



Kohtulahendite kogumik

ÜLDKOHTU OTSUS (kümnes koda laiendatud koosseisus)

20. oktoober 2021 *

Konkurents – Koondumised – Lennutransport – Otsus, millega koondumine tunnistatakse siseturuga ja EMP lepinguga kokkusobivaks – Asjaomane turg – Koondumise konkurentsimeetuste hindamine – Kohustused – Põhjendamiskohustus

Kohtuasjas T-296/18,

Polskie Linie Lotnicze „LOT“ S.A., asukoht Varssavi (Poola), esindajad: advokaadid M. Jeżewski ja M. König,

hageja,

versus

Euroopa Komisjon, esindajad: L. Wildpanner, T. Franchoo ja J. Szczodrowski,

kostja,

keda toetab

Deutsche Lufthansa AG, asukoht Köln (Saksamaa), esindajad: advokaadid S. Völcker ja R. Benditz,

menetlusse astuja,

mille ese on ELTL artikli 263 alusel esitatud nõue tühistada komisjoni 21. detsembri 2017. aasta otsus C(2017) 9118 lõplik, millega tunnistati koondumine siseturuga ja EMP lepinguga kokkusobivaks (juhtum COMP/M.8633 – Lufthansa/teatavad Air Berlini varad),

ÜLDKOHUS (kümnes koda laiendatud koosseisus),

koosseisus: president M. van der Woude, kohtunikud A. Kornezov, E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk (ettekandja) ja G. Hesse,

kohtusekretär: ametnik R. Ūkelyté,

arvestades menetluse kirjalikku osa ja 10. septembri 2020. aasta kohtuistungil esitatut,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: poola.

otsuse

Vaidluse taust

- 1 Air Berlin plc oli lennuettevõtja, mille tütarettevõtjad olid Luftfahrtgesellschaft Walter mbH (edaspidi „LGW“) ja NIKI Luftfahrt GmbH. Märgrendi kokkuleppe (edaspidi „märgrendi kokkulepe“) alusel rentis LGW Air Berlinile regionaallende teostavad lennukid koos meeskonnaga, et teenindada reisijate voogu teiste lennuühendustega, mida Air Berlin teostas.
- 2 Rahaliste raskuste tagajärjel võttis ta 2016. aastal vastu ümberkorralduskava, mida oli kavas osaliselt rahastada ühe tema aktsionäri Etihad Airways PJSC laenudest.
- 3 Air Berlin sõlmis oma ümberkorralduskava raames 16. detsembril 2016 menetlusse astuja Deutsche Lufthansa AG-ga kokkuleppe (edaspidi „roof märgrendi kokkulepe“), millega ta andis kahele Deutsche Lufthansa AG tütarettevõtjale allrendile lennukid koos meeskonnaga. Air Berlin oli need õhusõidukid eelnevalt rentinud kolmandatelt isikutelt kuivrendi kokkulepete alusel.
- 4 Bundeskartellamt (Saksamaa föderaalne konkurentsiamet) kiitis 30. jaanuari 2017. aasta otsusega *roof* märgrendi kokkuleppe heaks.
- 5 9. augustil 2017 ei maksnud Etihad Airways järjekordset osa tasumisele kuuluvast laenust.
- 6 Etihad Airways teatas 11. augustil 2017 avalikult, et ta ei anna enam Air Berlinile rahalist toetust
- 7 Air Berlin algatas esiteks 15. augustil 2017 maksejõuetusmenetluse Amtsgericht Charlottenburgis (Charlottenburgi esimese astme kohus, Saksamaa); see kohus lubas tal ajutise halduri järelevalve all oma varasid hallata ja käsutada.
- 8 Teiseks teatas Saksamaa valitsus Euroopa Komisjonile vastavalt ELTL artikli 108 lõikele 3 abimeetmest, mis seisnes garanteeritud laenus kuni 150 miljoni euro ulatuses Air Berlinile (edaspidi „päästmisabi“). 4. septembri 2017. aasta otsusega C(2017) 6080 final riigiabi SA.48937 (2017/N) kohta – Saksamaa, Air Berlini päästmine (ELT 2017, C 400, lk 7; edaspidi „otsus, millega tunnistatakse päästmisabi siseturuga kokkusobivaks“) tunnistas komisjon päästmisabi siseturuga kokkusobivaks. Ta täpsustas sellega seoses, et abi pidi võimaldama Air Berlini tegevuse jätkamist maksimaalselt kolm kuud, mille jooksul oli ette nähtud Air Berlini varade müük.
- 9 Menetlusse astuja palus 10. oktoobril 2017 komisjonilt vastavalt nõukogu 20. jaanuari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 139/2004 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle (EÜ ühinemismäärus) (ELT 2004, L 24, lk 1; ELT eriväljaanne 08/03, lk 40) artikli 7 lõikele 3 erandit kohustusest, mille kohaselt ei tohi koondumist ellu viia enne sellest teatamist ega enne, kui see tunnistatakse siseturuga kokkusobivaks. Täpsemalt palus ta esiteks luba asuda Air Berlini asemele mitmes kolmandate isikutega sõlmitud rendilepingus, et vältida nende õhusõidukite arestimist seetõttu, et Air Berlinil ei olnud võimalik nende lepingute alusel tasumisele kuuluvaid summasid tasuda. Teiseks palus ta luba rentida õhusõidukeid koos meeskonnaga LGW-lt ja NIKI Luftfahrtilt, et võimaldada neil *roof* märgrendi kokkuleppe raames asuda Air Berlini asemele.
- 10 Menetlusse astuja ja Air Berlin sõlmisid 13. oktoobril 2017 kokkuleppe kõigi LGW ja NIKI Luftfahrti osade ostmiseks (edaspidi „13. oktoobri 2017. aasta kokkulepe“). Enne selle kokkuleppe rakendamist pidi Air Berlin andma LGW-le üle teatud õhusõidukid koos meeskonnaga ning

teenindusajad, mis puudutasid International Air Transport Associationi (rahvusvaheline lennutranspordi assotsiatsioon, IATA) 2017/2018. aasta talvehooaja graafikut ja IATA 2018. aasta suvehooaja graafikut kaheksas Saksamaa lennujaamas (Düsseldorf, Hamburg, München, Berliin-Tegel, Köln-Bonn, Nürnberg, Saarbrücken, Stuttgart), kolmes Itaalia lennujaamas (Bologna, Firenze ja Veneetsia), kahes Šveitsi lennujaamas (Genf ja Zürich), ühes Tšehhi lennujaamas (Praha), ühes Taani lennujaamas (Kopenhaagen-Kastrup), ühes Hispaania lennujaamas (Barcelona-El Prat), ühes Austria lennujaamas (Salzburg), ühes Poola lennujaamas (Varssavi) ja ühes Rootsi lennujaamas (Göteborg).

- 11 Komisjon rahuldab 27. oktoobri 2017. aasta otsusega C(2017) 7355 final menetlusse astuja poolt esitatud eranditaotluse, mida mainiti eespool punktis 9 (edaspidi „27. oktoobri 2017. aasta otsus“).
- 12 Air Berlin lõpetas 28. oktoobril 2017 tegevuse reisijate lennutranspordi teenuste turgudel. LGW lõpetas seega Air Berlinile õhusõidukite rentimise koos meeskonnaga märgrendi kokkuleppe alusel, kuid jätkas 27. oktoobri 2017. aasta otsuse alusel menetlusse astujale õhusõidukite rentimist koos meeskonnaga *roof* märgrendi kokkuleppe alusel.
- 13 Menetlusse astuja teavitas 31. oktoobril 2017 komisjoni vastavalt määruse nr 139/2004 artikli 4 lõike 1 esimesele lõigule koondumisest, millega ta omandab kõik LGW ja NIKI Luftfarti osad ning teatavad muud Air Berlini varad, mis tuli veel LKW-le üle anda vastavalt 13. oktoobri 2017. aasta kokkuleppele.
- 14 Amtsgericht Charlottenburg (Charlottenburgi esimese astme kohus) tuvastas 1. novembri 2017. aasta määruses Air Berlini maksejõuetuse ja ülemäärase võlakoormuse.
- 15 Menetlusse astuja loobus 13. detsembril 2017 NIKI Luftfarti osade omandamisest.
- 16 Menetlusse astuja tegi 15. detsembril 2017 komisjonile ettepaneku, et 13. oktoobri 2017. aasta kokkuleppe alusel IATA 2018. aasta suvehooajaga seoses Düsseldorf lennujaamas talle üle minevaid teenindusaegu vähendataks 450-lt 108-le (edaspidi „menetlusse astuja võetud kohustused“).
- 17 21. detsembri 2017. aasta otsuses C(2017)9118 final (juhtum COMP/M.8633 – Lufthansa/teatavad Air Berlini varad) (edaspidi „vaidlustatud otsus“) leidis komisjon, et menetlusse astuja võetud kohustusi arvestades oli LGW omandamine ja muu vara omandamine, mille Air Berlin kannab menetlusse astujale üle (edaspidi „kõnealune koondumine“), määruse nr 139/2004 artikli 6 lõike 1 punkti b ja lõike 2 alusel siseturuga kokkusobiv.
- 18 Täpsemalt leidis komisjon esiteks, et kõnealune koondumine puudutas peamiselt Air Berlini teenindusaegade üleminekut menetlusse astujale, ja teiseks, et Air Berlin oli lõpetanud reisijate lennutranspordi tegevuse enne koondumise toimumist ja sellest sõltumatult. Ta märkis sellega seoses, et teenindusajad ei olnud seotud ühegi konkreetse lennuliiniga ja et Air Berlin ei teenindanud enam ühtegi liini. Ta järeldas sellest, et neil asjaoludel ei võimalda hinnang koondumise mõjule reisijate lennutranspordi teenuste turgudel, mida iseloomustasid lähtekoha ja sihtkoha linnade paarid (edaspidi „lähte- ja sihtkoha turud“), tuvastada sellise koondumise „struktuurilist mõju“ konkurentsile. Järelikult, selle asemel, et hinnata vastavalt oma otsustuspraktikale kõnealuse koondumise mõju igale nendest turgudest, kus Air Berlin ja menetlusse astuja tegutsesid, määratles ta reisijate lennutranspordi teenuste asjaomased turud, ühendades kõik lähte- ja sihtkoha turud, mis said alguse või saabusid igasse lennujaama, millega

oli seotud Air Berlini teenindusajad, mis olid üle läinud menetlusse astujale. Nii määratles ta asjaomased turud kui nendest lennujaamadest alguse saavad või sinna suunduvad reisijate lennutranspordi teenuste turud.

- 19 Teiseks leidis komisjon sisuliselt, et menetlusse astujal on võimalik sulgeda juurdepääs asjaomastele reisijate lennutranspordi teenuste turgudele, kui on täidetud kolm tingimust. Esiteks, kui menetlusse astujale kuuluv teenindusaegade arv ühes asjaomastest lennujaamadest on märkimisväärne osa selle lennujaama teenindusaegade koguarvust, eriti kui saavutatakse selle lennujaama maksimaalne koormuse määr. Teiseks, kui kõnealune koondumine suurendab oluliselt menetlusse astuja teenindusaegade arvu selles lennujaamas, eelkõige siis, kui lennujaama maksimaalne koormuse määr on saavutatud. Kolmandaks, kui asjaolu, et menetlusse astujale kuuluvad teenindusajad, mõjutab negatiivselt teenindusaegade kättesaadavust selles lennujaamas, arvestades selle lennujaama suurt koormust ja menetlusse astujale kuuluvate teenindusaegade suurt arvu.
- 20 Komisjon leidis seega, et eespool punktis 19 nimetatud kolm tingimust on täidetud vaid Düsseldorfis lennujaama osas IATA 2018. aasta suvehooajal. Täpsemalt märkis ta, et menetlusse astuja võetud kohustuste puudumisel omandab ta tõenäoliselt turgu valitseva seisundi seoses teenindusaegade omamisega, mis oleks talle andnud võimaluse ja ajendi sulgeda juurdepääs sellest lennujaamast alguse saavale või sinna suunduvale reisijate lennutranspordi teenuste turule. Siiski leidis ta, et need kohustused vähendavad piisavalt menetlusse astujale üle antud teenindusaegade arvu, et saaks tuvastada, et kõnealune koondumine ei tekita tõsisid kahtlusi kokkusobivuses siseturuga.

Menetlus ja poolte nõuded

- 21 Üldkohtu kantseleisse 7. mail 2018 saabunud avaldusega esitas hageja Polskie Linie Lotnicze „LOT“ S.A. käesoleva hagi.
- 22 Hageja palus 12. juuni 2018. aasta kirjas Üldkohtu kodukorra artikli 88 alusel Üldkohtul võtta menetlust korraldavaid meetmeid ja teha menetlustoiminguid seoses Air Berlini päästmisabiga, tema tegevuse lõpetamisega ja tema vara müümisega.
- 23 Menetlusse astuja esitas 23. augustil 2018 Üldkohtu kantseleisse taotluse astuda käesolevasse menetlusse komisjoni nõuete toetuseks. Üldkohtu üheksanda koja presidendi 28. novembri 2018. aasta määrusega anti menetlusse astumise luba.
- 24 Hageja taotles 17. septembri 2018. aasta avaldusega tema menetlusedokumentides ja nende lisades sisalduva teatava teabe konfidentsiaalsena käsitlemist. Menetlusse astuja esitas 21. detsembri 2018. aasta dokumendiga vastuväited sellele konfidentsiaalsena käsitlemise taotlusele.
- 25 Üldkohtu üheksanda koja president rahuldab 20. mai 2019. aasta määrusega hageja esitatud konfidentsiaalsena käsitlemise taotluse osaliselt. Menetlusse astuja kordas 26. juuni 2019. aasta kirjas oma vastuväidet nende andmete konfidentsiaalsena käsitlemisele, mille kohta taotlus oli rahuldatud.
- 26 Kuna Üldkohtu kodade koosseis muutus vastavalt kodukorra artikli 27 lõikele 5, kuulub ettekandja-kohtunik nüüd kümnenda koja koosseisu, mistõttu käesolev kohtuasi määrati sellele kojale.

- 27 Üldkohtu kodukorra artikli 28 kohaselt otsustas Üldkohus kümnenda koja ettepanekul saata kohtuasja lahendamiseks laiendatud koosseisule.
- 28 Üldkohus esitas 11. veebruari ja 27. aprilli 2020. aasta menetlust korraldavate meetmetega, mis võeti kodukorra artikli 89 lõike 3 punkti b alusel, komisjonile küsimusi. Komisjon vastas nendele küsimustele ettenähtud tähtaja jooksul.
- 29 Hageja palub Üldkohtul:
- tühistada vaidlustatud otsus;
 - mõista kohtukulud välja komisjonilt;
 - jätta menetlusse astuja kohtukulud tema enda kanda.
- 30 Komisjon palub Üldkohtul:
- jätta hagi rahuldamata;
 - mõista kohtukulud välja hagejalt.

Õiguslik käsitlus

- 31 Kõigepealt tuleb märkida, et menetlusse astuja vaidlustab hagi vastuvõetavuse. Siiski tuleb sellega seoses meenutada, et hagi vastuvõetavuse kohta ei ole vaja otsust teha, kui see hagi tuleb igal juhul sisuliselt rahuldamata jätta (vt selle kohta 26. veebruari 2002. aasta kohtuotsus nõukogu vs. Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, punktid 51 ja 52). Järelikult, kuna käesolevas asjas tuleb allpool esitatud põhjustel jätta hagi sisuliselt rahuldamata, siis ei ole vaja teha otsust hagi vastuvõetavuse kohta.
- 32 Hagi põhjenduseks esitab hageja seitse väidet, millest esimene puudutab asjaomaste turgude valet määratlemist, teine kõnealuse koondumise mõju hindamisel tehtud ilmset viga, kolmas seda, et on rikutud nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määrust (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (EÜT 1993, L 14, lk 1; ELT eriväljaanne 07/02, lk 3), mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 545/2009 (ELT 2009, L 167, lk 24), neljas sellest koondumisest tuleneva võimaliku kulude kokkuvõidu uurimata jätmist, viies menetlusse astuja võetud kohustuste ebapiisavust, kuues päästmisabi arvesse võtmata jätmist selle koondumise mõju hindamisel ja seitsmes ELTL artikli 296 rikkumist.

Esimene väide, et asjasse puutuvad turud on valesti määratletud

- 33 Esimeses väites heidab hageja komisjonile ette, et ta võttis aluseks asjaomaste turgude vale määratluse. See väide koosneb sisuliselt kahest osast. Esimeses osas vaidleb hageja vastu komisjoni arutluskäigu eeldustele, et esiteks lõpetas Air Berlin (sh LGW) oma tegevuse enne kõnealust koondumist ja sellest sõltumatult ning teiseks ei ostanud menetlusse astuja mitte Air Berlini kui ettevõtjat, vaid üksnes viimase vara. Teises väiteosas heidab ta komisjonile ette seda, et ta ei määratlenud reisijate lennutranspordi teenuste asjaomaseid turge lähte- ja sihtkoha turgude alusel, sh oletuse korral, kui loetakse, et Air Berlin oli juba teatud turgudel lahkunud.

34 Komisjon ja menetlusse astuja vaidlevad hageja argumentidele vastu.

Esimese väite esimene osa, mille kohaselt Air Berlin ei olnud lõpetanud oma tegevust enne kõnealust koondumist ja sellest sõltumatult ning teda tuleb koondumise mõju hindamisel käsitada ettevõtjana

- 35 Vaidlustatud otsuses tuvastas komisjon, et välja arvatud *roof* märgrendi kokkuleppe kohaldamine, mis 27. oktoobri 2017. aasta otsusega heaks kiideti, lõpetas Air Berlin (sh LGW) oma tegevuse 28. oktoobril 2017 ja lahkus seetõttu juba enne kõnealust koondumist ja sellest sõltumatult kõikidelt lähte- ja sihtkoha turgudelt, millel ta tegutses. Neil asjaoludel leidis komisjon, et see koondumine, mis puudutas peamiselt teenindusaegu, viis selleni, et menetlusse astuja võttis üle Air Berlini positsioonid mitte konkreetsetl lähte- ja sihtkoha turgudel, millel ta oli tegutsenud, vaid lennujaamades, millega need teenindusajad olid seotud.
- 36 Esimesena väidab hageja, et komisjon leidis vääralt, et Air Berlini tegevuse lõpetamine oli kõnealuse koondumise läbiviimisest sõltumatu. Ta märgib, et 15. augustil 2017, kui taotleti maksejõuetusmenetluse algatamist, otsustasid Saksamaa ametiasutused anda Air Berlinile päästmisabi. See abi võimaldas tal vältida lennutegevusloa äravõtmist ning järelikult jätkata oma tegevust ja säilitada oma vara, sealhulgas teenindusajad. Nimetatud abi eesmärk oli võimaldada anda osa Air Berlini teenindusaegadest üle menetlusse astujale vastavalt määruse nr 95/93 artiklile 8a.
- 37 Selles osas on selge, et Air Berlini maksejõuetusmenetlus algatati 15. augustil 2017 ning et see menetlus tulenes Air Berlini finantsraskustest ja sellest, et Etihad Airways keeldus viimasele laenu ühte osa välja maksmast. Hageja ei vaidle vastu ka sellele – nagu nähtub ühtlasi otsusest, millega tunnistatakse päästmisabi siseturuga kokkusobivaks –, et selle abi eesmärk oli üksnes lükata Air Berlini tegevuse lõpetamist maksimaalselt kolm kuud edasi, mitte aga seda lõpetamist takistada.
- 38 Järelikult tuleb märkida, et Air Berlin oleks lõpetanud oma tegevuse isegi ilma kõnealuse koondumiseta, mistõttu leidis komisjon õigesti, et Air Berlin lõpetas oma tegevuse sellest koondumisest sõltumatult.
- 39 Teisena vaidleb hageja vastu asjaolule, et Air Berlini tegevuse lõpetamine toimus enne kõnealust koondumist. Ta väidab, et koondumisest teatamise kuupäev ei saa olla „vaieldamatu ja alati kasutatav“ kuupäev, mis on selle koondumise hindamisel määrava tähtsusega tegur, kuna selle kuupäeva valib koondumisest teataja. See kuupäev võib järelikult „moonutada“ kõnealust hinnangut nii, et see eelistab teataja huve. Hageja järeldab sellest, et käesolevas asjas oleks komisjon pidanud arvesse võtma kuupäeva, mil Air Berlini tegevus veel kestis.
- 40 Täpsemalt väidab ta, et Air Berlin lõpetas oma tegevuse alles 28. oktoobril 2017, see tähendab pärast 13. oktoobri 2017. aasta kokkulepet, mis näitab kõnealuse koondumise algust. Asjaolu, et alates maksejõuetusmenetluse algatamisest 15. augustil 2017 vähendas Air Berlin aktiivselt igasuguseid oma teenuste broneeringuid, ei tähenda, et ta ei olnud aktiivne, kuna päästmisabi arvestades sai ta säilitada oma lennuettevõtja sertiifikaadi ja lennutegevusloa. Lisaks väidab hageja, et vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrusele (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennutranspordi teenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT 2008, L 293, lk 3) peab lennuettevõtja, kes on likvideerimisel, oma teenindusajad tagastama.

Air Berlinile anti ajutine lennutegevusluba selle määruse artikli 9 alusel, mis võimaldas tal säilitada oma teenindusajad pärast 28. oktoobrit 2017, mistõttu ei saa asuda seisukohale, et ta lõpetas sel kuupäeval oma tegevuse lõplikult.

- 41 Teiseks väidab hageja kõigepealt, et Air Berlini finantsolukorra halvenemine võimaldas menetlusse astujal alates 2016. aastast järk-järgult omandada kontrolli Air Berlini „võimsuste“ üle, eelkõige *roof* märkrendi kokkuleppega; seejärel, et Air Berlin nimetas 1. veebruaril 2017 tegevdirektori ametikohale menetlusse astuja endise juhtivtöötaja; ja lõpuks, et menetlusse astuja oli 5. mail 2017 kinnitanud, et ta algatas läbirääkimised Air Berlini omandamiseks.
- 42 Sellega seoses tuleb esiteks meenutada, et määruse nr 139/2004 artikli 3 lõike 1 kohaselt loetakse koondumine toimunuks, kui ettevõtjale on püsivalt üle läinud kontroll teiste ettevõtjate üle. Sellega seoses tuleb meenutada, et ei ole oluline see, kas koondumise osalised kavatsevad juba komisjonile koondumisest teatamise ajal teha kaks või enam tehingut, või kas nad on juba enne teate esitamist tehinguid teinud. Komisjon peab hindama, kas tehingutel on üks ja sama eesmärk, nii et nad moodustavad ühe koondumise selle sätte mõttes. Selleks, et teha kindlaks, kas kõnealustel tehingutel on üks ja sama eesmärk, tuleb igal konkreetsel juhul hinnata, kas need tehingud on üksteisest sõltuvad selliselt, et ühte ei oleks tehtud teiseta (vt selle kohta 23. veebruari 2006. aasta kohtuotsus *Cementbouw Handel & Industrie vs. komisjon*, T-282/02, EU:T:2006:64, punktid 105 ja 107).
- 43 Käesolevas asjas tuleb märkida, et hageja väidetud seosed Air Berlini ja menetlusse astuja vahel alates 2016. aastast ei võimalda asuda seisukohale, et menetlusse astuja omandas kontrolli Air Berlini üle enne kõnealust koondumist määruse nr 139/2004 artikli 3 lõike 1 tähenduses.
- 44 Esiteks ei võimalda asjaolu, et menetlusse astuja endine juhtivtöötaja nimetati 1. veebruaril 2017 Air Berlini peadirektori ametikohale, järeldada, et menetlusse astuja omandas sellel kuupäeval kontrolli Air Berlini üle. Samuti ei saa 2017. aasta mais toimunud läbirääkimistest selle üle, et menetlusse astuja omandab Air Berlini, järeldada, et menetlusse astuja omandas sel hetkel kontrolli Air Berlini üle.
- 45 Teiseks, mis puudutab *roof* märgrendi kokkulepet, millega Air Berlin andis menetlusse astujale käitada teatavad õhusõidukid koos meeskonnaga, piirdub hageja väitega, et föderaalne konkurentsiamet tuvastas, et see kokkulepe võimaldas tugevdada menetlusse astuja tegevuse arengut ning et üks konkurent oli kinnitanud, et menetlusse astuja jaoks oli tegemist varjatud viisiga omandada Air Berlin. Tuleb aga märkida, et föderaalne konkurentsiamet tuvastas kõigepealt, et see kokkulepe ei tekita konkurentsiprobleeme, ning jättis seejärel otsuse tegemata küsimuses, kas nimetatud kokkulepe kujutab endast koondumist Saksa õiguse tähenduses. Lisaks tuleb märkida, et hageja ei ole kuidagi tõendanud konkurendi kinnitust.
- 46 Lisaks tuleb igal juhul märkida, et hageja ei väida ega ammugi tõenda seda, et *roof* märgrendi kokkulepe ja kõnealune koondumine olid üksteisest sõltuvad tehingud, nii et ühte ei oleks tehtud teiseta. Repliigi lisast C.12 nähtub hoopis, et menetlusse astuja teatas 5. mail 2017, et tema hinnangul takistab Air Berlini võlg Air Berlini tagasiostmist ja et seetõttu ei olnud ta sel kuupäeval veel otsustanud omandada Air Berlini või osa sellest. Järelikult ei nähtu hageja esitatud tõenditest, et *roof* märgrendi kokkuleppe sõlmimine 16. detsembril 2016 sõltus kõnealuse koondumise elluviimisest, mistõttu seda kokkulepet ja kõnealust koondumist tuleb käsitada kahe eraldiseisva tehinguna.

- 47 Teiseks tuleb sellega seoses meenutada, et määruse nr 139/2004 artikli 7 lõike 1 kohaselt ei viida Euroopa seisukohalt olulist koondumist ellu enne, kui sellest on teatatud ja see on siseturuga kokkusobivaks kuulutatud, välja arvatud juhul, kui komisjon teeb sellest kohustusest erandi selle määruse artikli 7 lõike 3 alusel
- 48 Käesolevas asjas tuleb tõepoolest märkida, et komisjon tegi 27. oktoobri 2017. aasta otsusega menetlusse astujale määruse nr 139/2004 artikli 7 lõike 3 alusel erandi. See erand puudutas siiski peamiselt õhusõidukite rendilepinguid, mitte teenindusaegu. Lisaks sõltus see erand tingimusest, et juhul, kui kõnealust koondumist ei viida läbi, võib need lepingud kas üle anda LGW-le või viimase võimalikule omandajale või nende nõudmisel lõpetada, ilma et menetlusse astuja saaks sellele vastu seista või nõuda selle eest hüvitist. Nii võib üksnes komisjoni otsus koondumise siseturuga kokkusobivaks tunnistamise kohta tuua kaasa püsiva muutuse kontrollis asjaomaste õhusõidukite üle. Neil asjaoludel tuleb märkida, et kõnealuse koondumise täielik elluviimine sai toimuda alles pärast vaidlustatud otsuse vastuvõtmist 21. detsembril 2017, see tähendab ligi kaks kuud pärast seda, kui Air Berlin oma tegevuse lõpetas.
- 49 Sellest tuleneb, et hagejal ei ole alust komisjonile etteheiteid teha seoses viimase järeldusega, et Air Berlin lõpetas oma tegevuse enne kõnealust koondumist.
- 50 Kolmandaks tuleb märkida, et vastupidi sellele, mida sisuliselt väidab hageja, ei kahjusta komisjoni hinnangut kõnealusele koondumisele asjaolu, et menetlusse astuja otsustas teatada koondumisest 31. oktoobril 2017, pärast seda, kui Air Berlin oma tegevuse lõpetas.
- 51 Nimelt tuleb esiteks meenutada, et määruse nr 139/2004 artikli 4 lõike 1 esimese lõigu kohaselt tuleb selle määruse reguleerimisalasse kuuluvast liidu seisukohalt olulisest koondumisest teatada komisjonile enne selle läbiviimist ja pärast koondumist käsitleva kokkuleppe sõlmimist asjaomaste ettevõtjate vahel.
- 52 Käesolevas asjas tuleb tõdeda, et 13. oktoobri 2017. aasta kokkulepe sõlmiti enne kõnealusest koondumisest teatamist 31. oktoobril 2017. Lisaks ei ole vaidlustatud seda, et see teade saadeti enne koondumise täielikku läbiviimist, välja arvatud vaid need asjaolud, mis olid 27. oktoobri 2017. aasta otsuse esemeks.
- 53 Järelikult tuleb märkida, et koondumisest teatamisega 31. oktoobril 2017 järgis menetlusse astuja määruse nr 139/2004 artikli 4 lõike 1 esimest lõiku.
- 54 Teisest küljest tuleb märkida, et koondumiste kontrolli eesmärk on turustruktuuride prognoosi alusel vältida niisuguse koondumise jõustamist, mis takistaks märkimisväärselt tõhusat konkurentsi ühisturul või selle olulises osas, eelkõige turgu valitseva seisundi tekkimise või selle tugevdamise tõttu (6. juuli 2010. aasta kohtuotsus Ryanair vs. komisjon, T-342/07, EU:T:2010:280, punkt 250). Tegemist ei ole seega minevikusündmuste uurimisega, mille kohta on sageli olemas mitmeid tõendeid, mis võimaldavad sündmuste põhjusi mõista, ega ka olevikusündmustega, vaid tuleb ennustada tulevikus suurema või väiksema tõenäosusega asetleidvaid sündmusi, kui ei võetaks vastu otsust kavandatava koondumise keelamise või selle tingimuste täpsustamise kohta. Tulevikku suunatud analüüs koosneb seega uuringust, kuidas koondumine võib muuta antud turul konkurentsiolukorda kujundavaid tegureid, et kontrollida, kas selle tagajärjeks oleks tõhusa konkurentsi märkimisväärne takistamine. Selline analüüs eeldab erinevate põhjuse- ja tagajärje ahelate ettekujutamist, et arvesse võtta need, mille tõenäosus on kõige suurem (15. veebruari 2005. aasta kohtuotsus komisjon vs. Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, punktid 42 ja 43).

- 55 Sellega seoses tuleb täpsustada, et koondumise siseturuga kokkusobivuse kohta tehtud otsuse õiguspärasust tuleb hinnata seda informatsiooni arvesse võttes, mis oli komisjoni käsutuses otsuse tegemise hetkel (vt selle kohta 4. juuli 2006. aasta kohtuotsus *easyJet vs. komisjon*, T-177/04, EU:T:2006:187, punkt 203, ja 9. juuli 2007. aasta kohtuotsus *Sun Chemical Group jt vs. komisjon*, T-282/06, EU:T:2007:203, punkt 179). Niisiis peab komisjoni hinnang koondumise kokkusobivusele siseturuga arvesse võtma koondumisest teatamise ajal esinenud faktilisi ja õiguslikke asjaolusid, mille majanduslikku ulatust saab hinnata selle otsuse tegemise hetkel (vt selle kohta 19. mai 1994. aasta kohtuotsus *Air France vs. komisjon*, T-2/93, EU:T:1994:55, punkt 70, ja 13. septembri 2010. aasta kohtuotsus *Éditions Odile Jacob vs. komisjon*, T-279/04, ei avaldata, EU:T:2010:384, punkt 327).
- 56 Nagu märgib hageja, ei ole koondumisest teatamise täpsel kuupäeval siiski tingimata määravat mõju koondumise hindamisele, eriti kui tulevikku suunatud analüüsi raames kasutatud teave on juba teada enne seda kuupäeva, nagu käesolevas asjas.
- 57 Nimelt tuleb tõdeda, et Air Berlini tegevus oli lõppenud enne kõnealusest koondumisest teatamist. See järeldus ei olnud siiski määrav, kuna nagu nähtub eespool punktist 37, oli Air Berlin maksejõuetu pärast seda, kui Etihad Airways keeldus 9. augustil 2017 talle laenu ühte osa välja maksmast, ja seetõttu lõpetas ta oma tegevuse püsivalt. Sellega seoses ei piisa hageja viidatud asjaolust – mille kohaselt Luftfahrt-Bundesamt (Saksamaa föderaalne lennundusamet) oli määruse nr 95/93 artikli 10 lõike 4 punkti c ja määruse nr 1008/2008 artikli 9 lõike 1 alusel 25. oktoobril 2017 Air Berlinile väljastanud ajutise lennutegevusloa, mis kehtis kuni 3. jaanuarini 2018, ning et see lennutegevusluba võimaldas tal säilitada oma teenindusajad kuni selle kuupäevani –, et Air Berlin saaks jätkata oma tegevust, arvestades tema maksejõuetust. Sellest tuleneb, et asjaolu, et kõnealusest koondumisest teatati 31. oktoobril 2017 ehk kolm päeva pärast Air Berlini tegevuse tegelikku lõpetamist 28. oktoobril 2017, mitte enne seda tegevuse lõpetamist, ei saa iseenesest muuta komisjoni tulevikku suunatud analüüsi, sealhulgas seoses asjaomaste turgude määratlemisega.
- 58 Kolmandana heidab hageja komisjonile ette, et ta lahutas kunstlikult Air Berlini varad, mis on kõnealuse koondumise esemeks, ja „terve ettevõtja“ Air Berlini, kes oli menetlusse astujaga konkureeriv lennuettevõtja. Kuigi menetlusse astuja omandas vaid ühe osa Air Berlini varadest, väidab hageja, et Air Berlin oli samal ajal nii selle vara müüja kui ka koondumise pool. Ta lisab, et vastupidi abstraktsele varade kogumile saab koondumise pooleks kvalifitseerida vaid ettevõtjaid. Võttes arvesse kõnealuse koondumise elluviimise eesmärgil teenindusaegade ja õhusõidukite üleandmist LGW-le, omandas menetlusse astuja kõnealuse koondumise raames tegelikult ühe ettevõtja.
- 59 Sellega seoses tuleb esiteks meenutada, et määruse nr 139/2004 artikli 3 lõike 1 punkti b kohaselt loetakse koondumine toimunuks, kui ettevõtjale on püsivalt üle läinud kontroll teise ettevõtja või selle osade üle otsese kontrolli omandamise teel. Käibe arvutamise kohta sätestab selle määruse artikli 5 lõige 2, et kui koondumine seisneb ettevõtja osade omandamises, võetakse müüja puhul arvesse ainult käivet, mis on seotud koondumise tehinguga seotud osadega. Sellest järeldub, nagu on muu hulgas õigesti märgitud konsolideeritud pädevuseteatise, mis käsitleb nõukogu määrust (EÜ) nr 139/2004 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle (ELT 2008, C 95, lk 1 ja parandus ELT 2009, C 43, lk 10) punktis 136, et selle määruse tähenduses on asjaomased ettevõtjad omandaja või omandajad ning sihtettevõtja osa või osad, kuid mitte müüja ülejäänud osad.

- 60 Sellest järeldub, et vastupidi hageja väidetule ei loeta Air Berlini ülejäänud osasid asjasse puutuvaks ettevõtjaks määruse nr 139/2004 tähenduses.
- 61 Teiseks tuleb märkida, et hageja ei vaidle vastu asjaolule, mille komisjon tõi esile vaidlustatud otsuse punktis 13, et varadest on võimalik kolme aasta jooksul moodustada tegevust, mis viib turul tegutseva majandusüksuseni, millel on selgelt olemas turukäive. Ta ei vaidle vastu ka sellele, et selline tegevus võib moodustada asjaomase ettevõtja määruse nr 139/2004 tähenduses. Lisaks tuleb märkida, et ta ei esita ühtegi tõendit, mis näitaks, et käesoleval juhul ei saa menetlusse astuja omandatud vara, nagu see on määratletud vaidlustatud otsuses, kujutada endast tegevust, mis viib turul tegutseva majandusüksuseni, millel on üheti mõistetavalt olemas käive.
- 62 Sellest tuleneb, et komisjon leidis õigesti, et vara, mille menetlusse astuja kõnealuse koondumise raames omandas, kujutas endast ettevõtjat või ettevõtja osa määruse nr 139/2004 tähenduses, kuigi Air Berlin oli oma tegevuse lõpetanud enne seda koondumist. Järelikult, kuna vaidlust ei ole selles, et menetlusse astuja omandas vaid osa Air Berlini varast, leidis komisjon õigesti, et menetlusse astuja omandas kontrolli ettevõtja või ettevõtte osa üle, mis vastas vaid Air Berlini teatud varadele, ja et need varad moodustasid asjaomase ettevõtja nimetatud määruse tähenduses.
- 63 Neil asjaoludel tuleb hageja esimese väite esimene osa tagasi lükata.

Esimese väite teine osa, mille kohaselt komisjon oleks pidanud uurima kõnealust koondumist igal asjaomasel lähte- ja sihtkoha turul

- 64 Hageja heidab komisjonile ette, et ta ei analüüsinud kõnealuse koondumise võimalikku konkurentsivastast mõju asjaomastele lähte- ja sihtkoha turgudele.
- 65 Alustuseks tuleb meenutada, et selleks, et tunnistada koondumine määruse nr 139/2004 artikli 2 lõike 2 kohaselt siseturuga kokkusobivaks, peab komisjon tuvastama, et see koondumine ei takistaks märkimisväärselt konkurentsi siseturul või selle olulises osas, eelkõige kuna tekitati turu valitsev seisund või tugevdati seda.
- 66 Asjaomase turu õige määratlemine on seega koondumise konkurentsimõjule hinnangu andmiseks vajalik eeltingimus (31. märtsi 1998. aasta kohtuotsus Prantsusmaa jt vs. komisjon, C-68/94 ja C-30/95, EU:C:1998:148, punkt 143). Sellega seoses tuleb meenutada, et arvesse võetav tooteturg hõlmab kõiki neid kaupu ja/või teenuseid, mis tarbijate seisukohast on oma iseloomulike tunnuste, hindade ja otstarbekohase kasutuse põhjal omavahel vahetatavad või asendatavad (vt 23. jaanuari 2018. aasta kohtuotsus F. Hoffmann-La Roche jt, C-179/16, EU:C:2018:25, punkt 50). Täpsemalt tähendab asjaomase turu mõiste, et selle turu kaupade või teenuste vahel saab valitseda tõhus konkurents, mis turu kõigi kaupade või teenuste sama kasutusotstarvet arvestades eeldab, et need on omavahel piisavalt vahetatavad (23. jaanuari 2018. aasta kohtuotsus F. Hoffmann-La Roche jt, C-179/16, EU:C:2018:25, punkt 51).
- 67 Kui komisjonile heidetakse ette, et viimane ei ole arvesse võtnud võimalikku konkurentsiprobleemi muudel turgudel kui need, mida puudutas konkurentsianalüüs, peab hageja siiski välja tooma kaalukad asjaolud, mis selgelt tõendavad sellise konkurentsiprobleemi olemasolu, mida komisjon oleks pidanud selle mõju tõttu kontrollima. Kõnealuse nõude täitmiseks peab hageja määratlema asjaomased turud, kirjeldama konkurentsiolukorda ilma koondumiseta ning märkima, milline on koondumise tõenäoline mõju arvestades

konkurentsiolekordade neil turgudel (4. juuli 2006. aasta kohtuotsus *easyJet vs. komisjon*, T-177/04, EU:T:2006:187, punktid 65 ja 66, ning 13. mai 2015. aasta kohtuotsus *Niki Luftfahrt vs. komisjon*, T-162/10, EU:T:2015:283, punktid 174 ja 175)

- 68 Käesolevas asjas märkis komisjon vaidlustatud otsuses, et lennuettevõtjad asuvad lennujaamade pakutavate lennujaama infrastruktuuri teenuste turul nõudluse poolel ja reisijate lennutranspordi teenuste turgudel pakkumise poolel.
- 69 Mis puudutab täpsemalt teenindusaegu, siis märkis komisjon, et nagu nähtub määruse nr 95/93 artikli 2 punktist a, olid need koordinaatori antud load kasutada lennuoperatsioone koordineerivas lennujaamas kõiki lennutranspordi teenuse pakkumiseks vajalikke lennujaama infrastruktuure, et konkreetsetel kuupäeval ja kellaajal maanduda või õhku tõusta. Ta järeldas sellest, et teenindusajad kujutasid endast vajalikke sisendeid, et võimaldada lennuettevõtjatel ligi pääseda lennujaamade pakutavatele lennujaama infrastruktuuri teenustele ja sellest tulenevalt osutada neist lennujaamadest väljuvaid või sinna suunduvaid reisijate lennutranspordi teenuseid. Kuna kõnealuse koondumise peamine eesmärk oli anda Air Berlini teenindusajad üle menetlusse astujale, leidis komisjon, et koondumine mõjutab nõudlust lennujaama infrastruktuuri teenuste turgudel ja pakkumist reisijate lennutranspordi teenuste turgudel.
- 70 Neil asjaoludel uuris komisjon kõnealuse koondumise hindamiseks, kas menetlusse astujale kuuluvate teenindusaegade arvu suurenemise tõttu oli viimasel võimalik või oli tal ajend sulgeda teiste lennuettevõtjate juurdepääsu lennujaama infrastruktuuri teenustele ning sellest tulenevalt reisijate lennutranspordi teenuste turgudele, mis said alguse või suundusid sellistesse lennujaamadesse, millega olid seotud Air Berlini teenindusajad.
- 71 Esimesena väidab hageja sellega seoses kõigepealt, et tarbijate seisukohast osutatakse reisijate lennutranspordi teenuseid kindlatel liinidel ja et lennuettevõtjate tegevus mingis lennujaamas sõltub nende teenuste osutamisest. Ta järeldas sellest, et lennuettevõtjate tegevust lennujaamas ei ole võimalik eristada nende teenuste osutamisest. Seega tugines komisjon ekslikule eeldusele, et lennuettevõtjad on lennujaamade käitajad, kes pakuvad teenindusaegu, samas kui selliste teenindusaegade vahetamine lennuettevõtjate vahel ei vasta nende põhitegevusele.
- 72 Teiseks väidab hageja, et ilma kõnealuse koondumiseta oleks Air Berlini teenindusajad antud teiste lennuettevõtjate käsutusse vastavalt määrusele nr 95/93. Ta väidab niisiis, et konkurents on tihedam lähte- ja sihtkoha turgudel siis, kui ettevõtja neilt turgudelt lahkub, kui olukorras, kui konkurent sellise ettevõtja vara omandab, nagu siinses asjas. Seetõttu järeldab ta, et asjaolust, et Air Berlin lõpetas oma tegevuse lähte- ja sihtkoha turgudel, ei tulene, et kõnealune koondumine ei oleks mõjutanud neid turge.
- 73 Sellega seoses tuleb tõepoolest märkida, nagu sisuliselt väidab hageja, et lähte- ja sihtkoha turu määratlus kajastab arusaama nõudlusest, mille kohaselt tarbijad kaaluvad kõiki olemasolevaid võimalusi, sealhulgas teisi transpordiliike, selleks et jõuda lähtekohast sihtkohta (13. mai 2015. aasta kohtuotsus *Niki Luftfahrt vs. komisjon*, T-162/10, EU:T:2015:283, punkt 138).
- 74 Lisaks tuleb märkida, et komisjon järeldas vaidlustatud otsuses, et ilma kõnealuse koondumiseta oleks teenindusajad, mille menetlusse astuja omandas, tõenäoliselt saanud naasta määruse nr 95/93 artiklis 10 mainitud ühisvarusse (edaspidi „ühisvaru“). Lisaks tuvastas komisjon, et teenindusajad olid reisijate lennutranspordi teenuste osutamisel „otsustava tähtsusega“, kuna

neist sõltus juurdepääs lennujaama infrastruktuuri teenustele. Ta tunnistas seega, et koondumine võis avaldada mõju erinevatele lähte- ja sihtkoha turgudele, mis said alguse sellistest lennujaamadest, millega olid seotud Air Berlini teenindusajad, või suundusid neisse.

- 75 Siiski leidis komisjon, kui ta analüüsis kõnealuse koondumise mõju reisijate lennutranspordi teenuste turgudele, mis said alguse sellistest lennujaamadest või saabusid neisse, millega olid seotud Air Berlini teenindusajad, et see analüüs võimaldas mõista koondumise mõju kõigile nendest lennujaamadest alguse saavatele või sinna suunduvatele lähte- ja sihtkoha turgudele. Nimelt leidis ta sarnaselt hagejaga, et kuigi lennuettevõtjad olid nõudluse poolel lennujaama infrastruktuuri teenuste turul, võib menetlusse astuja teenindusaegade arvu suurenemine võimaldada tal lõpuks sulgeda juurdepääsu nendele teenustele. Seetõttu kontrollis ta, kas menetlusse astuja teenindusaegade arvu suurenemine annab talle võimaluse või ajendi sulgeda juurdepääsu lennujaama infrastruktuuri teenustele ja sellest tulenevalt ka nendest lennujaamadest alguse saavatele või sinna suunduvatele erinevatele lähte- ja sihtkoha turgudele.
- 76 Sellest tuleneb, et vastupidi hageja väidetule võttis komisjon arvesse kõnealuse koondumise võimalikku mõju asjaomastele lähte- ja sihtkoha turgudele, ehkki ta ei analüüsinud igapäevaste neist individuaalselt.
- 77 Teisena leiab hageja, et komisjon oleks pidanud arvesse võtma Air Berlini ja menetlusse astuja turuosasid ning kõnealuse koondumise mõju nende konkurentsisuhtele, klientidele ja nende konkurentidele asjasse puutuvatel lähte- ja sihtkoha turgudel. Ta täpsustab sellega seoses, et komisjon oleks pidanud tuvastama Air Berlini liinid, mille võtab üle menetlusse astuja pärast seda koondumist, ning lähte- ja sihtkohtade turud, millel koondumine võis tekitada monopoli. Ta lisab, et komisjon oleks samuti pidanud analüüsima „nõudluse ja reisijatevoogude trendide struktuuri“ lennujaamadesse, mida menetlusse astuja kasutab sõlmlennujaamadena (hub).
- 78 Täpsemalt väidab hageja, et esiteks võis kõnealune koondumine märkimisväärselt takistada tõhusat konkurentsi järgmistel turgudel: Düsseldorf – New York (Ameerika Ühendriigid), Düsseldorf – München, Hamburg – München ja Berliin Tegel – Köln-Bonn. Sellega seoses võttis menetlusse astuja üle lennuliinid, mida Air Berlini teenindas, pärast kõnealust koondumist, vastupidi vaidlustatud otsuses sisalduvale kinnitusele, et „[menetlusse astuja] ei võta mingil juhul üle lennuliine, mida varem Air Berlini teenindas“. Teiseks võimaldaks kõnealune koondumine menetlusse astujal suurendada transiitreisijate arvu, kes on teel Frankfurdi (Saksamaa), Müncheni, Viini (Austria) ja Zürichi lennujaama, mis on tema jaoks sõlmlennujaamad, nii et see koondumine võib samuti mõjutada lähte- ja sihtkoha turge, mis said alguse sellistes lennujaamadest või suundusid nendesse, eelkõige lähte- ja sihtkoha turgudel, millel need lennujaamad olid sõlmlennujaamad Aiasse või Põhja-Ameerikasse suunduvatel liinidel. Lisaks oleks komisjon pidanud uurima iga lähte- ja sihtkoha turu puhul turuletuleku tõkkeid ja eelkõige erinevate teenindusaegade kättesaadavust asjaomastes lennujaamades, kuna lennuettevõtjatel peaks olema võimalik pakkuda lende erinevatel kellaaegadel vastavalt käsitletud lähte- ja sihtkoha turule, sh neid, mis said alguse või suundusid samasse lennujaama.
- 79 Esiteks tuleb märkida, et nagu nähtub eespool punktist 73, võimaldab lähte- ja sihtkoha turgude uurimine eristada reisijateveo teenuste hulgest neid, mida tarbija peab vahetatavateks või asendatavateks. Sellest tuleneb, et kui koondumisega seotud ettevõtjad on veel tegutsevad lennuettevõtjad, võib komisjon kindlaks teha lähte- ja sihtkoha turud, kus nende tegevus kattub. Ta saab seega hinnata koondumise konkurentsimoju reisijateveo teenuste osutamisele nendel

turgudel. Täpsemalt võib ta muu hulgas kindlaks määrata turuosasid ja koondumise tasemeid puudutavate muudatuste ulatuse, arvutades nende ettevõtjate ühendatud turuosa pärast nimetatud koondumist ja nende konkurentide turuosa.

- 80 Kuna käesolevas asjas oli Air Berlin tegevuse lõpetanud, lahkus ta kõigilt lähte- ja sihtkoha turgudelt, kus ta tegutses, nii et tema ja menetlusse astuja tegevus ei kattunud enam ühelgi neist. Lisaks, kuna Air Berlini teenindusajad ei olnud seotud ühegi lennuliiniga, märkis komisjon õigesti, et menetlusse astuja võis neid järelikult kasutada muudel lähte- ja sihtkoha turgudel kui need, millel Air Berlin varem oli tegutsenud. Vaidlust ei ole selles, et menetlusse astuja võis suurel arvul lähte- ja sihtkoha turgudest teenindusaegu ümber paigutada, ning lisaks tunnistas hageja repliigi punktides 106 ja 115, et komisjonil oli võimatu uurida kõiki lähte- ja sihtkoha turge, millele Air Berlini teenindusaegu oli võimalik ümber suunata.
- 81 Sellest tuleneb, et erinevalt koondumistest, milles osalesid veel tegutsevad lennuettevõtjad, ei olnud käesolevas asjas kindel, et kõnealusel koondumisel oleks mis tahes mõju konkurentsile neil lähte- ja sihtkoha turgudel, kus Air Berlin tegutses enne oma tegevuse lõpetamist.
- 82 Teiseks tuleb märkida, et hageja ei ole esitanud ühtegi tõendit, mis näitaks, et kõnealuse koondumise poolt lennujaama infrastruktuuri teenuste turgudele avaldatava mõju analüüsimine ei võimaldanud tuvastada võimalikke tõhusa konkurentsi takistusi erinevatel lähte- ja sihtkoha turgudel sellistest lennujaamadest või sellistesse lennujaamadesse, millega olid seotud Air Berlini teenindusajad.
- 83 Täpsemalt, kuigi hageja määratles lähte- ja sihtkoha turud, millel menetlusse astuja kas võttis üle Air Berlini poolt varem teenindanud lennuliinid või võib mõjutada Air Berlini teenindusaegu – eeskätt eesmärgiga suurendada transiitreisijate arvu, kes suunduvad tema sõmlennujaamadesse –, ei väida ta, et kõnealune koondumine tegelikult kujutas endast tõhusa konkurentsi märkimisväärset takistamist neil turgudel. Vastupidi, ta väidab, et ta ei ole kohustatud sellise takistuse esinemist tõendama, vaid komisjon peab tõendama selle puudumist. Seega piirdub hageja väitega, et koondumine võis endast kujutada sellist takistust ja et komisjon oleks pidanud oma analüüsi täiendama, ilma et hageja esitaks selles osas olulisi kaudseid tõendeid eespool punktis 67 viidatud kohtupraktika tähenduses. Eelkõige ei selgita ta, kuidas koondumine võis märkimisväärselt takistada tõhusat konkurentsi teatavatel lähte- ja sihtkoha turgudel olukorras, kus teised lennuettevõtjad säilitasid juurdepääsu kõnealustele lennujaama infrastruktuuri teenustele.
- 84 Lisaks, mis puudutab esiteks München – Düsseldorf ja Viin – Düsseldorf turgusid, millel menetlusse astuja oli pärast kõnealust koondumist hageja sõnul monopoolses seisundis, siis tuleb märkida, et repliigi lisast C.25 nähtub, et see olukord tulenes sellest, et Air Berlin lahkus nendelt turgudelt. Turult lahkumine on Air Berlini tegevuse lõpetamise tagajärg, mis – nagu on märgitud eespool punktides 35–57 – toimus enne koondumist ja sellest sõltumatult. Mis puudutab Frankfurt – Veneetsia ja Zürich – Hamburgi turgusid, mida hageja samuti mainib, siis piisab märkimisest, et Air Berlin ei tegutsenud neil turgudel, et menetlusse astuja turuosa väidetav suurenemine tulenes teiste lennuettevõtjate turult lahkumisest ja et hageja ei selgita, kuidas see lahkumine oli seotud koondumisega. Järelikult ei saa asjaolu, et menetlusse astuja on pärast koondumise läbiviimist neil lähte- ja sihtkoha turgudel monopoolses seisundis, igal juhul tähendada, et koondumine võis märkimisväärselt takistada tõhusat konkurentsi neil turgudel.

- 85 Teiseks, mis puudutab tervikuna Frankfurdi, Müncheni, Viini ja Zürichi lennujaamadest alguse saavaid või sinna suunduvaid lähte- ja sihtkoha turgusid või neid turgusid, kus need lennujaamad tegutsevad sõmlennujaamadena, siis tuleb sarnaselt komisjoniga märkida, et repliigi punktidest 123–130 nähtub, et hageja tunnistab, et kui hinnata menetlusse astuja võimet sulgeda pärast kõnealust koondumist juurdepääs lennujaama osutatavatele lennujaama infrastruktuuri teenustele, siis oli võimalik kontrollida, ega see koondumine ei takistaks märkimisväärselt tõhusat konkurentsi nendest lennujaamadest alguse saavatel või sinna suunduvatel lähte- ja sihtkoha turgudel. Lisaks, kuigi hageja viitab transiitreisijate arvule vastavalt Frankfurti, Müncheni, Viini ja Zürichi lennujaamades ning menetlusse astuja turuosadele liinidel nende lennujaamade ja teiste selliste lennujaamade vahel, millega Air Berlini teenindusajad olid seotud, ei selgita ta, miks nendest andmetest tuleneb, et kõnealune koondumine takistaks märkimisväärselt tõhusat konkurentsi neil turgudel.
- 86 Kolmandaks tuleb komisjoniga sarnaselt märkida, et hageja väitest, et menetlusse astuja kasutab Air Berlini teenindusaegu, et suurendada reisijate liikumist tema sõmlennujaamadesse, tuleneb, et menetlusse astuja ei võta üle kõiki lennuliine, mida varem käitas Air Berlin. Järelikult tuleb tõdeda, et komisjon leidis õigesti, et kõnealusel koondumisel võis olla mõju kõigil lähte- ja sihtkoha turgudel, mis saavad alguse nendest lennujaamadest, millega olid seotud Air Berlini teenindusajad, või suunduvad sinna, nii et selle koondumise mõju uurimine ei saanud piirduda nende lähte- ja sihtkoha turgudega, mille hageja tuvastas.
- 87 Neljandaks tuleb märkida, et komisjon tõdes vaidlustatud otsuse punktis 42, et kõnealusest koondumisest teatamisel märkis menetlusse astuja, et ta kavatses kasutada koondumise esemeks olevaid teenindusaegu „kasvukavade“ elluviimiseks, ning et „ta ei võta mingil juhul üle lennuliine, mida varem käitas Air Berlin“. Siiski on nendes kaalutlustes, millele hageja viitas, üksnes korratud selle teatise sisu, mitte käsitletud vaidlustatud otsuse põhjendust, mille seaduslikkust hageja võib kahtluse alla seada.
- 88 Sellest tuleneb, et hagejal ei ole alust väita, et komisjoni kasutatud turu määratlus ei võimalda kindlaks teha, kuidas kõnealune koondumine võis tõhusat konkurentsi moonutada, sealhulgas hageja tuvastatud lähte- ja sihtkoha turgudel.
- 89 Järelikult tuleb hageja esimese väite teine osa ja järelikult väide tervikuna tagasi lükata.

Teine väide, et kõnealuse koondumise mõju hindamisel on tehtud ilmne hindamisviga

- 90 Teine väide jaguneb sisuliselt kaheks osaks. Esimeses osas, mis on formaalselt esitatud hagiavalduses esimese väite raames, väidab hageja, et komisjon on selle koondumise analüüsil teinud ilmse hindamisvea seoses *roof* märgrendi kokkuleppe ja märgrendi kokkuleppe mõju hindamisega. Teises osas väidab ta, et komisjon tegi ilmse hindamisvea seoses koondumise mõjuga eelkõige reisijate lennutranspordi teenuste turgudel, mis said alguse Düsseldorf, Zürichi, Hamburgi, Müncheni, Stuttgardi ja Berliini Tegeli lennujaamadest või suundusid neisse lennujaamadesse.
- 91 Komisjon ja menetlusse astuja vaidlevad hageja argumentidele vastu.
- 92 Kõigepealt tuleb meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt annavad määruse nr 139/2004 materiaalsoiguslikud normid, eriti selle artikkel 2 komisjonile teatud kaalutusõiguse eelkõige majanduslike asjaolude hindamisel, ja et järelikult, kui kohtud kontrollivad selle kaalutusõiguse teostamist, mis koondumise valdkonna õigusnormide tõlgendamisel on keskse

tähtsusega, tuleb arvestada kaalutlusruumi, mis koondumist reguleerivate majandusliku sisuga õigusnormidega on antud (18. detsembri 2007. aasta kohtuotsus *Cementbouw Handel & Industrie vs. komisjon*, C-202/06 P, EU:C:2007:814, punkt 53, ja 13. mai 2015. aasta kohtuotsus *Niki Luftfahrt vs. komisjon*, T-162/10, EU:T:2015:283, punkt 85). Väljakujunenud kohtupraktikast tuleneb, et liidu kohtute kontroll komisjoni antud keeruliste majanduslike hinnangute üle piirdub tingimata selle kontrollimisega, kas on järgitud menetlusnorme ja põhjendamisreegleid, kas asjaolud on sisuliselt täpselt kindlaks tehtud, et faktide hindamisel ei ole tehtud ühtki ilmset viga ning et võimu ei ole kuritarvitatud (7. mai 2020. aasta kohtuotsus *BTB Holding Investments ja Duferco Participations Holding vs. komisjon*, C-148/19 P, EU:C:2020:354, punkt 56; 5. septembri 2014. aasta kohtuotsus *Éditions Odile Jacob vs. komisjon*, T-471/11, EU:T:2014:739, punkt 137, ja 12. detsembri 2018. aasta kohtuotsus *Servier jt vs. komisjon*, T-691/14, edasi kaevatud, EU:T:2018:922, punkt 1374).

- 93 Olgugi et Üldkohus ei tohi asendada selleks institutsioonilist pädevust omava komisjoni majanduslikku hinnangut enda omaga, tuleneb nüüdseks hästi välja kujunenud kohtupraktikast, et liidu kohus ei pea kontrollima mitte üksnes esitatud tõendite sisulist õigsust, usaldusväärset ja sidusust, vaid ka seda, kas kogutud tõendid sisaldavad kogu asjakohast teavet, mida keerulise olukorra hindamisel tuleb arvesse võtta, ja kas kõnealused tõendid võivad toetada järeldusi, mis nende pinnalt on tehtud (15. veebruari 2005. aasta kohtuotsus *komisjon vs. Tetra Laval*, C-12/03 P, EU:C:2005:87, punkt 39, ja 11. septembri 2014. aasta kohtuotsus *CB vs. komisjon*, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, punkt 46)

Teise väite esimene osa, mis puudutab roof märgrendi kokkuleppe ja märgrendi kokkuleppe mõju

- 94 Esimesena märkis komisjon vaidlustatud otsuses, et *roof* märgrendi kokkuleppe alusel rentis Air Berlin menetluse astuja kahele tütarettevõtjale lennukid koos meeskonnaga. Lisaks tuvastas ta, et selle eesmärk, et LGW asus Air Berlini asemele selles kokkuleppes, milleks komisjon 27. oktoobri 2017. aasta otsusega loa andis, oli säilitada nimetatud kokkuleppe toime pärast Air Berlini tegevuse lõpetamist. Ta järeldas sellest, et asendamisel kui sellisel on reisijate lennutranspordi teenuste turgudel üksnes piiratud mõju. Samuti leidis ta, et nende õhusõidukite ja meeskondade „integreerumine“ menetluse astujasse kõnealuse koondumise teel mõjutab neid turge piiratud ulatuses, kuna see integreerimine järgneb *roof* märgrendi kokkuleppele. Lisaks tõdes ta, et föderaalne konkurentsiamet kiitis selle kokkuleppe heaks 30. jaanuaril 2017.
- 95 Selles osas ei sea hageja kahtluse alla föderaalne konkurentsiameti otsust kiita heaks *roof* märgrendi kokkuleppe. Siiski väidab ta, et see kokkuleppe oli vaid kõnealuse koondumise „eelteingu“ element, mida komisjon pidi arvesse võtma. Ta väidab, et föderaalne konkurentsiamet analüüsis seda kokkuleppet vaid eraldi ja et komisjoni ülesanne oli hinnata koondumist tervikuna.
- 96 Neil asjaoludel väidab hageja, et komisjon oleks pidanud „hindama, kui tähtsad“ olid *roof* märgrendi kokkuleppe esemeks olevad varad vastavalt reisijate lennutranspordi teenuste ja õhusõidukite rentimise turu toimimisele. Ta lisab, et kõnealune koondumine võimaldas menetluse astujal omandada õhusõidukid koos meeskonnaga kiiremini kui tavapärasel turutingimustel, arvestades eelkõige seda, kui keeruline oli piloote palgata. Lõpuks väidab ta, et ilma kõnealuse koondumiseta oleksid menetluse astuja konkurendid võinud omandada need õhusõidukid ja nende meeskonnad.

- 97 Sellega seoses tuleb märkida, nagu on märgitud eespool punktis 46, et *roof* märgrendi kokkulepet ja kõnealust koondumist tuleb käsitada kahe eraldiseisva tehinguna. Sellest tuleneb, et vastupidi hageja väidetule ei saa *roof* märgrendi kokkulepet pidada selle koondumise osaks.
- 98 Lisaks tuleb märkida, et *roof* märgrendi kokkulepe sõlmiti kuueks aastaks ning seda võis teatud tingimustel pikendada. Sellest tuleneb, et selle kokkuleppe kohaselt võis menetlusse astuja kasutada selles kokkuleppes nimetatud meeskonnaga õhusõidukeid vähemalt kuni 2022. aasta detsembrini. Järelikult ei võimalda hageja väidetud asjaolu, et 13. oktoobri 2017. aasta kokkulepe kõnealuse koondumise kohta võimaldas menetlusse astujal neid lennukeid kiiremini omandada ja nende meeskonnad üle võtta, iseenesest tõendada, et koondumine võis märkimisväärselt takistada tõhusat konkurentsi reisijate õhustranspordi ja õhusõidukite rentimise teenuste turgudel.
- 99 Neil asjaoludel ei ole komisjon kõnealuse koondumise hindamisel ilmselgelt eiranud *roof* märgrendi kokkuleppe mõju.
- 100 Teisena märkis komisjon, et LGW rentis märgrendi kokkuleppe alusel lennukeid koos meeskonnaga Air Berlinile ja et Air Berlinil olid teenindusajad nende õhusõidukite kasutamiseks ja ta müüs lennupileteid lendudele, mida viidi läbi nende lennukitega. Ta järeldas sellest, et Air Berlin tegutses reisijate lennutranspordi teenuste turgudel ja et LGW tegutses õhusõidukite rentimise turul, ehkki ta tegi seda ainult Air Berlini kontserni siseselt. Lõpuks tuvastas ta, et Air Berlini tegevuse lõpetamise tagajärjel lahkus LGW õhusõidukite rentimise turult enne kõnealust koondumist ja sellest sõltumatult.
- 101 Sellega seoses väidab hageja, et komisjon eksis, kui ta leidis, et LGW tegutses õhusõidukite rentimise turul, kuna viimane rentis õhusõidukeid üksnes oma emattevõtjale Air Berlinile. Hageja järeldab sellest, et LGW tegevus oli Air Berlini omast lahutamatu ja et seetõttu oleks komisjon pidanud kõnealuse koondumise hindamisel konkreetselt uurima märgrendi kokkulepet.
- 102 Tuleb tõdeda, et hageja leiab sarnaselt komisjoniga, et LGW rentis lennukeid üksnes Air Berlinile, nii et komisjon tuvastas õigesti, et märgrendi kokkuleppe kohaldamine lõppes Air Berlini tegevuse lõpetamisega, mis toimus enne kõnealust koondumist ja sellest sõltumatult, nagu on märgitud eespool punktides 38 ja 49. Hageja ei selgita, kuidas see kokkulepe, mille kohaldamine lõppes enne koondumist ja sõltumata sellest, võis komisjoni poolt koondumisele antud hinnangu raames näidata tõhusa konkurentsi märkimisväärselt takistamist.
- 103 Lisaks, kui hageja üritab komisjonile ette heita seda, et ta ei võtnud oma analüüsis arvesse mõju, mida võis avaldada menetlusse astuja poolt nende regionaallende teostavate lennukite omandamine, mille rentimine oli märgrendi kokkuleppe esemeks, siis piisab, kui märkida, et hageja ei selgita, mil viisil ega millisel turul võis see omandamine märkimisväärselt takistada tõhusat konkurentsi.
- 104 Sellest tuleneb, et hagejal ei ole alust väita, et komisjon oleks pidanud konkreetselt uurima märgrendi kokkuleppe mõju, mistõttu tuleb hageja teise väite esimene osa tagasi lükata.

Teise väite teine osa, mis puudutab kõnealuse koondumise mõju reisijate lennutranspordi teenuste turgudele, mis said alguse Düsseldorfis, Zürichis, Hamburgis, Münchenis, Stuttgartis ja Berliini Tegeli lennujaamadest või suundusid neisse lennujaamadesse

- 105 Esimesena väidab hageja, et kõnealusel koondumisel on konkurentsivastased tagajärjed. Nimelt, kui seda koondumist ei oleks toimunud, oleks suur osa menetlusse astujale üle antud teenindusaegadest läinud teistele lennuettevõtjatele. Hageja väidab sellega seoses, et nimetatud koondumisega seotud 19-st lennujaamast 14 on lennuoperatsioone koordineerivad lennujaamad määruse nr 95/93 tähenduses, sealhulgas Düsseldorfis, Zürichis, Hamburgis, Münchenis, Stuttgartis ja Berliini Tegeli lennujaamad. Järelikult oleks vastavalt selle määruse artiklile 10 kuni pool teenindusaegadest, mis varem Air Berlinile kuulusid, määratud „uustulnukatele“, kui koondumist ei oleks toimunud, mis oleks vähendanud turutõkkeid kõnealusel turgudel.
- 106 Sellega seoses tuleb meenutada, et määruse nr 139/2004 artikli 2 lõigete 2 ja 3 kohaselt kuulutatakse siseturuga kokkusobimatuks üksnes selline koondumine, mis eelkõige turgu valitseva seisundi tekitamise või tugevdamise kaudu takistab märkimisväärselt konkurentsi siseturul või selle olulises osas.
- 107 Järelikult, nagu komisjon õigesti väidab, ei ole asjaolu, et koondumisel oleksid konkurentsivastased tagajärjed, iseenesest piisav, et asuda seisukohale, et koondumine on siseturuga kokkusobimatu, kui see ei takista märkimisväärselt tõhusat konkurentsi siseturul või selle olulises osas.
- 108 Pelk asjaolu, et ilma kõnealuse koondumiseta oleks võinud ühe osa menetlusse astujale üle läinud teenindusaegadest anda teistele lennuettevõtjatele, vähendades nii nende ettevõtjate puhul turuletuleku tõkkeid seoses asjaomaste lennujaamadega, ei võimalda selles olukorras iseenesest tõendada, et koondumine võis märkimisväärselt takistada tõhusat konkurentsi siseturul või selle olulises osas.
- 109 Teisna väidab hageja, et kõnealune koondumine takistaks märkimisväärselt tõhusat konkurentsi reisijate õhutranspordi teenuste turgudel, mis saavad alguse Düsseldorfis, Zürichis, Hamburgis, Münchenis, Stuttgartis ja Berliini Tegeli lennujaamadest või suunduvad neisse lennujaamadesse. Sellega seoses väidab ta esiteks, et koondumine tekitab või tugevdab menetlusse astuja turgu valitsevat seisundit reisijate õhutranspordi teenuste turgudel, mis saavad alguse Düsseldorfis ja Zürichis lennujaamadest või suunduvad neisse. Teiseks viib koondumine menetlusse astuja teenindusaegade osakaalu Hamburgis, Münchenis, Stuttgartis ja Berlin Tegeli lennujaamades märkimisväärselt üle 25%, samas kui nendel lennujaamadel on suurem koormus.
- 110 Komisjon uuris sellega seoses menetlusse astuja võimet sulgeda juurdepääs lennujaama infrastruktuuri teenustele ja sellest tulenevalt Düsseldorfis, Zürichis, Hamburgis, Münchenis, Stuttgartis ja Berliini Tegeli lennujaamadest alguse saavatele või sinna suunduvatele reisijate lennutranspordi teenuste turgudele. Nagu nähtub eespool punktist 19, võttis komisjon arvesse esiteks nende lennujaamade koormust ning teiseks menetlusse astuja teenindusaegade osakaalu ja kõnealuse koondumise mõju teenindusaegade sellele osakaalule.
- 111 Mis puudutab esiteks lennujaamade koormust, siis tõdes komisjon, et nagu nähtub määruse nr 95/93 artikli 3 lõikest 5, ei olnud lennuoperatsioone koordineerivate lennujaamade läbilaskevõime piisav, et rahuldada lennuettevõtjate kõiki taotlusi nendevahelise vabatahtliku koostöö alusel. Ta märkis siiski, et lennujaama võib kvalifitseerida lennuoperatsioone koordineerivaks lennujaamaks nimetatud määruse tähenduses, ilma et selle lennujaama kõiki teenindusaegu kasutataks. Nii arvutas ta asjaomaste lennujaamade koormuse määra, jagades iga

lahtiolekuaja tunni puhul kõikidele lennuettevõtjatele jaotatud teenindusaegade arvu olemasolevate teenindusaegade koguarvuga. Ta leidis, ilma et hageja oleks sellele vastu vaieldnud, et põhimõtteliselt on võimalik välistada tõhusa konkurentsi märkimisväärsed takistamist, kui lennujaama keskmine koormus oli alla 60%.

- 112 Teiseks, mis puudutab kõnealuse koondumise mõju menetlusse astuja teenindusaegade osakaalule, siis tõdes komisjon, nagu on märgitud eespool punktis 74, et ilma kõnealuse koondumiseta oleks Air Berlini teenindusajad, sealhulgas Niki Luftfahrti teenindusajad saanud naasta ühisvarusse, kust nad seejärel jaotataks teistele lennuettevõtjatele, kes neid teenindusaegu taotleavad. Sellega seoses täpsustas ta, nagu väidab ka hageja, et vastavalt määruse nr 95/93 artikli 10 lõikele 6 oleks 50% nendest teenindusaegadest antud uustulnukatele, välja arvatud juhul, kui nende uustulnukate taotlused puudutasid vähem kui 50% nendest teenindusaegadest. Järelikult oleks 50% Air Berlini teenindusaegadest üle läinud teistele lennuettevõtjatele, sh menetlusse astujale, kellel oli juba piisavalt teenindusaegu asjasse puutuvates lennujaamades.
- 113 Neil asjaoludel uuris komisjon vaidlustatud otsuses seda, mida ta kvalifitseeris „selgeks suurenemiseks“, see tähendab erinevust, mis jääb kõnealuse koondumise tulemusel menetlusse astujale kuulunud teenindusaegade osakaalu ja ilma koondumiseta menetlusse astujale kuuluvate teenindusaegade osakaalu vahele, võttes arvesse Air Berlini teenindusaegu, sealhulgas Niki Luftfahrti teenindusaegu, mis talle olenevalt olukorrast ühisvara vahendusel üle antaks.

– *Kõnealuse koondumise mõju Düsseldorfis ja Zürichis lennujaamast alguse saavatele või sinna suunduvatele reisijate õhustranspordi teenuste turgudele*

- 114 Esiteks, mis puudutab IATA 2017/2018. aasta talvehooaega Düsseldorfis lennujaamas, siis märkis komisjon, et menetlusse astuja teenindusaegade keskmine osakaal tõusis 26%-lt 39%-e või 42%-le sõltuvalt sellest, kas Niki Luftfahrti teenindusajad kantakse üle teisele lennuettevõtjale või ühisvarusse; et keskmine netokasv oli 4% ja keskmine koormuse määr 73%. Lisaks tõusis menetlusse astuja teenindusaegade maksimaalne osakaal kella 17 UTC (tegelik koordineeritud maailmaaeg) ja kella 17.59 UTC vahelisel ajal 46%-lt 58%-le, kui saavutati maksimaalne koormuse määr 99%. Sel juhul oleks netokasv 6%.
- 115 Teiseks, mis puudutab IATA 2018. aasta suvehooaega Düsseldorfis lennujaamas, siis märkis komisjon, et menetlusse astuja teenindusaegade osakaal tõusis 39%-lt 52%-le või 54%-le, olenevalt sellest, kas Niki Luftfahrti teenindusajad kantakse üle teisele lennuettevõtjale või ühisvarusse, ning keskmine netokasv oli 5%. Võttes arvesse menetlusse astuja võetud kohustusi, märkis komisjon, et menetlusse astujale kantakse üle vaid väike arv teenindusaegu, nii et menetlusse astujale kuuluvate teenindusaegade osakaal ei ületa 50% ning netokasv on piiratud 1%-ga. Lisaks tuvastas ta, et Düsseldorfis lennujaama keskmine koormuse määr oli IATA 2017. aasta suvehooajal 91% ning et ajal, kui kella 12 UTC ja kella 12.59 UTC vahelisel ajal saavutati maksimaalne koormuse määr 100%, läks menetlusse astujale üle üksnes kaks teenindusaega.
- 116 Kolmandaks, mis puudutab Zürichis lennujaama, siis tuvastas komisjon, et menetlusse astujale lähivad teenindusajad üle üksnes IATA 2018. aasta suvehooajal. Täpsemalt märkis ta, et menetlusse astuja teenindusaegade keskmine osakaal tõusis 51%-lt 52%-le, et keskmine netokasv oli nullilähedane ja et Zürichis lennujaama keskmine koormuse määr oli 69%. Mis puudutab menetlusse astuja teenindusaegade maksimaalset osakaalu, siis see tõusis kella 4 UTC ja kella 4.59 UTC vahelisel ajal 81%-lt 84%-le, kui saavutati maksimaalne koormuse määr 94%, kuid netokasv oli siis 0%.

- 117 Esiteks meenutab hageja, et suurem kui 50% turuosa tekitab eelduse, et tegemist on turgu valitseva seisundiga. Sellega seoses järeltab ta esiteks, et käesolevas asjas annab kõnealune koondumine menetlusse astujale Düsseldorf lennujaamas sellise seisundi ja tugevdab seda seisundit Zürichi lennujaamas. Teiseks väidab ta, et menetlusse astuja turgu valitseva seisundi tekkimine ja tugevnemine kujutavad endast iseenesest tõhusa konkurentsi märkimisväärset takistamist, võimaldades menetlusse astujal sulgeda juurdepääsu nendest lennujaamadest väljuvatele või sinna suunduvatele reisijate lennutranspordi teenustele. Nii väidab ta, et menetlusse astuja teenindusaegade osakaal Düsseldorf lennujaamas oli IATA 2017/2018 talvehooajal 42% ja IATA 2018. aasta suvehooajal 54% ning et selle lennujaama koormuse määr oli 91%. Lisaks täpsustab ta, et menetlusse astuja võetud kohustused on ebapiisavad, kuna menetlusse astujale kuuluv teenindusaegade osa ulatub endiselt 50%-ni IATA 2018. aasta suvehooaja teenindusaegadest. Mis puudutab Zürichi lennujaama, siis märgib ta, et menetlusse astuja teenindusaegade osakaal oli IATA 2018. aasta suvehooajal keskmiselt 52% ja maksimaalselt 84% ning tema lähima konkurenti osakaal oli kõigest 6%.
- 118 Sellega seoses ilmneb määruse nr 139/2004 artikli 2 lõigetest 2 ja 3, et koondumine võib teatud juhtudel märkimisväärselt takistada tõhusat konkurentsi, kui see viib turgu valitseva seisundi loomise või tugevdamiseni (vt selle kohta ja analoogia alusel 14. detsembri 2005. aasta kohtuotsus *General Electric vs. komisjon*, T-210/01, EU:T:2005:456, punkt 87).
- 119 Lisaks, nagu väitis hageja, siis kuigi turuosade tähtsus võib turgude lõikes erineda, on põhjendatud järeltada, et väga suured turuosad iseenesest – välja arvatud erandjuhtudel – on tõendiks turgu valitseva seisundi olemasolust. Olukord võib olla selline, kui turuosa on 50% või suurem (vt 6. juuli 2010. aasta kohtuotsus *Ryanair vs. komisjon*, T-342/07, EU:T:2010:280, punkt 41 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 120 Siiski tuleb käesoleval juhul esiteks seoses IATA 2017/2018. aasta talvehooajaga Düsseldorf lennujaamas märkida, et menetlusse astujal on keskmiselt vaid 42% teenindusaegadest. Järelikult, nagu nähtub ka hageja argumentidest, ei saa eeldada, et menetlusse astujal on turgu valitsev seisund, kuna pärast kõnealust koondumist on tema teenindusaegade osakaal alla 50%. Tuleb aga tõdeda, et menetlusse astuja turgu valitseva seisundi tõendamiseks piirdub hageja viitega asjaolule, et menetlusse astuja teenindusaegade osakaal on üle 40% ja et selle lennujaama koormuse määr on kõrge. Siiski, kuna puudub muu hulgas teiste lennuettevõtjate teenindusaegade osa kohta, ei ole need asjaolud iseenesest piisavad tõendamaks, et menetlusse astujal on selline seisund. Lõpuks ei saa järeltada asjaolust, et menetlusse astuja teenindusaegade maksimaalne osakaal võib kella 17 UTC ja kella 17.59 UTC vahel ulatuda 58%-ni, et menetlusse astujal on turgu valitsev seisund IATA 2017/2018. aasta talvehooajal tervikuna. Igal juhul ei ole see asjaolu piisav, et tõendada, et kõnealune koondumine võib ilmselgelt märkimisväärselt piirata tõhusat konkurentsi eespool punktis 118 viidatud kohtupraktika kohaselt, arvestades eelkõige teenindusaegade kättesaadavust Düsseldorf lennujaamas sellel hooajal, nagu tõdes komisjon vaidlustatud otsuse punktis 214.
- 121 Teiseks, mis puudutab IATA 2018. aasta suvehooaega Düsseldorf ja Zürichis lennujaamades, siis nähtub vaidlustatud otsusest, et menetlusse astuja poolt võetud kohustuste tulemusel oleks netokasv 0% või nullilähedane, mistõttu menetlusse astuja teenindusaegade osakaal on sama või peaaegu sama olenemata sellest, kas kõnealune koondumine viiakse ellu või mitte. Järelikult ei tulene hageja väidetud turgu valitseva seisundi tekkimine või tugevnemine kõnealusest koondumisest endast, vaid üksnes Air Berlini tegevuse lõpetamisest. Neil asjaoludel ei saa ainuüksi asjaolust, et menetlusse astuja teenindusaegade osakaal kõnealuse koondumise tulemusel on suurem kui 50% või sellega võrdne, järeltada, et see koondumine takistaks märkimisväärselt tõhusat konkurentsi.

- 122 Teiseks väidab hageja, et arvestades menetlusse astuja teenindusaegade suurt osakaalu ja koormuse määra eelkõige Düsseldorfis ja Zürichis lennujaamades, võib menetlusse astuja kasutada erinevaid väljatõrjumisstrateegiaid. Menetlusse astuja võib niisiis suurendada lendude arvu uue turule tulija kavandatud lendude kellaaegadele või tema poolt juba käitavatele liinidele, muutes viimase tegevuse vähem kasumlikuks, teiseks kasutada tõhusamalt oma teenindusaegu, suunates need vajaduse korral ümber oma erinevatele lennuliinidele ning kolmandaks pakkuda oma klientidele soodsamaid püsikliendiprogramme.
- 123 Esiteks märkis komisjon vaidlustatud otsuses sellega seoses ja sarnaselt hagejale, et suure arvu teenindusaegade omamine võis võimaldada lennuettevõtjatel pakkuda lende ajal, mis on lähedal teise lennuettevõtja plaanitavale lennule, et muu hulgas raskendada viimase sisenemist asjaomasest lennujaamast alguse saavale või sinna suunduvale reisijate õhustranspordi teenuste turule.
- 124 Siiski tuleb esiteks märkida, et teenindusaegade arvu tõus oli Düsseldorfis ja Zürichis lennujaamades IATA 2018. aasta suvehooajal 0% või nullilähedane. Sellest tuleneb, et asjaolu, et menetlusse astujal võib oma suurenenud teenindusaegade arvu arvestades olla lihtsam suurendada lendude arvu uue turuletulija kavandatud lendude kellaaegadel või tema poolt juba käitavatel liinidel, ei tulene kõnealusest koondumisest, vaid Air Berlini tegevuse lõpetamisest. Teiseks, mis puudutab IATA 2017/2018. aasta talvehooaega Düsseldorfis lennujaamas ja IATA 2018. aasta suvehooaega Zürichis lennujaamas, siis märkis komisjon vaidlustatud otsuses, et nende lennujaamade keskmine koormuse määr, mis on vastavalt 73% ja 69%, on piisavalt madal, et konkurendid saaksid pärast kõnealust koondumist arendada oma tegevust, hoolimata menetlusse astuja teenindusaegadest. Hageja ei esita aga ühtki argumenti, mis seaks selle hinnangu kahtluse alla.
- 125 Teiseks tuleb meenutada, et asjaolu, et konkurendid võivad saada kahju ühinemisega kaasnevast tõhususe kasvust, ei saa iseenesest kujutada endast konkurentsi takistust. Hageja ei selgita, kuidas menetlusse astuja teenindusaegade tõhusam kasutamine ja soodsamate püsikliendiprogrammide rakendamine oma klientidele ei kajasta tõhususe kasvu, mis vaatamata sellele, et see võib konkurente kahjustada, ei kujuta endast siiski tõhusa konkurentsi märkimisväärset takistamist.
- 126 Sellest tuleneb, et komisjon ei ole teinud ilmset hindamisviga, kui ta leidis, et kõnealune koondumine ei takistaks märkimisväärselt tõhusat konkurentsi Düsseldorfis ja Zürichis lennujaamadest alguse saavatel või sinna suunduvatel reisijate lennutranspordi teenuste turgudel.
- *Kõnealuse koondumise mõju reisijate lennutranspordi teenuste turgudele, mis said alguse Hamburgi, Müncheni, Stuttgardi ja Berliini Tegeli lennujaamadest või suundusid sinna*
- 127 Esiteks, mis puudutab IATA 2018. aasta suvehooaega Hamburgi lennujaamas, siis märkis komisjon, et menetlusse astuja teenindusaegade keskmine osakaal tõusis 30%-lt 33%-le, keskmine netokasv oli 1% ja keskmine koormuse määr 54%. Menetlusse astuja maksimaalne teenindusaegade osakaal tõusis kella 16 UTC ja 16.59 UTC vahelisel ajal 39%-lt 43%-le, kui lennujaamas saavutati maksimaalne koormuse määr 75%. Seega oleks netokasv siiski 1%.
- 128 Teiseks, mis puudutab IATA 2017/2018. aasta talvehooaega Müncheni lennujaamas, siis märkis komisjon, et menetlusse astuja teenindusaegade keskmine osakaal tõusis 39%-lt 41%-le, et keskmine netokasv oli 0% ja keskmine koormuse määr 60%. Samuti märkis ta, et menetlusse astuja maksimaalne teenindusaegade osakaal oli kella 13 UTC ja kella 13.59 UTC vahelisel ajal 78%, kui lennujaamas saavutati maksimaalne koormuse määr 93%. Ta tuvastas siiski, et netokasv oli 0%.

- 129 Kolmandaks, mis puudutab Stuttgardi lennujaama, siis märkis komisjon esiteks seoses IATA 2017/2018. aasta talvehooajaga, et menetlusse astuja keskmine teenindusaegade osakaal tõusis 15%-lt 17%-le, keskmine netokasv oli 1% ja keskmine ülekoormuse määr 30%. Samuti märkis ta, et menetlusse astujale kuuluv teenindusaegade maksimaalne osakaal oli kella 17 UTC ja kella 17.59 UTC vahelisel ajal 33%, kui lennujaamas saavutati maksimaalne koormuse määr 59%. Ta tuvastas siiski, et netokasv oli 1%. Teiseks, mis puudutab IATA 2018. aasta suvehooaega, siis tõusis menetlusse astuja teenindusaegade keskmine osakaal 30%-lt 33%-le, keskmine netokasv oli 1% ja keskmine koormuse määr 43%. Lisaks on menetlusse astuja teenindusaegade maksimaalne osakaal kella 16 UTC ja kella 16.59 UTC vahelisel ajal 46%, kui lennujaamas saavutati maksimaalne koormuse määr 74%. Sel juhul oli netokasv 2%.
- 130 Neljandaks, mis puudutab Berliini Tegeli lennujaama, siis märkis komisjon esiteks seoses IATA 2017/2018. aasta talvehooajaga, et menetlusse astuja keskmine teenindusaegade osakaal tõusis 16%-lt 25%-le, keskmine netokasv oli 4% ja keskmine koormuse määr 54%. Samuti märkis ta, et menetlusse astuja maksimaalne osa teenindusaegadest oli kella 19 UTC ja kella 19.59 UTC vahelisel ajal 40%, samas kui maksimaalne koormuse määr 73% saavutati kella 7 UTC ja kella 7.59 UTC vahelisel ajal. Lisaks tõdes ta, et netokasv on kella 19 UTC ja kella 19.59 UTC vahelisel ajal 11%. Teiseks, mis puudutab IATA 2018. aasta suvehooaega, siis tõusis menetlusse astuja teenindusaegade keskmine osakaal 28%-lt 35%-le, keskmine netokasv oli 3% ja keskmine koormuse määr 62%. Lisaks oli menetlusse astuja teenindusaegade maksimaalne osakaal kella 16 UTC ja kella 16.59 UTC vahelisel ajal 52%, samas kui maksimaalne koormuse määr 83% saavutati kella 10 UTC ja kella 10.59 UTC vahelisel ajal. Netokasv kella 16 UTC ja kella 16.59 UTC vahelisel ajal oli 1%.
- 131 Hageja väidab, et nagu on märgitud horisontaalsete ühinemiste hindamise suuniste vastavalt nõukogu määrusele kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle (ELT 2004, C 31, lk 5; ELT eriväljaanne 08/03, lk 10) (edaspidi „horisontaalsete ühinemiste suunised“) punktis 18 ja määruse nr 139/2004 põhjenduses 32, ei kujuta koondumine endast tõhusa konkurentsi märkimisväärset takistamist, kui asjaomaste ettevõtjate turuosa ei ületa 25%. Ta väidab, et menetlusse astuja turuosa pärast kõnealust koondumist ületab märkimisväärselt 25% esiteks IATA 2018. aasta suvehooajal Hamburgi lennujaamas, teiseks IATA 2017/2018. aasta talvehooajal Müncheni lennujaamas ning kolmandaks IATA 2017/2018. aasta talvehooajal Stuttgardi ja Berliini Tegeli lennujaamades. Ta järeldab sellest, et arvestades nende lennujaamade koormuse määra, tegi komisjon ilmse hindamisvea, kui ta leidis, et kõnealune koondumine ei kujuta endast tõhusa konkurentsi märkimisväärset takistamist reisijate õhustranspordi teenuste turgudel, mis saavad alguse nimetatud lennujaamadest või suunduvad sinna.
- 132 Sellega seoses, esimesena, ilma et oleks vaja võtta seisukoht küsimuses, kas kõnealune koondumine on horisontaalsete ühinemiste suuniste tähenduses horisontaalne koondumine, tuleneb suuniste punktist 18 ja määruse nr 139/2004 põhjendusest 32, et asjaolu, et asjaomaste ettevõtjate turuosa ei ületa 25%, on märk, mis võimaldab eeldada, et koondumine on siseturuga kokkusobiv. Siiski ei saa sellest järeldada, et koondumine ei oleks siseturuga kokkusobiv üksnes seetõttu, et asjaomaste ettevõtjate turuosa ületab 25%.
- 133 Teisena, kuigi hageja viitab tema poolt viidatud lennujaamade koormuse määrale, ei väida ega tõenda ta, et need määrad takistavad tal siseneda reisijate lennutranspordi teenuste turgudele, mis saavad alguse nendest lennujaamadest või suunduvad sinna. Lisaks tuleb esiteks märkida, et viimati nimetatud lennujaamade keskmised koormuse määrad jäävad eespool

punktis 111 mainitud 60% määra juurde või sellest allapoole, mille kohta leidis komisjon – ilma et hageja oleks sellele vastu väielnud –, et sellest määrast allpool võib põhimõtteliselt välistada konkurentsi märkimisväärse takistamise olemasolu.

- 134 Teiseks tuleb märkida, et kõnealuste lennujaamade maksimaalsed koormuse määrad saavutatakse erinevatel kellaaegadel. Kuigi aeg, mille jooksul lennuettevõtjate lennukid võivad õhku tõusta või maanduda, on oluline tegur reisijate lennutranspordi teenuste osutamisel, nagu väidab hageja, ei määratle hageja teenindusaegu, mis on vajalikud igas tema tuvastatud lennujaamas nende teenuste arendamiseks. Täpsemalt ei selgita ta, kuidas Air Berliini teenindusajad võimaldavad menetlusse astujal sulgeda juurdepääsu lennujaama infrastruktuuri teenustele ja sellest tulenevalt nendest lennujaamadest alguse saavatele või sinna suunduvatele reisijate õhustranspordi teenuste turgudele.
- 135 Kolmandana nähtub vaidlustatud otsusest, et netokasv oli Müncheni lennujaamas null ega ületanud Hamburgi lennujaamas 1%. See ulatus Stuttgardi lennujaamas IATA 2018. aasta suvehooajal kella 16 UTC kuni kella 16.59 UTC vahelisel ajal maksimaalselt 2%-ni ning jäi kõigi hooegade kokkuvõttes keskmiselt 1%-ni. Lõpuks, mis puudutab Berliini Tegeli lennujaama, siis netokasv ulatus IATA 2018. aasta suvehooajal keskmiselt 3%-ni ja IATA 2017/2018. aasta talvehooajal keskmiselt 4%-ni ning viimati nimetatud hooajal kella 19 UTC ja kella 19.59 UTC vahelisel ajal maksimaalselt 11%-ni. Siiski oli keskmine koormus IATA 2018. aasta suvehooajal vaid 62% ja IATA 2017/2018. aasta talvehooajal 54%.
- 136 Neil asjaoludel tuleb märkida, et netokasv oli Hamburgi, Müncheni ja Stuttgardi lennujaamade puhul piiratud, nii et võimalikud raskused siseneda reisijate õhustranspordi teenuste turgudele, mis saavad alguse nendest lennujaamadest või suunduvad sinna, ei tulene kõnealusest koondumisest. Mis puudutab Berliini Tegeli lennujaama, siis on netokasv pisut suurem. Arvestades koormuse määra ja menetlusse astuja teenindusaegade osakaalu pärast koondumist, ei võimalda see asjaolu üksi siiski tõendada, et kõnealune koondumine ilmselgelt ei takistaks märkimisväärselt tõhusat konkurentsi.
- 137 Sellest tuleneb, et komisjon ei teinud ilmset hindamisviga, kui ta leidis, et kõnealune koondumine ei takistaks märkimisväärselt tõhusat konkurentsi reisijate õhustranspordi teenuste turgudel, mis saavad alguse Hamburgi, Müncheni, Stuttgarti ja Berliini Tegeli lennujaamadest või suunduvad neisse lennujaamadesse.
- 138 Seetõttu tuleb tagasi lükata hageja teise väite teine osa ja järelikult kogu väide tervikuna.

Kolmas väide, et on rikutud määrust nr 95/93

- 139 Hageja väidab, et komisjon rikkus määruse nr 95/93 artikli 8a lõike 2 punkti a ning sellest määrusest tulenevaid neutraalsuse, läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõtteid. Täpsemalt väidab ta, et teenindusaegu ei ole võimalik koondumise raames üle anda, kui selline üleandmine kahjustaks lennujaama tööd. Kõnealune koondumine tekitaks aga sellist kahju, eelkõige Düsseldorfis ja Zürichis lennujaamas, tekitades menetlusse astuja turgu valitseva seisundi või tugevdades seda.
- 140 Komisjon ja menetlusse astuja vaidlevad hageja argumentidele vastu.
- 141 Sellega seoses tuleb esimesena meenutada, et nagu on märgitud eespool punktis 121, ei tulene hageja väidetud turgu valitseva seisundi tekkimine või tugevnemine kõnealusest koondumisest.

142 Teisena mainiti ühest küljest eespool punktis 106, et vastavalt määruse nr 139/2004 artikli 2 lõigetele 2 ja 3 tuleb siseturuga kokkusobimatuks tunnistada vaid sellised koondumised, mis muu hulgas turgu valitseva seisundi tekitamise või tugevdamise kaudu takistavad märkimisväärselt konkurentsi siseturul või selle olulises osas. Teiseks tuleneb määruse nr 95/93 artikli 8a lõikest 2, et üksnes asjaomaste lennujaamade koordinaatoril on õigus keelduda kinnitamast talle teatatud teenindusaegade ülekandmist, kui ta ei ole veendunud, et see ei kahjusta lennujaama tööd. Järelikult tuleb märkida, et komisjonil ei olnud pädevust seda sätet kohaldada.

143 Neil asjaoludel tuleb hageja kolmas väide tagasi lükata.

Neljas väide, et kõnealusest koondumisest tulenevat võimalikku tõhususe kasvu ei ole uuritud

144 Hageja väidab, et komisjon rikkus horisontaalsete ühinemiste suuniseid, jättes uurimata võimaliku tõhususe kasvu, mis võib kõnealusest koondumisest tuleneda.

145 Komisjon ja menetlusse astuja vaidlevad hageja argumentidele vastu.

146 Esiteks tuleb märkida, et nagu nähtub komisjoni 21. aprilli 2004. aasta määruse (EÜ) nr 802/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 139/2004 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle (ELT 2004, L 133, lk 1; ELT eriväljaanne 08/03, lk 88), I lisas sisalduva vormi CO (ettevõtjate koondumisest teatamiseks vastavalt määrusele nr 139/2004) 9. jaost ja horisontaalsete ühinemiste suuniste punktist 78, peab koondumisest tulenev tõhususe kasv soodustama konkurentsi tarbijate kasuks. Määruse nr 139/2004 põhjenduses 29, millele hageja viitab, on meenutatud, et koondumisega saavutatav tõhususe kasv tasakaalustab konkurentsimehhanismid ning eelkõige potentsiaalset kahju tarbijatele, mida koondumine võiks muul juhul kaasa tuua, mistõttu koondumine ei takistaks märkimisväärselt tõhusat konkurentsi siseturul või selle olulises osas.

147 Käesolevas asjas tuleb märkida, et komisjon leidis määruse nr 139/2004 artikli 6 lõike 1 punktide b ja lõikele 2 tuginedes, et menetlusse astuja võetud kohustusi arvestades ei saanud kõnealune koondumine kujutada endast tõhusa konkurentsi märkimisväärselt takistamist siseturul või selle olulises osas, ilma et menetlusse astuja peaks tõendama tõhususe kasvu. Nagu on märgitud eespool punktides 126 ja 137, siis kuna hagejal ei ole alust väita, et kõnealune koondumine võib ilmselgelt kujutada endast sellist takistust, ei pidanud komisjon seega analüüsima tõhususe kasvu, mis oleks võinud tasakaalustada selle koondumise mõju konkurentsile.

148 Teisena tuleneb määruse nr 139/2004 põhjendusest 29 ja horisontaalsete ühinemiste suuniste punktides 84–87, millele hageja viitab, et koondumise pooled peavad tõendama sellest koondumisest tulenevat võimalikku tõhususe kasvu, nagu hageja ise ka tunnistab. Järelikult ei saa hageja komisjonile ette heita, et ta ei uurinud tõhususe kasvu, mida menetlusse astuja ei ole eelnevalt tõendanud.

149 Neil asjaoludel tuleb hageja neljas väide tagasi lükata.

Viies väide, et menetlusse astuja võetud kohustused on ebapiisavad

- 150 Hageja väidab, et vaatamata menetlusse astuja võetud kohustustele on tema teenindusaegade osa Düsseldorfis lennujaamas IATA 2018. aasta suvehooajal 50%, mis näitab, et viimasel on turgu valitsev seisund. Ühtlasi ei puuduta need kohustused IATA 2017/2018. aasta talvehooaja teenindusaegu, samas kui menetlusse astujal on ka sellel hooajal turgu valitsev seisund ja selle lennujaama koormuse määr on kõrge.
- 151 Komisjon ja menetlusse astuja vaidlevad hageja argumentidele vastu.
- 152 Määruse nr 139/2004 artikli 6 lõikes 2 on sätestatud, et kui komisjon leiab, et pärast asjaomaste ettevõtjate tehtud muudatusi ei tekita teatatud koondumine enam tõsisid kahtlusi kokkusobivuses siseturuga, kuulutab ta koondumise ühisturuga kokkusobivaks.
- 153 Sellega seoses tuleb meenutada, et määruse nr 139/2004 artikli 6 lõike 2 alusel otsuse vastuvõtmiseks võetud kohustuste eesmärk on hajutada kõik tõsised kahtlused küsimuse osas, kas koondumine märkimisväärselt takistaks tõhusat konkurentsi siseturul või selle olulises osas eelkõige turgu valitseva seisundi tekitamise või tugevdamise tõttu (13. mai 2015. aasta kohtuotsus Niki Luftfahrt vs. komisjon, T-162/10, EU:T:2015:283, punkt 297).
- 154 Käesolevas asjas on esiteks eespool punktis 121 märgitud, et mis puudutab IATA 2018. aasta suvehooaega Düsseldorfis lennujaamas, siis jääb menetlusse astuja võetud kohustusi arvestades temale kuuluvate teenindusaegade osakaal peaaegu samaks olenemata sellest, kas asjaomane koondumine viiakse ellu või mitte. Sellest tuleneb, et hageja väidetud turgu valitsev seisund ei tulene asjaomasest koondumisest kui sellisest, vaid Air Berlini tegevuse lõpetamisest. Järelikult ei teinud komisjon ilmset hindamisviga, kui ta leidis, et menetlusse astuja võetud kohustused on piisavad, et hajutada kahtlused küsimuse osas, kas koondumine on siseturuga kokkusobiv.
- 155 Teiseks on eespool punktides 120 ja 123 märgitud, et hageja ei ole IATA 2017/2018. aasta talvehooaja osas tõendanud, et kõnealuse koondumise tulemusel on menetlusse astujal turgu valitsev seisund või tal on võimalik rakendada turult väljatõrjumise strateegiat. Kuna hagejal ei ole neil asjaoludel alust väita, et kõnealune koondumine võib ilmselgelt märkimisväärselt takistada tõhusat konkurentsi, ei pidanud komisjon uurima kohustusi, mis oleksid võinud seda takistust ära hoida.
- 156 Kolmandaks tuleneb määruse nr 139/2004 artikli 6 lõikest 2 ja määruse nr 802/2004 artiklist 19, et vajaduse korral teevad koondumise osalised ettepanekuid kohustuste võtmiseks, et koondumist muuta. Sellest tuleneb, et hageja ei saa komisjonile ette heita, et ta ei kehtestanud kohustusi seoses IATA 2017/2018. aasta talvehooajaga, mida menetlusse astuja ei olnud eelnevalt välja pakkunud.
- 157 Järelikult tuleb hageja viies väide tagasi lükata.

Kuues väide, et kõnealuse koondumise mõju hindamisel ei võetud arvesse päästmisabi

- 158 Hageja väidab, et Air Berlinile anti kõnealuse koondumise elluviimiseks päästmisabi. Sellega seoses väidab ta, et see abi ei olnud siseturuga kokkusobiv, et teatav teave selle abi kohta ei ole üldsusele kättesaadav ja et seda koondumist käsitlevad läbirääkimised menetlusse astuja ja Air Berlini vahel toimusid kinniste uste taga. Ta järeldab sellest, et päästmisabi takistas teistel

„tõhusamatel ettevõtjatel“ omandada Air Berliini vara. Lisaks leiab ta, et see abi muutis Air Berliini rahastamisvõimet, mistõttu pidi komisjon seda vastavalt määruse nr 139/2004 artikli 2 lõike 1 punktile b arvesse võtma.

- 159 Komisjon ja menetlusse astuja vaidlevad hageja argumentidele vastu.
- 160 Esimesena nähtub sellega seoses otsusest, millega tunnistatakse päästmisabi siseturuga kokkusobivaks, et selle abi eesmärk oli eelkõige võimaldada Air Berliini varade „korrapärast“ müüki, et piirata negatiivseid tagajärgi Air Berliini personalile.
- 161 Siiski ei saa esiteks asjaoludest, et päästmisabi on väidetavalt siseturuga kokkusobimatu, et teatud seda abi puudutav teave ei ole üldsusele kättesaadav ja et seda koondumist käsitlevad läbirääkimised menetlusse astuja ja Air Berliini vahel toimusid kinniste uste taga, järeldada, et selle abi konkreetne eesmärk oli võimaldada menetlusse astujal omandada Air Berliini varad, mida kõnealune koondumine puudutab.
- 162 Teiseks, hageja ei väida ega ammuugi tõenda, et tema viidatud „tõhusamad ettevõtjad“ ei saanud teha pakkumist osta Air Berliini maksejõuetusmenetluses tema vara.
- 163 Kolmandaks tuleb meenutada, et nagu on märgitud eespool punktis 108, ei ole ainuüksi asjaolu, et asjaomase koondumise puudumisel oleks Air Berliini teenindusajad, mis läksid menetlusse astujale üle, vähemalt osaliselt antud menetlusse astuja konkurentidele, piisav, et asuda seisukohale, et koondumine takistab märkimisväärselt tõhusat konkurentsi, mistõttu oleks komisjon pidanud tunnistama selle siseturuga kokkusobimatuks.
- 164 Teisena tuleneb määruse nr 139/2004 artikli 2 lõike 1 punktist b, et koondumiste hindamisel peab komisjon arvesse võtma eelkõige asjaomaste ettevõtjate seisundit turul ning nende majanduslikku ja finantsilist võimu. Siiski tuleb märkida, et hageja ei esita ühtegi tõendit, mis näitaks, et Air Berliinile päästmisabina antud laenu summa kanti üle LGW-le, et menetlusse astuja saaks selle omandada.
- 165 Neil asjaoludel ei ole tõendatud, et Air Berliinile antud laenu summa oleks kõnealuse koondumise osa, mistõttu tuleb asuda seisukohale, et päästmisabi ei saanud mõjutada LGW või menetlusse astuja poolt omandatud Air Berliini vara turupositsiooni või majanduslikku ja finantsvõimu. Sellest tuleneb, et see abi ei saanud muuta komisjoni hinnangut koondumisele.
- 166 Järelikult tuleb hageja kuues väide tagasi lükata.

Seitsmes väide, et on rikutud ELTL artiklit 296

- 167 Hageja väidab, et komisjon rikkus ELTL artiklit 296, kuna vaidlustatud otsus ei ole piisavalt põhjendatud. Täpsemalt heidab ta komisjonile ette, et ta ei analüüsinud ammendavalt asjaomase koondumise faktilist raamistikku. Ta väidab seega, et komisjon ei uurinud selle koondumise mõju lähte- ja sihtkoha turgudele, et ta ei võtnud arvesse „teatavat hulka asjaolusid [...] konkurentsiolukorra kohta [selle koondumisega] hõlmatud lennujaamades“, et ta ei kontrollinud, kas kõnealusest koondumisest tulenev tõhususe kasv kompenseerib koondumise konkurentsivastase mõju, et ta ei uurinud, kas menetlusse astuja võetud kohustused võimaldavad kõrvaldada olulist takistust tõhusale konkurentsile, mis oli tingitud sellest koondumisest, ja lõpuks, et ta ei võtnud arvesse päästmisabi.

- 168 Komisjon ja menetlusse astuja vaidlevad hageja argumentidele vastu.
- 169 ELTL artikli 296 kohaselt esitatakse liidu institutsioonide vastu võetud õigusaktides nende vastuvõtmise põhjused.
- 170 Sellega seoses tuleb meenutada, et ELTL artikliga 296 nõutav põhjendus peab vastama asjaomase akti olemusele, sellest peab selgelt ja üheselt selguma akti andnud institutsiooni arutluskäik, mis võimaldab huvitatud isikutel mõista võetud meetme põhjuseid ja pädeval kohtul teostada kontrolli. Põhjendamise nõuet hinnates tuleb seega arvestada juhtumi asjaolusid, eelkõige akti sisu, põhjenduste olemust ja huvi, mis võib selgituste saamiseks olla akti adressaatidel või teistel isikutel, keda akt otseselt ja isiklikult puudutab. Ei ole nõutud, et põhjenduses oleks täpsustatud kõik asjakohased faktilised ja õiguslikud asjaolud, kuna akti põhjenduse vastavust ELTL artikli 296 nõuetele tuleb hinnata mitte ainult selle sõnastust, vaid ka konteksti ja asjasse puutuva valdkonna õiguslikku regulatsiooni silmas pidades (2. aprilli 1998. aasta kohtuotsus komisjon vs. Sytraval ja Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, punkt 63; 22. juuni 2004. aasta kohtuotsus Portugal vs. komisjon, C-42/01, EU:C:2004:379, punkt 66, ja 15. aprilli 2008. aasta kohtuotsus Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, punkt 79).
- 171 Seega ei riku komisjon oma põhjendamiskohustust, kui ta koondumiste kontrollipädevuse kasutamisel ei lisa otsusesse koondumise selliste aspektide hindamise täpset põhjendust, mis tunduvad talle ilmselgelt asjassepuutumatud, tähtsusetud või selgelt teisejärgulised koondumise hindamise seisukohast (vt selle kohta 2. aprilli 1998. aasta kohtuotsus komisjon vs. Sytraval ja Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, punkt 64). Sellist nõuet oleks nimelt raske ühitada kiire menetlemise kohustusega ja lühikeste menetlustähtaegadega, mis on komisjonile kehtestatud koondumiste kontrolli pädevuse teostamisel ning mis on osa koondumise kontrolli menetluse erelistest asjaoludest. Sellest tuleneb, et kui komisjon kuulutab määruse nr 139/2004 artikli 6 lõike 1 punkti b alusel koondumise siseturuga kokkusobivaks, siis on põhjendamise nõue täidetud, kui otsuses märgitakse selgelt põhjused, miks komisjoni arvates kõnealune koondumine – vajaduse korral pärast asjaomaste ettevõtjate tehtud parandusi – ei tekita või ei tugevda turgu valitsevat seisundit, mille tulemusel tõhus konkurents oleks siseturul või selle olulises osas märkimisväärselt takistatud (vt analoogia alusel 13. mai 2015. aasta kohtuotsus Niki Luftfahrt vs. komisjon, T-162/10, EU:T:2015:283, punkt 100).
- 172 Käesolevas asjas tuleb esiteks tõdeda, nagu nähtub eespool punktidest 35 ja 69, et komisjon esitas vaidlustatud otsuses põhjuse, miks ta ei hinnanud kõnealust koondumist igal lähte- ja sihtkoha turul. Esiteks selgitas ta, et kuna Air Berlin lõpetas oma tegevuse enne kõnealust koondumist ja sellest sõltumatult, ei tegutsenud ta ühelgi lähte- ja sihtkoha turul, kus ta oli varem tegutsenud. Teiseks väitis ta, et selle koondumise mõju tuleb hinnata reisijate lennutranspordi teenuste turgudel, mille lähte- või sihtpunkt olid lennujaamad, millega olid seotud Air Berlini teenindusajad, kuna need teenindusajad ei olnud seotud ühegi konkreetse lähte- ja sihtkoha turuga.
- 173 Teiseks tuleb märkida, et hageja ei too välja „asjaolusid [...] konkurentsiolekorra kohta [selle koondumisega] hõlmatud lennujaamades“, mille kohta ta leiab, et komisjon oleks pidanud seisukoha võtma.
- 174 Kolmandaks, nagu nähtub eespool punktidest 147 ja 155, ei olnud komisjonil vaja hinnata kõnealusest koondumisest tulenevat võimalikku tõhususe kasvu ega näha ette võimalikke lisakohustusi, mida menetlusse astuja oleks võinud välja pakkuda. Samuti, nagu nähtub eespool punktist 165, ei pidanud komisjon asjaomase koondumise hindamisel päästmisabi arvesse võtma.

Sellest tuleneb, et need erinevad asjaolud, millele hageja tugineb, võisid komisjonile põhjendatult tunduda ilmselgelt asjakohatud, mistõttu eespool punktis 171 meenutatud kohtupraktikat arvestades ei saa talle ette heita põhjendamiskohustuse rikkumist, kui ta neid vaidlustatud otsuses ei maininud.

- 175 Neil asjaoludel ei saa asuda seisukohale, et vaidlustatud otsus on puudulikult põhjendatud, mistõttu tuleb hageja seitsmes väide tagasi lükata.

Hageja taotlus võtta menetlust korraldavaid meetmeid ja teha menetlustoiminguid

- 176 Hageja palus 12. juuni 2018. aasta kirjas Üldkohtul kodukorra artikli 88 alusel võtta menetlust korraldavaid meetmeid ja teha menetlustoiminguid päästmisabi, Air Berliini tegevuse lõpetamise ja tema varade müügi kohta.
- 177 Siiski tuleb esiteks märkida, et hageja on rikkunud kodukorra artikli 88 lõiget 2, jättes esitamata piisavalt üksikasjalikult põhjuseid, mis õigustaksid kõiki tema taotletud menetlust korraldavaid meetmeid ja menetlustoiminguid, ning teiseks, et nagu nähtub eelkõige eespool punktides 36–49 ja 161–165, ei ole need menetlust korraldavad meetmed ega menetlustoimingud otsuse tegemiseks vajalikud.
- 178 Järelikult ei ole alust rahuldada hageja taotlust menetlust korraldavate meetmete võtmiseks ja menetlustoimingute tegemiseks.
- 179 Eeltoodust tuleneb, et hagi tuleb tervikuna rahuldamata jätta, ilma et oleks vaja teha otsust repliigi lisa C.2 vastuvõetavuse kohta, mille komisjon vaidlustas. Lisaks, kuna menetlusse astuja nõuded rahuldatakse, ei ole enam vaja teha otsust vastuväite kohta, mille ta esitas oma menetlusõiguste teostamiseks seoses nende andmete konfidentsiaalsena käsitlemisega, mille suhtes esitatud konfidentsiaalsena käsitlemise taotluse Üldkohtu üheksanda koja president 20. mai 2019. aasta määrusega rahuldab.

Kohtukulud

- 180 Vastavalt kodukorra artikli 134 lõikele 1 on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna kohtuotsus on tehtud hageja kahjuks, tuleb kohtukulud vastavalt komisjoni ja menetlusse astuja nõudele välja mõista hagejalt.

Esitatud põhjendustest lähtudes

ÜLDKOHUS (kümnes koda laiendatud koosseisus)

otsustab:

- 1. Jätta hagi rahuldamata.**
- 2. Jätta kohtukulud Polskie Linie Lotnicze „LOT“ S.A. kanda.**

Van der Woude

Kornezov

Buttigieg

Kowalik-Bańczyk

Hesse

Kuulutatud avalikul kohtuistungil Luxembourgis 20. oktoobril 2021.

Allkirjad