



## Határozatok Tára

A TÖRVÉNYSZÉK ÍTÉLETE (kibővített tizedik tanács)

2021. október 20.\*

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

A T-296/18. sz. ügyben,

a **Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A.** (székhelye: Varsó [Lengyelország], képviselik: M. Jezewski és M. König ügyvédek)

felperesnek

az **Európai Bizottság** (képviselek: L. Wildpanner, T. Franchoo és J. Szczodrowski, meghatalmazotti minőségben)

alperes ellen,

támogatja:

a **Deutsche Lufthansa AG** (székhelye: Köln [Németország], képviselik: S. Völcker és R. Benditz ügyvédek)

beavatkozó fél,

az összefonódást a belső piaccal és az EGT-Megállapodással összeegyeztethetőnek nyilvánító, 2017. december 21-i C(2017) 9118 final bizottsági határozat (COMP/M.8633 – Lufthansa/Az Air Berlin bizonyos eszközei ügy) megsemmisítése iránt az EUMSZ 263. cikk alapján benyújtott kérelme tárgyában,

A TÖRVÉNYSZÉK (kibővített tizedik tanács),

tagjai: M. van der Woude elnök, A. Kornezov, E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk (előadó) és G. Hesse bírák,

hivatalvezető: R. Ükelytő tanácsos,

tekintettel az eljárás írásbeli szakaszára és a 2020. szeptember 10-i tárgyalásra,

\* Az eljárás nyelve: lengyel.

meghozta a következő

## Ítéletet

### A jogvita előzményei

- 1 Az Air Berlin plc egy légitársaságként működött, amelynek a Luftfahrtgesellschaft Walter mbH (a továbbiakban: LGW) és a Niki Luftfahrt GmbH volt a leányvállalata. Egy úgynevezett „wet lease”-megállapodás (a továbbiakban: „wet lease”-megállapodás) keretében az LGW személyzettel ellátott regionális légi járműveket adott bérbe az Air Berlin részére abból a célból, hogy az utasforgalmat az ez utóbbi által üzemeltetett más útvonalakra irányítsa át.
- 2 2016-ban pénzügyi nehézségek következtében az Air Berlin szerkezetátalakítási tervet hajtott végre, amelyet részben az egyik részvényese, az Etihad Airways PJSC által nyújtott kölcsönökből kellett finanszírozni.
- 3 2016. december 16-án az Air Berlin a szerkezetátalakítási terve részeként megállapodást kötött a beavatkozó féllel, a Deutsche Lufthansa AG-vel (a továbbiakban: „roof wet lease”-megállapodás), amelynek értelmében az Air Berlin személyzettel ellátott bérelt légi járműveket ad bérbe a beavatkozó fél két leányvállalatának. Ezeket a légi járműveket az Air Berlin korábban harmadik személytől bérelte személyzet nélküli bérleti szerződések keretében.
- 4 2017. január 30-i határozatával a Bundeskartellamt (szövetségi versenyhatóság, Németország) jóváhagyta a „roof wet lease”-megállapodást.
- 5 2017. augusztus 9-én az Etihad Airways nem folyósította a kölcsön esedékes részletét.
- 6 2017. augusztus 11-én az Etihad Airways nyilvánosan bejelentette, hogy többé nem nyújt pénzügyi támogatást az Air Berlin részére.
- 7 2017. augusztus 15-én egyrészt az Air Berlin fizetéseképtelenségi eljárást indított az Amtsgericht Charlottenburg (charlottenburgi helyi bíróság, Németország) előtt, amely engedélyezte számára, hogy vagyontárgyait ideiglenes vagyonfelügyelő felügyelete mellett továbbra is kezelje, és rendelkezzen velük.
- 8 Másrészt a német kormány az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdésének megfelelően bejelentette az Európai Bizottságnak egy legfeljebb 150 millió euró összegű, fedezett kölcsön formájában az Air Berlin javára nyújtott állami támogatást (a továbbiakban: megmentési támogatás). Az SA.48937 (2017/N) – Németország, az Air Berlin megmentése – állami támogatásra vonatkozó, 2017. szeptember 4-i C(2017) 6080 final határozattal (HL 2017. C 400., 7. o.; a továbbiakban: a megmentési támogatást a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító határozat) a Bizottság a megmentési támogatást a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánította. E tekintetben kifejtette, hogy e támogatás célja az, hogy az Air Berlin legfeljebb három hónapig folytathassa tevékenységét, és ezalatt az idő alatt értékesítse eszközeit.
- 9 2017. október 10-én a beavatkozó fél a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet (az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete) (HL 2004. L 24., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 3. kötet, 40. o.) 7. cikkének (3) bekezdése alapján azt kérte a Bizottságtól, hogy mentesítse azon kötelezettség alól, amely

- szerint valamely összefonódás nem valósulhat meg sem a bejelentését, sem pedig a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítását megelőzően. Pontosabban egyrészt azt kérte, hogy több, harmadik féllel kötött légi járműbérleti szerződésben az Air Berlin helyébe léphessen annak elkerülése érdekében, hogy e légi járműveket lefoglalják amiatt, hogy az Air Berlin nem tudja megfizetni az e szerződések alapján fizetendő összegeket. Másrészt kérte, hogy a személyzettel ellátott légi járműveket bérbe vehesse az LGW-től és a Niki Luftfahrttól annak érdekében, hogy lehetővé tegye ez utóbbiak számára, hogy a „roof wet lease”-megállapodásban az Air Berlin helyébe lépjenek.
- 10 2017. október 13-án a beavatkozó fél és az Air Berlin megállapodást kötött az LGW és a Niki Luftfahrt valamennyi részesedésének megszerzéséről (a továbbiakban: 2017. október 13-i megállapodás). Az Air Berlin vállalta, hogy e megállapodás végrehajtását megelőzően egyes személyzettel ellátott légi járműveket átad az LGW részére, valamint nyolc német repülőtéren (Düsseldorf, Hamburg, München, Berlin-Tegel, Köln-Bonn, Nürnberg, Saarbrücken, Stuttgart), három olasz repülőtéren (Bologna, Firenze és Velence), két svájci repülőtéren (Genf és Zürich), egy cseh repülőtéren (Prága), egy dán repülőtéren (Koppenhága Kastrup), egy spanyol repülőtéren (Barcelona-El Prat), egy osztrák repülőtéren (Salzburg), egy lengyel repülőtéren (Varsó) és egy svéd repülőtéren (Göteborg) az International Air Transport Association (IATA, Nemzetközi Légiszállítási Szövetség) 2017/2018-as téli és 2018-as nyári menetrendi időszakára (forgalmi idény) vonatkozóan rendelkezésre álló résidőket.
  - 11 A 2017. október 27-i C(2017) 7355 final határozatban a Bizottság feltételekkel helyt adott a beavatkozó fél fenti 9. pontban említett mentességi kérelmének (a továbbiakban: 2017. október 27-i határozat).
  - 12 2017. október 28-án az Air Berlin megszüntette tevékenységeit a légi utasszállítási szolgáltatások piacain. Az LGW tehát a 2017. október 27-i határozat értelmében megszüntette a személyzettel ellátott légi járműveknek a „wet lease”-megállapodás alapján az Air Berlin részére történő bérbeadását, azonban a „roof wet lease”-megállapodás alapján továbbra is személyzettel ellátott légi járműveket adott bérbe a beavatkozó fél részére.
  - 13 2017. október 31-én a beavatkozó fél a 139/2004 rendelet 4. cikke (1) bekezdése első albekezdésének megfelelően bejelentette a Bizottságnak azt az összefonódást, amellyel megszerzi az LGW és a Niki Luftfahrt valamennyi részesedését, valamint az Air Berlin egyes egyéb eszközeit, amelyeket a 2017. október 13-i megállapodásnak megfelelően még át kellett ruházni az LGW-re.
  - 14 2017. november 1-jei végzésével az Amtsgericht Charlottenburg (charlottenburgi helyi bíróság) megállapította, hogy bebizonyosodott az Air Berlin fizetésektelensége és túlzott eladósodottsága.
  - 15 2017. december 13-án a beavatkozó fél lemondott arról, hogy megszerezze a Niki Luftfahrt részesedéseit.
  - 16 2017. december 15-én a beavatkozó fél azt javasolta a Bizottságnak, hogy 450-ről 108-ra csökkenti a düsseldorfi repülőtéren az IATA 2018-as nyári forgalmi idényére vonatkozóan fennálló, a 2017. október 13-i megállapodás alapján rá átruházott heti résidők számát (a továbbiakban: a beavatkozó fél által tett kötelezettségvállalások).

- 17 A 2017. december 21-i C(2017) 9118 final határozatban (COMP/M.8633 – Lufthansa/Az Air Berlin bizonyos eszközei ügy) (a továbbiakban: megtámadott határozat) a Bizottság megállapította, hogy a beavatkozó fél által tett kötelezettségvállalásokra tekintettel az LGW és az – Air Berlin által ez utóbbira átruházott – egyéb eszközök felvásárlása (a továbbiakban: szóban forgó összefonódás) a 139/2004 rendelet 6. cikke (1) bekezdésének b) pontja és (2) bekezdése értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.
- 18 Közelebbről, a Bizottság elsősorban megállapította egyrészt, hogy a szóban forgó összefonódás elsősorban az Air Berlin rendelkezésére álló résidőknek a beavatkozó fél részére történő átruházására vonatkozik, másrészt pedig, hogy az Air Berlin az említett összefonódást megelőzően és attól függetlenül megszüntette a légi utasszállítási tevékenységeit. E tekintetben rámutatott, hogy e résidők nem kapcsolódnak semmilyen konkrét útvonalhoz, és hogy az Air Berlin már nem üzemeltet egyetlen útvonalat sem. Ebből azt a következtetést vonta le, hogy e körülmények között az ezen összefonódás által a várospáronként, a kiindulási pont és a célállomás között meghatározott légi utasszállítási szolgáltatások piacaira (a továbbiakban: O & D piacok) kifejtett hatások értékelése nem teszi lehetővé az ilyen összefonódás versenyre gyakorolt „strukturális hatásainak” megállapítását. Következésképpen a Bizottság ahelyett, hogy határozathozatali gyakorlatának megfelelően értékelte volna a szóban forgó összefonódásnak azon egyes említett piacokra gyakorolt hatásait, amelyekben az Air Berlin és a beavatkozó fél jelen volt, a légi utasszállítási szolgáltatások érintett piacait oly módon határozta meg, hogy összesítette az azon egyes repülőterekről induló vagy oda érkező járatok összes O & D piacát, amelyekhez az Air Berlin által a beavatkozó félnek átadott résidők tartoztak. Így az érintett piacokat az e repülőterekről induló vagy oda érkező légi utasszállítási szolgáltatások piacaként határozta meg.
- 19 Másodsorban a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a beavatkozó fél három feltétel teljesülése esetén lenne képes megakadályozni a légi utasszállítási szolgáltatások érintett piacaira való belépést. Először is, a beavatkozó félnek valamelyik érintett repülőtéren rendelkezésére álló résidők száma az e repülőtéren rendelkezésre álló összes résidő jelentős részét képviselné, különösen akkor, ha e repülőtéren a zsúfoltság eléri a maximumot. Másodsorban, a szóban forgó összefonódás jelentősen megnövelné az említett repülőtéren a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidők számát, különösen akkor, ha e repülőtéren a zsúfoltság eléri a maximumot. Harmadszor, a résidők beavatkozó fél általi birtoklása a repülőtér zsúfoltságának magas szintjére és a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidők jelentős számára tekintettel negatívan érintené az ugyanezen repülőtéren fennálló résidők hozzáférhetőségét.
- 20 A Bizottság ily módon megállapította, hogy a fenti 19. pontban említett három feltétel csak a düsseldorfi repülőtér tekintetében az IATA 2018-as nyári forgalmi idénye vonatkozásában teljesül. Közelebbről rámutatott arra, hogy a beavatkozó fél által tett kötelezettségvállalások hiányában ez utóbbi valószínűleg erőfölénybe kerülne a résidők birtoklását illetően, amely lehetővé tette volna számára, és arra ösztönözte volna, hogy megakadályozza az e repülőtérrel induló vagy oda érkező légi utasszállítási szolgáltatások piacára való belépést. Mindazonáltal úgy ítélte meg, hogy ezek a kötelezettségvállalások kellő mértékben csökkentik a beavatkozó félre átruházott résidők számát, így megállapítható, hogy a szóban forgó összefonódás nem támaszt komoly kétségeket a belső piaccal való összeegyeztethetőségét illetően.

### **Az eljárás és a felek kérelmei**

- 21 A Törvényszék Hivatalához 2018. május 7-én benyújtott keresetlevelével a felperes, a Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A., előterjesztette a jelen keresetet.

- 22 2018. június 12-i levelében a felperes a Törvényszék eljárási szabályzatának 88. cikke alapján azt kérte a Törvényszéktől, hogy hozzon pervezető intézkedéseket és rendeljen el bizonyításfelvételt a megmentési támogatással, az Air Berlin tevékenységének megszüntetésével és eszközeinek értékesítésével kapcsolatban.
- 23 A Törvényszék Hivatalához 2018. augusztus 23-án benyújtott beadványában a beavatkozó fél kérte, hogy a Bizottság kérelmeinek támogatása végett beavatkozhatson. 2018. november 28-i végzésével a Törvényszék kilencedik tanácsának elnöke megengedte ezt a beavatkozást.
- 24 2018. szeptember 17-i beadványában a felperes a beadványaiban és azok mellékleteiben szereplő bizonyos információk bizalmas kezelését kérte. 2018. december 21-i beadványában a beavatkozó fél kifogást terjesztett elő e bizalmas kezelés iránti kérelemmel szemben.
- 25 2019. május 20-i végzésével a Törvényszék kilencedik tanácsának elnöke részben helyt adott a felperes bizalmas kezelés iránti kérelmének. 2019. június 26-i levelében a beavatkozó fél megismételte az azon adatok bizalmas kezelésével szembeni kifogását, amelyek tekintetében az említett kérelemnek helyt adtak.
- 26 Mivel megváltozott a Törvényszék tanácsainak összetétele, az eljárási szabályzat 27. cikkének (5) bekezdése alapján az előadó bírót a tizedik tanácsba osztották be, következésképpen a jelen ügyet e tanács elé utalták.
- 27 A tizedik tanács javaslatára a Törvényszék az eljárási szabályzat 28. cikke alapján úgy határozott, hogy az ügyet kibővített ítélkező testület elé utalja.
- 28 2020. február 11-én és április 27-én az eljárási szabályzat 89. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján elfogadott pervezető intézkedések keretében a Törvényszék kérdéseket intézett a Bizottsághoz. A Bizottság e kérdésekre a számára előírt határidőn belül válaszolt.
- 29 A felperes azt kéri, hogy a Törvényszék:
- semmisítse meg a megtámadott határozatot;
  - a Bizottságot kötelezze a költségek viselésére;
  - a beavatkozó felet kötelezze saját költségeinek viselésére.
- 30 A Bizottság és a beavatkozó fél azt kéri, hogy a Törvényszék:
- utasítsa el a keresetet;
  - a felperest kötelezze a költségek viselésére.

### **A jogkérdésről**

- 31 Elöljáróban meg kell említeni, hogy a beavatkozó fél vitatja a kereset elfogadhatóságát. E tekintetben azonban emlékeztetni kell arra, hogy a kereset elfogadhatóságáról nem szükséges határozni, amennyiben a keresetet érdemben mindenképpen el kell utasítani (lásd ebben az

értelemben: 2002. február 26-i Tanács kontra Boehringer ítélet, C-23/00 P, EU:C:2002:118, 51. és 52. pont). Következésképpen a jelen ügyben, mivel az alábbiakban kifejtett indokok miatt a keresetet érdemben el kell utasítani, nem szükséges határozni az elfogadhatóságáról.

- 32 Keresete alátámasztása érdekében a felperes hét jogalapra hivatkozik, amelyek közül az első az érintett piacok téves meghatározásán, a második a szóban forgó összefonódás hatásainak nyilvánvalóan téves mérlegelésén, a harmadik a 2009. június 18-i 545/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL 2009. L 167., 24. o.) módosított, a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendelet (HL 1993. L 14., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 2. kötet, 3. o.) megsértésén, a negyedik az ezen összefonódásból eredő esetleges hatékonyságjavulás vizsgálatának elmulasztásán, az ötödik a beavatkozó fél által tett kötelezettségvállalások elégtelen jellegén, a hatodik az említett összefonódás hatásainak értékelése során a megmentési támogatás figyelmen kívül hagyásán, a hetedik pedig az EUMSZ 296. cikk megsértésén alapul.

### ***Az érintett piacok téves meghatározására alapított, első jogalapról***

- 33 Az első jogalap keretében a felperes azt kifogásolja, hogy a Bizottság tévesen határozta meg az érintett piacokat. E jogalap lényegében két részből áll. Az első részben a felperes a Bizottság okfejtésének azon előfeltevéseit vitatja, amelyek szerint egyrészt az Air Berlin – ideértve az LGW-t is – a szóban forgó összefonódást megelőzően és attól függetlenül megszüntette a tevékenységeit, másrészt pedig a beavatkozó fél nem az Air Berlint mint vállalkozást, hanem csak annak eszközeit szerezte meg. A második részben azt kifogásolja, hogy a Bizottság nem határozta meg O & D piacokként a légi utasszállítási szolgáltatások érintett piacait, ideértve azt az esetet is, amikor az Air Berlint úgy kell tekinteni, mint amely már kivonult e piacok egy részéről.
- 34 A Bizottság és a beavatkozó fél vitatja a felperes érvelését.

*Az első jogalap első részéről, amely szerint az Air Berlin nem szüntette meg tevékenységeit a szóban forgó összefonódást megelőzően és attól függetlenül, és amely szerint e társaságot az összefonódás hatásainak értékelése szempontjából vállalkozásnak kell tekinteni*

- 35 A megtámadott határozatban a Bizottság megállapította, hogy az Air Berlin – ideértve az LGW-t is – a 2017. október 27-i határozattal jóváhagyott „roof wet lease”-megállapodás végrehajtásától eltekintve 2017. október 28-án megszüntette a tevékenységeit, és ennek következtében a szóban forgó összefonódást megelőzően és attól függetlenül kivonult minden olyan O & D piacról, amelyen jelen volt. E körülmények között úgy ítélte meg, hogy ez az összefonódás, amennyiben elsősorban a résidőkre vonatkozik, ahhoz vezet, hogy a beavatkozó fél átveszi az Air Berlin pozícióit, de nem kifejezetten azokon az O & D piacokon, amelyeken ez utóbbi jelen volt, hanem azokon a repülőtereken, amelyekhez ezek a résidők tartoznak.
- 36 Elsősorban a felperes azt állítja, hogy a Bizottság tévesen állapította meg, hogy az Air Berlin tevékenységeinek megszűnése független volt a szóban forgó összefonódás megvalósításától. Rámutat, hogy a fizetésképtelenségi eljárás megindítása iránti kérelem napján, 2017. augusztus 15-én a német hatóságok úgy döntöttek, hogy az Air Berlin részére megmentési támogatást nyújtanak. Márpedig ez a támogatás lehetővé tette ez utóbbi számára, hogy elkerülje a működési engedélyének visszavonását, következésképpen folytassa a tevékenységeit, és megőrizze az

- eszközeit, köztük többek között a résidőket is. Az említett támogatás célja tehát az volt, hogy a 95/93 rendelet 8a. cikke alapján lehetővé tegye az Air Berlin számára a rendelkezésére álló résidők egy részének a beavatkozó fél részére történő átruházását.
- 37 E tekintetben nem vitatott, hogy az Air Berlin fizetéseképtelenségi eljárását 2017. augusztus 15-én indították meg, és hogy ez az eljárás az Air Berlin pénzügyi nehézségeiből, valamint abból eredt, hogy az Etihad Airways megtagadta az egyik kölcsönrészletnek az Air Berlin részére történő folyósítását. Ezenkívül a felperes azt sem vitatja, hogy – amint egyébként a megmentési támogatást a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító határozatból is kitűnik – e támogatás célja nem az volt, hogy megakadályozza az Air Berlin tevékenységeinek megszüntetését, hanem csupán annak legfeljebb három hónapra történő késleltetésére irányult.
- 38 Következésképpen meg kell állapítani, hogy az Air Berlin még a szóban forgó összefonódás hiányában is megszüntette volna a tevékenységeit, így a Bizottság helyesen állapította meg, hogy az Air Berlin ezen összefonódástól függetlenül szüntette meg azokat.
- 39 Másodsorban a felperes vitatja azt a tényt, hogy az Air Berlin tevékenységeinek megszűnése megelőzte a szóban forgó összefonódást. Azt állítja, hogy valamely összefonódás bejelentésének időpontja nem lehet az ezen összefonódás értékelése szempontjából meghatározó tényezőként „vitathatatlan és általánosan használt” időpont, mivel ezen időpont megválasztása a bejelentő fél feladata. Így a bejelentő az érdekeinek megfelelően „torzíthatja” ezt az értékelést. A felperes ebből azt a következtetést vonja le, hogy a Bizottságnak a jelen ügyben egy olyan időpontot kellett volna figyelembe vennie, amikor az Air Berlin még aktív volt.
- 40 Különösen egyrészt a felperes arra hivatkozik, hogy az Air Berlin csak 2017. október 28-án, azaz a szóban forgó összefonódás kezdetét jelentő 2017. október 13-i megállapodást követően szüntette be a tevékenységeit. Az a körülmény, hogy a fizetéseképtelenségi eljárás 2017. augusztus 15-i megindítása óta az Air Berlin aktívan visszatartotta a szolgáltatásaira vonatkozó új helyfoglalásokat, nem jelenti azt, hogy inaktív volt, mivel a megmentési támogatásra tekintettel fenntarthatta a légi jármű-üzemeltetői engedélyét és a működési engedélyét. Egyébiránt a felperes azt állítja, hogy a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2008. L 293., 3. o.) értelmében a felszámolás alatt álló légi fuvarozóknak vissza kell szolgáltatniuk a rendelkezésükre álló résidőket. Márpedig az Air Berlin e rendelet 9. cikke alapján ideiglenes engedélyt kapott, amely lehetővé tette számára, hogy 2017. október 28-át követően megtartsa a rendelkezésére álló résidőket, ezért nem tekinthető úgy, hogy tevékenységeit ezen időpontban véglegesen megszüntette.
- 41 Másrészt a felperes mindenekelőtt arra hivatkozik, hogy az Air Berlin pénzügyi helyzetének romlása lehetővé tette a beavatkozó fél számára, hogy 2016-tól – többek között a „roof wet lease”-megállapodás révén – fokozatosan átvegye az Air Berlin „kapacitásai” feletti irányítást, továbbá arra, hogy az Air Berlin 2017. február 1-jén a beavatkozó fél egy korábbi vezetőjét nevezte ki vezérigazgatóvá, és végül arra, hogy a beavatkozó fél 2017. május 5-én megerősítette, hogy az Air Berlin felvásárlása céljából tárgyalásokba kezdett.
- 42 E tekintetben először is a 139/2004 rendelet 3. cikkének (1) bekezdéséből az következik, hogy az összefonódás csak akkor jön létre, ha az érintett vállalkozások irányítása tartósan megváltozik. E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy irreleváns, hogy a felek az összefonódás Bizottságnak való bejelentésekor még csak készülnek két vagy több ügylet megkötésére, vagy azokat a bejelentésük előtt már megkötötték. A Bizottság feladata annak értékelése, hogy ezen ügyletek

egységesek-e, és ezért e rendelkezés értelmében egyetlen összefonódásnak minősülnek-e. A szóban forgó ügyletek egységes jellegének meghatározása érdekében minden esetben azt kell értékelni, hogy ezen ügyletek annyira szorosan összefüggnek-e, hogy az egyiket nem hajtották volna végre a másik nélkül (lásd ebben az értelemben: 2006. február 23-i Cementbouw Handel & Industrie kontra Bizottság ítélet, T-282/02, EU:T:2006:64, 105. és 107. pont).

- 43 A jelen ügyben rá kell mutatni, hogy a felperes által hivatkozott, az Air Berlin és a beavatkozó fél között 2016 óta fennálló kapcsolatok alapján nem állapítható meg, hogy a beavatkozó fél a 139/2004 rendelet 3. cikkének (1) bekezdése értelmében a szóban forgó összefonódást megelőzően megszerezte az Air Berlin feletti irányítást.
- 44 Egyrészt ugyanis az a körülmény, hogy 2017. február 1-jén a beavatkozó fél egyik korábbi vezetőjét nevezték ki az Air Berlin vezérigazgatójává, nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy a beavatkozó fél ebben az időpontban megszerezte az Air Berlin irányítását. Hasonlóképpen, a beavatkozó fél által 2017 májusában az Air Berlin felvásárlása céljából folytatott tárgyalásokból nem következik, hogy a beavatkozó fél ebben az időpontban irányítást szerzett az Air Berlin felett.
- 45 Másrészt a „roof wet lease”-megállapodást illetően, amelyben az Air Berlin a beavatkozó félre ruházta egyes személyzettel ellátott légi járművek üzemeltetését, a felperes csak annyit állít, hogy a szövetségi versenyhatóság megállapította, hogy e megállapodás lehetővé teszi a beavatkozó fél tevékenységeinek további kiterjesztését, és hogy egy versenytárs megerősítette, hogy a beavatkozó fél számára ez a megállapodás az Air Berlin felvásárlásának rejtett eszköze. Márpedig meg kell említeni, hogy a szövetségi versenyhatóság, miután megállapította, hogy e megállapodás nem vet fel versenyjogi aggályokat, mentesült azon kérdés megválaszolásától, hogy az említett megállapodás a német jog értelmében összefonódásnak minősül-e. Ezenkívül meg kell jegyezni, hogy a felperes egyáltalán nem támasztja alá a versenytárs állítását.
- 46 Egyébként és mindenesetre meg kell jegyezni, hogy a felperes nem állítja, és *a fortiori* nem is bizonyítja, hogy a „roof wet lease”-megállapodás és a szóban forgó összefonódás egymással összefüggő ügyletek, és így az egyiket nem hajtották volna végre a másik nélkül. Épp ellenkezőleg, a válasz C.12. mellékletéből kitűnik, hogy a beavatkozó fél 2017. május 5-én bejelentette, hogy álláspontja szerint az Air Berlin tartozása a felvásárlásának akadályát képezi, és hogy következésképpen ebben az időpontban még nem döntött az Air Berlinnek vagy egy részének megszerzéséről. Következésképpen a felperes által benyújtott bizonyítékokból nem tűnik ki, hogy a „roof wet lease”-megállapodás 2016. december 16-i megkötése a szóban forgó összefonódás végrehajtásától függött, így e megállapodást és a szóban forgó összefonódást két külön ügyletnek kell tekinteni.
- 47 Másodszor emlékeztetni kell arra, hogy a 139/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdése értelmében az európai léptékű összefonódás nem valósulhat meg sem a bejelentése, sem a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítása előtt, kivéve ha a Bizottság e rendelet 7. cikkének (3) bekezdése alapján mentesít e kötelezettség alól.
- 48 A jelen ügyben vitathatatlanul rá kell mutatni, hogy a Bizottság a 2017. október 27-i határozattal a 139/2004 rendelet 7. cikkének (3) bekezdése alapján mentességet biztosított a beavatkozó fél számára. Ez a mentesség azonban lényegében a légi járművek bérleti szerződéseire vonatkozott, nem pedig a résidőkre. Ezenkívül e mentességnek többek között az volt a feltétele, hogy abban az esetben, ha a szóban forgó összefonódás nem valósulna meg, e szerződések az LGW-re vagy annak esetleges vevőjére átruházhatók legyenek, vagy pedig anélkül lehessen azokat ez utóbbiak kérésére felmondani, hogy azt a beavatkozó fél kifogásolhatná, vagy kártérítést követelhetne. Így csak az



- ezen összefonódást a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító bizottsági határozat vezethetett az érintett légi járművek feletti irányítás tartós megváltozásához. E körülmények között meg kell állapítani, hogy a szóban forgó összefonódás teljes körű megvalósítására csak a megtámadott határozat 2017. december 21-i elfogadását követően kerülhetett sor, azaz közel két hónappal azt követően, hogy az Air Berlin megszüntette a tevékenységeit.
- 49 Ebből következik, hogy a felperes megalapozatlanul rója fel a Bizottságnak, hogy úgy ítélte meg, hogy az Air Berlin a szóban forgó összefonódást megelőzően megszüntette a tevékenységeit.
- 50 Harmadszor meg kell említeni, hogy a felperes állításával ellentétben a szóban forgó összefonódás Bizottság általi értékelését nem tette hibássá a beavatkozó fél azon döntése, hogy 2017. október 31-én, az Air Berlin tevékenységeinek megszüntetése után jelentette be ezen összefonódást.
- 51 Egyrészt ugyanis emlékeztetni kell arra, hogy a 139/2004 rendelet 4. cikke (1) bekezdésének első albekezdése értelmében az e rendeletben megjelölt, európai léptékű összefonódásokat a Bizottságnál az összefonódás végrehajtását megelőzően, az ezen összefonódásra vonatkozó megállapodásnak az érintett vállalkozások általi megkötését követően kell bejelenteni.
- 52 A jelen ügyben meg kell állapítani, hogy a 2017. október 13-i megállapodást a szóban forgó összefonódás 2017. október 31-i bejelentését megelőzően kötötték. Egyébiránt nem vitatott, hogy e bejelentés – kizárólag a 2017. október 27-i határozat tárgyát képező elemek kivételével – megelőzte ennek az összefonódásnak a teljes megvalósítását.
- 53 Következésképpen rá kell mutatni arra, hogy a szóban forgó összefonódás 2017. október 31-i bejelentésével a beavatkozó fél eleget tett a 139/2004 rendelet 4. cikke (1) bekezdése első albekezdésének.
- 54 Másrészt meg kell jegyezni, hogy az összefonódások ellenőrzésének célja a piaci szerkezetek jövőre mutató elemzése alapján elkerülni az olyan műveletek végrehajtását, amelyek a belső piacon vagy annak jelentős részén jelentősen korlátoznák a hatékony versenyt, többek között erőfölényes helyzet létrehozatalával vagy megerősítésével (2010. július 6-i Ryanair kontra Bizottság ítélet, T-342/07, EU:T:2010:280, 250. pont). Nem a múlt eseményeinek vizsgálatáról van tehát szó, amelyek kapcsán gyakran számos bizonyíték áll rendelkezésre, amelyek lehetővé teszik az okok megértését, sem pedig a jelen eseményeiről, hanem olyan események előrejelzéséről, amelyek a jövőben több-kevesebb valószínűséggel bekövetkeznek, amennyiben nem születik sem a tervezett összefonódást tiltó, sem annak feltételeit meghatározó határozat. Ennélfogva a jövőre vonatkozó elemzés annak vizsgálatából áll, hogy az összefonódás mennyiben módosíthatja az adott piacon a versenyhelyzetet meghatározó tényezőket, célja pedig annak megállapítása, hogy a hatékony verseny jelentősen korlátozódna-e ezen összefonódás következtében. Az ilyen elemzéshez különböző ok-okozati összefüggések mérlegelése szükséges annak eldöntése végett, hogy melyek bekövetkeztek a legvalószínűbb (2005. február 15-i Bizottság kontra Tetra Laval ítélet, C-12/03 P, EU:C:2005:87, 42. és 43. pont).
- 55 E tekintetben pontosítani kell, hogy valamely összefonódás belső piaccal való összeegyeztethetőségét megállapító határozat jogszerűségét a határozat meghozatalakor a Bizottság rendelkezésére álló információk alapján kell megítélni (lásd ebben az értelemben: 2006. július 4-i easyJet kontra Bizottság ítélet, T-177/04, EU:T:2006:187, 203. pont; 2007. július 9-i Sun Chemical Group és társai kontra Bizottság ítélet, T-282/06, EU:T:2007:203, 179. pont). Így az összefonódás belső piaccal való összeegyeztethetőségére vonatkozó bizottsági értékelésnek figyelembe kell vennie az ezen összefonódás bejelentésekor fennálló ténybeli és jogi

körülményeket, amelyek gazdasági jelentősége e határozat meghozatalának időpontjában értékelhető (lásd ebben az értelemben: 1994. május 19-i Air France kontra Bizottság ítélet, T-2/93, EU:T:1994:55, 70. pont; 2010. szeptember 13-i Éditions Odile Jacob kontra Bizottság ítélet, T-279/04, nem tették közzé, EU:T:2010:384, 327. pont).

- 56 Ugyanakkor – amint arra a felperes rámutat – valamely összefonódás bejelentésének pontos időpontja nem szükségszerűen befolyásolja meghatározó mértékben ezen összefonódás értékelését, különösen akkor, ha – mint a jelen ügyben is – a jövőre vonatkozó elemzés keretében felhasznált információk már ezen időpontot megelőzően is ismertek.
- 57 Meg kell állapítani ugyanis, hogy az Air Berlin tevékenységei a szóban forgó összefonódás bejelentését megelőzően megszűntek. E megállapítás azonban nem volt meghatározó, mivel – amint az a fenti 37. pontból kitűnik – annak következtében, hogy az Etihad Airways 2017. augusztus 9-én megtagadta a kölcsön részletének folyósítását az Air Berlin részére, ez utóbbi fizetéképtelen volt, következésképpen véglegesen megszüntette tevékenységét. E tekintetben a felperes által hivatkozott azon körülmény, hogy a Luftfahrt-Bundesamt (szövetségi légi közlekedési hivatal, Németország) a 95/93 rendelet 10. cikke (4) bekezdésének c) pontja és az 1008/2008 rendelet 9. cikkének (1) bekezdése értelmében 2017. október 25-én 2018. január 3-ig érvényes ideiglenes engedélyt adott ki az Air Berlin részére, és az, hogy ez az engedély feljogosította arra, hogy ezen időpontig megőrizze a rendelkezésére álló résidőket, a fizetéképtelenségére tekintettel nem volt elegendő ahhoz, hogy a felperes újratekdhesse a tevékenységét. Ebből következik, hogy az a körülmény, hogy a szóban forgó összefonódást 2017. október 31-én jelentették be, vagyis három nappal az Air Berlin tevékenységeinek 2017. október 28-i tényleges megszűnését követően, nem pedig az említett megszüntetést megelőzően, önmagában nem módosította a Bizottság jövőre vonatkozó elemzését, amelynek részét képezte az érintett piacok meghatározása is.
- 58 Harmadsorban a felperes azt kifogásolja, hogy a Bizottság mesterségesen választotta külön az Air Berlinnek a szóban forgó összefonódás tárgyát képező eszközeit az Air Berlin „vállalkozás egészétől”, amely a beavatkozó féllel versenyben álló légitársaság volt. A felperes azt állítja, hogy jöllehet a beavatkozó fél az Air Berlin eszközeinek csak egy részét szerezte meg, az Air Berlin egyszerre volt ezen eszközök eladója és az említett összefonódásban részt vevő felek egyike. Hozzáteszi, hogy eszközök elvont összességével ellentétben kizárólag vállalkozásokat lehet az összefonódásban részt vevő feleknek minősíteni. Márpedig tekintettel arra, hogy az Air Berlin a szóban forgó összefonódás megvalósítása céljából résidőket és légi járműveket ruházott át az LGW-re, a beavatkozó fél a szóban forgó összefonódás keretében ténylegesen egy vállalkozást szerzett meg.
- 59 E tekintetben először is emlékeztetni kell arra, hogy a 139/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint vállalkozások összefonódása jön létre, ha az irányítás tartósan megváltozik abból következően, hogy egy vállalkozás közvetlen irányítást szerez egy másik vállalkozás egésze vagy része felett. Ezenkívül, a forgalom kiszámítását illetően e rendelet 5. cikkének (2) bekezdése úgy rendelkezik, hogy ha az összefonódás egy vállalkozás részének megszerzésében valósul meg, csak az összefonódás által érintett részekhez kapcsolódó forgalmat kell figyelembe venni az eladó tekintetében. Ebből következik, hogy – amint arra egyébként a 139/2004 rendelet szerinti egységes jogalkalmazásról szóló bizottsági közlemény [helyesen: a 139/2004 rendelet szerinti hatásköréről szóló, egységes szerkezetbe foglalt bizottsági közlemény] (HL 2008. C 95., 1. o.; helyesbítés: HL 2009. C 43., 10. o.) 136. pontja is helyesen rámutat – az e rendelet értelmében vett érintett vállalkozások a megszerző személy(ek) és a célvállalkozás megvásárolt része(i), de az eladó megmaradó üzletrészeit figyelmen kívül hagyják.

- 60 Ebből következik, hogy a felperes állításával ellentétben az Air Berlin által megtartott tevékenységeket nem kell a 139/2004 rendelet értelmében vett érintett vállalkozásnak tekinteni.
- 61 Másodszor meg kell jegyezni, hogy a felperes nem vitatja azt a Bizottság által a megtámadott határozat 13. pontjában említett tényt, hogy bizonyos eszközök olyan tevékenységet alapozhatnak meg, amely piaci jelenlétet eredményez, és amelyhez piaci forgalom egyértelműen hozzárendelhető. Azt sem vitatja, hogy az ilyen tevékenység a 139/2004 rendelet értelmében vett érintett vállalkozásnak minősülhet. Ezenkívül rá kell mutatni arra, hogy a felperes semmilyen bizonyítékot nem terjeszt elő annak alátámasztására, hogy a jelen ügyben a beavatkozó fél által megszerzett, a megtámadott határozatban meghatározott eszközök nem minősültek olyan tevékenységnek, amely piaci jelenlétet eredményez, és amelyhez piaci forgalom egyértelműen hozzárendelhető.
- 62 Ebből következik, hogy a Bizottság helyesen állapította meg, hogy a beavatkozó fél által a szóban forgó összefonódás keretében megszerzett eszközök a 139/2004 rendelet értelmében vett vállalkozásnak vagy vállalkozásrésznek minősülnek, még akkor is, ha az Air Berlin ezen összefonódást megelőzően megszüntette a tevékenységeit. Következésképpen, mivel nem vitatott, hogy a beavatkozó fél az Air Berlin eszközeinek csak egy részét szerezte meg, a Bizottság helyesen állapította meg, hogy a beavatkozó fél csak az Air Berlin bizonyos eszközei által alkotott vállalkozás vagy vállalkozásrész felett szerzett irányítást, és hogy ezek az eszközök az említett rendelet értelmében vett érintett vállalkozásnak minősülnek.
- 63 E körülmények között a felperes első jogalapjának első részét el kell utasítani.

*Az első jogalap arra alapított második részéről, hogy a Bizottságnak a szóban forgó összefonódást minden egyes érintett O & D piac vonatkozásában meg kellett volna vizsgálnia*

- 64 A felperes azt kifogásolja, hogy a Bizottság nem elemezte a szóban forgó összefonódásnak az érintett O & D piacokra gyakorolt lehetséges versenyellenes hatásait.
- 65 Először is emlékeztetni kell arra, hogy ahhoz, hogy valamely összefonódást a belső piaccal összeegyeztethetőnek lehessen nyilvánítani, a Bizottságnak a 139/2004 rendelet 2. cikkének (2) bekezdése értelmében meg kell állapítania, hogy ezen összefonódás megvalósítása – többek között erőfölény létrehozása vagy megerősítése révén – nem korlátozná jelentős mértékben a hatékony versenyt a belső piacon vagy annak egy jelentős részén.
- 66 Az érintett piac megfelelő meghatározása tehát szükséges és előzetes feltétel valamely összefonódás versenyre gyakorolt hatásának értékeléséhez (1998. március 31-i Franciaország és társai kontra Bizottság ítélet, C-68/94 és C-30/95, EU:C:1998:148, 143. pont). E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az érintett termékpiac magában foglalja mindazokat a termékeket és/vagy szolgáltatásokat, amelyeket a fogyasztó a jellemzőik, áruk és rendeltetésük alapján egymással felcserélhetőnek vagy helyettesíthetőnek tart (2018. január 23-i F. Hoffmann-La Roche és társai ítélet, C-179/16, EU:C:2018:25, 50. pont). Közelebbről, az érintett piac fogalma magában foglalja, hogy hatékony verseny létezhet a piac részét képező termékek vagy szolgáltatások között, ami feltételezi, hogy az ugyanazon piac részét képező valamennyi termék vagy szolgáltatás között bizonyos mértékű felcserélhetőség áll fenn az azonos felhasználás tekintetében (2018. január 23-i F. Hoffmann-La Roche és társai ítélet, C-179/16, EU:C:2018:25, 51. pont).

- 67 Ugyanakkor, ha harmadik személy kifogást emel a Bizottsággal szemben, amiért az a versenyelemzés által nem érintett piacokon esetlegesen felmerülő versenyjogi aggályt nem vett figyelembe, a felperesnek kell azon komoly valószínűsítő körülményeket előterjesztenie, amelyek kézzelfoghatóan bizonyítják a versennyel kapcsolatos azon aggály létezését, amelyet annak hatása miatt a Bizottságnak vizsgálnia kellett volna. Az e követelménynek való megfelelés érdekében a felperesre hárul az érintett piacok meghatározása, az összefonódás hiányában fennálló versenyhelyzet leírása, és annak feltüntetése, hogy az e piacokon fennálló versenyhelyzetre tekintettel melyek lennének az összefonódás által valószínűsíthetően előidézett hatások (2006. július 4-i easyJet kontra Bizottság ítélet, T-177/04, EU:T:2006:187, 65. és 66. pont; 2015. május 13-i Niki Luftfahrt kontra Bizottság ítélet, T-162/10, EU:T:2015:283, 174. és 175. pont).
- 68 A jelen ügyben a Bizottság a megtámadott határozatban megállapította, hogy a légitársaságok a repülőterek által nyújtott repülőtéri infrastruktúra-szolgáltatások piacán a keresleti oldalon, a légi utasszállítási szolgáltatások piacain pedig a kínálati oldalon helyezkednek el.
- 69 Közelebbről, a résidőket illetően a Bizottság megállapította, hogy – amint az a 95/93 rendelet 2. cikkének a) pontjából következik – a résidők a koordinátor által adott engedélyek, amelyek egy koordinált repülőtéren a légi szolgáltatás nyújtásához szükséges teljes repülőtéri infrastruktúra meghatározott napon és időpontban, leszállás és felszállás céljára történő használatára vonatkoznak. Ebből azt a következtetést vonta le, hogy a résidők olyan inputok, amelyekre azért van szükségük a légitársaságoknak, hogy hozzáférhessenek a repülőterek által nyújtott repülőtéri infrastruktúra-szolgáltatásokhoz, és ebből következően képesek legyenek az e repülőterekről induló vagy oda érkező légi utasszállítási szolgáltatások nyújtására. Következésképpen, mivel a szóban forgó összefonódás fő célja az Air Berlin rendelkezésére álló résidőknek a beavatkozó félre történő átruházása volt, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy ez az összefonódás a repülőtéri infrastruktúra-szolgáltatások piacain fennálló keresletre és a légi utasszállítási szolgáltatások piacain fennálló kínálatra gyakorolna hatást.
- 70 E körülmények között a szóban forgó összefonódás értékelése céljából a Bizottság megvizsgálta, hogy a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidők számának növekedése következtében ez utóbbi képes lenne-e, vagy ösztönözve lenne-e arra, hogy kizárja a többi légitársaságot a repülőtéri infrastruktúra-szolgáltatásokhoz, és következésképpen az Air Berlin résidőit biztosító repülőterekről induló vagy oda érkező légi utasszállítási szolgáltatások piacaihoz való hozzáféréseből.
- 71 E tekintetben elsősorban a felperes egyrészt azt állítja, hogy a fogyasztók szempontjából a légi utasszállítási szolgáltatásokat meghatározott útvonalakon nyújtják, és hogy a légitársaságok által valamely repülőtéren gyakorolt tevékenység e szolgáltatások nyújtásától függ. Ebből azt a következtetést vonja le, hogy nem lehet különbséget tenni a légitársaságok által valamely repülőtéren folytatott tevékenység és az említett szolgáltatások nyújtása között. Ezért a Bizottság arra a téves előfeltevésre támaszkodott, amely szerint a légitársaságok résidőket kínáló repülőtér-üzemeltetők, még akkor is, ha e résidők légitársaságok közötti kereskedelme nem felel meg a fő tevékenységüknek.
- 72 Másrészt a felperes arra hivatkozik, hogy a szóban forgó összefonódás hiányában az Air Berlint megillető résidőket a 95/93 rendeletnek megfelelően más légitársaságok rendelkezésére bocsátották volna. Ezért azt állítja, hogy a verseny intenzívebb az O & D piacokon akkor, amikor egy vállalkozás kivonul e piacokról, mint akkor, amikor e vállalkozás eszközeit – mint a jelen

- ügyben is – egy versenytárs szerzi meg. Következésképpen úgy véli, hogy abból a körülményből, hogy az Air Berlin megszüntette tevékenységeit az O & D piacokon, nem következik az, hogy a szóban forgó összefonódás ne lett volna hatással e piacokra.
- 73 E tekintetben kétségtelenül rá kell mutatni arra, hogy – amint arra lényegében a felperes hivatkozik – az O & D piacok meghatározása azt a keresleti szempontot tükrözi, amely szerint a légi utasszállítási szolgáltatások fogyasztói az összes lehetséges opciót figyelembe veszik annak érdekében, hogy a kiindulási városból az érkezési városba jussanak, beleértve a különböző közlekedési módokat is (2015. május 13-i Niki Luftfahrt kontra Bizottság ítélet, T-162/10, EU:T:2015:283, 138. pont).
- 74 Egyébiránt meg kell jegyezni, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban megállapította, hogy a szóban forgó összefonódás hiányában a beavatkozó fél által megszerzett résidők valószínűleg visszakerülnének a 95/93 rendelet 10. cikkében említett résidőalapba (a továbbiakban: résidőalap). Ezenfelül a Bizottság megállapította, hogy a résidőknek „döntő jelentősége” van a légi utasszállítási szolgáltatások nyújtása szempontjából, mivel ezek a résidők elengedhetetlen feltételei a repülőtéri infrastruktúra-szolgáltatásokhoz való hozzáférésnek. Így elismerte, hogy az említett összefonódás hatást gyakorolhat az Air Berlin résidőit biztosító repülőterekreől induló vagy oda érkező járatok különböző O & D piacaira.
- 75 A Bizottság azonban úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó összefonódás által az Air Berlin résidőit biztosító repülőterekreől induló vagy oda érkező légi utasszállítási szolgáltatások piacaira gyakorolt hatások vizsgálatával megismerhetővé válnak az említett összefonódás által az e repülőterekreől induló vagy oda érkező járatok valamennyi O & D piacára kifejtett hatások. A felpereshez hasonlóan ugyanis úgy ítélte meg, hogy jóllehet a légitársaságok a repülőtéri infrastruktúra-szolgáltatások piacán a keresleti oldalon helyezkednek el, a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidők számának növekedése adott esetben lehetővé teheti számára az e szolgáltatásokhoz való hozzáférés megakadályozását. Így megvizsgálta, hogy a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidők számának növekedése következtében ez utóbbi képes lenne-e, vagy ösztönözve lenne-e arra, hogy megakadályozza a repülőtéri infrastruktúra-szolgáltatásokhoz, és ebből következően az említett repülőterekreől induló vagy oda érkező járatok különböző O & D piacaihoz való hozzáférést.
- 76 Ebből következik, hogy a felperes állításával ellentétben a Bizottság, jóllehet nem vizsgálta meg egyenként az érintett O & D piacok mindegyikét, figyelembe vette a szóban forgó összefonódásnak az e piacokra gyakorolt esetleges hatásait.
- 77 Másodsorban a felperes úgy véli, hogy a Bizottságnak figyelembe kellett volna vennie az Air Berlin és a beavatkozó fél piaci részesedését, valamint azt, hogy a szóban forgó összefonódás milyen hatást gyakorol a versenyviszonyukra, az ügyfeleikre és versenytársaikra az érintett O & D piacokon. E tekintetben kifejti, hogy a Bizottságnak azonosítania kellett volna azokat az Air Berlin által működtetett útvonalakat, amelyeket a beavatkozó fél ezen összefonódást követően átvenne, valamint azokat az O & D piacokat, amelyeken az említett összefonódás monopolhelyzetet teremthet. Hozzáteszi, hogy a Bizottságnak a beavatkozó fél számára légi forgalmi csomópontként (hub) szolgáló repülőterekre irányuló „kereslet és utasforgalom szerkezetének alakulására” vonatkozóan is elemzést kellett volna végeznie.
- 78 Közelebbről a felperes azt állítja, hogy egyrészt a szóban forgó összefonódás alkalmas volt arra, hogy jelentősen akadályozza a hatékony versenyt a Düsseldorf – New York (Egyesült Államok), a Düsseldorf–München, a Hamburg–München és a Berlin-Tegel–Köln-Bonn) piacokon. E

tekintetben a beavatkozó fél a szóban forgó összefonódást követően ezeket az Air Berlin által üzemeltetett útvonalakat vette volna át, ellentétben a megtámadott határozatban szereplő állítással, amely szerint a beavatkozó fél „semmiképpen sem venné át az Air Berlin által korábban működtetett útvonalakat”. Másrészt a szóban forgó összefonódás révén a beavatkozó fél növelhetné az általa légi forgalmi csomópontként használt frankfurti (Németország), müncheni, bécsi (Ausztria) és zürichi repülőterekre tartó tranzitutasok számát, miáltal ez az összefonódás hatást gyakorolhat az e repülőterekről induló vagy oda érkező járatok O & D piacaira is, különösen azokra az O & D piacokra, amelyeken az említett repülőterek az Ázsiába vagy Észak-Amerikába irányuló útvonalak vonatkozásában légi forgalmi csomópontként szolgálnak. Egyébiránt a Bizottságnak meg kellett volna vizsgálnia ezen O & D piacok mindegyike vonatkozásában a belépés korlátait, és különösen az érintett repülőtereken biztosított különböző résidők rendelkezésre állását, mivel a légitársaságoknak képesnek kell lenniük arra, hogy az adott O & D piactól függően különböző időpontokban járatokat – ideértve az ugyanazon repülőtérrel induló vagy oda érkező járatokat is – kínáljanak.

- 79 Először is meg kell említeni, hogy – amint az a fenti 73. pontból következik – az O & D piacok vizsgálata lehetővé teheti az utasszállítási szolgáltatások közül azoknak az azonosítását, amelyeket a fogyasztó egymással felcserélhetőnek vagy helyettesíthetőnek tart. Ebből következik, hogy amennyiben az összefonódás által érintett vállalkozások még működő légitársaságok, a Bizottság azonosíthatja azokat az O & D piacokat, amelyeken e légitársaságok tevékenységei között átfedés van. Így értékelni tudja ezen összefonódásnak az e piacokon nyújtott utasszállítási szolgáltatásokra gyakorolt versenyhatását. Konkrétan, az említett vállalkozásokat az említett összefonódás után megillető együttes piaci részesedésnek és versenytársaik piaci részesedésének a kiszámításával a Bizottság meghatározhatja többek között a piaci részesedésekben és a koncentráció mértékében beálló változások szintjét.
- 80 A jelen ügyben azonban az Air Berlin, tekintettel arra, hogy megszüntette tevékenységeit, kivonult mindazokról az O & D piacokról, ahol jelen volt, így a saját és a beavatkozó fél tevékenységei között már e piacok egyikén sincs átfedés. Ezenkívül, mivel az Air Berlin rendelkezésére álló résidők nem kapcsolódtak egyetlen útvonalhoz sem, a Bizottság helyesen állapította meg, hogy ennek következtében azokat a beavatkozó fél olyan más O & D piacokon is felhasználhatja, amelyeken az Air Berlin korábban nem volt jelen. Nem vitatott ugyanis, hogy a beavatkozó fél nagyszámú O & D piacon volt abban a helyzetben, hogy a résidőket átcsoportosítsa, és a felperes egyébként a válasz 106. és 115. pontjában maga is elismerte, hogy a Bizottság számára lehetetlen volt megvizsgálni az összes olyan O & D piacot, ahol az Air Berlin résidőit át lehetett csoportosítani.
- 81 Ebből következik, hogy a még működő légitársaságokat érintő összefonódásoktól eltérően a jelen ügyben nem volt egyértelmű, hogy a szóban forgó összefonódás bármilyen hatást gyakorol a versenyre azokon az O & D piacokon, amelyeken az Air Berlin a tevékenységeinek megszűnését megelőzően jelen volt.
- 82 Másodszor meg kell említeni, hogy a felperes nem terjeszt elő egyetlen olyan bizonyítékot sem, amely alátámaszthatná, hogy a szóban forgó összefonódásnak a repülőtéri infrastruktúra-szolgáltatások piacaira gyakorolt hatásaira vonatkozó vizsgálat nem tette lehetővé a hatékony verseny esetleges akadályozásának megállapítását az Air Berlin résidőit biztosító repülőterekről induló vagy oda érkező járatok különböző O & D piacain.

- 83 Közelebbről, bár a felperes azonosítja azokat az O & D piacokat, ahol a beavatkozó fél vagy átvette volna az Air Berlin által korábban üzemeltetett útvonalakat, vagy felhasználhatná ez utóbbi résidőit többek között a légi forgalmi csomópontjai felé tartó tranzitutasok számának növelése érdekében, nem állítja, hogy a szóban forgó összefonódás e piacokon ténylegesen jelentősen korlátozta a hatékony versenyt. Épp ellenkezőleg, azt hangoztatja, hogy nem köteles bizonyítani az ilyen korlátozás fennállását, ehelyett a Bizottság feladata lett volna e korlátozás hiányának bizonyítása. Így a felperes csupán azt állítja, hogy ez az összefonódás ilyen korlátozást jelenthetett, és hogy a Bizottságnak ki kellett volna egészítenie az elemzését, azonban nem hivatkozik e tekintetben a fenti 67. pontban felidézett ítélkezési gyakorlat értelmében vett komoly valószínűsítő körülményekre. A felperes többek között nem fejt ki, hogy az említett összefonódás hogyan korlátozhatta volna jelentős mértékben a hatékony versenyt bizonyos O & D piacokon abban az esetben, ha a többi légitársaság számára biztosított a szóban forgó repülőtéri infrastruktúra-szolgáltatásokhoz való hozzáférés.
- 84 Ezenkívül, egyrészt a München–Düsseldorf és Bécs–Düsseldorf piacokat illetően, amelyeken a felperes szerint a beavatkozó fél a szóban forgó összefonódást követően monopolhelyzetben volt, meg kell jegyezni, hogy a válasz C.25. mellékletből kitűnik, hogy ez a helyzet az Air Berlin e piacokról való kivonulásának eredménye volt. Márpedig ez a kivonulás annak a következménye, hogy az Air Berlin megszüntette a tevékenységeit, amire – amint arra a fenti 35–57. pont rámutatott – ezen összefonódás előtt és attól függetlenül került sor. A felperes által szintén megemlített Frankfurt–Velence és Zürich–Hamburg piacokat illetően elegendő megjegyezni, hogy az Air Berlin e piacokon nem volt jelen, a beavatkozó fél piaci részesedésének állítólagos növekedése más légitársaságoknak az említett piacokról való kivonulásából eredt, és a felperes nem fejt ki, hogy e kivonulás mennyiben kapcsolódott az említett összefonódáshoz. Következésképpen az a körülmény, hogy a beavatkozó fél az említett összefonódás megvalósítását követően ezeken az O & D piacokon monopolhelyzetbe kerül, semmiképpen sem jelentheti azt, hogy az említett összefonódás e piacokon jelentősen korlátozhatta a hatékony versenyt.
- 85 Másrészt, ami a frankfurti, a müncheni, a bécsi és a zürichi repülőtérrel induló vagy oda érkező járatok O & D piacainak, valamint azon O & D piacoknak az összességét illeti, amelyeken e repülőterek állítólag forgalmi csomópontokként szolgálnak, a Bizottsághoz hasonlóan meg kell jegyezni, hogy a válasz 123–130. pontjából kitűnik, hogy a felperes elismeri, hogy annak vizsgálata, hogy az összefonódást követően a beavatkozó fél képes lenne-e megakadályozni a repülőterek által nyújtott repülőtéri infrastruktúra-szolgáltatásokhoz való hozzáférést, lehetővé tehetné annak ellenőrzését, hogy ezen összefonódás nem akadályozná-e jelentős mértékben a hatékony versenyt az e repülőterekről induló vagy oda érkező járatok O & D piacain. Ezenkívül, bár a felperes a frankfurti, müncheni, bécsi, illetve zürichi repülőtéren áthaladó utasok számára, valamint a beavatkozó félnek az e repülőterek és az Air Berlin résidőit biztosító egyéb repülőterek közötti útvonalakon fennálló piaci részesedéseire hivatkozik, nem fejt ki, hogy ezen adatokból hogyan következne az, hogy e piacokon a szóban forgó összefonódás jelentősen korlátozná a hatékony versenyt.
- 86 Harmadszor, a Bizottsághoz hasonlóan rá kell mutatni arra, hogy a felperes azon állításából, amely szerint a beavatkozó fél arra használná fel az Air Berlin résidőit, hogy növelje a forgalmi csomópontjai felé irányuló utasforgalmat, az következik, hogy a beavatkozó fél nem venné át az Air Berlin által korábban üzemeltetett összes útvonalat. Következésképpen úgy kell tekinteni, hogy a Bizottság helyesen állapította meg, hogy a szóban forgó összefonódás valamennyi olyan repülőtérrel induló vagy oda érkező járat O & D piacaira hatással lehet, amelyhez az Air Berlin résidői tartoztak, így ezen összefonódás hatásainak vizsgálata nem korlátozódhat a felperes által azonosított O & D piacokra.

- 87 Negyedszer meg kell jegyezni, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (42) preambulumbekzdésében megállapította, hogy a szóban forgó összefonódás bejelentésében a beavatkozó fél jelezte, hogy szándékában áll az ezen összefonódás tárgyát képező résidőket a „növekedési terveinek” végrehajtására használni, és hogy „semmi esetre sem fogja átvenni az Air Berlin által korábban üzemeltetett útvonalakat”. Mindazonáltal ezek a felperes által hivatkozott megfontolások csupán e bejelentés tartalmának felidézését, nem pedig a megtámadott határozat – amelynek jogszerűségét a felperes kétségbe vonhatná – indokolását jelentik.
- 88 Ebből következik, hogy a felperes megalapozatlanul állítja, hogy a piacnak a Bizottság által elfogadott meghatározása alapján nem lehetett azonosítani a – többek között a felperes által azonosított O & D piacokon fennálló – hatékony versenynek a szóban forgó összefonódásból eredő esetlegesen jelentős korlátozásait.
- 89 Következésképpen a felperes első jogalapjának második részét, ebből következően pedig az említett jogalapot teljes egészében el kell utasítani.

***A szóban forgó összefonódás hatásainak nyilvánvalóan téves mérlegelésére alapított, második jogalapról***

- 90 A második jogalap lényegében két részből áll. A felperes az első részben, amelyet formálisan a keresetlevelében az első jogalap keretében hoz fel, azt állítja, hogy a Bizottság ezen összefonódás mérlegelése során nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el a „roof wet lease”- és a „wet lease”-megállapodás hatásaira vonatkozóan. A második részben azt állítja, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el az említett összefonódás által a többek között a düsseldorfi, zürichi, hamburgi, müncheni, stuttgarti és a Berlin-Tegel repülőterekről induló vagy oda érkező légi utasszállítási szolgáltatások piacaira gyakorolt hatásokat illetően.
- 91 A Bizottság és a beavatkozó fél vitatja a felperes érvelését.
- 92 Elöljáróban emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a 139/2004 rendeletben foglalt anyagi jogi szabályok, különösen pedig annak 2. cikke egyfajta diszkrecionális jogkört biztosítanak a Bizottság számára többek között a gazdasági jellegű mérlegeléseket illetően, következésképpen pedig az ilyen jogkör gyakorlásának bírósági felülvizsgálata során – amely jogkör nélkülözhetetlen az összefonódásokra vonatkozó szabályok meghatározásakor – figyelembe kell venni azon mérlegelési mozgásteret, amely az összefonódásokra vonatkozó szabályozás részét képező gazdasági jellegű szabályok alapjául szolgál (2007. december 18-i Cementbouw Handel & Industrie kontra Bizottság ítélet, C-202/06 P, EU:C:2007:814, 53. pont; 2015. május 13-i Niki Luftfahrt kontra Bizottság ítélet, T-162/10, EU:T:2015:283, 85. pont). Így az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottság által végzett összetett gazdasági értékelések felett az uniós bíróságok által gyakorolt felülvizsgálat szükségképpen annak vizsgálatára szorítkozik, hogy tiszteletben tartották-e az eljárási szabályokat és az indokolási kötelezettséget, a tényállás tárgyi szempontból pontos-e, valamint nem követtek-e el nyilvánvaló mérlegelési hibát, illetve hatáskörrel való visszaélést (2020. május 7-i BTB Holding Investments és Dufenco Participations Holding kontra Bizottság ítélet, C-148/19 P, EU:C:2020:354, 56. pont; 2014. szeptember 5-i Éditions Odile Jacob kontra Bizottság ítélet, T-471/11, EU:T:2014:739, 137. pont; 2018. december 12-i Servier és társai kontra Bizottság ítélet, T-691/14, fellebbezés alatt, EU:T:2018:922, 1374. pont).



93 Mindazonáltal, noha a Törvényszéknek nem feladata, hogy a Bizottság gazdasági értékelését a sajátjával helyettesítse, mivel a Bizottság rendelkezik erre vonatkozó intézményi hatáskörrel, a már állandó ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy az uniós bíróságnak különösen nem csupán a hivatkozott bizonyítékok tárgyi valószerűségét, megbízhatóságát és koherenciáját kell vizsgálnia, hanem azt is ellenőriznie kell, hogy e bizonyítékok tartalmazzák-e az adott összetett helyzet értékeléséhez figyelembe veendő összes releváns adatot, és alátámasztják-e a belőlük levont következtetéseket (2005. február 15-i Bizottság kontra Tetra Laval ítélet, C-12/03 P, EU:C:2005:87, 39. pont; 2014. szeptember 11-i CB kontra Bizottság ítélet, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, 46. pont).

*A második jogalaphoz a „roof wet lease”- és a „wet lease”-megállapodás hatásaira alapított, első részéről*

94 Először is a Bizottság a megtámadott határozatban rámutatott arra, hogy a „roof wet lease”-megállapodás alapján az Air Berlin személyzettel ellátott légi járműveket adott bérbe a beavatkozó fél két leányvállalata részére. Emellett megállapította, hogy az, hogy az LGW e megállapodásban az Air Berlin helyébe lépett, amit a Bizottság a 2017. október 27-i határozattal engedélyezett, azt célozta, hogy e megállapodás hatálya az Air Berlin tevékenységeinek megszűnését követően is fennmaradjon. Ebből azt a következtetést vonta le, hogy e helyettesítés önmagában csak korlátozott hatással járna a légi utasszállítási szolgáltatások piacaira. Ehhez hasonlóan úgy ítélte meg, hogy e személyzettel ellátott légi járműveknek a szóban forgó összefonódás révén a beavatkozó fél általi „integrációja” korlátozott hatásokkal járna e piacokra, mivel ez az integráció a „roof wet lease”-megállapodás helyébe lépne. Egyébiránt megállapította, hogy a szövetségi versenyhatóság 2017. január 30-án jóváhagyta ezt a megállapodást.

95 Ezzel összefüggésben a felperes nem vonja kétségbe a szövetségi versenyhatóságnak a „roof wet lease”-megállapodást jóváhagyó határozatát. Ugyanakkor arra hivatkozik, hogy e megállapodás a szóban forgó összefonódásnak csupán „előzetes” elemét képezte, amelyet a Bizottságnak figyelembe kellett volna vennie. Arra hivatkozik tehát, hogy a szövetségi versenyhatóság megelégedett az említett megállapodás külön vizsgálatával, és hogy a Bizottság feladata volt ezen összefonódás egészének értékelése.

96 E körülmények között a felperes azt állítja, hogy a Bizottságnak a „roof wet lease”-megállapodásban érintett eszközök által a légi utasszállítási szolgáltatások, illetve a légi járművek bérbeadása piacainak működése vonatkozásában betöltött „jelentős szerepet” kellett volna „értékelnie”. Hozzáteszi, hogy a szóban forgó összefonódás révén a beavatkozó fél gyorsabban szerezhetett be személyzettel ellátott légi járműveket annál, mint amit – figyelembe véve többek között a pilótafelvétel nehézségeit – a szokásos piaci feltételek lehetővé tették volna. Végül arra hivatkozik, hogy a szóban forgó összefonódás hiányában e légi járműveket és személyzetüket a beavatkozó fél versenytársai is megszerezhették volna.

97 Ezzel összefüggésben meg kell említeni, hogy – amint az a fenti 46. pontban említésre került – a „roof wet lease”-megállapodást és a szóban forgó összefonódást két különálló ügyletnek kell tekinteni. Ebből következik, hogy a felperes állításával ellentétben a „roof wet lease”-megállapodás nem tekinthető ezen összefonódás egyik elemének.

98 Egyébiránt meg kell állapítani, hogy a „roof wet lease”-megállapodást hat évre kötötték, és az bizonyos feltételek mellett meghosszabbítható. Ebből következik, hogy e megállapodás értelmében a beavatkozó fél legalább 2022 decemberéig használhatta az e megállapodás hatálya alá tartozó, személyzettel rendelkező légi járműveket. Következésképpen a felperes által hivatkozott

azon tény, hogy a szóban forgó összefonódásra vonatkozó 2017. október 13-i megállapodás lehetővé tette a beavatkozó fél számára, hogy gyorsabban vásárolja meg e légi járatokat, és átvegye a személyzetüket, önmagában nem teszi lehetővé annak bizonyítását, hogy ezen összefonódás alkalmas lett volna arra, hogy jelentősen akadályozza a hatékony versenyt a légi utasszállítási szolgáltatásoknak, illetve a légi járművek bérbeadásának a piacán.

- 99 E körülmények között a Bizottság a szóban forgó összefonódás értékelése során nyilvánvalóan nem hagyta figyelmen kívül a „roof wet lease”-megállapodás hatásait.
- 100 Másodszor a Bizottság megállapította, hogy az LGW a „wet lease”-megállapodás keretében személyzettel rendelkező légi járműveket adott bérbe az Air Berlin részére, és hogy ez utóbbi rendelkezett az e repülőgépek használatához szükséges résidőkkel, és az említett repülőgépekkel működtetett járatokra repülőjegyeket értékesített. Ebből azt a következtetést vonta le, hogy az Air Berlin jelen volt a légi utasszállítási szolgáltatások piacain, az LGW pedig – bár kizárólag az Air Berlin cégcsoporton belül – a légi járművek bérbeadásának piacán működött. Végül megállapította, hogy az Air Berlin tevékenységeinek megszűnése arra indította az LGW-t, hogy a szóban forgó összefonódást megelőzően és attól függetlenül kivonuljon a légi járművek bérbeadásának piacáról.
- 101 E tekintetben a felperes azt állítja, hogy a Bizottság tévesen állapította meg, hogy az LGW jelen volt a légi járművek bérbeadásának piacán, mivel ez utóbbi meglehetősen azzal, hogy légi járműveket adott bérbe anyavállalatának, az Air Berlinnek. Ebből arra következtet, hogy az LGW tevékenységei elválaszthatatlanok voltak az Air Berlin tevékenységeitől, következésképpen a Bizottságnak a szóban forgó összefonódás értékelése keretében külön meg kellett volna vizsgálnia a „wet lease”-megállapodást.
- 102 Meg kell állapítani, hogy a felperes a Bizottsághoz hasonlóan úgy véli, hogy az LGW csak az Air Berlin részére adott bérbe légi járműveket, így a Bizottság helyesen állapította meg, hogy a „wet lease”-megállapodás alkalmazása befejeződött az Air Berlin tevékenységeinek megszűnésével, időben megelőzte a szóban forgó összefonódást, és attól független volt, amint az a fenti 38. és 49. pontban megállapításra került. Márpedig a felperes nem fejt ki, hogy e megállapodás, amelynek alkalmazása ezen összefonódást megelőzően és attól függetlenül megszűnt, az említett összefonódás Bizottság általi értékelése keretében miként utalhatott a hatékony verseny jelentős akadályozására.
- 103 Ezenkívül, bár a felperes azt kívánta felróni a Bizottságnak, hogy az elemzésében nem vette figyelembe a „wet lease”-megállapodás tárgyát képező bérbeadással érintett regionális légi járművek beavatkozó fél általi megszerzésének esetleges hatásait, elegendő megállapítani, hogy nem fejt ki, hogy e megszerzés milyen módon és milyen piac vonatkozásában volt alkalmas a hatékony verseny jelentős akadályozására.
- 104 Ebből következik, hogy a felperes megalapozatlanul állítja, hogy a Bizottságnak külön vizsgálatot kellett volna folytatnia a „wet lease”-megállapodás hatásaira vonatkozóan, így a felperes második jogalapjának első részét el kell utasítani.

*A második jogalapnak a szóban forgó összefonódásnak a düsseldorfi, a zürichi, a hamburgi, a müncheni, a stuttgarti és a Berlin-Tegel repülőtérrel induló vagy oda érkező légi utasszállítási szolgáltatási piacokra gyakorolt hatásaira alapított, második részéről*

- 105 Először is a felperes azt állítja, hogy a szóban forgó összefonódás versenyellenes hatásokkal jár. Ezen összefonódás hiányában ugyanis a beavatkozó félre átruházott résidők jelentős részét más légitársaságoknak osztották volna ki. E tekintetben arra hivatkozik, hogy az említett összefonódással érintett 19 repülőtérből 14, köztük a düsseldorfi, a zürichi, a hamburgi, a müncheni, a stuttgarti, illetve a Berlin-Tegel repülőtér a 95/93 rendelet értelmében koordinált repülőtér. Következésképpen e rendelet 10. cikkének megfelelően úgy véli, hogy ezen összefonódás hiányában a korábban az Air Berlin rendelkezésére álló résidők legfeljebb felét a felpereshez hasonló „új belépőknek” juttatták volna, ami csökkentette volna a szóban forgó piacokra való belépés akadályait.
- 106 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 139/2004 rendelet 2. cikke (2) és (3) bekezdésének megfelelően csak azokat az összefonódásokat lehet a belső piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánítani, amelyek különösen erőfölény létrehozása vagy megerősítése következményeként a belső piacon vagy annak egy jelentős részén a hatékony versenyt jelentős mértékben akadályozzák.
- 107 Következésképpen – amint arra a Bizottság helyesen hivatkozik – az a körülmény, hogy valamely összefonódás versenyellenes hatásokkal jár – amennyiben az összefonódás nem akadályozza jelentősen a belső piacon vagy annak egy jelentős részén a hatékony versenyt –, önmagában nem elegendő annak megállapításához, hogy ez az összefonódás összeegyeztethetetlen a belső piaccal.
- 108 E körülmények között kizárólag az a körülmény, hogy a beavatkozó fél részére átruházott egyes résidőket a szóban forgó összefonódás hiányában más légitársaságoknak is ki lehetett volna osztani, csökkentve ezáltal e légitársaságok számára az érintett repülőterek vonatkozásában a belépés korlátait, önmagában nem teszi lehetővé annak bizonyítását, hogy ezen összefonódás alkalmas volt arra, hogy a belső piacon vagy annak egy jelentős részén jelentősen akadályozza a hatékony versenyt.
- 109 Másodszor a felperes azt állítja, hogy a szóban forgó összefonódás jelentősen korlátozná a hatékony versenyt a düsseldorfi, a zürichi, a hamburgi, a müncheni, a stuttgarti és a Berlin-Tegel repülőtérrel induló vagy oda érkező légi utasszállítási szolgáltatások piacain. E tekintetben egyrészt arra hivatkozik, hogy ez az összefonódás erőfölényt teremtene a beavatkozó fél számára a düsseldorfi és zürichi repülőterekről induló vagy oda érkező légi utasszállítási szolgáltatások piacán, vagy megerősítené azt. Másrészt az említett összefonódás eredményeképpen a beavatkozó fél rendelkezésére álló, a hamburgi, a müncheni, a stuttgarti és a Berlin-Tegel repülőtéren fennálló résidő-részesedés jelentős mértékben meghaladja a 25%-ot, annak ellenére, hogy e repülőtereken magas a zsúfoltsági ráta.
- 110 E tekintetben a Bizottság megvizsgálta a beavatkozó fél azon képességét, hogy megakadályozza a repülőtéri infrastruktúra-szolgáltatásokhoz, és ennek következtében a többek között a düsseldorfi, a zürichi, a hamburgi, a müncheni, a stuttgarti és a Berlin-Tegel repülőtérrel induló vagy oda érkező légi utasszállítási szolgáltatások piacaihoz való hozzáférést. Amint az a fenti 19. pontból kitűnik, a Bizottság figyelembe vette egyfelől e repülőterek zsúfoltságát, másfelől a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidő-részesedést, valamint a szóban forgó összefonódás e résidő-részesedésre gyakorolt hatását.

- 111 Egyrészt, a repülőterek zsúfoltságára vonatkozóan a Bizottság megállapította, hogy – amint az a 95/93 rendelet 3. cikkének (5) bekezdéséből következik – a koordinált repülőterek kapacitása nem elegendő ahhoz, hogy a légi fuvarozók valamennyi igényét a közöttük történő önkéntes együttműködés alapján kielégítsék. Ugyanakkor rámutatott, hogy valamely repülőtér anélkül is az említett rendelet értelmében vett koordinált repülőtérnek minősíthető, hogy az e repülőtéren biztosított valamennyi résidőt felhasználnák. Így, amikor szükségesnek látta, az érintett repülőterek zsúfoltsági rátáját úgy számította ki, hogy az egyes nyitvatartási órák vonatkozásában az összes légitársaság számára kiosztott résidők számát elosztotta a rendelkezésre álló résidők teljes számával. A Bizottság – anélkül, hogy ezt a felperes vitatta volna – megállapította, hogy a hatékony verseny jelentős akadályozásának fennállása főszabály szerint kizárható, ha a repülőtér átlagos zsúfoltsági rátája nem éri el a 60%-ot.
- 112 Másrészt, ami a szóban forgó összefonódásnak a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidő-részesedésre gyakorolt hatását illeti, a Bizottság megállapította, hogy – amint az a fenti 74. pontban megemlítésre került – a szóban forgó összefonódás hiányában az Air Berlin, és egyben a Niki Luftfahrt rendelkezésére álló résidők visszakerülnének a résidőalapba, majd újra felosztanák azokat a többi igénylő légi fuvarozó között. Ezzel összefüggésben pontosította, hogy – amint arra a felperes hivatkozik – a 95/93 rendelet 10. cikke (6) bekezdésének megfelelően e résidők 50%-át először az új belépők számára osztották volna ki, kivéve ha az új belépők kérelmei nem érik el az említett résidők 50%-át. Következésképpen az Air Berlin rendelkezésére álló résidők legalább 50%-át olyan más légitársaságokra ruházták volna át, mint a beavatkozó fél, amelyek már elegendő résidővel rendelkeztek az érintett repülőtereken.
- 113 E körülmények között a Bizottság a megtámadott határozatban megvizsgálta azt, amit „nettó növekedésnek” minősített, vagyis a beavatkozó félnek a szóban forgó összefonódás következtében rendelkezésére álló résidő-részesedés és a beavatkozó félnek ezen összefonódás hiányában rendelkezésére álló résidő-részesedés közötti különbséget, figyelembe véve az Air Berlin, és egyúttal a Niki Luftfahrt rendelkezésére álló résidőket, amelyeket adott esetben a résidőalapon keresztül a beavatkozó félre ruháznának.

*– A szóban forgó összefonódás által a düsseldorfi és a zürichi repülőtérrel induló vagy oda érkező légi utasszállítási szolgáltatások piacaira gyakorolt hatásokról*

- 114 Először is, a düsseldorfi repülőtéren az IATA 2017/2018-as téli forgalmi idényét illetően a Bizottság rámutatott, hogy a beavatkozó fél rendelkezésére álló átlagos résidő-részesedés 26%-ról 39%-ra vagy 42%-ra emelkedik attól függően, hogy a Niki Luftfahrt rendelkezésére álló résidőket átruházzák-e egy másik légitársaságra, vagy visszakerülnék-e a résidőalapba, és az átlagos nettó növekedés 4%, az átlagos zsúfoltsági ráta pedig 73%. Egyébiránt a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidő-részesedések felső határa az egyeztetett világidő (UTC) szerinti 17 óra és 17 óra 59 perc közötti időszakban a maximális 99%-os zsúfoltsági ráta mellett 46%-ról 58%-ra emelkedik. A nettó növekedés így 6%.
- 115 Másodsor, ami az IATA 2018-as nyári forgalmi idényét illeti a düsseldorfi repülőtéren, a Bizottság rámutatott, hogy a beavatkozó fél rendelkezésére álló átlagos résidő-részesedés 39%-ról 52%-ra vagy 54%-ra emelkedik attól függően, hogy a Niki Luftfahrt rendelkezésére álló résidőket átruházzák-e egy másik légitársaságra, vagy visszakerülnék-e a résidőalapba, az átlagos nettó növekedés pedig 5%. A beavatkozó fél által tett kötelezettségvállalásokat figyelembe véve a Bizottság megjegyezte, hogy a beavatkozó félre csak korlátozott számú résidő szállna át, így az utóbbi rendelkezésére álló résidő-részesedés nem haladja meg az 50%-ot, és a nettó növekedés 1%-ra korlátozódik. Egyébiránt megállapította, hogy a düsseldorfi repülőtér átlagos zsúfoltsági

- rátája 91% volt az IATA 2017-es nyári forgalmi idényében, és hogy a beavatkozó félre az UTC szerinti 12 óra és 12 óra 59 perc közötti időszakban 100%-os maximális zsúfoltsági ráta mellett csak két résidő száll át.
- 116 Harmadszor, a zürichi repülőtérrel illetően a Bizottság megállapította, hogy a beavatkozó fél csak az IATA 2018-as nyári forgalmi idényére szerezne résidőket. Közelebbről rámutatott arra, hogy a beavatkozó fél rendelkezésére álló átlagos résidő-részesedés 51%-ról 52%-ra emelkedik, az átlagos nettó növekedés 0%-hoz közelít, és hogy a zürichi repülőtér átlagos zsúfoltsági rátája 69% volt. A beavatkozó fél rendelkezésére álló résidő-részesedés maximuma az UTC szerinti 4 óra és 4 óra 59 perc közötti időszakban 94%-os maximális zsúfoltsági ráta mellett 81%-ról 84%-ra emelkedik, míg a nettó növekedés 0% lenne.
- 117 Elsősorban a felperes emlékeztet arra, hogy az 50%-ot meghaladó piaci részesedés megalapozza az erőfölény fennállásának vélelmét. E tekintetben egyrészt ebből azt a következtetést vonja le, hogy a jelen ügyben a szóban forgó összefonódás a düsseldorfi repülőtér tekintetében ilyen erőfölényt teremtett a beavatkozó fél számára, a zürichi repülőtér tekintetében pedig megerősítette azt. Másrészt azt állítja, hogy a beavatkozó fél erőfölényének létrehozása és megerősítése önmagában a hatékony verseny jelentős akadályozásának minősül, mivel lehetővé teszi a beavatkozó fél számára, hogy megakadályozza az e repülőterekről induló vagy oda érkező légi utasszállítási szolgáltatásokhoz való hozzáférést. Így arra hivatkozik, hogy a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidő-részesedés a düsseldorfi repülőtéren az IATA 2017/2018-as téli forgalmi idényében 42%-ra, illetve az IATA 2018-as nyári forgalmi idényében 54%-ra emelkedne, és hogy e repülőtér zsúfoltsági rátája eléri a 91%-ot. A felperes egyébiránt kifejti, hogy a beavatkozó által tett kötelezettségvállalások nem elegendőek, mivel a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidő-részesedés az IATA 2018-as nyári forgalmi idényében még az 50%-ot is eléri. A zürichi repülőtérrel illetően megjegyzi, hogy a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidő-részesedés az IATA 2018-as nyári forgalmi idényében átlagosan 52%-ra, legfeljebb pedig 84%-ra emelkedne, míg a legközelebbi versenytársának részesedése csak 6%-ot tesz ki.
- 118 E tekintetben a 139/2004 rendelet 2. cikkének (2) és (3) bekezdéséből az következik, hogy az összefonódás bizonyos esetekben a hatékony verseny jelentős akadályozását jelentheti, amennyiben az erőfölény létrejöttéhez vagy megerősödéséhez vezet (lásd ebben az értelemben analógia útján: 2005. december 14-i General Electric kontra Bizottság ítélet, T-210/01, EU:T:2005:456, 87. pont).
- 119 Ráadásul – amint arra a felperes hivatkozik – jóllehet a piaci részesedések jelentősége eltérő lehet az egyes piacokon, joggal lehet arra következtetni, hogy kivételes körülményektől eltekintve, a rendkívül jelentős piaci részesedések önmagukban az erőfölény meglétét bizonyítják. Ez a helyzet állhat fenn az 50%-os vagy azt meghaladó piaci részesedés esetében (lásd: 2010. július 6-i Ryanair kontra Bizottság ítélet, T-342/07, EU:T:2010:280, 41. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 120 Mindazonáltal a jelen ügyben egyrészt a düsseldorfi repülőtéren az IATA 2017/2018-as téli forgalmi idényére vonatkozóan meg kell állapítani, hogy a beavatkozó fél átlagosan csak a résidők 42%-ával rendelkezik. Következésképpen – amint az egyébként a felperes érveléséből is kitűnik – nem vélelmezhető, hogy a beavatkozó fél erőfölényben van, mivel a szóban forgó összefonódás következtében a rendelkezésére álló résidő-részesedés nem éri el az 50%-ot. Márpedig meg kell állapítani, hogy a beavatkozó fél erőfölényének bizonyítása céljából a felperes csak arra a tényre hivatkozik, hogy a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidő-részesedés meghaladja a 40%-ot, valamint arra, hogy e repülőtér zsúfoltsági rátája magas. Mindazonáltal, különösen a többi

légitársaság résidő-részesedésére vonatkozó információk hiányában, e tények önmagukban nem elegendőek annak bizonyításához, hogy a beavatkozó fél ilyen erőfölénnyel rendelkezne. Végül az a körülmény, hogy a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidő-részesedés maximuma az UTC szerinti 17 óra és 17 óra 59 perc közötti időszakban elérheti az 58%-ot, nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy a beavatkozó fél összességében erőfölényben lenne az IATA 2017/2018-as téli forgalmi idényében. Mindenesetre e körülmény nem elegendő annak megállapításához, hogy a szóban forgó összefonódás nyilvánvalóan alkalmas arra, hogy a fenti 118. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlat alapján jelentős mértékben akadályozza a hatékony versenyt, figyelembe véve többek között azt, hogy e forgalmi idényben rendelkezésre állnak résidók a düsseldorfi repülőtéren, amint azt a Bizottság a megtámadott határozat (214) preambulumbekzdésében megállapította.

- 121 Másrészt, a düsseldorfi és a zürichi repülőtéren az IATA 2018-as nyári forgalmi idényét illetően a megtámadott határozatból kitűnik, hogy a beavatkozó fél által tett kötelezettségvállalásokat követően a nettó növekedés 0%-os vagy 0%-hoz közeli lenne, így a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidő-részesedés az összefonódás megvalósításától függetlenül ugyanaz vagy szinte ugyanaz lenne. Következésképpen az erőfölény felperes által hivatkozott létrehozása vagy megerősítése nem magából a szóban forgó összefonódásból, hanem kizárólag az Air Berlin tevékenységeinek megszűnéséből ered. E körülmények között önmagában abból a tényből, hogy a szóban forgó összefonódás következtében a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidő-részesedés meghaladja vagy eléri az 50%-ot, nem vonható le az a következtetés, hogy ezen összefonódás jelentős mértékben akadályozná a hatékony versenyt.
- 122 Másodsorban a felperes azt állítja, hogy a beavatkozó fél a rendelkezésére álló jelentős résidő-részesedésre és a – különösen a düsseldorfi és zürichi repülőtereken fennálló – zsúfoltsági rátákra tekintettel különböző kizárási stratégiákat fogadhatna el. A beavatkozó fél így először is az új belépők által tervezett járatok időpontjaiban vagy az e belépők által már üzemeltetett útvonalakon növelhetné a járatok számát, így ez utóbbiak tevékenységeinek jövedelmezőségét csökkentené, másodsorban a résidóit hatékonyabban használhatná ki azáltal, hogy azokat a különböző útvonalain szükség esetén átcsoportosítja, harmadszor pedig kedvezőbb hűségprogramokat kínálhatna az ügyfeleinek.
- 123 E tekintetben először is a Bizottság a megtámadott határozatban a felpereshez hasonlóan megállapította, hogy az a tény, hogy jelentős számú résidó áll rendelkezésre, lehetővé teheti a légitársaságok számára, hogy a más légitársaság által tervezett menetrendhez hasonló menetrendet kínáljanak többek között annak érdekében, hogy megnehezítsék ez utóbbi légitársaságnak az érintett repülőtérről induló vagy oda érkező légi utasszállítási szolgáltatások piacára való belépését.
- 124 Azonban egyrészt meg kell jegyezni, hogy a düsseldorfi és a zürichi repülőtéren az IATA 2018-as nyári forgalmi idényében a résidók számának nettó növekedése 0%-os vagy ahhoz közeli. Ebből következik, hogy az a tény, hogy a beavatkozó fél a rendelkezésére álló résidók megnövekedett száma miatt könnyebben növelhetné a járatok számát a valamely új belépő által tervezett járatok időpontjában vagy az utóbbi által már üzemeltetett útvonalakon, nem a szóban forgó összefonódásnak, hanem az Air Berlin tevékenységei megszűnésének az eredménye. Másrészt, a düsseldorfi repülőtéren az IATA 2017/2018-as téli forgalmi idényét és a zürichi repülőtéren az IATA 2018-as nyári forgalmi idényét illetően a Bizottság a megtámadott határozatban megállapította, hogy e repülőterek 73%-os, illetve 69%-os átlagos zsúfoltsági rátája kellően alacsony ahhoz, hogy lehetővé tegye a versenytársak számára, hogy a beavatkozó fél

rendelkezésre álló résidő-részesedés ellenére kiterjesszék tevékenységeiket a szóban forgó összefonódást követően. Márpedig a felperes nem terjeszt elő egyetlen olyan bizonyítékot sem, amely alkalmas lenne ezen értékelés megkérdőjelezésére.

- 125 Másodszor emlékeztetni kell arra, hogy az a körülmény, hogy a versenytársakat hátrányosan érintheti az összefonódásból eredő hatékonyságjavulás, önmagában nem képezheti a verseny akadályozását. Márpedig a felperes nem fejt ki, hogy a résidők beavatkozó fél általi hatékonyabb használata, valamint az ügyfelei javára kedvezőbb hűségprogramok kialakítása miért ne tükrözne olyan hatékonyságjavulást, amely – bár hátrányosan érintheti a versenytársakat – önmagában nem jelentené a hatékony verseny jelentős akadályozását.
- 126 Ebből következik, hogy a Bizottság nem követett el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó összefonódás nem akadályozná jelentős mértékben a hatékony versenyt a düsseldorfi és a zürichi repülőtérrel induló vagy oda érkező légi utasszállítási szolgáltatások piacain.

*– A szóban forgó összefonódásnak a hamburgi, a müncheni, a stuttgarti és a Berlin-Tegel repülőtérrel induló vagy oda érkező légi utasszállítási szolgáltatások piacaira gyakorolt hatásairól*

- 127 Először is, a hamburgi repülőtéren az IATA 2018-as nyári forgalmi idényére vonatkozóan a Bizottság rámutatott, hogy a beavatkozó fél rendelkezésére álló átlagos résidő-részesedés 30%-ról 33%-ra emelkedik, az átlagos nettó növekedés 1%, az átlagos zsúfoltsági ráta pedig 54%. A beavatkozó fél rendelkezésére álló résidő-részesedés maximuma az UTC 16 óra és 16 óra 59 perc közötti időszakban 75%-os maximális zsúfoltsági ráta mellett 39%-ról 43%-ra emelkedik. A nettó növekedés azonban 1%-on belül marad.
- 128 Másodszor, a müncheni repülőtéren az IATA 2017/2018-as téli forgalmi idényére vonatkozóan a Bizottság rámutatott, hogy a beavatkozó fél rendelkezésére álló átlagos résidő-részesedés 39%-ról 41%-ra emelkedik, az átlagos nettó növekedés 0% volt, az átlagos zsúfoltsági ráta pedig 60%. Azt is megjegyezte, hogy a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidő-részesedés maximuma az UTC szerinti 13 óra és 13 óra 59 perc közötti időszakban 93%-os maximális zsúfoltsági ráta mellett 78%. Ugyanakkor megállapította, hogy a nettó növekedés 0% marad.
- 129 Harmadszor, a stuttgarti repülőtérrel illetően a Bizottság rámutatott, hogy egyrészt az IATA 2017/2018-as téli forgalmi idényében a beavatkozó fél rendelkezésére álló átlagos résidő-részesedés 15%-ról 17%-ra emelkedik, az átlagos nettó növekedés 1%, az átlagos zsúfoltsági ráta pedig 30%. Arra is rámutatott, hogy a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidő-részesedés maximuma az UTC szerinti 17 óra és 17 óra 59 perc között 59%-os maximális zsúfoltsági ráta mellett 33%. Ugyanakkor megállapította, hogy a nettó növekedés 1%-on belül marad. Másrészt az IATA 2018-as nyári forgalmi idényében a beavatkozó fél rendelkezésére álló átlagos résidő-részesedés 30%-ról 33%-ra emelkedik, az átlagos nettó növekedés 1%, az átlagos zsúfoltsági ráta pedig 43%. Emellett a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidő-részesedés maximuma az UTC szerinti 16 óra és 16 óra 59 perc közötti időszakban 74%-os maximális zsúfoltsági ráta mellett 46%. A nettó növekedés tehát 2%.
- 130 Negyedszer a Berlin-Tegel repülőtérrel illetően a Bizottság rámutatott, hogy egyrészt az IATA 2017/2018-as téli forgalmi idényében a beavatkozó fél rendelkezésére álló átlagos résidő-részesedés 16%-ról 25%-ra emelkedik, az átlagos nettó növekedés 4%, az átlagos zsúfoltsági ráta pedig 54%. Arra is rámutatott, hogy a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidő-részesedés maximuma az UTC szerinti 19 óra és 19 óra 59 perc közötti időszakban 40%,

míg a zsúfoltsági ráta az UTC szerinti 7 óra és 7 óra 59 perc közötti időszakban éri el a legmagasabb 73%-ot. A Bizottság egyébiránt megállapította, hogy a nettó növekedés az UTC szerinti 19 óra és 19 óra 59 perc közötti időszakban 11%. Másrészt az IATA 2018-as nyári forgalmi idényében a beavatkozó fél rendelkezésére álló átlagos résidő-részesedés 28%-ról 35%-ra emelkedik, az átlagos nettó növekedés 3%, az átlagos zsúfoltsági ráta pedig 62%. Emellett a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidő-részesedés maximuma az UTC szerinti 16 óra és 16 óra 59 perc közötti időszakban 52%, míg a zsúfoltsági ráta az UTC szerinti 10 óra és 10 óra 59 perc közötti időszakban éri el a legmagasabb 83%-ot. A nettó növekedés az UTC szerinti 16 óra és 16 óra 59 perc közötti időszakban 1%-on belül marad.

- 131 A felperes azt állítja, hogy amint az a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló tanácsi rendelet szerint a horizontális összefonódások értékeléséről szóló iránymutatás (HL 2004. C 31., 5. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 3. kötet, 10. o.; a továbbiakban: a horizontális összefonódásokról szóló iránymutatás) 18. pontjában és a 139/2004 rendelet (32) preambulumbekzdésében szerepel, az összefonódás nem akadályozza jelentős mértékben a hatékony versenyt, ha az érintett vállalkozások piaci részesedése nem haladja meg a 25%-ot. Márpedig a felperes arra hivatkozik, hogy a beavatkozó fél piaci részesedése a szóban forgó összefonódást követően először is az IATA 2018-as nyári forgalmi idényében a hamburgi repülőtéren, másodszor az IATA 2017/2018-as téli forgalmi idényében a müncheni repülőtéren, harmadszor pedig az IATA 2017/2018-as téli forgalmi idényében a stuttgarti és a Berlin-Tegel repülőtéren jelentős mértékben meghaladná a 25%-ot. Ebből azt a következtetést vonja le, hogy figyelemmel e repülőterek magas zsúfoltsági rátájára, a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el, amikor megállapította, hogy a szóban forgó összefonódás nem minősül az említett repülőterekről induló vagy oda érkező légi utasszállítási szolgáltatások piacain a hatékony verseny jelentős korlátozásának.
- 132 E tekintetben először is – anélkül, hogy dönteni kellene arról a kérdéstről, hogy a szóban forgó összefonódás a horizontális összefonódásokról szóló iránymutatás értelmében vett horizontális összefonódásnak minősül-e – ezen iránymutatás 18. pontjából és a 139/2004 rendelet (32) preambulumbekzdéséből az következik, hogy az a tény, hogy az érintett vállalkozások piaci részesedése nem haladja meg a 25%-ot, olyan valószínűsítő körülmény, amely lehetővé teszi annak vélelmezését, hogy az összefonódás összeegyeztethető a belső piaccal. Ebből azonban nem lehet arra következtetni, hogy önmagában amiatt, hogy az érintett vállalkozások piaci részesedése meghaladja a 25%-ot, az összefonódás nem összeegyeztethető a belső piaccal.
- 133 Másodszor, bár a felperes az általa azonosított repülőterek zsúfoltsági rátájára hivatkozik, nem állítja, és *a fortiori* nem is bizonyítja, hogy ezek a ráták meggátolják őt abban, hogy belépjen az e repülőterekről induló vagy oda érkező légi utasszállítási szolgáltatások piacaira. Ezenkívül egyrészt meg kell említeni, hogy e repülőterek átlagos zsúfoltsági rátája a fenti 111. pontban említett 60%-os mérték közelében vagy az alatt marad, amely szint alatt a Bizottság megállapítása szerint – amit a felperes nem vitatott – a verseny jelentős akadályozásának fennállása főszabály szerint kizárható.
- 134 Másrészt meg kell állapítani, hogy a szóban forgó repülőterek különböző időpontokban érik el a zsúfoltság tetőfokát. Márpedig, noha – amint arra a felperes hivatkozik – a légi utasszállítási szolgáltatások nyújtása szempontjából fontos tényezőnek minősül az a menetrend, amely alapján a légitársaságok repülőgépei le- és felszállhatnak, a felperes nem határozza meg azokat a résidőket, amelyek szükségesek lennének az egyes általa azonosított repülőtereken az ilyen szolgáltatások fejlesztéséhez. Közelebbről, a felperes nem fejt ki, hogy az Air Berlin résidői



miként tennék lehetővé a beavatkozó fél számára, hogy megakadályozza a repülőtéri infrastruktúra-szolgáltatásokhoz, és ennek következtében az e repülőterekről induló vagy oda érkező légi utasszállítási szolgáltatások piacaihoz való hozzáférést.

- 135 Harmadszor, a megtámadott határozatból kitűnik, hogy a müncheni repülőtéren a nettó növekedés értéke nulla, a hamburgi repülőtéren pedig nem haladja meg az 1%-ot. E növekedés a stuttgarti repülőtéren az UTC szerinti 16 óra és 16 óra 59 perc közötti időszakban az IATA 2018-as nyári forgalmi idényében legfeljebb 2%-ot ér el, és a forgalmi idények összességében átlagosan 1% marad. Végül, ami a Berlin-Tegel repülőteret illeti, ez a növekedés az IATA 2018-as nyári forgalmi idényében átlagosan eléri a 3%-ot, az IATA 2017/2018-as téli forgalmi idényében pedig a 4%-ot, értéke pedig ez utóbbi forgalmi idényben az UTC szerinti 19 óra és 19 óra 59 perc közötti időszakban a legmagasabb: 11%. Mindazonáltal az átlagos zsúfoltsági ráta az IATA 2018-as nyári forgalmi idényében csak 62%, az IATA 2017/2018-as téli forgalmi idényében pedig csak 54%.
- 136 E körülmények között meg kell jegyezni, hogy a nettó növekedés a hamburgi, a müncheni és a stuttgarti repülőtér tekintetében korlátozott marad, így az e repülőterekről induló vagy oda érkező légi utasszállítási szolgáltatások piacához való hozzáféréssel kapcsolatos esetleges nehézségek nem a szóban forgó összefonódásból erednek. A Berlin-Tegel repülőtéren a nettó növekedés kissé magasabb. Mindazonáltal, figyelemmel a zsúfoltsági ráta mértékére és az ezen összefonódás eredményeként a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidő-részesedésre, e körülmény önmagában nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy az említett összefonódás nyilvánvalóan a hatékony verseny jelentős akadályozását jelentené.
- 137 Ebből következik, hogy a Bizottság nem követett el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó összefonódás nem akadályozza jelentősen a hatékony versenyt a hamburgi, a müncheni, a stuttgarti és a Berlin-Tegel repülőtérrel induló vagy oda érkező légi utasszállítási szolgáltatások piacain.
- 138 Ennélfogva a felperes második jogalapjának második részét, következésképpen az említett jogalapot teljes egészében el kell utasítani.

### ***A 95/93 rendelet megsértésére alapított, harmadik jogalapról***

- 139 A felperes azt állítja, hogy a Bizottság megsértette a 95/93 rendelet 8a. cikke (2) bekezdésének a) pontját, valamint a semlegesség, az átláthatóság és a hátrányos megkülönböztetés tilalmának e rendeletből eredő elveit. Konkrétan arra hivatkozik, hogy valamely összefonódás keretében nem lehet átruházni résidőket akkor, ha az ilyen átruházás a repülőtéri üzemelés sérelmének kockázatával járna. Márpedig a szóban forgó összefonódás a beavatkozó fél erőfölényének megteremtésével vagy megerősítésével ilyen sérelmet okozna különösen a düsseldorfi és a zürichi repülőtéren.
- 140 A Bizottság és a beavatkozó fél vitatja a felperes érvelését.
- 141 E tekintetben először is emlékeztetni kell arra, hogy – amint arra a fenti 121. pont rámutatott – a felperes által hivatkozott erőfölény létrehozása vagy megerősítése nem a szóban forgó összefonódásból eredne.
- 142 Másodszor, egyrészt a fenti 106. pontban megemlítésre került, hogy a 139/2004 rendelet 2. cikke (2) és (3) bekezdésének megfelelően csak azokat az összefonódásokat lehet a belső piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánítani, amelyek különösen erőfölény létrehozása vagy

megerősítése következményeként a belső piacon vagy annak jelentős részén a hatékony versenyt jelentős mértékben akadályozzák. Másrészt a 95/93 rendelet 8a. cikkének (2) bekezdéséből következik, hogy kizárólag az érintett repülőterek koordinátora jogosult megtagadni a hozzá bejelentett résidó-átruházás jóváhagyását abban az esetben, ha nincs meggyőződve arról, hogy a repülőtéri üzemelést nem éri sérelem. Következésképpen meg kell állapítani, hogy a Bizottság nem rendelkezett hatáskörrel e rendelkezés alkalmazására.

143 E körülmények között a felperes harmadik jogalapját el kell utasítani.

***A szóban forgó összefonódásból eredő esetleges hatékonyságjavulás vizsgálatának elmulasztására alapított, negyedik jogalapról***

144 A felperes azt állítja, hogy a Bizottság megsértette a horizontális összefonódásokról szóló iránymutatást azzal, hogy elmulasztotta megvizsgálni a szóban forgó összefonódásból eredő esetleges hatékonyságjavulást.

145 A Bizottság és a beavatkozó fél vitatja a felperes érvelését.

146 Először is meg kell állapítani, hogy, amint egyébként az a 139/2004 rendelet végrehajtásáról szóló, 2004. április 21-i 802/2004/EK bizottsági rendelet (HL 2004. L 133., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 3. kötet, 88. o.) I. mellékletében szereplő, az összefonódásnak a 139/2004 rendeletnek megfelelő bejelentéséről szóló CO-formanyomtatvány 9. szakaszának, valamint a horizontális összefonódásokról szóló iránymutatás 78. pontjának szövegéből kitűnik, az összefonódás által előidézett hatékonyságjavulásnak alkalmasnak kell lennie arra, hogy a fogyasztók javára előmozdítsa a versenyt. A 139/2004 rendelet (29) preambulumbekzdése, amelyre a felperes hivatkozik, emlékeztet tehát arra, hogy az összefonódás révén megvalósuló hatékonyságjavulás ellensúlyozhatja a versenyre gyakorolt hatásokat, és különösen a fogyasztóknál máskülönben jelentkező lehetséges hátrányokat, és ennél fogva az összefonódás a hatékony versenyt nem akadályozza jelentősen a belső piacon vagy annak egy jelentős részén.

147 A jelen ügyben rá kell mutatni, hogy a Bizottság a 139/2004 rendelet 6. cikke (1) bekezdésének b) pontja és (2) bekezdése alapján – anélkül, hogy szükség lett volna a beavatkozó fél részéről a hatékonyságjavulás bizonyítására – úgy ítélte meg, hogy a beavatkozó fél által tett kötelezettségvállalásokra tekintettel a szóban forgó összefonódás nem alkalmas a belső piacon vagy annak jelentős részén a hatékony verseny jelentős akadályozására. Következésképpen, mivel – amint azt a fenti 126. és 137. pont megemlítette – a felperes megalapozatlanul állítja, hogy az említett összefonódás nyilvánvalóan ilyen akadálnak minősülhet, a Bizottságnak nem kellett megvizsgálnia azokat a hatékonyságjavulásokat, amelyek ellensúlyozhatták volna ennek az összefonódásnak a versenyre gyakorolt hatásait.

148 Másodszor, a 139/2004 rendelet (29) preambulumbekzdéséből és a horizontális összefonódásokról szóló iránymutatás 84–87. pontjából – amelyekre a felperes hivatkozik – következik, hogy az összefonódásban részt vevő feleknek kell bizonyítaniuk az ezen összefonódásból eredő esetleges hatékonyságjavulást, amit egyébként a felperes is elismert. Ebből következően a felperes nem kifogásolhatja, hogy a Bizottság nem vizsgálta meg olyan hatékonyságjavulás fennállását, amelyet a beavatkozó fél korábban nem bizonyított.

149 E körülmények között a felperes negyedik jogalapját el kell utasítani.

***A beavatkozó fél által tett kötelezettségvállalások elégtelen jellegére alapított, ötödik jogalapról***

- 150 A felperes azt állítja, hogy a beavatkozó fél által tett kötelezettségvállalások ellenére az IATA 2018-as nyári forgalmi idényében a düsseldorfi repülőtéren a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidő-részesedés eléri az 50%-ot, ami arra utal, hogy ez utóbbi erőfölényben van. Egyébiránt e kötelezettségvállalások nem vonatkoznak az IATA 2017/2018-as téli forgalmi idényében biztosított résidőkre, holott a beavatkozó fél ezen időszakban is erőfölényben van, és az említett repülőtér zsúfoltsági rátája magas.
- 151 A Bizottság és a beavatkozó fél vitatja a felperes érvelését.
- 152 A 139/2004 rendelet 6. cikkének (2) bekezdése értelmében, amennyiben a Bizottság azt állapítja meg, hogy a bejelentett összefonódás az érintett vállalkozások által elvégzett módosítások után már nem támaszt komoly kétségeket a belső piaccal való összeegyeztethetőségét illetően, az összefonódást a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítja.
- 153 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 139/2004 rendelet 6. cikkének (2) bekezdése szerinti határozat meghozatala érdekében tett kötelezettségvállalások célja az azzal kapcsolatos komoly kétségek eloszlata, hogy az összefonódás – különösen erőfölény létrehozása vagy megerősítése következményeként – a belső piacon vagy annak egy jelentős részén jelentősen akadályozná a hatékony versenyt (2015. május 13-i Niki Luftfahrt kontra Bizottság ítélet, T-162/10, EU:T:2015:283, 297. pont).
- 154 A jelen ügyben először is a fenti 121. pont rámutatott, hogy az IATA 2018-as nyári forgalmi idényében a düsseldorfi repülőtéren a beavatkozó fél rendelkezésére álló résidő-részesedés – figyelembe véve az ez utóbbi által vállalt kötelezettségeket – szinte ugyanaz marad, függetlenül attól, hogy a szóban forgó összefonódást végrehajtották-e, vagy sem. Ebből következik, hogy a felperes által hivatkozott erőfölény nem a szóban forgó összefonódásból, hanem az Air Berlin tevékenységeinek megszűnéséből eredne. Következésképpen a Bizottság nem követett el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a beavatkozó fél által tett kötelezettségvállalások elegendőek a szóban forgó összefonódás belső piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatos kétségek eloszlatahoz.
- 155 Másodsor, a fenti 120. és 123. pontban megállapítást nyert, hogy az IATA 2017/2018-as téli forgalmi idényét illetően a felperes nem bizonyította, hogy a szóban forgó összefonódás következtében a beavatkozó fél erőfölényben lenne, vagy képes lenne kiszorításra irányuló stratégiák végrehajtására. E körülmények között, mivel a felperes megalapozatlanul állítja, hogy az említett összefonódás nyilvánvalóan alkalmas a hatékony verseny jelentős akadályozására, a Bizottságnak nem kellett megvizsgálnia azokat a kötelezettségvállalásokat, amelyek ezen akadályozást megelőzhetnék volna.
- 156 Harmadszor, a 139/2004 rendelet 6. cikkének (2) bekezdéséből és a 802/2004 rendelet 19. cikkéből az következik, hogy adott esetben az összefonódásban részt vevő felek kötelezettségvállalások formájában javasolhatják ezen összefonódás módosítását. Ebből következik, hogy a felperes nem kifogásolhatja, hogy a Bizottság az IATA 2017/2018-as téli forgalmi idénye vonatkozásában nem írt elő olyan kötelezettségvállalásokat, amelyeket a beavatkozó fél előzetesen nem ajánlott fel.
- 157 Következésképpen a felperes ötödik jogalapját el kell utasítani.

***A megmentési támogatásnak a szóban forgó összefonódás hatásainak értékelése során való figyelmen kívül hagyására alapított, hatodik jogalapról***

- 158 A felperes azt állítja, hogy az Air Berlin részére a megmentési támogatást a szóban forgó összefonódás megvalósítása céljából nyújtották. Ezzel összefüggésben arra hivatkozik, hogy e támogatás nem volt összeegyeztethető a belső piaccal, az említett támogatásra vonatkozó egyes információk nem hozzáférhetőek a nyilvánosság számára, továbbá a beavatkozó fél és az Air Berlin között az említett összefonódás tárgyában folytatott tárgyalások zártkörűek voltak. Ebből arra következtet, hogy a megmentési támogatás más, „hatékonyabb gazdasági szereplők” számára lehetetlenné tette az Air Berlin eszközeinek megszerzését. Egyébiránt úgy véli, hogy e támogatás módosította az Air Berlin finanszírozási képességét, így a Bizottságnak a 139/2004 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében ezt figyelembe kellett volna vennie.
- 159 A Bizottság és a beavatkozó fél vitatja a felperes érvelését.
- 160 E tekintetben elsősorban a megmentési támogatást a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító határozatból kitűnik, hogy e támogatás célja többek között az volt, hogy lehetővé tegye az Air Berlin eszközeinek „szabályos” értékesítését, és így korlátozzák a személyzetét érő negatív következményeket.
- 161 Mindazonáltal először is abból, hogy a megmentési támogatás állítólag nem összeegyeztethető a belső piaccal, és hogy az e támogatásra vonatkozó bizonyos információk nem hozzáférhetőek a nyilvánosság számára, továbbá hogy a beavatkozó fél és az Air Berlin között a szóban forgó összefonódás tárgyában folytatott tárgyalások zártkörűek voltak, nem következik, hogy e támogatás célja kifejezetten az volt, hogy a beavatkozó fél megszerezze az Air Berlinnek a szóban forgó összefonódás által érintett eszközeit.
- 162 Másodsorban, a felperes nem állítja, és *a fortiori* nem is bizonyítja, hogy az általa hivatkozott „hatékonyabb gazdasági szereplők” az Air Berlin fizetésképtelenségi eljárása keretében nem nyújthattak be ajánlatot e társaság eszközeinek felvásárlására.
- 163 Harmadszor emlékeztetni kell arra, hogy – amint az a fenti 108. pontban megemlítilésre került – önmagában az a körülmény, hogy a szóban forgó összefonódás hiányában az Air Berlin beavatkozó félre átruházott résidőit legalábbis részben ez utóbbi versenytársainak osztották volna ki, nem elegendő annak megállapításához, hogy ez az összefonódás jelentősen korlátozza a hatékony versenyt, és ezért azt a Bizottságnak a belső piaccal összeegyeztethetetlennek kellett volna nyilvánítania.
- 164 Másodsorban, a 139/2004 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének b) pontjából az következik, hogy az összefonódások értékelése során a Bizottságnak figyelembe kell vennie többek között az érintett vállalkozások piaci helyzetét, valamint gazdasági és pénzügyi erejét. Mindazonáltal rá kell mutatni arra, hogy a felperes nem terjeszt elő egyetlen olyan bizonyítékot sem, amely alkalmas lenne annak alátámasztására, hogy az Air Berlin részére a megmentési támogatás alapján nyújtott kölcsön összegét az LGW-nek továbbították annak érdekében, hogy azt a beavatkozó fél megszerezhesse.
- 165 E körülmények között nem bizonyított, hogy az Air Berlin részére nyújtott kölcsön összege a szóban forgó összefonódás részét képezte volna, így meg kell állapítani, hogy a megmentési támogatás nem befolyásolhatta az LGW-nek vagy az Air Berlin beavatkozó fél által megszerzett eszközeinek piaci helyzetét, illetve gazdasági és pénzügyi erejét. Ebből következik, hogy ez a támogatás nem volt alkalmas arra, hogy módosítsa ezen összefonódás Bizottság általi értékelését.

166 Következésképpen a felperes hatodik jogalapját el kell utasítani.

***Az EUMSZ 296. cikk megsértésére alapított, hetedik jogalapról***

167 A felperes azt állítja, hogy a Bizottság megsértette az EUMSZ 296. cikket, mivel a megtámadott határozat nincs kellően megindokolva. Közelebbről azt kifogásolja, hogy a Bizottság nem elemezte kimerítően a szóban forgó összefonódás ténybeli hátterét. Így arra hivatkozik, hogy a Bizottság nem vizsgálta meg ezen összefonódásnak az érintett O & D piacokra gyakorolt hatásait, figyelmen kívül hagyott „az [ezen összefonódás] által érintett repülőtereken fennálló versenyhelyzetre [...] vonatkozó számos tényezőt”, nem ellenőrizte, hogy az említett összefonódásból eredő hatékonyságjavulás ellensúlyozza-e az általa kiváltott versenyellenes hatásokat, nem vizsgálta meg, hogy a beavatkozó fél kötelezettségvállalásai által megszüntethetővé válik-e a hatékony versenynek az említett összefonódásból eredő jelentős korlátozása, és végül nem vette figyelembe a megmentési célú támogatást.

168 A Bizottság és a beavatkozó fél vitatja a felperes érvelését.

169 Az EUMSZ 296. cikk értelmében az uniós intézmények által elfogadott jogi aktusoknak indokolást kell tartalmazniuk.

170 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 296. cikkben előírt indokolásnak a szóban forgó jogi aktus jellegéhez kell igazodnia, és abból világosan és egyértelműen ki kell tűnnie a jogi aktust kibocsátó intézmény érvelésének oly módon, hogy az érdekelt megismerhessék a meghozott intézkedés indokait, a hatáskörrel rendelkező bíróság pedig gyakorolhassa felülvizsgálati jogkörét. Így az indokolási kötelezettséget az eset összes körülményére, különösen a jogi aktus tartalmára, a felhívott indokok jellegére és a címzettek vagy a jogi aktus által közvetlenül és személyükben érintett egyéb személyek magyarázathoz fűződő érdekére tekintettel kell vizsgálni. Nem követelmény, hogy az indokolás az összes releváns ténybeli és jogi elemre kitérjen, mivel azt a kérdést, hogy egy jogi aktus indokolása megfelel-e az EUMSZ 296. cikk követelményeinek, nemcsak szövegére, hanem összefüggéseire, valamint az adott tárgyra vonatkozó jogszabályok összességére is figyelemmel kell vizsgálni (1998. április 2-i Bizottság kontra Sytraval és Brink's France ítélet, C-367/95 P, EU:C:1998:154, 63. pont; 2004. június 22-i Portugália kontra Bizottság ítélet, C-42/01, EU:C:2004:379, 66. pont; 2008. április 15-i Nuova Agricast ítélet, C-390/06, EU:C:2008:224, 79. pont).

171 Így a Bizottság nem sérti meg az indokolási kötelezettségét az összefonódások ellenőrzésére vonatkozó jogköre gyakorlása során akkor, ha nem csatol a határozatához pontos indokolást az összefonódás néhány olyan szempontjának értékelését illetően, amely nyilvánvalóan nem kapcsolódik oda, nincs jelentősége, vagy egyértelműen másodlagos az összefonódás értékeléséhez (lásd ebben az értelemben: 1998. április 2-i Bizottság kontra Sytraval és Brink's France ítélet, C-367/95 P, EU:C:1998:154, 64. pont). Az ilyen követelmény ugyanis nehezen lenne összeegyeztethető a Bizottsággal szemben az összefonódások ellenőrzésére vonatkozó jogkörének gyakorlását illetően előírt, a gyorsaságra és rövid eljárási határidőkre vonatkozó követelménnyel, amely az ezen összefonódások ellenőrzésére vonatkozó eljárás sajátos körülményei közé tartozik. Ebből következik, hogy amennyiben a Bizottság valamely összefonódást a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánít a 139/2004 rendelet 6. cikke (1) bekezdésének b) pontja alapján, az indokolási követelménynek eleget tesz, ha e határozat egyértelműen kifejti azon okokat, amelyek miatt a Bizottság úgy gondolja, hogy a szóban forgó összefonódás – adott esetben az érintett vállalkozások által elvégzett módosítások után – nem korlátozza jelentős mértékben a

hatékony versenyt a belső piacon vagy annak egy jelentős részén, többek között erőfölény létrehozása vagy megerősítése révén (lásd analógia útján: 2015. május 13-i Niki Luftfahrt kontra Bizottság ítélet, T-162/10, EU:T:2015:283, 100. pont).

- 172 A jelen ügyben először is meg kell állapítani, hogy – amint az a fenti 35. és 69. pontból kitűnik – a Bizottság a megtámadott határozatban kifejtette, hogy miért nem értékelte a szóban forgó összefonódást minden egyes érintett O & D piac vonatkozásában. Ugyanis egyrészt kifejtette, hogy mivel az Air Berlin a tevékenységeit a szóban forgó összefonódást megelőzően és attól függetlenül szüntette meg, e társaság már nem tevékenykedett egyetlen olyan O & D piacon sem, amelyen korábban jelen volt. Másrészt arra hivatkozott, hogy ezen összefonódásnak az Air Berlin résidőit biztosító repülőterekről induló vagy oda érkező légi utasszállítási szolgáltatások piacaira gyakorolt hatásait kell értékelni, amit azzal indokolt, hogy ezeket a résidőket nem rendelték egyetlen konkrét O & D piachoz sem.
- 173 Másodszor meg kell állapítani, hogy a felperes nem jelöli meg azokat az „[...]” elemeket, amelyek [az ezen összefonódás] által érintett repülőtereken fennálló versenyhelyzetre vonatkoznak”, és amelyekkel kapcsolatban úgy véli, hogy a Bizottságnak azokról határoznia kellett volna.
- 174 Harmadszor, amint az a fenti 147. és 155. pontból következik, a Bizottságnak nem kellett értékelnie a szóban forgó összefonódásból eredő esetleges hatékonyságjavulást, és nem kellett olyan esetleges kötelezettségvállalásokat figyelembe vennie, amelyeket a beavatkozó fél javasolhatott volna. Hasonlóképpen – amint az a fenti 165. pontból következik –, a Bizottságnak a megmentési támogatást nem kellett figyelembe vennie a szóban forgó összefonódás értékelése során. Ebből következik, hogy ezek a felperes által hivatkozott különböző elemek jogosan tűnhettek nyilvánvalóan irrelevánsnak a Bizottság számára, így a fenti 171. pontban felidézett ítélkezési gyakorlatra tekintettel ez utóbbinak nem róható fel az indokolási kötelezettségének azáltal történő megsértése, hogy nem említette meg ezeket az elemeket a megtámadott határozatban.
- 175 E körülmények között nem állapítható meg, hogy a megtámadott határozat sérti az indokolási kötelezettséget, így a felperes hetedik jogalapját el kell utasítani.

### ***A felperes által benyújtott, pervezető intézkedések és bizonyításfelvétel iránti kérelemről***

- 176 2018. június 12-i levelében a felperes az eljárási szabályzat 88. cikke alapján kérte a Törvényszéket, hogy hozzon pervezető intézkedéseket és rendeljen el bizonyításfelvételt a megmentési támogatásra, az Air Berlin tevékenységeinek megszűnésére és az Air Berlin eszközeinek értékesítésére vonatkozóan.
- 177 Mindazonáltal meg kell említeni egyrészt, hogy a felperes az eljárási szabályzat 88. cikkének (2) bekezdését figyelmen kívül hagyva nem jelölte meg kellően részletesen azokat az okokat, amelyek indokolhatják az általa kért pervezető intézkedések összességét és a bizonyításfelvételt, másrészt pedig – amint az többek között a fenti 36–49. és 161–165. pontból következik – ezek a pervezető intézkedések és e bizonyításfelvétel nem szükségesek a kereset elbírálásához.
- 178 Következésképpen nem indokolt helyt adni a felperes által előterjesztett pervezető intézkedések és bizonyításfelvétel iránti kérelemnek.

- 179 A fentiekből következik, hogy a keresetet teljes egészében el kell utasítani, anélkül hogy határozni kellene a válasz C.2. mellékletének a Bizottság által vitatott elfogadhatóságáról. Ezenkívül, mivel a Törvényszék helyt adott a beavatkozó fél kérelmeinek, már nem szükséges határozni a beavatkozó fél által az eljárási jogainak gyakorlása érdekében megfogalmazott, azon adatok bizalmas kezelésével szembeni kifogásról, amelyek tekintetében a Törvényszék kilencedik tanácsának elnöke a 2019. május 20-i végzésében helyt adott a felperes bizalmas kezelés iránti kérelmének.

### **A költségekről**

- 180 Az eljárási szabályzat 134. cikkének (1) bekezdése alapján a Törvényszék a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. A felperest, mivel pervesztes lett, a Bizottság és a beavatkozó fél kérelmének megfelelően kötelezni kell a költségek viselésére.

A fenti indokok alapján

A TÖRVÉNYSZÉK (kibővített tizedik tanács)

a következőképpen határozott:

- 1) A Törvényszék a keresetet elutasítja.**
- 2) A Törvényszék a Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A.-t kötelezi a költségek viselésére.**

Van der Woude

Kornezov

Buttigieg

Kowalik-Bańczyk

Hesse

Kihirdetve Luxembourgban, a 2021. október 20-i nyilvános ülésen.

Aláírások