posílení dominantního postavení. Zadruhé z čl. 8a odst. 2 nařízení č. 95/93 vyplývá, že pouze koordinátor dotčených letišť může odmítnout potvrdit převody letištních časů, které jsou mu oznámeny, pokud není přesvědčen o tom, že letištní operace neutrpí újmu. Proto je třeba uvést, že Komise neměla pravomoc toto ustanovení použít.
- 143 Za těchto podmínek je třeba třetí žalobní důvod podaný žalobkyní zamítnout.

Ke čtvrtému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z neprovedení přezkumu případného nárůstu efektivnosti vyplývajícího z dotčeného spojení

- 144 Žalobkyně tvrdí, že Komise porušila pokyny o horizontálních spojeních tím, že opomněla přezkoumat případný nárůst efektivnosti, který by mohl vyplynout z dotčeného spojení podniků.
- 145 Komise a vedlejší účastnice řízení argumentaci žalobkyně zpochybňují.
- 146 Zaprvé 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 (ES) č. 802/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení č. 139/2004 (Úř. věst. 2004, L 133, s. 1 a oprava Úř. věst. 2004, L 172, s. 9), a z bodu 78 pokynů pro horizontální spojování, 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.
- 147 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 s ohledem na závazky přijaté vedlejší účastnicí řízení nemůže dotčené spojení 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. Proto, jak bylo uvedeno v bodech 126 a 137 výše, žalobkyně nemůže důvodně tvrdit,

že uvedené spojení by zjevně mohlo představovat takovou překážku, nebylo namístě, aby Komise zkoumala nárůst efektivnosti, který by mohl vyvážit dopady tohoto spojení na hospodářskou soutěž.

- 148 Zadruhé z bodu 29 odůvodnění nařízení č. 139/2004 a z bodů 84 až 87 pokynů pro horizontální spojování, kterých se dovolává žalobkyně, vyplývá, že je na účastnících spojení, aby prokázali případný nárůst efektivnosti vyplývající z tohoto spojení, jak ostatně uznává žalobkyně. Žalobkyně tudíž nemůže Komisi vytýkat, že nepřezkoumala existenci nárůstu efektivnosti, který vedlejší účastnice řízení předtím neprokázala.
- 149 Za těchto podmínek je třeba čtvrtý žalobní důvod podaný žalobkyní zamítnout.

K pátému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nedostatečnosti závazků přijatých vedlejší účastnicí řízení

- 150 Žalobkyně tvrdí, že navzdory závazkům, které přijala vedlejší účastnice řízení, podíl letištních časů, který držela na letišti v Düsseldorfu, činil 50 % v letní sezóně IATA 2018, což nasvědčuje tomu, že vedlejší účastnice řízení měla dominantní postavení. Kromě toho se tyto závazky netýkají letištních časů zimní sezóny IATA 2017/2018, zatímco vedlejší účastnice řízení měla rovněž během této sezóny takové postavení a míra přetížení uvedeného letiště byla vysoká.
- 151 Komise a vedlejší účastnice řízení argumentaci žalobkyně zpochybňují.
- 152 Podle čl. 6 odst. 2 nařízení č. 139/2004, pokud Komise zjistí, že v návaznosti na změnu provedenou dotčenými podniky oznámené spojení již nevyvolává vážné pochybnosti o své slučitelnosti s vnitřním trhem, prohlásí spojení podniků za slučitelné s tímto trhem.
- 153 V tomto ohledu je třeba připomenout, že cílem závazků přijatých za účelem přijetí rozhodnutí na základě čl. 6 odst. 2 nařízení č. 139/2004 je odstranit veškeré vážné pochybnosti ohledně toho, zda by spojení významně narušilo účinnou hospodářskou soutěž na vnitřním trhu nebo na jeho podstatné části, a to zejména vytvořením nebo posílením dominantního postavení (rozsudek ze dne 13. května 2015, Niki Luftfahrt v. Komise, T-162/10, EU:T:2015:283, bod 297).
- 154 V projednávané věci bylo zaprvé v bodě 121 výše uvedeno, že pokud jde o letní sezónu IATA 2018 na letišti v Düsseldorfu, podíl letištních časů držený vedlejší účastnicí řízení zůstává s ohledem na závazky, které přijala, téměř stejný bez ohledu na to, zda dotčené spojení bylo či nebylo uskutečněno. Z toho vyplývá, že dominantní postavení tvrzené žalobkyní nevyplývá z dotčeného spojení jako takového, ale z ukončení činnosti společnosti Air Berlin. Komise se tudíž nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když měla za to, že závazky přijaté vedlejší účastnicí řízení byly dostatečné k rozptýlení pochybností o slučitelnosti dotčeného spojení s vnitřním trhem.
- 155 Zadruhé bylo v bodech 120 a 123 výše uvedeno, že pokud jde o zimní sezónu IATA 2017/2018, žalobkyně neprokázala, že by v důsledku dotčeného spojení měla vedlejší účastnice řízení dominantní postavení nebo měla schopnost provádět strategie vytěsnění. Za těchto podmínek, jelikož žalobkyně nemůže důvodně tvrdit, že uvedené spojení zjevně může představovat významné narušení účinné hospodářské soutěže, nebylo třeba, aby Komise zkoumala závazky, které by mohly tomuto narušení zabránit.

- 156 Zatřetí z čl. 6 odst. 2 nařízení č. 139/2004 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 neuložila závazky, pokud jde o zimní sezónu IATA 2017/2018, které vedlejší účastnice řízení předtím nenavrhla.
- 157 Pátý žalobní důvod předložený žalobkyní je proto třeba zamítnout.

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

- 158 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 že jednání týkající se uvedeného spojení mezi vedlejší účastnicí řízení a společností Air Berlin proběhla s vyloučením veřejnosti. Z toho vyvozuje, že podpora na záchranu zabránila jiným „efektivnějším provozovatelům“ získat aktiva společnosti Air Berlin. Kromě toho se domnívá, že tato podpora změnila finanční schopnosti společnosti Air Berlin, takže ji Komise měla zohlednit v souladu s čl. 2 odst. 1 písm. b) nařízení č. 139/2004.
- 159 Komise a vedlejší účastnice řízení argumentaci žalobkyně zpochybňují.
- 160 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.
- 161 Nicméně zaprvé z údajné neslučitelnosti podpory na záchranu s vnitřním trhem, ze skutečnosti, že některé informace týkající se této podpory nejsou přístupné veřejnosti, a ze skutečnosti, že jednání o dotčeném spojení mezi vedlejší účastnicí řízení a společností Air Berlin se konala s vyloučením veřejnosti, nemůže vyplývat, že cílem této podpory bylo specificky nabytí aktiv společnosti Air Berlin, kterých se týkalo dotčené spojení, vedlejší účastnicí řízení.
- 162 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.
- 163 Zatřetí je třeba připomenout, jak bylo uvedeno v bodě 108 výše, že pouhá okolnost, že v případě neexistence dotčeného spojení by letištní časy společnosti Air Berlin převedené na vedlejší účastnicí řízení byly přinejmenším zčásti přiděleny konkurentům 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.
- 164 Zadruhé z čl. 2 odst. 1 písm. b) nařízení č. 139/2004 vyplývá, že Komise musí při 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 převedena na LGW za účelem jejího nabytí vedlejší účastnicí řízení.

- 165 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 LGW nebo aktiva Air Berlin nabytá vedlejší účastníci řízení. Z toho vyplývá, že tato podpora nemohla změnit posouzení tohoto spojení Komisí.
- 166 Šestý žalobní důvod předložený žalobkyní je proto třeba zamítnout.

K sedmému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení článku 296 SFEU

- 167 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 relevantní trhy O & D, že nezohlednila „řadu prvků [...] týkajících se stavu hospodářské soutěže na letištích pokrytých [tímto spojením]“, že neověřila, zda nárůst efektivnosti vyplývající z uvedeného spojení vyrovnal protisoutěžní účinky vyvolané tímto spojením, že nepřezkoumala, zda závazky přijaté vedlejší účastníci řízení mohly umožnit vyloučit zásadní narušení účinné hospodářské soutěže vyplývající z uvedeného spojení, a konečně nezohlednila podporu na záchranu.
- 168 Komise a vedlejší účastnice řízení argumentaci žalobkyně zpochybňují.
- 169 Článek 296 SFEU stanoví, že právní akty přijaté unijními orgány musí obsahovat odůvodnění.
- 170 V tomto ohledu je třeba připomenout, že odůvodnění vyžadované článkem 296 SFEU musí být přizpůsobeno povaze dotčeného aktu a musí 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 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 vylíčilo 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).
- 171 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).

- 172 V projednávaném případě je zaprvé třeba konstatovat, jak vyplývá z bodů 35 a 69 výše, že Komise v napadeném rozhodnutí uvedla důvod, proč neposoudila dotčené spojení na každém z relevantních trhů O & D. Vysvětlila zaprvé, že vzhledem k tomu, že společnost Air Berlin ukončila činnost před dotčeným spojením a nezávisle na něm, již nepůsobila na žádném z trhů O & D, na kterých byla přítomna dříve. Zadruhé 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.
- 173 Zadruhé je třeba uvést, že žalobkyně nevymezuje „prvky [...] týkající se stavu hospodářské soutěže na letištích pokrytých [tímto spojením]“, o kterých se podle ní měla Komise vyjádřit.
- 174 Zatřetí, jak vyplývá z bodů 147 a 155 výše, nebylo namístě, aby Komise posoudila případný nárůst efektivnosti, který by vyplynul z dotčeného spojení, nebo uvažovala o případných dodatečných závazcích, které by vedlejší účastnice řízení mohla navrhnout. Stejně tak, jak vyplývá z bodu 165 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 171 výše jí nelze vytýkat, že porušila povinnost uvést odůvodnění tím, že je v napadeném rozhodnutí neuvedla.
- 175 Za těchto okolností nelze mít za to, že napadené rozhodnutí je stíženo nedostatkem odůvodnění, takže je třeba zamítnout sedmý žalobní důvod žalobkyně.

K návrhu žalobkyně na přijetí organizačních procesních opatření a důkazních opatření

- 176 Dopisem ze dne 12. června 2018 požádala žalobkyně podle čl. 88 jednacího řádu Tribunál, aby přijal organizační procesní opatření a důkazní opatření týkající se podpory na záchranu, ukončení činnosti společnosti Air Berlin a prodeje aktiv této společnosti.
- 177 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 a důkazní opatření, která požaduje, a jednak, jak vyplývá zejména z bodů 36 až 49 a 161 až 165 výše, tato organizační procesní opatření a tato důkazní opatření nejsou nezbytná pro rozhodnutí o žalobě.
- 178 V důsledku toho není namístě vyhovět návrhu na organizační procesní opatření a důkazní opatření požadovaná žalobkyní.
- 179 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. Mimoto vzhledem k tomu, že bylo vyhověno návrhovým žádáním vedlejší účastnice řízení, není již třeba rozhodovat o námitce vznesené touto vedlejší účastnicí, s ohledem na výkon jejích procesních práv, proti důvěrnému zacházení s údaji, ve vztahu k nimž bylo vyhověno žádosti žalobkyně o důvěrné zacházení usnesením předsedy devátého senátu Tribunálu ze dne 20. května 2019.

K nákladům řízení

- 180 Podle čl. 134 odst. 1 jednacího řádu se účastníku 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.