



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN YLEISEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (laajennettu kymmenes jaosto)

20 päivänä lokakuuta 2021 *

Kilpailu – Yrityskeskittymät – Lentoliikenne – Päätös, jolla keskittymätoimi todetaan yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan soveltuvaksi – Merkitykselliset markkinat – Toimella kilpailuun olevien vaikutusten arviointi – Sitoumukset – Perusteluvelvollisuus

Asiassa T-296/18,

Polskie Linie Lotnicze "LOT" S.A., kotipaikka Varsova (Puola), edustajinaan asianajajat M. Jeżewski ja M. König,

kantajana,

vastaan

Euroopan komissio, asiamiehinnään L. Wildpanner, T. Franchoo ja J. Szczodrowski,

vastaajana,

jota tukee

Deutsche Lufthansa AG, kotipaikka Köln (Saksa), edustajinaan asianajajat S. Völcker ja R. Benditz,

väliintulijana,

jossa on kyse SEUT 263 artiklaan perustuvasta vaatimuksesta kumota keskittymän julistamisesta sisämarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan soveltuvaksi 21.12.2017 annettu komission päätös C(2017) 9118 final (asia COMP/M.8633 – Lufthansa / Certains actifs d’Air Berlin),

UNIONIN YLEINEN TUOMIOISTUIN (laajennettu kymmenes jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja M. van der Woude sekä tuomarit A. Kornezov, E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk (esittelevä tuomari) ja G. Hesse,

kirjaaja: hallintovirkamies R. Ūkelytė,

ottaen huomioon asian käsittelyn kirjallisessa vaiheessa ja 10.9.2020 pidetyssä istunnossa esitetyn,

on antanut seuraavan

* Oikeudenkäyntikieli: puola.

tuomion

Asian tausta

- 1 Air Berlin plc oli lentoyhtiö, jonka tytäryhtiöitä Luftfahrtgesellschaft Walter mbH (jäljempänä LGW) ja NIKI Luftfahrt GmbH olivat. Niin kutsutun wet lease -sopimuksen (jäljempänä wet lease -sopimus) yhteydessä LGW vuokrasi Air Berlinille alueellisia ilma-aluksia miehistöineen saadakseen aikaan matkustajavirtoja muille Air Berlinin liikennöimille reiteille.
- 2 Air Berlin laati vuonna 2016 taloudellisten vaikeuksien vuoksi rakenneuudistussuunnitelman, joka oli tarkoitus rahoittaa osittain sen osakkeenomistajan Etihad Airways PJSC:n lainoilla.
- 3 Air Berlin teki 16.12.2016 rakenneuudistussuunnitelmansa yhteydessä väliintulijana olevan Deutsche Lufthansa AG:n kanssa sopimuksen (jäljempänä roof wet lease -sopimus), jolla se alivuokrasi Deutsche Lufthansa AG:n kahdelle tytäryhtiölle ilma-aluksia miehistöineen. Air Berlin oli vuokrannut kyseiset ilma-alukset aiemmin vuokrasopimusten yhteydessä kolmansielta ilman miehistöä.
- 4 Bundeskartellamt (liittovaltion kilpailuviranomainen, Saksa) hyväksyi roof wet lease -sopimuksen 30.1.2017 tekemällään päätöksellä.
- 5 Etihad Airways jätti 9.8.2017 maksamatta erääntyneen lainaerän.
- 6 Etihad Airways ilmoitti 11.8.2017 julkisesti, ettei se enää tue Air Berliniä taloudellisesti.
- 7 Air Berlin pani 15.8.2017 vireille maksukyvyyttömyysmenettelyn Amtsgericht Charlottenburgissa (Charlottenburgin alioikeus, Saksa), joka antoi sille luvan edelleen hallinnoida ja pitää hallussaan omaisuuttaan väliaikaisen selvittäjän valvonnassa.
- 8 Saksan hallitus ilmoitti lisäksi Euroopan komissiolle SEUT 108 artiklan 3 kohdan mukaisesti tukitoimenpiteistä, joka toteutettiin Air Berlinille enintään 150 miljoonan euron lainalle annettavana takauksena (jäljempänä pelastamiseen tarkoitettu tuki). Komissio totesi pelastamiseen tarkoitettun tuen sisämarkkinoille soveltuvaksi 4.9.2017 antamallaan päätöksellä C(2017) 6080 final, joka koskee valtiontukea SA.48937 (2017/N) – Saksa, Air Berlinin pelastaminen – (EUVL 2017, C 400, s. 7; jäljempänä päätös, jossa pelastamiseen tarkoitettu tuki todetaan sisämarkkinoille soveltuvaksi). Se totesi tässä yhteydessä, että kyseisen tuen avulla Air Berlinin pitäisi voida jatkaa toimintaansa enintään kolme kuukautta, joiden aikana sen omaisuuserät on tarkoitus myydä.
- 9 Väliintulija pyysi 10.10.2017 komissiolta yrityskeskittymien valvonnasta 20.1.2004 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004 ("EY:n sulautuma-asetus") (EUVL 2004, L 24, s. 1) 7 artiklan 3 kohdan nojalla lupaa poiketa velvoitteesta, jonka mukaan keskittymää ei saa toteuttaa, ennen kuin siitä on tehty ilmoitus tai ennen kuin se on julistettu yhteismarkkinoille soveltuvaksi. Yhtäältä se pyysi erityisesti saada tulla Air Berlinin tilalle useissa kolmansien kanssa tehdyissä ilma-alusten vuokrasopimuksissa välttääkseen kyseisten ilma-alusten ulosmittauksen, koska Air Berlin ei pystynyt maksamaan määriä, jotka sen oli maksettava kyseisten sopimusten perusteella. Toisaalta se pyysi saada vuokrata LGW:ltä ja NIKI Luftfahrtilta ilma-aluksia miehistöineen, jotta viimeksi mainitut voivat tulla Air Berlinin tilalle roof wet lease -sopimuksessa.

- 10 Väliintulija ja Air Berlin tekivät 13.10.2017 sopimuksen, joka koski LGW:n ja NIKI Luftfahrtin kaikkien osuuksien hankintaa (jäljempänä 13.10.2017 tehty sopimus). Ennen kyseisen sopimuksen täytäntöönpanoa Air Berlinin oli siirrettävä LGW:lle tietyt ilma-alukset miehistöineen sekä lähtö- ja saapumisaikoja Kansainvälisen ilmakuljetusliiton (International Air Transport Association, jäljempänä IATA) aikataulukaudelle siten, että niitä oli siirrettävä IATAn talvikaudelle 2017/2018 ja kesäkaudelle 2018 kahdeksalla Saksan lentoasemalla (Düsseldorf, Hampuri, München, Berlin-Tegel, Köln-Bonn, Nürnberg, Saarbrücken ja Stuttgart), kolmella Italian lentoasemalla (Bologna, Firenze ja Venetsia), kahdella Sveitsin lentoasemalla (Geneve ja Zürich), yhdellä Tšekin lentoasemalla (Praha), yhdellä Tanskan lentoasemalla (Copenhagen Kastrup), yhdellä Espanjan lentoasemalla (Barcelona-El Prat), yhdellä Itävallan lentoasemalla (Salzburg), yhdellä Puolan lentoasemalla (Varsova) sekä yhdellä Ruotsin lentoasemalla (Göteborg).
- 11 Komissio hyväksyi 27.10.2017 tekemällään päätöksellä C(2017) 7355 final edellä 9 kohdassa mainitun väliintulijan esittämän poikkeamista koskevan pyynnön tietyin edellytyksin (jäljempänä 27.10.2017 tehty päätös).
- 12 Air Berlin lopetti 28.10.2017 toimintansa matkustajalentoliikennepalvelujen markkinoilla. LGW lopetti siten 27.10.2017 tehdyn päätöksen nojalla ilma-alusten vuokraamisen miehistöineen Air Berlinille wet lease -sopimuksen perusteella, mutta vuokrasi edelleen ilma-aluksia miehistöineen väliintulijalle roof wet lease -sopimuksen perusteella.
- 13 Väliintulija ilmoitti 31.10.2017 komissiolle asetuksen N:o 139/2004 4 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaisesti keskittymästä, jossa se hankki kaikki LGW:n ja NIKI Luftfahrtin osuudet sekä tiettyjä muita Air Berlinin omaisuuseriä, jotka oli vielä siirrettävä LGW:lle 13.10.2017 tehdyn sopimuksen mukaisesti.
- 14 Amtsgericht Charlottenburg totesi 1.11.2017 antamassaan määräyksessä, että Air Berlinin maksukyvyttömyys ja ylivelkaantuminen oli todettu.
- 15 Väliintulija luopui 13.12.2017 NIKI Luftfahrtin osuuksien hankkimisesta.
- 16 Väliintulija ehdotti 15.12.2017 komissiolle, että sille 13.10.2017 tehdyn sopimuksen nojalla Düsseldorfin lentoasemalla IATAn kesäkaudella 2018 siirrettävien viikoittaisten lähtö- ja saapumisaikojen määrää vähennetään 450:stä 108:aan (jäljempänä väliintulijan antamat sitoumukset).
- 17 Komissio totesi 21.12.2017 annetussa päätöksessä C(2017) 9118 final (asia COMP/M.8633 – Lufthansa / Certains actifs d’Air Berlin) (jäljempänä riidanalainen päätös) asetuksen N:o 139/2004 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan ja 2 kohdan nojalla, että LGW:n ja muiden Air Berlinin LGW:lle siirtämien omaisuuserien hankinta (jäljempänä kyseessä oleva keskittymä) soveltuu sisämarkkinoille, kun otetaan huomioon väliintulijan antamat sitoumukset.
- 18 Tarkemmin sanoen komissio katsoi ensinnäkin yhtäältä, että kyseessä oleva keskittymä koskee lähinnä Air Berlinin lähtö- ja saapumisaikojen siirtämistä väliintulijalle, ja toisaalta, että Air Berlin oli lopettanut matkustajalentoliikennetoimintansa ennen tätä keskittymää ja siitä riippumatta. Komissio totesi tältä osin, etteivät kyseiset lähtö- ja saapumisaikat liittyneet mihinkään erityiseen reittiin ja ettei Air Berlin enää liikennöinyt mitään reittiä. Komissio päätteli tästä, että kun näissä olosuhteissa arvioidaan kyseisen keskittymän vaikutuksia lähtö-/määräpaikka-kaupunkiparien perusteella määriteltäviin matkustajalentoliikennepalvelujen

markkinoihin (jäljempänä lähtö- ja määräpaikkaan perustuvat markkinat), ei voida ymmärtää tällaisen keskittymän "rakenteellisia vaikutuksia" kilpailuun. Sen sijaan, että komissio olisi arvioinut päätöskäytäntönsä mukaisesti kyseessä olevan keskittymän vaikutuksia kuhunkin markkinoihin, joilla Air Berlin ja väliintulija toimivat, se yhdisti merkityksellisiä matkustajalentoliikennepalvelujen markkinoita määritellesään siksi kaikki kultakin lentoasemalta, johon väliintulijalle siirretyt Air Berlinin lähtö- ja saapumisaajat liittyivät, lähtevän tai sille saapuvan lentoliikenteen lähtö- ja määräpaikkaan perustuvat markkinat. Se määritteli siten merkitykselliset markkinat näiltä lentoasemilta lähtevän tai niille saapuvan matkustajalentoliikenteen markkinoiksi.

- 19 Toiseksi komissio totesi, että väliintulija voi estää pääsyn merkityksellisille matkustajalentoliikennepalvelujen markkinoille, jos kolme edellytystä täyttyy. Ensinnäkin väliintulijalla on oltava yhdellä asianomaisella lentoasemalla hallussaan merkittävä osuus kyseisen lentoaseman lähtö- ja saapumisaikojen kokonaismäärästä etenkin, jos sen enimmäisruuhkautumisaste toteutuu. Toiseksi väliintulijalla kyseisellä lentoasemalla olevien lähtö- ja saapumisaikojen on lisäännyttävä huomattavasti kyseessä olevan keskittymän ansiosta etenkin, jos lentoaseman enimmäisruuhkautumisaste toteutuu. Kolmanneksi sen, että väliintulijalla on hallussaan lähtö- ja saapumisaikoja, on vaikutettava kielteisesti lähtö- ja saapumisaikojen saatavuuteen kyseessä olevalla lentoasemalla, kun otetaan huomioon sen lisääntynyt ruuhkautumisaste ja väliintulijan hallussa olevien lähtö- ja saapumisaikojen huomattava määrä.
- 20 Komissio katsoi siten, että edellä 19 kohdassa mainitut kolme edellytystä täyttyvät ainoastaan Düsseldorfin lentoaseman osalta IATAn kesäkaudella 2018. Se totesi erityisesti, että väliintulijan sitoumusten puuttuessa tämä saisi todennäköisesti määräävän markkina-aseman, kun tarkastellaan lähtö- ja saapumisaikojen hallussapitoa, joka antaa sille mahdollisuuden ja kannustimen estää pääsy kyseiseltä lentoasemalta lähtevän tai sille saapuvan matkustajalentoliikenteen markkinoille. Komissio katsoi kuitenkin, että nämä sitoumukset vähentävät riittävästi väliintulijalle siirrettävien lähtö- ja saapumisaikojen määrää, jotta voidaan todeta, ettei kyseessä oleva keskittymä herätä vakavia epäilyjä sen soveltuvuudesta sisämarkkinoille.

Oikeudenkäyntimenettely sekä asianosaisten ja väliintulijan vaatimukset

- 21 Kantaja Polskie Linie Lotnicze "LOT" S.A. nosti käsiteltävänä olevan kanteen unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 7.5.2018 toimittamallaan kannekirjelmällä.
- 22 Kantaja pyysi 12.6.2018 päivätyllä kirjeellä unionin yleisen tuomioistuimen työjärjestyksen 88 artiklan nojalla unionin yleistä tuomioistuinta toteuttamaan prosessinjohtotoimia ja asian selvittämistoimia, jotka koskevat pelastamiseen tarkoitettua tukea, Air Berlinin toiminnan lopettamista ja sen omaisuususerien myyntiä.
- 23 Väliintulija toimitti unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 23.8.2018 väliintulohakemuksen, jossa se pyysi saada osallistua oikeudenkäyntiin tukeakseen komission vaatimuksia. Unionin yleisen tuomioistuimen yhdeksännen jaoston puheenjohtaja hyväksyi tämän väliintulohakemuksen 28.11.2018 antamallaan määräyksellä.

- 24 Kantaja pyysi 17.9.2018 päivätyllä asiakirjalla kirjelmassään ja niiden liitteissä olevien tiettyjen tietojen käsittelemistä luottamuksellisesti. Väliintulija esitti 21.12.2018 päivätyllä asiakirjalla vastaväitteitä kyseisestä luottamuksellisesta käsittelyä koskevasta pyynnöstä.
- 25 Unionin yleisen tuomioistuimen yhdeksannen jaoston puheenjohtaja hyväksyi 20.5.2019 antamallaan määräyksellä kantajan esittämän luottamuksellista käsittelyä koskevan pyynnön osittain. Väliintulija ilmaisi 26.6.2019 päivätyllä asiakirjalla uudelleen vastustavansa niiden tietojen luottamuksellista käsittelyä, joiden osalta kyseinen pyyntö oli hyväksytty.
- 26 Koska unionin yleisen tuomioistuimen jaostojen kokoonpanoa muutettiin unionin yleisen tuomioistuimen työjärjestyksen 27 artiklan 5 kohdan mukaisesti, esittelevä tuomari määrättiin kymmenenteen jaostoon, johon käsiteltävä asia tämän vuoksi siirrettiin.
- 27 Unionin yleinen tuomioistuin päätti kymmenennen jaoston ehdotuksesta siirtää asian laajennetun ratkaisukokoonpanon käsiteltäväksi työjärjestyksensä 28 artiklan nojalla.
- 28 Unionin yleinen tuomioistuin esitti 11.2.2020 ja 27.4.2020 komissiolle kysymyksiä työjärjestyksensä 89 artiklan 3 kohdan b alakohdan mukaisina prosessinjohtotoimina. Komissio vastasi näihin kysymyksiin sille asetetussa määräajassa.
- 29 Kantaja vaatii, että unionin yleinen tuomioistuin
- kumoaa riidanalaisen päätöksen
 - velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut
 - velvoittaa väliintulijan vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan.
- 30 Komissio ja väliintulija vaativat, että unionin yleinen tuomioistuin
- hylkää kanteen
 - velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Oikeudellinen arviointi

- 31 Aluksi on todettava, että väliintulijan mielestä kanteen tutkittavaksi ottamisen edellytykset eivät täyty. Tässä yhteydessä on kuitenkin muistutettava, ettei kanteen tutkittavaksi ottamisesta ole tarpeen lausua, koska se on joka tapauksessa hylättävä (ks. vastaavasti tuomio 26.2.2002, neuvosto v. Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, 51 ja 52 kohta). Käsiteltävässä asiassa ei näin ollen ole tarpeen lausua kanteen tutkittavaksi ottamisesta, koska se on hylättävä jäljempänä esitettävistä syistä.
- 32 Kantaja esittää kanteensa tueksi seitsemän kanneperustetta, joista ensimmäinen koskee merkityksellisten markkinoiden virheellistä määrittelyä, toinen kyseessä olevan keskittymän arvioinnissa tehtyä ilmeistä arviointivirhettä, kolmas lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä 18.1.1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 (EYVL 1993, L 14, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 18.6.2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 545/2009 (EUVL 2009, L 167, s. 24),

rikkomista, neljäs kyseessä olevalla keskittymällä saavutettavien mahdollisten tehokkuusetujen tutkimatta jättämistä, viides väliintulijan sitoumusten riittämättömyyttä, kuudes pelastamiseen tarkoitetun tuen huomiotta jättämistä kyseisen keskittymän vaikutusten arvioinnissa ja seitsemäs SEUT 296 artiklan rikkomista.

Ensimmäinen kanneperuste, joka koskee merkityksellisten markkinoiden virheellistä määrittelyä

33 Ensimmäisessä kanneperusteessa kantaja väittää, että komissio määritteli merkitykselliset markkinat virheellisesti. Tähän kanneperusteeseen sisältyy lähinnä kaksi osaa. Ensimmäisessä osassa kantaja kiistää komission päättelyn perusteet, joiden mukaan Air Berlin, LGW mukaan luettuna, oli lopettanut toimintansa ennen kyseessä olevaa keskittymää ja siitä riippumatta eikä väliintulija ostanut Air Berliniä yrityksenä vaan ainoastaan sen omaisuuserät. Toisessa osassa kantaja moittii komissiota siitä, ettei tämä määritellyt merkityksellisiä matkustajalentoliikennepalvelujen markkinoita lähtö- ja määräpaikkaan perustuvien markkinoiden avulla myöskään siinä tapauksessa, että Air Berlinin katsotaan jo vetäytyneen joiltakin näistä markkinoista.

34 Komissio ja väliintulija kiistävät kantajan väitteet.

Ensimmäisen kanneperusteen ensimmäinen osa, jonka mukaan Air Berlin ei ollut lopettanut toimintaansa ennen kyseessä olevaa keskittymää ja siitä riippumatta ja sitä oli pidettävä yrityksenä kyseisen keskittymän vaikutuksia arvioitaessa

35 Komissio totesi riidanalaisessa päätöksessä, että Air Berlin, LGW mukaan luettuna, oli 27.10.2017 tehdyllä päätöksellä hyväksytyn roof wet lease -sopimuksen soveltamista lukuun ottamatta lopettanut toimintansa 28.10.2017 ja vetäytynyt siten kaikilta lähtö- ja määräpaikkaan perustuvilta markkinoilta, joilla se oli toiminut, ennen kyseessä olevaa keskittymää ja siitä riippumatta. Komissio katsoi näissä olosuhteissa, että siltä osin kuin kyseinen keskittymä koski lähinnä lähtö- ja saapumisaikoja väliintulija ei saanut asemia, jotka Air Berlinillä oli ollut erityisesti lähtö- ja määräpaikkaan perustuvilla markkinoilla, joilla se oli toiminut, vaan asemat, jotka sillä oli ollut lentoasemilla, joihin lähtö- ja saapumisajat liittyivät.

36 Kantaja väittää ensinnäkin komission katsoneen virheellisesti, ettei Air Berlinin toiminnan lopettaminen riippunut kyseessä olevan keskittymän toteuttamisesta. Kantaja toteaa, että maksukyvyttömyysmenettelyn aloittamista koskevan hakemuksen jättämispäivänä 15.8.2017 Saksan viranomaiset päättivät myöntää Air Berlinille pelastamiseen tarkoitetun tuen. Kyseisen tuen avulla Air Berlin pystyi välttämään liikennelupansa peruuttamisen sekä siten jatkamaan toimintaansa ja säilyttämään omaisuuseränsä, erityisesti lähtö- ja saapumisaikansa. Kyseisen tuen tavoitteena oli siis mahdollistaa se, että osa sen lähtö- ja saapumisajoista siirretään väliintulijalle asetuksen N:o 95/93 8 a artiklan mukaisesti.

37 Tältä osin on kiistatonta, että Air Berlinin maksukyvyttömyysmenettely aloitettiin 15.8.2017 ja että tämä menettely johtui Air Berlinin taloudellisista vaikeuksista ja siitä, että Etihad Airways kieltäytyi maksamasta lainaerää sen puolesta. Kantaja ei kiistä myöskään sitä, että kyseisellä tuella pyrittiin ainoastaan viivästyttämään Air Berlinin toiminnan lopettamista enintään kolmella kuukaudella mutta ei estämään sitä, kuten myös päätöksestä, jossa pelastamiseen tarkoitettu tuki todetaan sisämarkkinoille soveltuvaksi, ilmenee.

- 38 Näin ollen on todettava, että Air Berlin olisi lopettanut toimintansa, vaikka kyseessä olevaa keskittymää ei olisi toteutettu, joten komissio katsoi perustellusti, että Air Berlin oli lopettanut toimintansa kyseisestä keskittymästä riippumatta.
- 39 Toiseksi kantaja kiistää sen, että Air Berlinin toiminta lopetettiin ennen kyseessä olevaa keskittymää. Se väittää, ettei keskittymän ilmoittamispäivä voi olla "kiistaton" eikä sitä voida "pitää aina" ratkaisevana tekijänä kyseisen keskittymän arvioinnissa, koska ilmoituksen tekijä voi valita tämän päivän. Ilmoituksen tekijä voisi siten "vääristää" tätä arviointia edistämällä omia etujaan. Kantaja päättelee tästä, että komission olisi pitänyt ottaa käsiteltävässä asiassa huomioon päivä, jona Air Berlin harjoitti vielä toimintaa.
- 40 Yhtäältä kantaja väittää erityisesti, että Air Berlin lopetti toimintansa vasta 28.10.2017 eli kyseessä olevan keskittymän alkamista merkinneen 13.10.2017 tehdyn sopimuksen jälkeen. Se, että Air Berlin oli 15.8.2017 aloitetusta maksukyvyttömyysmenettelystä lähtien pyrkinyt välttämään uusia palveluihinsa kohdistuvia tilauksia, ei tarkoita sitä, ettei se harjoittanut toimintaa, sillä se oli pelastamiseen tarkoitetun tuen avulla pystynyt säilyttämään lentotoiminta- ja liikennelupansa. Kantaja väittää lisäksi, että lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä 24.9.2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 (EUVL 2008, L 293, s. 3) nojalla likvidaatiomenettelyyn asetetun lentoliikenteen harjoittajan on palautettava lähtö- ja saapumisaikansa. Kantajan mukaan Air Berlinille myönnettiin kuitenkin kyseisen asetuksen 9 artiklan nojalla väliaikainen lupa, jonka ansiosta se sai pitää hallussaan lähtö- ja saapumisaikansa 28.10.2017 jälkeen, joten sen ei voida katsoa lopettaneen toimintaansa lopullisesti kyseisenä päivänä.
- 41 Toisaalta kantaja väittää aluksi, että Air Berlinin taloudellisen tilanteen huonontumisen vuoksi väliintulija pystyi vuodesta 2016 alkaen asteittain hallitsemaan Air Berlinin "kapasiteetteja" erityisesti roof wet lease -sopimuksella, seuraavaksi, että Air Berlin nimitti 1.2.2017 toimitusjohtajaksi väliintulijan entisen päällikön, ja lopuksi, että tämä vahvisti 5.5.2017 aloittaneensa Air Berlinin ostoa koskevat neuvottelut.
- 42 Tässä yhteydessä ensinnäkin asetuksen N:o 139/2004 3 artiklan 1 kohdasta ilmenee, että keskittymän katsotaan syntyvän vain, jos määräysvalta siirtyy pysyvästi keskittymään osallistuvissa yrityksissä. Tässä yhteydessä on muistutettava, että on merkityksetöntä, aikovatko osapuolet, kun ne ilmoittavat keskittymästä komissiolle, sopia kahdesta tai useammasta liiketoimesta vai ovatko ne jo sopineet niistä ennen ilmoittamista. Komission on arvioitava, muodostavatko nämä liiketoimet sellaisen kokonaisuuden, että ne merkitsevät kyseisessä säännöksessä tarkoitettua yhtä ja samaa keskittymää. Sen määrittämiseksi, muodostavatko kyseessä olevat liiketoimet kokonaisuuden, on kussakin yksittäistapauksessa arvioitava, ovatko nämä liiketoimet toisistaan riippuvaisia siten, ettei yhtä olisi toteutettu ilman toista (ks. vastaavasti tuomio 23.2.2006, Cementbouw Handel & Industrie v. komissio, T-282/02, EU:T:2006:64, 105 ja 107 kohta).
- 43 Käsiteltävässä asiassa on todettava, ettei kantajan väittämien Air Berlinin ja väliintulijan välillä vuodesta 2016 lähtien olleiden yhteyksien perusteella voida katsoa, että väliintulija oli saanut asetuksen N:o 139/2004 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla määräysvallan Air Berlinissä ennen kyseessä olevaa keskittymää.

- 44 Yhtäältä sen perusteella, että väliintulijan entinen päällikkö nimitettiin Air Berlinin toimitusjohtajaksi 1.2.2017, ei nimittäin voida katsoa, että väliintulija sai määräysvallan Air Berlinissä kyseisenä päivänä. Myöskään toukokuussa 2017 käydyistä väliintulijan toteuttamaa Air Berlinin ostoa koskevista neuvotteluista ei voi seurata, että väliintulija sai määräysvallan Air Berlinissä kyseisenä ajankohtana.
- 45 Toisaalta roof wet lease -sopimuksesta, jolla Air Berlin siirsi väliintulijalle tiettyjen ilma-alusten ja niiden miehistöjen käyttöoikeuden, kantaja toteaa ainoastaan Bundeskartellamtin katsoneen, että kyseisen sopimuksen avulla voidaan vahvistaa väliintulijan toiminnan kehittymistä, ja että eräs kilpailija oli väittänyt sen olleen väliintulijalle keino salata Air Berlinin osto. On kuitenkin huomautettava, että todettuaan, ettei kyseisestä sopimuksesta aiheudu kilpailuongelmia, Bundeskartellamt ei lausunut siitä, onko kyseinen sopimus Saksan oikeudessa tarkoitettu keskittymä. Lisäksi on todettava, ettei kantaja ole millään tavoin tukenut tämän kilpailijan väitettä.
- 46 Joka tapauksessa on lisäksi pantava merkille, ettei kantaja väitä eikä etenkään osoita, että roof wet lease -sopimus ja kyseessä oleva keskittymä olivat toisistaan riippuvaisia liiketoimia siten, ettei yhtä olisi toteutettu ilman toista. Kantajan vastauksen liitteestä C.12 päinvastoin ilmenee, että väliintulija oli ilmoittanut 5.5.2017 arvioivansa, että Air Berlinin velka estää sen ostamisen ja ettei se siksi ollut tuolloin vielä päättänyt ostaa Air Berliniä tai osaa siitä. Kantajan esittämistä seikoista ei näin ollen ilmene, että roof wet lease -sopimuksen tekeminen 16.12.2016 riippui kyseessä olevan keskittymän toteuttamisesta, joten kyseistä sopimusta ja kyseessä olevaa keskittymää on pidettävä kahtena erillisenä liiketoimena.
- 47 Toiseksi on muistutettava, että asetuksen N:o 139/2004 7 artiklan 1 kohdan nojalla Euroopan laajuista keskittymää ei voida toteuttaa ennen sen ilmoittamista eikä ennen sen toteuttamista sisämarkkinoille soveltuvaksi, ellei komissio myönnä kyseisen asetuksen 7 artiklan 3 kohdan nojalla lupaa poiketa tästä velvoitteesta.
- 48 Käsiteltävässä asiassa on todettava, että komissio myönsi 27.10.2017 tehdyllä päätöksellä väliintulijalle poikkeamislupan asetuksen N:o 139/2004 7 artiklan 3 kohdan nojalla. Tämä poikkeus koski kuitenkin lähinnä ilma-alusten vuokrasopimuksia eikä lähtö- ja saapumisaikoja. Poikkeuksen edellytyksenä oli lisäksi erityisesti se, että jos kyseessä olevaa keskittymää ei olisi toteutettu, nämä sopimukset olisi voitu joko siirtää LGW:lle tai sen mahdolliselle ostajalle tai peruuttaa näiden pyynnöstä antamatta väliintulijalle mahdollisuutta vastustaa tätä tai vaatia korvausta. Kyseessä olevia ilma-aluksia koskeva määräysvalta saattoi siten siirtyä pysyvästi ainoastaan komission päätöksellä, jolla kyseinen keskittymä todettiin yhteismarkkinoille soveltuvaksi. Näissä olosuhteissa on todettava, että kyseessä oleva keskittymä voitiin toteuttaa kokonaan vasta 21.12.2017 annetun riidanalaisen päätöksen jälkeen eli lähes kahden kuukauden kuluttua Air Berlinin toiminnan lopettamisesta.
- 49 Kantajalla ei siten ole perustetta moittia komissiota siitä, että se katsoi Air Berlinin lopettaneen toimintansa ennen kyseessä olevaa keskittymää.
- 50 Kolmanneksi on todettava, että toisin kuin kantaja lähinnä väittää, se, että kantaja päätti ilmoittaa kyseisestä keskittymästä 31.10.2017 Air Berlinin jo lopetettua toimintansa, ei mitätöinyt komission suorittamaa kyseessä olevan keskittymän arviointia.

- 51 Yhtäältä on nimittäin muistutettava, että asetuksen N:o 139/2004 4 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaan kyseisessä asetuksessa tarkoitettua Euroopan laajuisesta keskittymästä on ilmoitettava komissiolle ennen sen toteuttamista ja tätä yrityskeskittymää koskevan sopimuksen tekemisen jälkeen.
- 52 Käsiteltävässä asiassa on todettava, että 13.10.2017 tehty sopimus tehtiin ennen kuin kyseessä olevasta keskittymästä ilmoitettiin 31.10.2017. Lisäksi on kiistatonta, että tämä ilmoitus tehtiin ennen keskittymän täysimääräistä toteuttamista lukuun ottamatta ainoastaan 27.10.2017 tehdyn päätöksen kohteena olleita osatekijöitä.
- 53 Näin ollen on todettava, että ilmoittaessaan kyseessä olevasta keskittymästä 31.10.2017 väliintulija noudatti asetuksen N:o 139/2004 4 artiklan 1 kohdan ensimmäistä alakohtaa.
- 54 Toisaalta on huomautettava, että yrityskeskittymien valvonnan tarkoituksena on markkinarakenteita koskevan ennusteen perusteella välttää sellaisen toimenpiteen toteuttaminen, joka estäisi olennaisesti tehokasta kilpailua sisämarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla erityisesti siitä syystä, että sillä luodaan määräävä asema tai vahvistetaan sitä (tuomio 6.7.2010, Ryanair v. komissio, T-342/07, EU:T:2010:280, 250 kohta). Kyse ei siis ole menneiden tapahtumien tutkimisesta, joiden osalta on usein käytettävissä monia seikkoja, joiden perusteella tapahtumien syyt voidaan ymmärtää, eikä liioin nykyisten tapahtumien tutkimisesta, vaan kyse on niiden tapahtumien ennustamisesta, jotka sattuvat tulevaisuudessa suuremmalla tai pienemmällä todennäköisyydellä, jos ei tehdä päätöstä, jolla suunniteltu keskittymä kielletään tai sen ehtoja täsmennetään. Ennusteessa tutkitaan siis sitä, miltä osin keskittymä voisi muuttaa niitä tekijöitä, joiden perusteella kilpailun tila tietyillä markkinoilla määräytyy, jotta voitaisiin tutkia, onko tästä seurauksena olennainen este tehokkaalle kilpailulle. Tällainen ennuste edellyttää erilaisten syy-seuraus-ketjujen hahmottamista, jotta voidaan hyväksyä ne, joiden todennäköisyys on suurin (tuomio 15.2.2005, komissio v. Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, 42 ja 43 kohta).
- 55 Tältä osin on täsmennettävä, että keskittymän sisämarkkinoille soveltuvuudesta tehdyn päätöksen lainmukaisuutta on arvioitava niiden tietojen perusteella, joita komissiolle oli päätöstä tehdessään (ks. vastaavasti tuomio 4.7.2006, easyJet v. komissio, T-177/04, EU:T:2006:187, 203 kohta ja tuomio 9.7.2007, Sun Chemical Group ym. v. komissio, T-282/06, EU:T:2007:203, 179 kohta). Arvioidessaan keskittymän soveltuvuutta sisämarkkinoille komission on siten otettava huomioon ne tosiseikat ja oikeudelliset seikat, jotka olivat olemassa keskittymän ilmoittamisajankohtana ja joiden taloudellista merkitystä voidaan arvioida päätöksentekoaikajankohtana (ks. vastaavasti tuomio 19.5.1994, Air France v. komissio, T-2/93, EU:T:1994:55, 70 kohta ja tuomio 13.9.2010, Éditions Odile Jacob v. komissio, T-279/04, ei julkaistu, EU:T:2010:384, 327 kohta).
- 56 Kuten kantaja toteaa, keskittymän tarkka ilmoittamispäivä ei kuitenkaan välttämättä vaikuta ratkaisevasti kyseisen keskittymän arviointiin etenkin, jos ennusteessa käytetyt tiedot ovat olleet tiedossa jo ennen tätä päivää, kuten käsiteltävässä asiassa.
- 57 On nimittäin todettava, että Air Berlinin toiminta oli loppunut ennen kyseessä olevasta keskittymästä ilmoittamista. Tämä toteamus ei kuitenkaan ollut ratkaiseva, sillä kuten edellä 37 kohdasta ilmenee, Air Berlinistä tuli maksukyvytön, kun Etihad Airways kieltäytyi 9.8.2017 maksamasta lainaerää sen puolesta, ja että se aikoi siksi lopettaa toimintansa lopullisesti. Tässä yhteydessä se kantajan esittämä seikka, että Luftfahrt-Bundesamt (liittovaltion ilmailuvirasto, Saksa) oli 25.10.2017 myöntänyt Air Berlinille 3.1.2018 asti voimassa olleen väliaikaisen luvan asetuksen N:o 95/93 10 artiklan 4 kohdan c alakohdan ja asetuksen N:o 1008/2008 9 artiklan 1 kohdan nojalla ja että se pystyi tämän luvan ansiosta säilyttämään

lähtö- ja saapumisaikansa kyseiseen päivään asti, ei ollut riittävä, jotta se olisi voinut jatkaa toimintaansa maksukyvyttömyytensä vuoksi. Pelkästään se, että kyseessä olevasta keskittymästä ilmoitettiin 31.10.2017 eli kolmen päivän kuluttua siitä, kun Air Berlin oli 28.10.2017 tosiasiallisesti lopettanut toimintansa, eikä ennen toiminnan lopettamista, ei näin ollen voi muuttaa komission ennustetta, myöskään merkityksellisten markkinoiden määritelmän osalta.

- 58 Kolmanneksi kantaja väittää, että komissio erotti keinotekoisesti kyseessä olevan keskittymän kohteena olleet Air Berlinin omaisuuserät koko Air Berlin -yrityksestä, joka oli väliintulijan kanssa kilpaileva lentoyhtiö. Vaikka väliintulija osti vain osan Air Berlinin omaisuuseristä, kantaja väittää, että Air Berlin oli sekä kyseisten omaisuuserien myyjä että kyseisen keskittymän osapuoli. Kantaja toteaa lisäksi, että omaisuuserien abstrakteista kokonaisuuksista poiketen ainoastaan yrityksiä voidaan pitää keskittymän osapuolina. Koska lähtö- ja saapumisajat sekä ilma-alukset siirrettiin LGW:lle kyseessä olevan keskittymän toteuttamista varten, kantajan mielestä väliintulija osti kyseessä olevassa keskittymässä tosiasiallisesti yrityksen.
- 59 Tässä yhteydessä on ensinnäkin muistutettava, että asetuksen N:o 139/2004 3 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaan keskittymän katsotaan syntyvän, jos määräysvalta siirtyy pysyvästi seurauksena siitä, että yritys hankkii suoran määräysvallan, joka koskee toista yritystä kokonaisuudessaan tai jotakin sen osaa. Kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa säädetään lisäksi liikevaihdon laskemisesta, että jos keskittymä syntyy yrityksen jonkin osan hankkimisella, vain hankittuihin osiin liittyvä liikevaihto otetaan myyjän osalta huomioon. Kuten myös komissiolle asetuksessa N:o 139/2004 myönnettyä toimivaltaa koskevan toimivaltakysymyksistä annetun konsolidoidun tiedonannon (EUVL 2008, C 95, s. 1) 136 kohdassa perustellusti todetaan, kyseisessä asetuksessa tarkoitettuja keskittymään osallistuvia yrityksiä ovat näin ollen hankkiva yritys tai yritykset ja hankinnan kohteena olevan yrityksen hankittu osa tai osat, mutta ei myyjän jäljelle jäävä liiketoiminta.
- 60 Tästä seuraa, toisin kuin kantaja väittää, ettei Air Berlinin jäljelle jäänyttä liiketoimintaa pidetä asetuksessa N:o 139/2004 tarkoitettuna keskittymään osallistuvana yrityksenä.
- 61 Toiseksi on huomautettava, ettei kantaja kiistä sitä komission riidanalaisen päätöksen 13 kohdassa toteamaa seikkaa, että omaisuuserät voivat muodostaa markkinoilla olevan liiketoiminnan, johon tietty markkinoilta saatava liikevaihto voidaan yksiselitteisesti yhdistää. Kantaja ei kiistä myöskään sitä, että tällainen toiminta voi muodostaa asetuksessa N:o 139/2004 tarkoitetun keskittymään osallistuvan yrityksen. Lisäksi on todettava, ettei kantaja esitä mitään sellaista seikkaa, joka osoittaisi, etteivät väliintulijan hankkimat omaisuuserät, sellaisina kuin ne määritellään riidanalaisessa päätöksessä, muodosta käsiteltävässä asiassa markkinoilla olevaa liiketoimintaa, johon tietty markkinoilta saatava liikevaihto voidaan yksiselitteisesti yhdistää.
- 62 Komissio katsoi siksi perustellusti, että kantajan kyseessä olevan keskittymän yhteydessä hankkimat omaisuuserät muodostivat asetuksessa N:o 139/2004 tarkoitetun yrityksen tai yrityksen osan, vaikka Air Berlin oli lopettanut toimintansa ennen kyseisen keskittymän toteuttamista. Koska on kiistatonta, että väliintulija hankki vain osan Air Berlinin omaisuuseristä, komissio totesi siten perustellusti, että väliintulija oli hankkinut määräysvallan yrityksessä tai yrityksen osassa, joka käsittää ainoastaan tietyt Air Berlinin omaisuuserät, ja että nämä omaisuuserät muodostavat mainitussa asetuksessa tarkoitetun keskittymään osallistuvan yrityksen.
- 63 Näissä olosuhteissa kantajan ensimmäisen kanneperusteen ensimmäinen osa on hylättävä.

Ensimmäisen kanneperusteen toinen osa, jonka mukaan komission olisi pitänyt tutkia kyseessä olevaa keskittymää kaikilla merkityksellisillä lähtö- ja määräpaikkaan perustuvilla markkinoilla

- 64 Kantaja väittää, ettei komissio arvioinut kyseessä olevan keskittymän mahdollisia kilpailua rajoittavia vaikutuksia merkityksellisillä lähtö- ja määräpaikkaan perustuvilla markkinoilla.
- 65 Aluksi on muistutettava, että jotta keskittymä voidaan julistaa sisämarkkinoille soveltuvaksi, komission on asetuksen N:o 139/2004 2 artiklan 2 kohdan mukaisesti todettava, ettei kyseinen keskittymä olennaisesti estä tehokasta kilpailua sisämarkkinoilla tai niiden merkittäväällä osalla erityisesti siitä syystä, että sillä luodaan määräävä asema tai vahvistetaan sitä.
- 66 Merkityksellisten markkinoiden asianmukainen määrittely on tällöin välttämätön ennakkoodellytys yrityskesittymän kilpailuvaikutusten arvioinnille (tuomio 31.3.1998, France ym. v. komissio, C-68/94 ja C-30/95, EU:C:1998:148, 143 kohta). Tässä yhteydessä on huomautettava, että huomioon otettaviin tuotemarkkinoihin kuuluvat kaikki tuotteet ja/tai palvelut, joita kuluttaja pitää keskenään vaihdettavissa tai korvattavissa olevina niiden ominaisuuksien, hinnan ja käyttötarkoituksen vuoksi (tuomio 23.1.2018, F. Hoffmann-La Roche ym., C-179/16, EU:C:2018:25, 50 kohta). Merkityksellisten markkinoiden käsite merkitsee erityisesti sitä, että niihin kuuluvien tuotteiden tai palvelujen välillä voi olla tehokasta kilpailua, mikä edellyttää, että kaikki samoihin markkinoihin kuuluvat tuotteet tai palvelut ovat riittävästi keskenään korvattavissa, kun kyse on samasta käyttötarkoituksesta (tuomio 23.1.2018, F. Hoffmann-La Roche ym., C-179/16, EU:C:2018:25, 51 kohta).
- 67 Kun komissiota moititaan siitä, ettei se ole ottanut huomioon mahdollista kilpailuongelmaa muilla markkinoilla kuin niillä, joilla se on suorittanut kilpailuanalyysin, kantajan on kuitenkin esitettävä luotettavia seikkoja, jotka osoittavat konkreettisesti sellaisen kilpailuongelman olemassaolon, joka komission olisi pitänyt sen vaikutuksen vuoksi tutkia. Tähän vaatimukseen vastaamiseksi kantajan on yksilöitävä asianomaiset markkinat, kuvailtava kilpailutilanne ilman yrityskesittymää ja osoitettava, mitkä ovat yrityskesittymän todennäköiset vaikutukset, kun otetaan huomioon näiden markkinoiden kilpailutilanne (tuomio 4.7.2006, easyJet v. komissio, T-177/04, EU:T:2006:187, 65 ja 66 kohta ja tuomio 13.5.2015, Niki Luftfahrt v. komissio, T-162/10, EU:T:2015:283, 174 ja 175 kohta).
- 68 Käsiteltävässä asiassa komissio totesi riidanalaisessa päätöksessä, että lentoyhtiöt toimivat kysynnän näkökulmasta lentoasemien tarjoamien infrastruktuuripalvelujen markkinoilla ja tarjonnan näkökulmasta matkustajalentoliikennepalvelujen markkinoilla.
- 69 Komissio totesi erityisesti lähtö- ja saapumisajoista, että kuten asetuksen N:o 95/93 2 artiklan a alakohdasta ilmenee, ne ovat koordinaattorin myöntämiä lupia käyttää kaikkia lentoasemien infrastruktuureja, jotka ovat välttämättömiä lentoliikennepalvelun tarjoamiseksi yhteensovitulla lentoasemalla tarkoin määrättyinä lähtö- ja saapumisaikoina. Komissio päätteli tästä, että lähtö- ja saapumisajat ovat välttämättömiä tuotantopanoksia, jotta lentoyhtiöt voivat saada lentoasemien tarjoamia infrastruktuuripalveluja ja siten tarjota kyseisiltä lentoasemilta lähtevän tai sinne saapuvan matkustajalentoliikenteen palveluja. Koska kyseessä olevan keskittymän tarkoituksena oli lähinnä siirtää Air Berlinin lähtö- ja saapumisaikoja väliintulijalle, keskittymä vaikuttaa komission mielestä näin ollen kysyntään lentoasemien infrastruktuuripalvelujen markkinoilla ja tarjontaan matkustajalentoliikennepalvelujen markkinoilla.

- 70 Näissä olosuhteissa komissio tutki kyseessä olevaa keskittymää arvioidessaan sitä, voiko väliintulija hallussaan olevien lähtö- ja saapumisaikojen määrän lisääntymisen vuoksi estää tai onko sillä kannustin estää muiden lentoyhtiöiden pääsy lentoasemien infrastruktuuripalvelujen markkinoille ja siten lentoasemilta, joihin Air Berlinin lähtö- ja saapumisaikat liittyivät, lähtevän tai niille saapuvan matkustajalentoliikenteen markkinoilta.
- 71 Ensinnäkin kantaja väittää tältä osin yhtäältä, että kuluttajien näkökulmasta matkustajalentoliikenteen palvelut tarjotaan määrätyillä reiteillä ja että lentoyhtiöiden lentoasemalla harjoittama toiminta riippuu kyseisten palvelujen tarjoamisesta. Se päättelee tästä, ettei lentoyhtiöiden lentoasemalla harjoittamaa toimintaa voida erottaa kyseisten palvelujen tarjoamisesta. Kantajan mielestä komissio tukeutui siis virheelliseen olettamaan siitä, että lentoyhtiöt ovat lentoasemien pitäjiä, jotka tarjoavat lähtö- ja saapumisaikoja, vaikka tällaisten lähtö- ja saapumisaikojen vaihtaminen lentoyhtiöiden välillä ei ole niiden pääasiallista toimintaa.
- 72 Toisaalta kantaja väittää, että jos kyseessä olevaa keskittymää ei olisi toteutettu, Air Berlinin lähtö- ja saapumisaikat olisi annettu muiden lentoyhtiöiden käyttöön asetuksen N:o 95/93 mukaisesti. Sen mielestä lähtö- ja määräpaikkaan perustuvilla markkinoilla on enemmän kilpailua yrityksen vetäytyessä kyseisiltä markkinoilta kuin kilpailijan hankkiessa tämän yrityksen omaisuuserät, kuten käsiteltävässä asiassa. Kantajan mukaan se, että Air Berlin oli lopettanut toimintansa lähtö- ja määräpaikkaan perustuvilla markkinoilla, ei näin ollen tarkoita, ettei kyseessä oleva keskittymä vaikuttanut kyseisiin markkinoihin.
- 73 Tässä yhteydessä on todettava, että kuten kantaja lähinnä väittää, lähtö- ja määräpaikkaan perustuvien markkinoiden määritelmä kuvastaa kysynnän näkökulmaa, jonka mukaan kuluttajat tarkastelevat kaikkia mahdollisia vaihtoehtoja ja siis myös eri kuljetusmuotoja matkustaakseen lähtökaupungista määränpääkaupunkiin (tuomio 13.5.2015, Niki Luftfahrt v. komissio, T-162/10, EU:T:2015:283, 138 kohta).
- 74 Komissio katsoi lisäksi riidanalaisessa päätöksessä, että ilman kyseessä olevaa keskittymää väliintulijan hankkimat lähtö- ja saapumisaikat olisi todennäköisesti palautettu asetuksen N:o 95/93 10 artiklassa tarkoitettuun pooliin (jäljempänä pooli). Komissio totesi lisäksi, että lähtö- ja saapumisaikoilla on ratkaiseva merkitys matkustajalentoliikenteen palvelujen tarjoamisen kannalta, koska ne ovat ehtona lentoasemien infrastruktuuripalvelujen saannille. Se siis myönsi, että kyseessä oleva keskittymä saattaa vaikuttaa lentoasemilta, joihin Air Berlinin lähtö- ja saapumisaikat liittyivät, lähtevän tai niille saapuvan lentoliikenteen lähtö- ja määräpaikkaan perustuviin eri markkinoihin.
- 75 Komissio katsoi kuitenkin, että arvioitaessa kyseessä olevan keskittymän vaikutuksia lentoasemilta, joihin Air Berlinin lähtö- ja saapumisaikat liittyivät, lähtevän tai niille saapuvan matkustajalentoliikenteen markkinoihin, pystyttiin ymmärtämään kyseessä olevan keskittymän vaikutukset kaikkiin kyseisiltä lentoasemilta lähtevän tai niille saapuvan lentoliikenteen lähtö- ja määräpaikkaan perustuviin markkinoihin. Komissio nimittäin katsoi kantajan tavoin, että vaikka lentoyhtiöt toimivat kysynnän näkökulmasta lentoasemien infrastruktuuripalvelujen markkinoilla, väliintulija voisi hallussaan olevien lähtö- ja saapumisaikojen määrän lisääntymisen vuoksi mahdollisesti estää kyseisten palvelujen saannin. Komissio selvitti siksi, pystyykö väliintulija hallussaan olevien lähtö- ja saapumisaikojen määrän lisääntymisen vuoksi estämään tai onko sillä kannustin estää lentoasemien infrastruktuuripalvelujen saanti ja siten pääsy kyseisiltä lentoasemilta lähtevän tai niille saapuvan lentoliikenteen lähtö- ja määräpaikkaan perustuville eri markkinoille.

- 76 Tästä seuraa, toisin kuin kantaja väittää, että komissio otti huomioon kyseessä olevan keskittymän mahdolliset vaikutukset merkityksellisiin lähtö- ja määräpaikkaan perustuviin markkinoihin, vaikka se ei tutkinut kaikkia näitä markkinoita erikseen.
- 77 Toiseksi kantaja katsoo, että komission olisi pitänyt ottaa huomioon Air Berlinin ja väliintulijan markkinaosuudet sekä kyseessä olevan keskittymän vaikutus niiden kilpailusuhteeseen, asiakkaisiin ja kilpailijoihin merkityksellisillä lähtö- ja määräpaikkaan perustuvilla markkinoilla. Se täsmentää tässä yhteydessä, että komission olisi pitänyt yksilöidä Air Berlinin liikennöimät reitit, jotka väliintulija otti hoidettavakseen kyseessä olevan keskittymän seurauksena, sekä lähtö- ja määräpaikkaan perustuvat markkinat, joilla voi syntyä monopoli kyseisen keskittymän vuoksi. Kantaja toteaa lisäksi, että komission olisi pitänyt analysoida myös väliintulijan keskuslentoasemina (hubs) toimiviin lentoasemiin kohdistuvien ”kysynnän ja matkustajavirtojen rakenteen suuntausta”.
- 78 Kantaja väittää erityisesti, että yhtäältä kyseessä oleva keskittymä voi estää olennaisesti tehokasta kilpailua markkinoilla, jotka koskevat kaupunkipareja Düsseldorf–New York (Yhdysvallat), Düsseldorf–München, Hampuri–München ja Berlin–Tegel–Köln–Bonn. Kantajan mukaan väliintulija otti Air Berlinin liikennöimät reitit hoidettavakseen kyseessä olevan keskittymän jälkeen vastoin riidanalaiseen päätökseen sisältyvää väitettä, jonka mukaan ”se ei ottanut missään tapauksessa hoidettavakseen Air Berlinin aiemmin liikennöimiä reittejä”. Kantajan mukaan väliintulija pystyi toisaalta kyseessä olevan keskittymän ansiosta kuljettamaan aiempaa enemmän kauttakulkumatkalla olevia matkustajia Frankfurtin (Saksa), Münchenin, Wienin (Itävalta) ja Zürichin lentoasemille, jotka toimivat sen keskuslentoasemina, joten kyseinen keskittymä voi vaikuttaa myös kyseisiltä lentoasemilta lähtevän tai niille saapuvan lentoliikenteen lähtö- ja määräpaikkaan perustuviin markkinoihin sekä erityisesti lähtö- ja määräpaikkaan perustuviin markkinoihin, joilla kyseiset lentoasemat toimivat keskuslentoasemina Aasiaan tai Pohjois-Amerikkaan suuntautuvilla reiteillä. Kantajan mielestä komission olisi pitänyt tutkia myös kullekin lähtö- ja määräpaikkaan perustuville markkinoille pääsyn esteitä sekä erityisesti eri lähtö- ja saapumisaikojen saatavuutta kyseisillä lentoasemilla, koska lentoyhtiöiden on voitava tarjota lentoja eri ajankohtina kyseessä olevien lähtö- ja määräpaikkaan perustuvien markkinoiden mukaan, myös samalta lentoasemalta lähtevän tai sille saapuvan lentoliikenteen markkinoilla.
- 79 Ensinnäkin on todettava, että kuten edellä 73 kohdasta ilmenee, lähtö- ja määräpaikkaan perustuvien markkinoiden tarkastelussa voidaan yksilöidä matkustajaliikennepalvelujen joukosta ne, joita kuluttaja pitää keskenään vaihdettavissa tai korvattavissa olevina. Tästä seuraa, että jos keskittymään osallistuvat yritykset ovat edelleen toimintaa harjoittavia lentoyhtiöitä, komissio voi yksilöidä lähtö- ja määräpaikkaan perustuvat markkinat, joilla niillä on päällekkäistä toimintaa. Se voi siten arvioida kyseisen keskittymän kilpailuvaikutuksia matkustajaliikennepalvelujen tarjoamiseen kyseisillä markkinoilla. Komissio pystyy määrittämään erityisesti markkinaosuuksia ja keskittymisasteita koskevien muutosten laajuuden laskemalla kyseisten yritysten yhteenlasketun markkinaosuuden keskittymän toteuttamisen jälkeen ja niiden kilpailijoiden markkinaosuuden.
- 80 Koska käsiteltävässä asiassa Air Berlin oli lopettanut toimintansa, se oli kuitenkin vetäytynyt kaikilta lähtö- ja määräpaikkaan perustuvilta markkinoilta, joilla se oli toiminut, joten sillä ja väliintulijalla ei ollut päällekkäistä toimintaa enää millään näistä markkinoista. Koska Air Berlinin lähtö- ja saapumisaajat eivät liittyneet mihinkään reittiin, komissio totesi lisäksi perustellusti, että väliintulija saattoi siksi käyttää niitä muilla lähtö- ja määräpaikkaan perustuvilla markkinoilla kuin niillä, joilla Air Berlin oli aiemmin toiminut. On nimittäin kiistatonta, että väliintulija pystyy käyttämään kyseisiä lähtö- ja saapumisaikoja useilla lähtö- ja määräpaikkaan perustuvilla

markkinoilla, ja kantaja myönsi lisäksi vastauksensa 106 ja 115 kohdassa, ettei komissio voi arvioida kaikkia lähtö- ja määräpaikkaan perustuvia markkinoita, joilla Air Berlinin lähtö- ja saapumisaikoja saatetaan käyttää.

- 81 Toisin kuin keskittymissä, joihin osallistuu edelleen toimintaa harjoittavia lentoyhtiöitä, käsiteltävässä asiassa ei siis ollut varmaa, että kyseessä olevalla keskittymällä on vaikutuksia kilpailuun lähtö- ja määräpaikkaan perustuvilla markkinoilla, joilla Air Berlin oli toiminut ennen toimintansa lopettamista.
- 82 Toiseksi on todettava, ettei kantaja ole esittänyt mitään seikkaa, jolla voitaisiin osoittaa, että arvioitaessa kyseessä olevan keskittymän vaikutuksia lentoasemien infrastruktuuripalvelujen markkinoihin ei voida yksilöidä mahdollisia tehokkaan kilpailun olennaisia esteitä lentoasemilta, joihin Air Berlinin lähtö- ja saapumisaikat liittyivät, lähtevän tai niille saapuvan lentoliikenteen lähtö- ja määräpaikkaan perustuvilla eri markkinoilla.
- 83 Kantaja yksilöi lähtö- ja määräpaikkaan perustuvat markkinat, joilla väliintulija joko otti Air Berlinin aiemmin liikennöimät reitit hoidettavakseen tai joilla se voi käyttää Air Berlinin lähtö- ja saapumisaikoja etenkin kuljettaakseen aiempaa enemmän kauttakulkumatkalla olevia matkustajia keskuslentoasemilleen, mutta se ei väitä etenkään, että kyseessä oleva keskittymä estää tosiasiallisesti olennaisesti tehokasta kilpailua kyseisillä markkinoilla. Kantaja väittää päinvastoin, ettei se ole velvollinen näyttämään toteen tällaisen esteen olemassaoloa, vaan komission asiana on osoittaa, ettei tällaista estettä ole. Kantaja siis väittää ainoastaan, että kyseessä oleva keskittymä voi muodostaa tällaisen esteen ja että komission olisi pitänyt täydentää arviointiaan, mutta ei esitä tältä osin edellä 67 kohdassa mainitussa oikeuskäytännössä tarkoitettuja vakavasti otettavia seikkoja. Kantaja ei etenkään ole selittänyt, miten kyseinen keskittymä voi estää olennaisesti tehokasta kilpailua tietyillä lähtö- ja määräpaikkaan perustuvilla markkinoilla, jos muilla lentoyhtiöillä on edelleen mahdollisuus saada kyseessä olevia lentoasemien infrastruktuuripalveluja.
- 84 Yhtäältä markkinoista, jotka koskevat kaupunkipareja München–Düsseldorf ja Wien–Düsseldorf, joilla väliintulija oli kantajan mukaan monopoliasemassa kyseessä olevan keskittymän jälkeen, on lisäksi todettava, että kantajan vastauksen liitteestä C.25 ilmenee, että tämä asema johtuu Air Berlinin vetäytymisestä kyseisiltä markkinoilta. Tämä vetäytyminen johtuu kuitenkin Air Berlinin toiminnan lopettamisesta, joka – kuten edellä 35–57 kohdassa todettiin – tapahtui ennen kyseessä olevan keskittymän toteuttamista ja siitä riippumatta. Markkinoista, jotka koskevat kantajan niin ikään mainitsemia kaupunkipareja Frankfurt–Venetsia ja Zürich–Hampur, on riittävää todeta, ettei Air Berlin toiminut näillä markkinoilla, että väitetty väliintulijan markkinaosuuden lisääntyminen johtui muiden lentoyhtiöiden vetäytymisestä kyseisiltä markkinoilta ja ettei kantaja selitä, millä tavoin tämä vetäytyminen liittyi kyseessä olevaan keskittymään. Näin ollen se, että väliintulijalla on kyseessä olevan keskittymän toteuttamisen jälkeen monopoliasema kyseisillä lähtö- ja määräpaikkaan perustuvilla markkinoilla, ei joka tapauksessa voi merkitä sitä, että kyseinen keskittymä voi estää olennaisesti tehokasta kilpailua kyseisillä markkinoilla.
- 85 Toisaalta Frankfurtin, Münchenin, Wienin ja Zürichin lentoasemilta lähtevän tai niille saapuvan lentoliikenteen lähtö- ja määräpaikkaan perustuvista markkinoista tai lähtö- ja määräpaikkaan perustuvista markkinoista, joilla nämä lentoasemat toimivat keskuslentoasemina, kokonaisuutena tarkasteltuina on komission tavoin todettava, että kantajan vastauksen 123–130 kohdan perusteella kantaja myöntää, että arvioimalla väliintulijan kykyä estää kyseessä olevan keskittymän avulla lentoaseman tarjoamien infrastruktuuripalvelujen saatavuus oli mahdollista selvittää, ettei kyseinen keskittymä estä olennaisesti tehokasta kilpailua mainituilta

lentoasemilta lähtevän tai niille saapuvan lentoliikenteen lähtö- ja määräpaikkaan perustuvilla markkinoilla. Kantaja viittaa kauttakulkumatalla olevien matkustajien määriin Frankfurtin, Münchenin, Wienin ja Zürichin lentoasemilla sekä väliintulijan markkinaosuuksiin näiden lentoasemien ja muiden lentoasemien välisillä reiteillä, joihin Air Berlinin lähtö- ja saapumisaajat liittyivät, mutta ei selitä, millä tavoin näistä tiedoista ilmenee, että kyseessä oleva keskittymä estää olennaisesti tehokasta kilpailua kyseisillä markkinoilla.

- 86 Kolmanneksi on yhdyttävä komission toteamukseen siitä, että kantajan väitteestä, jonka mukaan väliintulija käyttää Air Berlinin lähtö- ja saapumisaikoja lisätäkseen keskuslentoasemilleen suuntautuvia matkustajavirtoja, ilmenee, ettei väliintulija ottanut hoidettavakseen kaikkia Air Berlinin aiemmin liikennöimiä reittejä. Näin ollen on katsottava, että komissio katsoi perustellusti, että kyseessä oleva keskittymä voi vaikuttaa kaikkiin lentoasemilta, joihin Air Berlinin lähtö- ja saapumisaajat liittyivät, lähtevän tai niille saapuvan lentoliikenteen lähtö- ja määräpaikkaan perustuviin markkinoihin, joten kyseessä olevan keskittymän vaikutuksia arvioitaessa ei voitu tarkastella ainoastaan kantajan yksilöimiä lähtö- ja määräpaikkaan perustuvia markkinoita.
- 87 Neljänneksi komissio totesi riidanalaisen päätöksen 42 kohdassa, että kyseessä olevaa keskittymää koskevassa ilmoituksessa väliintulija oli todennut, että se aikoo käyttää kyseisen keskittymän kohteena olevia lähtö- ja saapumisaikoja toteuttaakseen "kasvusuunnitelmansa" ja että "se ei missään tapauksessa ota hoidettavakseen Air Berlinin aiemmin liikennöimiä reittejä". Näissä toteamuksissa, joihin kantaja vetoaa, palautetaan mieleen kuitenkin ainoastaan kyseisen ilmoituksen sisältö, eivätkä ne ole riidanalaisen päätöksen peruste, jonka laillisuuden kantaja voisi kyseenalaistaa.
- 88 Kantaja ei voi siten perustellusti väittää, ettei komission käyttämässä markkinoiden määritelmässä voida yksilöidä kyseessä olevasta keskittymästä mahdollisesti johtuvia olennaisia kilpailun esteitä, myöskään kantajan yksilöimillä lähtö- ja määräpaikkaan perustuvilla markkinoilla.
- 89 Näin ollen kantajan ensimmäisen kanneperusteen toinen osa ja siten kyseinen kanneperuste kokonaisuudessaan on hylättävä.

Toinen kanneperuste, jonka mukaan kyseessä olevan keskittymän vaikutusten arvioinnissa on tehty ilmeinen arviointivirhe

- 90 Toiseen kanneperusteeseen sisältyy lähinnä kaksi osaa. Ensimmäisessä osassa, joka esitettiin muodollisesti kannekirjelmässä ensimmäisen kanneperusteen yhteydessä, kantaja väittää, että komissio teki kyseessä olevan keskittymän arvioinnissa ilmeisen arviointivirheen roof wet lease- ja wet lease -sopimusten osalta. Toisessa osassa se väittää, että komissio teki ilmeisen arviointivirheen arvioidessaan kyseisen keskittymän vaikutuksia erityisesti Düsseldorfin, Zürichin, Hampurin, Münchenin, Stuttgartin ja Berlin-Tegelin lentoasemilta lähtevän tai niille saapuvan matkustajalentoliikenteen markkinoihin.
- 91 Komissio ja väliintulija kiistävät kantajan väitteet.
- 92 Aluksi on muistutettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan asetuksen N:o 139/2004 aineellisissa säännöksissä ja erityisesti sen 2 artiklassa komissiolle annetaan tietty harkintavalta erityisesti taloudellisten seikkojen arvioinnissa ja näin ollen harkintavallan käytön tuomioistuINVALVONNASSA, jolla on olennainen merkitys keskittymiä koskevien säännösten määrittämisessä, on otettava huomioon se harkintavalta, joka on taustalla keskittymiä koskevan

järjestelmän taloudellisuonteisissa oikeussäännöissä (tuomio 18.12.2007, Cementbouw Handel & Industrie v. komissio, C-202/06 P, EU:C:2007:814, 53 kohta ja tuomio 13.5.2015, Niki Luftfahrt v. komissio, T-162/10, EU:T:2015:283, 85 kohta). Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan unionin tuomioistuinten harjoittama valvonta komission suorittamien monitahoisten taloudellisten arviointien osalta rajoittuu siten väistämättä siitä varmistumiseen, että menettelyä ja perusteluvelvollisuutta koskevia sääntöjä on noudatettu, että tosiseikat pitävät asiallisesti paikkansa, että näitä tosiseikkoja ei ole arvioitu ilmeisen virheellisesti eikä harkintavaltaa ole käytetty väärin (tuomio 7.5.2020, BTB Holding Investments ja Duferco Participations Holding v. komissio, C-148/19 P, EU:C:2020:354, 56 kohta; tuomio 5.9.2014, Éditions Odile Jacob v. komissio, T-471/11, EU:T:2014:739, 137 kohta ja tuomio 12.12.2018, Servier ym. v. komissio, T-691/14, valitus vireillä, EU:T:2018:922, 1374 kohta).

- 93 Vaikka unionin yleisen tuomioistuimen ei pidäkään korvata komission taloudellista arviointia omalla arvioinnillaan, sillä komissiolla on sitä koskeva institutionaalinen toimivalta, sittemmin hyvin vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee kuitenkin, että unionin tuomioistuinten on paitsi tutkittava erityisesti esitettyjen todisteiden aineellinen paikkansapitävyys, luotettavuus ja johdonmukaisuus myös tarkistettava, ovatko nämä todisteet kaikki ne merkitykselliset seikat, jotka on otettava huomioon monitahoisen tilanteen arvioinnissa, ja voivatko kyseiset todisteet tukea päätelmiä, jotka niistä on tehty (tuomio 15.2.2005, komissio v. Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, 39 kohta ja tuomio 11.9.2014, CB v. komissio, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, 46 kohta).

Toisen kanneperusteen ensimmäinen osa, joka koskee roof wet lease- ja wet lease -sopimusten vaikutuksia

- 94 Ensinnäkin komissio totesi riidanalaisessa päätöksessä, että roof wet lease -sopimuksen nojalla Air Berlin vuokrasi kahdelle väliintulijan tytäryhtiölle ilma-aluksia miehistöineen. Se totesi lisäksi, että LGW:n tulolla Air Berlinin tilalle kyseisessä sopimuksessa, jonka komissio oli hyväksynyt 27.10.2017 tehdyllä päätöksellä, pyrittiin pysyttämään kyseisen sopimuksen vaikutukset Air Berlinin lopetettua toimintansa. Komissio päätteli tästä, että tällä sijaantulolla oli sellaisenaan vain vähäinen vaikutus matkustajalentoliikennepalvelujen markkinoihin. Se katsoi vastaavasti, että kyseisten ilma-alusten ja niiden miehistön "integroinnilla" väliintulijaan kyseessä olevan keskittymän kautta on vähäisiä vaikutuksia näihin markkinoihin, koska tämä integrointi tapahtui roof wet lease -sopimuksen jälkeen. Komissio totesi lisäksi, että Bundeskartellamt oli hyväksynyt kyseisen sopimuksen 30.1.2017.
- 95 Kantaja ei kyseenalaista tässä yhteydessä Bundeskartellamtin päätöstä hyväksyä roof wet lease -sopimus. Se kuitenkin väittää, että kyseinen sopimus on ainoastaan kyseessä olevan keskittymän "esisovittelua" koskeva osatekijä, joka komission oli otettava huomioon. Kantaja toteaa lisäksi, että Bundeskartellamt tarkasteli kyseistä sopimusta vain erikseen ja että komission on arvioitava kyseessä olevaa keskittymää kokonaisuudessaan.
- 96 Näissä olosuhteissa kantaja väittää, että komission olisi pitänyt "arvioida" roof wet lease -sopimuksen kohteena olleiden omaisuserien "merkitystä" sekä matkustajalentoliikennepalvelujen markkinoiden että ja ilma-alusten leasing-palvelujen markkinoiden toiminnan kannalta. Se huomauttaa lisäksi, että väliintulija pystyi kyseessä olevan keskittymän avulla hankkimaan ilma-aluksia miehistöineen nopeammin kuin tavanomaisissa markkinaolosuhteissa, kun otetaan huomioon etenkin lentäjien palvelukseenotossa ilmenevät vaikeudet. Kantaja väittää lopuksi, että ilman kyseessä olevaa keskittymää väliintulijan kilpailijat olisivat voineet hankkia kyseiset ilma-alukset miehistöineen.

- 97 Tässä yhteydessä on todettava, kuten edellä 46 kohdassa mainittiin, että roof wet lease -sopimusta ja kyseessä olevaa keskittymää on pidettävä kahtena erillisenä liiketoimena. Tästä seuraa, toisin kuin kantaja väittää, ettei roof wet lease -sopimusta voida pitää kyseessä olevan keskittymän osatekijänä.
- 98 Lisäksi on todettava, että roof wet lease -sopimus oli tehty kuuden vuoden määräajaksi, jota voitiin jatkaa tiettyjen edellytysten täyttyessä. Kyseisen sopimuksen mukaan väliintulijalla oli siis oikeus käyttää sopimuksessa tarkoitettuja ilma-aluksia miehistöineen ainakin joulukuuhun 2022 saakka. Näin ollen sillä kantajan väittämällä seikalla, että väliintulija pystyi kyseessä olevaa keskittymää koskevan 13.10.2017 tehdyn sopimuksen avulla hankkimaan ilma-aluksia nopeammin ja ottamaan käyttöönsä niiden miehistön, ei voida sellaisenaan osoittaa, että kyseinen keskittymä voi estää olennaisesti tehokasta kilpailua matkustajalentoliikennepalvelujen markkinoilla ja ilma-alusten leasing-palvelujen markkinoilla.
- 99 Näissä olosuhteissa komissio ei ole selvästi jättänyt huomiotta roof wet lease -sopimuksen vaikutuksia arvioidessaan kyseessä olevaa keskittymää.
- 100 Toiseksi komissio totesi, että LGW vuokrasi wet lease -sopimuksen yhteydessä Air Berlinille ilma-aluksia miehistöineen, että Air Berlinillä oli hallussaan näiden ilma-alusten käyttämiseen tarvittavat lähtö- ja saapumisajat ja se myi lentolippuja kyseisillä ilma-aluksilla liikennöidyille lennoille. Komissio päätteli tästä, että Air Berlin toimi matkustajalentoliikennepalvelujen markkinoilla ja että LGW toimi ilma-alusten leasing-palvelujen markkinoilla, vaikkakin yksinomaan Air Berlin -konsernin sisällä. Se totesi lopuksi, että LGW oli Air Berlinin toiminnan lopettamisen vuoksi vetäytynyt ilma-alusten leasing-palvelujen markkinoilta ennen kyseessä olevaa keskittymää ja siitä riippumatta.
- 101 Tältä osin kantaja väittää komission katsoneen virheellisesti, että LGW toimi ilma-alusten leasing-palvelujen markkinoilla, koska tämä ainoastaan vuokrasi ilma-aluksia emoyhtiölleen Air Berlinille. Kantaja päättelee tästä, ettei LGW:n toimintaa voitu erottaa Air Berlinin toiminnasta ja että komission olisi pitänyt siksi tutkia erityisesti wet lease -sopimusta arvioidessaan kyseessä olevaa keskittymää.
- 102 On todettava, että kantaja yhtyy komission näkemykseen, jonka mukaan LGW vuokrasi ilma-aluksia ainoastaan Air Berlinille, joten komissio totesi perustellusti, että wet lease -sopimuksen soveltaminen oli päättynyt Air Berlinin toiminnan lopettamiseen, joka tapahtui ennen kyseessä olevaa keskittymää ja siitä riippumatta, kuten edellä 38 ja 49 kohdassa todettiin. Kantaja ei selitä, millä tavoin kyseinen sopimus, jonka soveltaminen päättyi ennen kyseessä olevaa keskittymää ja siitä riippumatta, saattoi olla osoitus tehokkaan kilpailun olennaisen esteen olemassaolosta komission arvioidessa kyseessä olevaa keskittymää.
- 103 Siltä osin kuin kantajan tarkoituksena on moittia komissiota siitä, ettei se ottanut analyysissään huomioon sen mahdollisia vaikutuksia, että väliintulija hankki alueellisia ilma-aluksia, joiden vuokraamista wet lease -sopimus koski, on lisäksi riittävää todeta, ettei kantaja selitä, millä tavoin ja millä markkinoilla tämä hankinta saattoi estää olennaisesti tehokasta kilpailua.
- 104 Kantaja ei näin ollen voi perustellusti väittää, että komission olisi pitänyt tutkia erityisesti wet lease -sopimuksen vaikutuksia, joten kantajan toisen kanneperusteen ensimmäinen osa on hylättävä.

Toisen kanneperusteen toinen osa, joka koskee kyseessä olevan keskittymän vaikutuksia Düsseldorfin, Zürichin, Hampurin, Münchenin, Stuttgartin ja Berlin-Tegelin lentoasemilta lähtevän tai niille saapuvan matkustajalentoliikenteen markkinoihin

- 105 Ensinnäkin kantaja väittää, että kyseessä olevalla keskittymällä on kilpailua rajoittavia vaikutuksia. Ilman kyseistä keskittymää huomattava osa kantajalle siirretyistä lähtö- ja saapumisajoista olisi nimittäin jaettu muille lentoyhtiöille. Kantaja väittää tältä osin, että 14 kaikkiaan 19:stä kyseessä olevassa keskittymässä kyseessä olevasta lentoasemasta on asetuksessa N:o 95/93 tarkoitettuja yhteensovitetuista lentoasemista ja että tällaisia ovat muun muassa Düsseldorfin, Zürichin, Hampurin, Münchenin, Stuttgartin ja Berlin-Tegelin lentoasemat. Kantajan mukaan ilman kyseistä keskittymää jopa puolet aiemmin Air Berlinin hallussa olleista lähtö- ja saapumisajoista olisi näin ollen jaettu kyseisen asetuksen 10 artiklan mukaisesti "uusille tulokkaille", mikä olisi vähentänyt kyseisille markkinoille pääsyn esteitä.
- 106 Tässä yhteydessä on muistutettava, että asetuksen N:o 139/2004 2 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaan keskittymä julistetaan sisämarkkinoille soveltumattomaksi vain, jos se olennaisesti estää tehokasta kilpailua sisämarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla erityisesti siitä syystä, että sillä luodaan määräävä asema tai vahvistetaan sitä.
- 107 Kuten komissio perustellusti väittää, se, että keskittymän toteuttamisella on tiettyjä kilpailua rajoittavia vaikutuksia, ei siis sellaisenaan ole riittävä peruste pitää kyseistä keskittymää sisämarkkinoille soveltumattomana, koska se ei olennaisesti estä tehokasta kilpailua sisämarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla.
- 108 Näissä olosuhteissa pelkästään se, että ilman kyseessä olevaa keskittymää tietyt väliintulijalle siirretyt lähtö- ja saapumisajat olisi voitu jakaa muille lentoyhtiöille, mikä olisi vähentänyt muiden lentoyhtiöiden asianomaisille lentoasemille pääsyn esteitä, ei sellaisenaan voi osoittaa, että kyseinen keskittymä voi olennaisesti estää tehokasta kilpailua sisämarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla.
- 109 Toiseksi kantaja väittää, että kyseessä oleva keskittymä estää olennaisesti tehokasta kilpailua Düsseldorfin, Zürichin, Hampurin, Münchenin, Stuttgartin ja Berlin-Tegelin lentoasemilta lähtevän tai niille saapuvan matkustajalentoliikenteen markkinoilla. Se väittää tässä yhteydessä, että yhtäältä kyseisellä keskittymällä luodaan väliintulijalle määräävä asema Düsseldorfin ja Zürichin lentoasemilta lähtevän tai niille saapuvan matkustajalentoliikenteen markkinoilla tai vahvistetaan sitä. Toisaalta kantajan mukaan kyseinen keskittymä koskee väliintulijalla Hampurin, Münchenin, Stuttgartin ja Berlin-Tegelin lentoasemilla olevaa huomattavasti yli 25 prosentin lähtö- ja saapumisaikojen osuutta, vaikka kyseisillä lentoasemilla on suuret ruuhkautumisasteet.
- 110 Komissio tutki tässä yhteydessä väliintulijan kykyä estää lentoasemien infrastruktuuripalvelujen saatavuus ja siten pääsy Düsseldorfin, Zürichin, Hampurin, Münchenin, Stuttgartin ja Berlin-Tegelin lentoasemilta lähtevän tai niille saapuvan matkustajalentoliikenteen markkinoille. Kuten edellä 19 kohdasta ilmenee, komissio otti huomioon yhtäältä kyseisten lentoasemien ruuhkautumisen sekä toisaalta väliintulijan hallussa olevan lähtö- ja saapumisaikojen osuuden ja kyseessä olevan keskittymän vaikutuksen tähän lähtö- ja saapumisaikojen osuuteen.
- 111 Komissio totesi yhtäältä kyseisten lentoasemien ruuhkautumisesta, että kuten asetuksen N:o 95/93 3 artiklan 5 kohdasta ilmenee, yhteensovitetut lentoasemat eivät kykene tarjoamaan kapasiteettia, joka riittää tyydyttämään kaikki lentoliikenteen harjoittajien tarpeet niiden välisen

vapaaehtoisen yhteistyön perusteella. Sen mukaan lentoasemaa voidaan kuitenkin pitää kyseisessä asetuksessa tarkoitettuna yhteensovitettuna lentoasemana, vaikka kaikkia sen lähtö- ja saapumisaikoja ei käytetä. Komissio laskee siten tarvittaessa kyseisten lentoasemien ruuhkautumisasteen jakamalla kunkin aukioloajan kohdalla kaikille lentoyhtiöille jaettujen lähtö- ja saapumisaikojen määrän käytettävissä olevien lähtö- ja saapumisaikojen kokonaismäärällä. Komissio totesi kantajan tätä kiistämättä, että tehokkaan kilpailun olennaisen esteen olemassaolo voidaan lähtökohtaisesti sulkea pois, jos lentoaseman keskimääräinen ruuhkautumisaste on alle 60 prosenttia.

- 112 Komissio totesi toisaalta kyseessä olevan keskittymän vaikutuksesta väliintulijan hallussa olevaan lähtö- ja saapumisaikojen osuuteen, kuten edellä 74 kohdassa mainittiin, että ilman kyseessä olevaa keskittymää Air Berlinin lähtö- ja saapumisaajat, Niki Luftfahrtin lähtö- ja saapumisaajat mukaan luettuina, palautettaisiin pooliin ja jaettaisiin sieltä edelleen muille niitä hakeville lentoliikenteen harjoittajille. Komissio täsmensi tässä yhteydessä kantajan väitteen mukaisesti, että 50 prosenttia näistä lähtö- ja saapumisaajoista olisi jaettu uusille tulokkaille asetuksen N:o 95/93 10 artiklan 6 kohdan mukaisesti, ellei uusien tulokkaiden hakemuksia olisi ollut vähemmän kuin 50 prosenttia kyseisistä lähtö- ja saapumisaajoista. Vähintään 50 prosenttia Air Berlinin lähtö- ja saapumisaajoista olisi siis siirretty muille lentoyhtiöille, muun muassa väliintulijalle, joilla oli jo riittävästi lähtö- ja saapumisaikoja asianomaisilla lentoasemilla.
- 113 Näissä olosuhteissa komissio tutki riidanalaisessa päätöksessä seikkaa, jonka se määritteli "nettolisääntymiseksi", nimittäin väliintulijalla kyseessä olevan keskittymän jälkeen olevan lähtö- ja saapumisaikojen osuuden ja sen lähtö- ja saapumisaikojen osuuden välistä eroa, joka väliintulijalla olisi ilman kyseistä keskittymää, ottaen huomioon Air Berlinin lähtö- ja saapumisaajat, myös Niki Luftfahrtin lähtö- ja saapumisaajat, jotka sille tarvittaessa siirrettäisiin poolin välityksellä.

– Kyseessä olevan keskittymän vaikutukset Düsseldorfin ja Zürichin lentoasemilta lähtevän tai niille saapuvan matkustajalentoliikenteen markkinoihin

- 114 Ensinnäkin komissio totesi IATAN talvikaudesta 2017/2018 Düsseldorfin lentoasemalla, että väliintulijan hallussa oleva keskimääräinen lähtö- ja saapumisaikojen osuus kasvaa 26 prosentista 39 tai 42 prosenttiin sen mukaan, siirretäänkö Niki Luftfahrtin hallussa olevat lähtö- ja saapumisaajat toiselle lentoyhtiölle vai palautetaanko ne pooliin, että keskimääräinen nettolisääntyminen on 4 prosenttia ja että keskimääräinen ruuhkautumisaste on 73 prosenttia. Lisäksi väliintulijan lähtö- ja saapumisaikojen enimmäisosuus lisääntyy 46 prosentista 58 prosenttiin klo 17.00–17.59 koordinoitua yleisaikaa (UTC), jos 99 prosentin enimmäisruuhkautumisaste toteutuu. Komission mukaan nettolisääntyminen on tällöin 6 prosenttia.
- 115 Toiseksi komissio totesi IATAN kesäkaudesta 2018 Düsseldorfin lentoasemalla, että väliintulijan hallussa oleva lähtö- ja saapumisaikojen osuus kasvaa 39 prosentista 52 tai 54 prosenttiin sen mukaan, siirretäänkö Niki Luftfahrtin hallussa olevat lähtö- ja saapumisaajat toiselle lentoyhtiölle vai palautetaanko ne pooliin, ja että keskimääräinen nettolisääntyminen on 5 prosenttia. Komissio totesi väliintulijan antamien sitoumusten perusteella, että väliintulijalle siirretään vain vähän lähtö- ja saapumisaikoja, joten sen hallussa oleva lähtö- ja saapumisaikojen osuus on enintään 50 prosenttia, ja että nettolisääntyminen on ainoastaan 1 prosenttia. Se totesi lisäksi, että Düsseldorfin lentoaseman keskimääräinen ruuhkautumisaste oli 91 prosenttia IATAN kesäkaudella 2017 ja että väliintulijalle siirretään ainoastaan kaksi lähtö- ja saapumisaikaa, jos 100 prosentin enimmäisruuhkautumisaste toteutuu klo 12.00–12.59 UTC.

- 116 Kolmanneksi komissio totesi Zürichin lentoasemasta, että väliintulijalle siirretään lähtö- ja saapumisaikoja ainoastaan IATAN kesäkaudelle 2018. Se totesi erityisesti, että väliintulijan hallussa oleva keskimääräinen lähtö- ja saapumisaikojen osuus kasvaa 51 prosentista 52 prosenttiin, että keskimääräinen nettolisääntyminen on lähestulkoon 0 prosenttia ja että Zürichin lentoaseman keskimääräinen ruuhkautumisaste on 69 prosenttia. Komissio huomautti, että väliintulijan hallussa oleva lähtö- ja saapumisaikojen enimmäisosuus kasvaa 81 prosentista 84 prosenttiin klo 4.00–4.59 UTC, jos 94 prosentin enimmäisruuhkautumisaste toteutuu, mutta nettolisääntyminen on tällöin 0 prosenttia.
- 117 Kantaja ensinnäkin muistuttaa, että yli 50 prosentin markkinaosuus luo oletettaman määräävästä markkina-asemasta. Se päättelee tästä yhtäältä, että väliintulija saa käsiteltävässä asiassa tällaisen aseman Düsseldorfin lentoasemalla ja sen asema vahvistuu Zürichin lentoasemalla kyseessä olevan keskittymän ansiosta. Toisaalta se väittää, että väliintulijan määräävän markkina-aseman syntyminen ja vahvistuminen estävät sellaisenaan olennaisesti tehokasta kilpailua ja antavat väliintulijalle mahdollisuuden estää kyseisiltä lentoasemilta lähtevän tai niille saapuvan matkustajalentoliikenteen palvelujen saatavuuden. Kantaja väittää, että väliintulijalla Düsseldorfin lentoasemalla hallussa oleva lähtö- ja saapumisaikojen osuus kasvaa 42 prosenttiin IATAN talvikaudella 2017/2018 ja 54 prosenttiin IATAN kesäkaudella 2018 ja että kyseisen lentoaseman ruuhkautumisaste on 91 prosenttia. Se täsmentää lisäksi, etteivät väliintulijan antamat sitoumukset ole riittäviä, koska sen hallussa oleva lähtö- ja saapumisaikojen osuus on jälleen 50 prosenttia IATAN kesäkaudella 2018. Kantaja toteaa Zürichin lentoasemasta, että kantajan lähtö- ja saapumisaikojen osuus lisääntyy keskimäärin 52 prosenttiin ja enintään 84 prosenttiin IATAN kesäkaudella 2018 ja että sen lähimmän kilpailijan lähtö- ja saapumisaikojen osuus lisääntyy ainoastaan 6 prosenttiin.
- 118 Asetuksen N:o 139/2004 2 artiklan 2 ja 3 kohdasta ilmenee tältä osin, että keskittymä voi tietyissä tapauksissa estää olennaisesti tehokasta kilpailua, jos se johtaa määräävän aseman syntymiseen tai vahvistumiseen (ks. vastaavasti ja analogisesti tuomio 14.12.2005, General Electric v. komissio, T-210/01, EU:T:2005:456, 87 kohta).
- 119 Lisäksi kuten kantaja väittää, vaikka markkinaosuuksien merkitys voi vaihdella markkinoittain, voidaan perustellusti katsoa, että erittäin suuret markkinaosuudet ovat itsessään – poikkeustapauksia lukuun ottamatta – osoitus määräävän aseman olemassaolosta. Tilanne voi olla tällainen markkinaosuuden ollessa 50 prosenttia tai enemmän (ks. tuomio 6.7.2010, Ryanair v. komissio, T-342/07, EU:T:2010:280, 41 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 120 Tarkasteltaessa IATAN talvikautta 2017/2018 Düsseldorfin lentoasemalla käsiteltävässä asiassa on kuitenkin todettava yhtäältä, että väliintulijalla oli hallussaan keskimäärin vain 42 prosenttia lähtö- ja saapumisaajoista. Kuten myös kantajan väitteistä ilmenee, väliintulijan ei voida siten olettaa olevan määräävässä markkina-asemassa, koska sillä oli kyseessä olevan keskittymän jälkeen hallussaan edelleen alle 50 prosenttia lähtö- ja saapumisaajoista. On todettava, että osoittaakseen väliintulijan määräävän markkina-aseman kantaja vetoaa ainoastaan siihen, että tämän hallussa oleva lähtö- ja saapumisaikojen osuus on yli 40 prosenttia ja että kyseisen lentoaseman ruuhkautumisaste on lisääntynyt. Koska etenkin muiden lentoyhtiöiden hallussa olevasta lähtö- ja saapumisaikojen osuudesta ei ole tietoja, nämä seikat eivät kuitenkaan sellaisenaan riitä osoittamaan, että väliintulijalla oli tällainen asema. Myöskään siitä, että väliintulijan hallussa oleva lähtö- ja saapumisaikojen enimmäisosuus voi olla 58 prosenttia klo 17.00–17.59 UTC, ei voida päätellä, että väliintulijalla oli määräävä markkina-asema IATAN talvikaudella 2017/2018 kokonaisuutena tarkasteltuna. Tällainen tilanne ei joka tapauksessa riitä osoittamaan, että kyseessä oleva keskittymä voi selvästi estää olennaisesti tehokasta kilpailua

edellä 118 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaisesti, kun otetaan huomioon erityisesti lähtö- ja saapumisaikojen saatavuus Düsseldorfin lentoasemalla kyseisellä kaudella, kuten komissio totesi riidanalaisen päätöksen 214 kohdassa.

- 121 Tarkasteltaessa toisaalta IATAn kesäkautta 2018 Düsseldorfin ja Zürichin lentoasemilla riidanalaisesta päätöksestä ilmenee, että väliintulijan antamien sitoumusten jälkeen nettolisääntyminen on 0 prosenttia tai lähestulkoon 0 prosenttia, joten väliintulijan hallussa oleva lähtö- ja saapumisaikojen osuus on sama tai lähestulkoon sama siitä riippumatta, toteutettiin ko kyseessä oleva keskittymä vai ei. Näin ollen kantajan väittämän määräävän aseman syntyminen tai vahvistuminen ei johtunut kyseessä olevasta keskittymästä sellaisenaan vaan ainoastaan Air Berlinin toiminnan lopettamisesta. Näissä olosuhteissa pelkästään siitä, että väliintulijalla on kyseessä olevan keskittymän jälkeen hallussaan yli tai vähintään 50 prosenttia lähtö- ja saapumisaajoista, ei voida päätellä, että kyseinen keskittymä estää olennaisesti tehokasta kilpailua.
- 122 Toiseksi kantaja väittää, että väliintulija voi erityisesti Düsseldorfin ja Zürichin lentoasemilla hallussaan olevan merkittävän lähtö- ja saapumisaikojen osuuden ja kyseisten lentoasemien ruuhkautumisasteen vuoksi toteuttaa erilaisia markkinoilta syrjäyttämisen strategioita. Kantajan mukaan väliintulija voi ensinnäkin lisätä lentojen määrää uuden markkinoilletulijan suunnittelemien lentojen ajankohtana tai tämän jo liikennöimillä reiteillä siten, että uuden markkinoilletulijan toiminnan kannattavuus vähentyy, toiseksi tehostaa lähtö- ja saapumisaikojensa käyttöä varaamalla niitä tarvittaessa sen eri reiteille sekä kolmanneksi tarjota asiakkailleen edullisempia kanta-asiakasohjelmia.
- 123 Komissio totesi ensinnäkin riidanalaisessa päätöksessä kantajan tapaan, että jos lentoyhtiöillä on hallussaan huomattava määrä lähtö- ja saapumisaikoja, ne voivat tarjota lentoja lähellä toisen lentoyhtiön suunnittelemaa ajankohtaa etenkin vaikeuttaakseen tämän toisen lentoyhtiön pääsyä asianomaiselta lentoasemalta lähtevän tai sinne saapuvan matkustajalentoliikenteen markkinoille.
- 124 Yhtäältä on kuitenkin todettava, että lähtö- ja saapumisaikojen määrän nettolisääntyminen Düsseldorfin ja Zürichin lentoasemilla IATAn kesäkaudella 2018 on 0 prosenttia tai lähestulkoon 0 prosenttia. Näin ollen se, että väliintulija voi lisääntyneiden lähtö- ja saapumisaikojensa ansiosta helpommin lisätä lentojen määrää uuden markkinoilletulijan suunnittelemien lentojen ajankohtana tai tämän jo liikennöimillä reiteillä, ei johdu kyseessä olevasta keskittymästä vaan Air Berlinin toiminnan lopettamisesta. Toisaalta komissio totesi riidanalaisessa päätöksessään IATAn talvikaudesta 2017/2018 Düsseldorfin lentoasemalla ja IATAn kesäkaudesta 2018 Zürichin lentoasemalla, että kyseisten lentoasemien 73 ja 69 prosentin keskimääräiset ruuhkautumisasteet ovat riittävän alhaisia, jotta kilpailijoiden toiminta voi kehittyä kyseessä olevan keskittymän jälkeen väliintulijan hallussa olevasta lähtö- ja saapumisaikojen osuudesta huolimatta. Kantaja ei ole esittänyt mitään seikkaa, jolla tämä arviointi voitaisiin kyseenalaistaa.
- 125 Toiseksi on muistutettava, että sen seikan, että sulautumasta koituvat tehokkuusedut voivat aiheuttaa haittaa kilpailijoille, ei sinänsä voida katsoa estävän kilpailua. Kantaja ei kuitenkaan selitä, millä tavoin se, että väliintulija tehostaa lähtö- ja saapumisaikojensa käyttöä sekä ottaa käyttöön asiakkailleen edullisempia kanta-asiakasohjelmia, ei tuo tehokkuusetuja, jotka eivät estä olennaisesti tehokasta kilpailua, vaikka voivatkin vahingoittaa kilpailijoita.
- 126 Komissio ei ole siten tehnyt ilmeistä arviointivirhettä katsoessaan, ettei kyseessä oleva keskittymä estä olennaisesti tehokasta kilpailua Düsseldorfin ja Zürichin lentoasemilta lähtevän tai niille saapuvan matkustajalentoliikenteen markkinoilla.

– Kyseessä olevan keskittymän vaikutukset Hampurin, Münchenin, Stuttgartin ja Berlin-Tegelin lentoasemilta lähtevän tai niille saapuvan matkustajalentoliikenteen markkinoihin

- 127 Ensinnäkin komissio totesi IATAn kesäkaudesta 2018 Hampurin lentoasemalla, että väliintulijan hallussa olevien lähtö- ja saapumisaikojen keskimääräinen osuus kasvaa 30 prosentista 33 prosenttiin, että keskimääräinen nettolisääntyminen on 1 prosenttia ja että keskimääräinen ruuhkautumisaste on 54 prosenttia. Väliintulijan hallussa oleva lähtö- ja saapumisaikojen enimmäisosuus lisääntyy 39 prosentista 43 prosenttiin klo 16.00–16.59 UTC, jos 75 prosentin enimmäisruuhkautumisaste toteutuu. Nettolisääntyminen on tällöin kuitenkin edelleen 1 prosenttia.
- 128 Toiseksi komissio totesi IATAn talvikaudesta 2017/2018 Münchenin lentoasemalla, että väliintulijan hallussa olevien lähtö- ja saapumisaikojen keskimääräinen osuus kasvaa 39 prosentista 41 prosenttiin, että keskimääräinen nettolisääntyminen on 0 prosenttia ja että keskimääräinen ruuhkautumisaste on 60 prosenttia. Se totesi lisäksi, että väliintulijan hallussa oleva lähtö- ja saapumisaikojen enimmäisosuus on 78 prosenttia klo 13.00–13.59 UTC, jos 93 prosentin enimmäisruuhkautumisaste toteutuu. Komissio totesi kuitenkin, että nettolisääntyminen on edelleen 0 prosenttia.
- 129 Kolmanneksi komissio totesi Stuttgartin lentoaseman osalta IATAn talvikaudesta 2017/2018, että väliintulijan hallussa olevien lähtö- ja saapumisaikojen keskimääräinen osuus kasvaa 15 prosentista 17 prosenttiin, että keskimääräinen nettolisääntyminen on 1 prosenttia ja että keskimääräinen ruuhkautumisaste on 30 prosenttia. Se totesi lisäksi, että väliintulijan hallussa oleva lähtö- ja saapumisaikojen enimmäisosuus on 33 prosenttia klo 17.00–17.59 UTC, jos 59 prosentin enimmäisruuhkautumisaste toteutuu. Komissio totesi kuitenkin, että nettolisääntyminen on edelleen 1 prosenttia. Toisaalta komissio totesi IATAn kesäkaudesta 2018, että väliintulijan hallussa olevien lähtö- ja saapumisaikojen keskimääräinen osuus kasvaa 30 prosentista 33 prosenttiin, että keskimääräinen nettolisääntyminen on 1 prosenttia ja että keskimääräinen ruuhkautumisaste on 43 prosenttia. Lisäksi väliintulijan hallussa oleva lähtö- ja saapumisaikojen enimmäisosuus on 46 prosenttia klo 16.00–16.59 UTC, jos 74 prosentin enimmäisruuhkautumisaste toteutuu. Nettolisääntyminen on tällöin 2 prosenttia.
- 130 Neljänneksi komissio totesi Berlin-Tegelin lentoaseman osalta IATAn talvikaudesta 2017/2018 yhtäältä, että väliintulijan hallussa olevien lähtö- ja saapumisaikojen keskimääräinen osuus kasvaa 16 prosentista 25 prosenttiin, että keskimääräinen nettolisääntyminen on 4 prosenttia ja että keskimääräinen ruuhkautumisaste on 54 prosenttia. Se totesi lisäksi, että väliintulijan hallussa oleva lähtö- ja saapumisaikojen enimmäisosuus olisi 40 prosenttia klo 19.00–19.59 UTC, vaikka 73 prosentin enimmäisruuhkautumisaste toteutuisi klo 7.00–7.59 UTC. Komissio huomautti lisäksi, että nettolisääntyminen on 11 prosenttia klo 19.00–19.59 UTC. Toisaalta komissio totesi IATAn kesäkaudesta 2018, että väliintulijan hallussa olevien lähtö- ja saapumisaikojen keskimääräinen osuus kasvaa 28 prosentista 35 prosenttiin, että keskimääräinen nettolisääntyminen on 3 prosenttia ja että keskimääräinen ruuhkautumisaste on 62 prosenttia. Lisäksi väliintulijan hallussa oleva lähtö- ja saapumisaikojen enimmäisosuus olisi 52 prosenttia klo 16.00–16.59 UTC, jos 83 prosentin enimmäisruuhkautumisaste toteutuisi klo 10.00–10.59 UTC. Komission mukaan nettolisääntyminen on edelleen 1 prosenttia klo 16.00–16.59 UTC.
- 131 Kantaja väittää, että kuten horisontaalisten sulautumien arvioinnista yrityskeskittymien valvonnasta annetun neuvoston asetuksen nojalla annettujen suuntaviivojen (EUVL 2004, C 31, s. 5; jäljempänä horisontaalisia sulautumia koskevat suuntaviivat) 18 kohdassa ja asetuksen

N:o 139/2004 johdanto-osan 32 perustelukappaleessa todetaan, keskittymä ei estä olennaisesti tehokasta kilpailua, jos keskittymään osallistuvien yritysten markkinaosuus on enintään 25 prosenttia. Se väittää, että väliintulijan markkinaosuus on kyseessä olevan keskittymän jälkeen huomattavasti yli 25 prosenttia ensinnäkin IATAn kesäkaudella 2018 Hampurin lentoasemalla, toiseksi IATAn talvikaudella 2017/2018 Münchenin lentoasemalla ja kolmanneksi IATAn talvikaudella 2017/2018 ja IATAn kesäkaudella 2018 Stuttgartin ja Berlin-Tegelin lentoasemilla. Kantaja päättelee tästä, että kun otetaan näiden lentoasemien lisääntynyt ruuhkautumisaste, komissio teki ilmeisen arviointivirheen katsoessaan, ettei kyseessä oleva keskittymä estä olennaisesti tehokasta kilpailua kyseisiltä lentoasemilta lähtevän tai niille saapuvan matkustajalentoliikenteen markkinoilla.

- 132 Tässä yhteydessä on todettava ensinnäkin, ettei siitä, onko kyseessä oleva keskittymä horisontaalisia sulautumia koskevissa suuntaviivoissa tarkoitettu horisontaalinen sulautuma, tarvitse lausua ja että kyseisten suuntaviivojen 18 kohdasta ja asetuksen N:o 139/2004 johdanto-osan 32 perustelukappaleesta ilmenee, että keskittymän voidaan olettaa soveltuvan sisämarkkinoille, jos siihen osallistuvien yritysten markkinaosuus on enintään 25 prosenttia. Tästä ei kuitenkaan voida päätellä, ettei keskittymä sovellu sisämarkkinoille pelkästään sen vuoksi, että siihen osallistuvien yritysten markkinaosuus on yli 25 prosenttia.
- 133 Toiseksi kantaja viittaa yksilöimiensä lentoasemien ruuhkautumisasteisiin, mutta ei väitä eikä etenkään näytä toteen, että nämä ruuhkautumisasteet estävät pääsyn kyseisiltä lentoasemilta lähtevän tai niille saapuvan matkustajalentoliikenteen markkinoille. Yhtäältä on lisäksi todettava, että kyseisten lentoasemien keskimääräiset ruuhkautumisasteet ovat edelleen lähellä edellä 111 kohdassa mainittua 60:tä prosenttia tai sitä pienempiä, jolloin olennaisen kilpailun esteen olemassaolo voidaan komission mielestä lähtökohtaisesti sulkea pois, eikä kantaja ole kiistänyt tätä.
- 134 Toisaalta on todettava, että kyseisten lentoasemien enimmäisruuhkautumisasteet saavutetaan eri ajankohtina. Kuten kantaja väittää, ajankohta, jona lentoyhtiön lentokoneet voivat lähteä lentoon tai laskeutua, on tärkeä tekijä matkustajalentoliikennepalvelujen tarjoamisen kannalta, mutta kantaja ei määritä lähtö- ja saapumisaikoja, joita kullakin sen yksilöimällä lentoasemalla tarvitaan tällaisten palvelujen kehittämistä varten. Se ei etenkään selitä, millä tavoin väliintulija voi Air Berlinin lähtö- ja saapumisaikojen ansiosta estää lentoasemien infrastruktuuripalvelujen saatavuuden ja siten pääsyn kultakin näiltä lentoasemilta lähtevän tai sille saapuvan matkustajalentoliikenteen markkinoille.
- 135 Kolmanneksi riidanalaisesta päätöksestä ilmenee, että nettolisääntyminen on Münchenin lentoasemalla 0 prosenttia ja enintään 1 prosenttia Hampurin lentoasemalla. Se on enintään 2 prosenttia Stuttgartin lentoasemalla klo 16.00–16.59 UTC IATAn kesäkaudella 2018 ja keskimäärin 1 prosenttia kaikkina kausina yhdessä. Nettolisääntyminen on Berlin-Tegelin lentoasemalla keskimäärin 3 prosenttia IATAn kesäkaudella 2018 ja 4 prosenttia IATAn talvikaudella 2017/2018 sekä enintään 11 prosenttia klo 19.00–19.59 UTC viimeksi mainitulla kaudella. Keskimääräinen ruuhkautumisaste on kuitenkin ainoastaan 62 prosenttia IATAn kesäkaudella 2018 ja 54 prosenttia IATAn talvikaudella 2017/2018.
- 136 Näissä olosuhteissa on todettava, että nettolisääntyminen on vähäistä Hampurin, Münchenin ja Stuttgartin lentoasemilla, joten mahdolliset vaikeudet kyseisiltä lentoasemilta lähtevän tai niille saapuvan matkustajalentoliikenteen markkinoille pääsyssä eivät johdu kyseessä olevasta keskittymästä. Berlin-Tegelin lentoasemalla nettolisääntymistä tapahtuu hieman enemmän. Kun

otetaan huomioon ruuhkautumisaste ja väliintulijan hallussa kyseessä olevan keskittymän jälkeen oleva lähtö- ja saapumisaikojen osuus, pelkästään tämä seikka ei voi kuitenkaan osoittaa, että kyseinen keskittymä on selvästi olennainen este tehokkaalle kilpailulle.

- 137 Komissio ei ole siten tehnyt ilmeistä arviointivirhettä katsoessaan, ettei kyseessä oleva keskittymä estä olennaisesti tehokasta kilpailua Hampurin, Münchenin, Stuttgartin ja Berlin-Tegelin lentoasemilta lähtevän tai niille saapuvan matkustajalentoliikenteen markkinoilla.
- 138 Näin ollen kantajan toisen kanneperusteen toinen osa ja siten kyseinen kanneperuste kokonaisuudessaan on hylättävä.

Kolmas kanneperuste, joka koskee asetuksen 95/93 rikkomista

- 139 Kantaja väittää, että komissio rikkoi asetuksen N:o 95/93 8 a artiklan 2 kohdan a alakohtaa sekä kyseisestä asetuksesta johtuvia tasapuolisuuden, avoimuuden ja syrjimättömyyden periaatteita. Se väittää erityisesti, ettei lähtö- ja saapumisaikoja voida siirtää keskittymän yhteydessä, jos tällainen siirtäminen voi haitata lentoaseman toimintaa. Kantajan mukaan kyseessä olevasta keskittymästä aiheutuu tällaista haittaa etenkin Düsseldorfin ja Zürichin lentoasemilla, koska se luo väliintulijalle määräävän markkina-aseman tai vahvistaa sitä.
- 140 Komissio ja väliintulija kiistävät kantajan väitteet.
- 141 Tässä yhteydessä on ensinnäkin muistutettava, että kuten edellä 121 kohdassa todettiin, kantajan väittäämä määräävän aseman syntyminen tai vahvistaminen ei johdu kyseessä olevasta keskittymästä.
- 142 Toiseksi edellä 106 kohdassa mainittiin yhtäältä, että asetuksen N:o 139/2004 2 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaan keskittymä julistetaan sisämarkkinoille soveltumattomaksi vain, jos se olennaisesti estää tehokasta kilpailua sisämarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla erityisesti siitä syystä, että sillä luodaan määräävä asema tai vahvistetaan sitä. Toisaalta asetuksen N:o 95/93 8 a artiklan 2 kohdasta ilmenee, että yksinomaan kyseisten lentoasemien koordinaattorien tehtävänä on pidäytyä vahvistamasta ilmoitettuja lähtö- ja saapumisaikojen siirtoja, jos ei ole osoitettu, että ne eivät haittaisi lentoaseman toimintaa. Näin ollen on todettava, ettei komissio ollut toimivaltainen soveltamaan kyseistä säännöstä.
- 143 Näissä olosuhteissa kantajan kolmas kanneperuste on hylättävä.

Neljäs kanneperuste, joka koskee kyseessä olevalla keskittymällä saavutettavien mahdollisten tehokkuusetujen tutkimatta jättämistä

- 144 Kantaja väittää, että komissio rikkoi horisontaalisia sulautumia koskevia suuntaviivoja, koska se ei tutkinut kyseessä olevalla keskittymällä mahdollisesti saavutettavia tehokkuusetuja.
- 145 Komissio ja väliintulija kiistävät kantajan väitteet.
- 146 Ensinnäkin on todettava, että kuten asetuksen N:o 139/2004 täytäntöönpanosta 21.4.2004 annetun komission asetuksen (EY) N:o 802/2004 (EUVL 2004, L 133, s. 1, oikaisu EUVL 2004, L 172, s. 9) liitteessä I olevan yrityskeskittymän ilmoittamista varten asetuksen N:o 139/2004 mukaisesti vahvistetun CO-lomakkeen 9 jakson sanamuodosta ja horisontaalisia sulautumia

koskevien suuntaviivojen 78 kohdasta ilmenee, keskittymän aikaansaamat tehokkuusedut on oltava omiaan edistämään keskittymän seurauksena syntyvän uuden yrityksen kykyä toimia kilpailua edistävällä tavalla kuluttajien hyödyksi. Asetuksen N:o 139/2004 johdanto-osan 29 perustelukappaleessa, johon kantaja viittaa, todetaan, että tällaiset keskittymästä seurauksena olevat tehokkuusedut voivat vaikuttaa kilpailuvaikutuksia ja erityisesti kuluttajille mahdollisesti muussa tapauksessa aiheutuvaa haittaa tasapainottavasti, minkä seurauksena keskittymä ei olennaisesti estä tehokasta kilpailua yhteismarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla.

- 147 Käsiteltävässä asiassa on todettava, että komissio katsoi asetuksen N:o 139/2004 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan ja 2 kohdan perusteella, ettei kyseessä oleva keskittymä voi olennaisesti estää tehokasta kilpailua sisämarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla, kun otetaan huomioon väliintulijan antamat sitoumukset, ja ettei väliintulijan ole tarpeen osoittaa tehokkuusetuja. Koska kantaja ei siis voi perustellusti väittää, että kyseinen keskittymä voi selvästi olla tällainen este, kuten edellä 126 ja 137 kohdassa todettiin, komission ei tarvinnut tutkia tehokkuusetuja, jotka olisivat voineet vaikuttaa kyseisen keskittymän kilpailuvaikutuksia tasapainottavasti.
- 148 Toiseksi asetuksen N:o 139/2004 johdanto-osan 29 perustelukappaleesta ja horisontaalisia sulautumia koskevien suuntaviivojen 84–87 kohdasta, joihin kantaja vetoaa, ilmenee, että sulautuvien yritysten asiana on osoittaa kyseessä olevan keskittymän mahdolliset tehokkuusedut, minkä myös kantaja myöntää. Kantaja ei voi näin ollen moittia komissiota siitä, ettei tämä tutkinut sellaisten tehokkuusetujen olemassaoloa, joita väliintulija ei ollut aiemmin osoittanut.
- 149 Näissä olosuhteissa kantajan neljäs kanneperuste on hylättävä.

Viides kanneperuste, joka koskee väliintulijan antamien sitoumusten riittämättömyyttä

- 150 Kantaja väittää, että väliintulijan antamista sitoumuksista huolimatta väliintulijalla Düsseldorfin lentoasemalla oleva lähtö- ja saapumisaikojen osuus kasvaa 50 prosenttiin IATAn kesäkaudella 2018, mikä tarkoittaa sitä, että väliintulijalla on määräävä markkina-asema. Kantaja toteaa lisäksi, etteivät nämä sitoumukset koske IATAn talvikauden 2017/2018 lähtö- ja saapumisaikoja, vaikka väliintulijalla on tällainen asema myös kyseisellä kaudella ja Düsseldorfin lentoaseman ruuhkautumisaste on suuri.
- 151 Komissio ja väliintulija kiistävät kantajan väitteet.
- 152 Asetuksen N:o 139/2004 6 artiklan 2 kohdassa säädetään, että jos komissio toteaa, että ilmoitettuun keskittymään ei siihen osallistuvien yritysten tekemien muutosten jälkeen enää kohdistu vakavia epäilyjä sen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille, se julistaa keskittymän yhteismarkkinoille soveltuvaksi.
- 153 Tässä yhteydessä on muistutettava, että asetuksen N:o 139/2004 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun päätöksen tekemistä varten annettavien sitoumusten päämääränä on hälventää kaikki vakavat epäilyt siitä, rajoittuuko toimiva kilpailu keskittymän seurauksena huomattavasti sisämarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla määräävän markkina-aseman luomisen tai vahvistamisen johdosta (tuomio 13.5.2015, Niki Luftfahrt v. komissio, T-162/10, EU:T:2015:283, 297 kohta).
- 154 Ensinnäkin käsiteltävässä asiassa todettiin edellä 121 kohdassa, että tarkasteltaessa IATAn kesäkautta 2018 Düsseldorfin lentoasemalla väliintulijan hallussa ollut lähtö- ja saapumisaikojen osuus oli sen antamien sitoumusten vuoksi sama tai lähestulkoon sama siitä riippumatta,

toteutettiin kyseessä oleva keskittymä vai ei. Näin ollen kantajan väittämä määräävä asema ei johtunut kyseessä olevasta keskittymästä sellaisenaan vaan ainoastaan Air Berlinin toiminnan lopettamisesta. Komissio ei siten ole tehnyt ilmeistä arviointivirhettä katsoessaan, että väliintulijan antamat sitoumukset olivat riittäviä kyseessä olevan keskittymän yhteismarkkinoille soveltuvuutta koskevien epäilyjen hälventämiseksi.

- 155 Toiseksi edellä 120 ja 123 kohdassa todettiin, ettei kantaja ole osoittanut IATAn talvikauden 2017/2018 osalta, että väliintulijalla oli kyseessä olevan keskittymän jälkeen määräävä markkina-asema tai se pystyi ottamaan käyttöön markkinoilta syrjäyttämisen strategioita. Koska kantaja ei voi perustellusti väittää, että kyseinen keskittymä voi selvästi estää olennaisesti tehokasta kilpailua, komission ei tarvitse tässä tilanteessa tutkia sitoumuksia, joilla olisi voitu torjua tällaisen esteen muodostumista.
- 156 Kolmanneksi kyseisen asetuksen N:o 139/2004 6 artiklan 2 kohdasta ja asetuksen N:o 802/2004 19 artiklasta ilmenee, että sulautuvien yritysten asiana on tarvittaessa ehdottaa keskittymään muutoksia sitoumusten muodossa. Kantaja ei näin ollen voi moittia komissiota siitä, ettei tämä määrännyt IATAn talvikauden 2017/2018 osalta sitoumuksia, joita väliintulija ei ollut esittänyt aiemmin.
- 157 Kantajan viides kanneperuste on näin ollen hylättävä.

Kuudes kanneperuste, joka koskee pelastamiseen tarkoitetun tuen huomiotta jättämistä kyseessä olevan keskittymän vaikutusten arvioinnissa

- 158 Kantaja väittää, että Air Berlinille myönnettiin pelastamiseen tarkoitettu tuki kyseessä olevan keskittymän toteuttamista varten. Se toteaa tässä yhteydessä, ettei kyseinen tuki soveltunut sisämarkkinoille, etteivät tietyt kyseistä tukea koskevat tiedot olleet julkisia ja että väliintulija ja Air Berlin neuvottelivat kyseessä olevasta keskittymästä suljetuin ovin. Kantaja päättelee tästä, että pelastamiseen tarkoitettu tuki esti muita "tehokkaampia toimijoita" hankkimasta Air Berlinin omaisuuseriä. Kantaja katsoi näin ollen, että tämä tuki muutti Air Berlinin rahoituskapasiteettia, joten komission oli otettava se huomioon asetuksen N:o 139/2004 2 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti.
- 159 Komissio ja väliintulija kiistävät kantajan väitteet.
- 160 Tässä yhteydessä päätöksestä, jossa pelastamiseen tarkoitettu tuki todetaan sisämarkkinoille soveltuvaksi, ilmenee aluksi, että kyseisen tuen tarkoituksena oli erityisesti mahdollistaa Air Berlinin omaisuuserien "säännönmukainen" myynti, jotta voidaan vähentää sen henkilöstöön kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia.
- 161 Ensinnäkään siitä, että pelastamiseen tarkoitettua tukea väitetään olevan sisämarkkinoille soveltumaton, etteivät tietyt kyseistä tukea koskevat tiedot ole julkisia ja että väliintulija ja Air Berlin neuvottelivat kyseessä olevasta keskittymästä suljetuin ovin, ei voi kuitenkaan seurata, että kyseisen tuen tarkoituksena oli erityisesti se, että väliintulija ostaa kyseessä olevan keskittymän kohteena olleet Air Berlinin omaisuuserät.
- 162 Toiseksi kantaja ei väitä, etteivät "tehokkaammat toimijat", joihin se viittaa, voineet jättää Air Berlinin omaisuuserien ostotarjousta sitä koskevassa maksukyvyttömyysmenettelyssä, eikä etenkään näytä toteen tätä väitettä.

- 163 Kolmanneksi on muistutettava, että kuten edellä 108 kohdassa mainittiin, pelkästään se, että ilman kyseessä olevaa keskittymää väliintulijalle siirretyt Air Berlinin lähtö- ja saapumisajat olisi voitu ainakin osittain jakaa sen kilpailijoille, ei ole riittävä peruste katsoa, että kyseinen keskittymä estää olennaisesti tehokasta kilpailua ja että komission olisi pitänyt siksi todeta se sisämarkkinoille soveltumattomaksi.
- 164 Seuraavaksi asetuksen N:o 139/2004 2 artiklan 1 kohdan b alakohdasta ilmenee, että komission on otettava keskittymiä arvioidessaan huomioon muun muassa keskittymään osallistuvien yritysten asema markkinoilla sekä niiden taloudellinen ja rahoituksellinen vahvuus. On kuitenkin todettava, ettei kantaja esitä mitään seikkaa, jolla voitaisiin osoittaa, että Air Berlinille pelastamiseen tarkoitetun tuen nojalla myönnetyn lainan määrä oli siirretty LGW:lle sitä silmällä pitäen, että väliintulija ostaa sen.
- 165 Näissä olosuhteissa ei ole osoitettu, että Air Berlinille myönnetyn lainan määrä kuului kyseessä olevaan keskittymään, joten on katsottava, ettei pelastamiseen tarkoitettu tuki ollut omiaan vaikuttamaan LGW:n tai väliintulijan hankkimien Air Berlinin omaisuuserien markkina-asemaan tai taloudelliseen ja rahoitukselliseen vahvuuteen. Kyseinen tuki ei siten voi muuttaa kyseistä keskittymää koskevaa komission arviointia.
- 166 Näissä olosuhteissa kantajan kuudes kanneperuste on hylättävä.

Seitsemäs kanneperuste, joka koskee SEUT 296 artiklan rikkomista

- 167 Kantaja väittää komission rikkoneen SEUT 296 artiklaa sillä perusteella, ettei riidanalaista päätöstä ole perusteltu riittävästi. Kantaja väittää erityisesti, ettei komissio arvioinut kyseessä olevan keskittymän tosiseikkoja tyhjentävästi. Sen mielestä komissio ei näin ollen tutkinut kyseisen keskittymän vaikutuksia merkityksellisiin lähtö- ja määräpaikkaan perustuviin markkinoihin, ottanut huomioon "[kyseisen keskittymän] kattamien lentoasemien kilpailutilanteeseen liittyviä tiettyjä seikkoja", selvittänyt, kompensoivatko kyseisen keskittymän tehokkuusedut sen kilpailua rajoittavat vaikutukset, tutkinut, voitaisiinko väliintulijan antamilla sitoumuksilla poistaa kyseisestä keskittymästä aiheutuva tehokkaan kilpailun olennainen este, eikä ottanut huomioon pelastamiseen tarkoitettua tukea.
- 168 Komissio ja väliintulija kiistävät kantajan väitteet.
- 169 SEUT 296 artiklan mukaan unionin toimielinten hyväksymät säädökset perustellaan.
- 170 Tältä osin on muistettava, että SEUT 296 artiklassa edellytettyjen perustelujen on oltava kyseessä olevan toimenpiteen luonteen mukaisia, ja niistä on selkeästi ja yksiselitteisesti ilmettävä toimenpiteen tehneen unionin toimielimen päättely siten, että niille, joita toimenpide koskee, selviävät sen syyt ja että toimivaltainen tuomioistuin voi tutkia toimenpiteen laillisuuden. Niinpä perusteluvollisuuden täyttymistä on arvioitava asiaan liittyvien olosuhteiden perusteella, joita ovat muun muassa toimenpiteen sisältö, esitettyjen perustelujen luonne ja se tarve, joka niillä, joille toimenpide on osoitettu tai joita se koskee suoraan ja erikseen, voi olla saada selvennystä tilanteeseen. Perusteluissa ei tarvitse esittää kaikkia asiaan liittyviä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja koskevia yksityiskohtia, sillä tutkittaessa sitä, täyttävätkö toimenpiteen perustelut mainitun SEUT 296 artiklan vaatimukset, on otettava huomioon sen sanamuodon lisäksi myös asiayhteys ja kaikki asiaa koskevat oikeussäännöt (tuomio 2.4.1998, komissio v. Sytraval ja Brink's

France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, 63 kohta; tuomio 22.6.2004, Portugali v. komissio, C-42/01, EU:C:2004:379, 66 kohta ja tuomio 15.4.2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, 79 kohta).

- 171 Komissio ei siis laiminlyö perusteluvelvollisuuttaan, jos se ei yrityskeskittymien valvontaa koskevaa toimivaltaansa käyttäessään sisällytä päätökseensä täsmällisiä perusteluja sille, miten se on arvioinut keskittymän tiettyjä seikkoja, jotka ovat sen mielestä selvästi asiaankuulumattomia, merkityksettömiä tai selvästi toissijaisia keskittymän arvioimisen kannalta (ks. vastaavasti tuomio 2.4.1998, komissio v. Sytraval ja Brink’s France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, 64 kohta). Tällainen vaatimus olisi näet vaikea sovittaa yhteen joutuisuusvaatimuksen ja niiden menettelyä koskevien lyhyiden määräaikojen kanssa, jotka velvoittavat komissiota, kun se käyttää keskittymätoimien valvontaa koskevaa toimivaltaansa, ja jotka kuuluvat näiden toimien valvontamenettelyä koskeviin erityisiin olosuhteisiin. Tästä seuraa, että kun komissio julistaa keskittymän sisämarkkinoille soveltuvaksi asetuksen N:o 139/2004 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan perusteella, perusteluvaatimus täytetään, jos kyseisessä päätöksessä esitetään selvästi syyt, joiden vuoksi komissio katsoo, että kyseinen keskittymä, tarvittaessa asianomaisten yritysten tekemien muutosten jälkeen, ei rajoita olennaisesti tehokasta kilpailua sisämarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla erityisesti sen takia, että sillä luodaan määräävä markkina-asema tai vahvistetaan sitä (ks. analogisesti tuomio 13.5.2015, Niki Luftfahrt v. komissio, T-162/10, EU:T:2015:283, 100 kohta).
- 172 Käsiteltävässä asiassa on ensinnäkin todettava, kuten edellä 35 ja 69 kohdasta ilmenee, että komissio selvitti riidanalaisessa päätöksessä, miksi se ei ollut arvioinut kyseessä olevaa keskittymää kaikilla merkityksellisillä lähtö- ja määräpaikkaan perustuvilla markkinoilla. Se nimittäin totesi yhtäältä, että koska Air Berlin oli lopettanut toimintansa ennen kyseessä olevan keskittymän toteuttamista ja siitä riippumatta, Air Berlin ei toiminut enää millään lähtö- ja määräpaikkaan perustuvilla markkinoilla, joilla se oli aiemmin toiminut. Toisaalta komissio väittää, että oli arvioitava kyseisen keskittymän vaikutuksia lentoasemilta, joihin Air Berlinin lähtö- ja saapumisaajat liittyivät, lähtevän tai niille saapuvan matkustajalentoliikenteen markkinoihin, koska kyseisiä lähtö- ja saapumisaikoja ei ollut varattu millekään tietyille lähtö- ja määräpaikkaan perustuville markkinoille.
- 173 Toiseksi on todettava, ettei kantaja yksilöi ”[kyseisen keskittymän] kattamien lentoasemien kilpailun tilaan liittyviä tiettyjä seikkoja”, joista komission olisi kantajan mielestä pitänyt lausua.
- 174 Kolmanneksi, kuten edellä 147 ja 155 kohdasta ilmenee, komission ei ollut tarpeen arvioida kyseessä olevan keskittymän mahdollisia tehokkuusetuja tai suunnitella mahdollisia sitoumuksia, joita väliintulija olisi voinut esittää. Kuten edellä 165 kohdasta ilmenee, komission ei tarvinnut ottaa pelastamiseen tarkoitettua tukea huomioon arvioidessaan kyseistä keskittymää. Nämä eri seikat, joihin kantaja vetoaa, saattoivat siten perustellusti olla komission mielestä selvästi asiaankuulumattomia, joten edellä 171 kohdassa mainitun oikeuskäytännön perusteella sen ei voida väittää laiminlyöneen perusteluvelvollisuuttaan, kun se ei maininnut näitä seikkoja riidanalaisessa päätöksessä.
- 175 Tässä tilanteessa riidanalaisen päätöksen perusteluja ei voida pitää puutteellisina, joten kantajan seitsemäs kanneperuste on hylättävä.

Prosessinjohtotoimien ja asian selvittämistoimien toteuttamista koskeva kantajan pyyntö

- 176 Kantaja pyysi 12.6.2018 päivätyllä kirjeellä unionin yleisen tuomioistuimen työjärjestyksen 88 artiklan nojalla unionin yleistä tuomioistuinta toteuttamaan prosessinjohtotoimia ja asian selvittämistoimia, jotka koskevat pelastamiseen tarkoitettua tukea, Air Berlinin toiminnan lopettamista ja sen omaisuususerien myyntiä.
- 177 Yhtäältä on kuitenkin todettava, että kantaja rikkoi työjärjestyksen 88 artiklan 2 kohtaa, kun se ei ilmoittanut riittävän yksityiskohtaisesti syitä, joiden vuoksi kaikki sen pyytämät prosessinjohtotoimet ja asian selvittämistoimet ovat perusteltuja, ja toisaalta, että kuten erityisesti edellä 36–49 ja 161–165 kohdasta ilmenee, kyseiset prosessinjohtotoimet ja asian selvittämistoimet eivät ole välttämättömiä kanteesta annettavan ratkaisun kannalta.
- 178 Näin ollen kantajan esittämää prosessinjohtotoimia ja asian selvittämistoimia koskevaa pyyntöä ei ole tarpeen hyväksyä.
- 179 Edellä esitetyn perusteella kanne on hylättävä kokonaisuudessaan, eikä kantajan vastauksen liitteen C.2 tutkittavaksi ottamisen edellytyksistä, joiden täyttymisen komissio kiistää, ole tarpeen lausua. Koska väliintulijan vaatimukset hyväksytään, ei ole enää tarpeen lausua väliintulijan menettelyllisten oikeuksiensa käyttöä ajatellen laatimasta vastaväitteestä, joka koskee niiden tietojen luottamuksellista käsittelyä, joiden osalta kyseinen pyyntö oli hyväksytty unionin yleisen tuomioistuimen yhdeksännen jaoston puheenjohtajan 20.5.2019 antamalla määräyksellä.

Oikeudenkäyntikulut

- 180 Unionin yleisen tuomioistuimen työjärjestyksen 134 artiklan 1 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska kantaja on hävinnyt asian, se on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut komission ja väliintulijan vaatimusten mukaisesti.

Näillä perusteilla

UNIONIN YLEINEN TUOMIOISTUIN (laajennettu kymmenes jaosto)

on ratkaissut asian seuraavasti:

1) Kanne hylätään.

2) Polskie Linie Lotnicze ”LOT” S.A. velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Van der Woude

Kornezov

Buttigieg

Kowalik-Bańczyk

Hesse

Julistettiin Luxemburgissa 20 päivänä lokakuuta 2021.

Allekirjoitukset