



Teismo praktikos rinkinys

BENDROJO TEISMO (dešimtoji išplėstinė kolegija) SPRENDIMAS

2021 m. spalio 20 d.*

„Konkurencija – Koncentracija – Oro transportas – Komisijos sprendimas, kuriuo koncentracija pripažinta suderinama su vidaus rinka ir EEE susitarimu – Atitinkama rinka – Koncentracijos poveikio konkurencijai vertinimas – Įsipareigojimo nebuvimas – Pareiga motyvuoti“

Byloje T-240/18

Polskie Linie Lotnicze „LOT“ S.A., įsteigta Varšuvoje (Lenkija), atstovaujama advokatų M. Jeżewski ir M. König,

ieškovė,

prieš

Europos Komisiją, atstovaujamą L. Wildpanner, T. Franchoo ir J. Szczodrowski,

atsakovę,

palaikomą

easyJet plc, įsteigtos Lutone (Jungtinė Karalystė), atstovaujamos advokatų M. Odriozola Alén, I. Terlecka ir T. Reeves,

įstojusios į bylą šalies,

dėl SESV 263 straipsniu grindžiamo prašymo panaikinti 2017 m. gruodžio 12 d. Komisijos sprendimą C(2017) 8776 *final*, kuriuo koncentracija pripažinta suderinama su vidaus rinka ir EEE susitarimu (byla COMP/M.8672 – *easyJet / Certain Air Berlin Assets*),

BENDRASIS TEISMAS (dešimtoji išplėstinė kolegija),

kurį sudaro pirmininkas M. van der Woude, teisėjai A. Kornezov, E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk (pranešėja) ir G. Hesse,

posėdžio sekretorė R. Ūkelytė, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2020 m. rugsėjo 11 d. posėdžiui,

* Proceso kalba: lenkų.

priima šį

Sprendimą

Ginčo aplinkybės

- 1 *Air Berlin plc* buvo oro transporto bendrovė. 2016 m. dėl finansinių sunkumų ji ėmėsi restruktūrizavimo, kuris turėjo būti iš dalies finansuojamas vieno iš jos akcininkų *Etihad Airways PJSC* paskolomis.
- 2 2017 m. rugpjūčio 9 d. *Etihad Airways* nepervedė mokėtinos paskolos dalies.
- 3 2017 m. rugpjūčio 11 d. *Etihad Airways* viešai paskelbė, kad nebeteiks finansinės paramos *Air Berlin*.
- 4 2017 m. rugpjūčio 15 d., pirma, *Air Berlin* pradėjo bankroto bylą *Amtsgericht Charlottenburg* (Šarlotenburgo apylinkės teismas, Vokietija); jis leido jai toliau administruoti savo turtą ir juo disponuoti prižiūrint laikinajam administratoriui.
- 5 Antra, Vokietijos vyriausybė, remdamasi SESV 108 straipsnio 3 dalimi, pranešė Europos Komisijai apie pagalbos priemonę, kurią sudaro maksimali 150 mln. EUR dydžio garantija užtikrinta paskola *Air Berlin* (toliau – sanavimo pagalba). 2017 m. rugsėjo 4 d. Sprendimu C(2017) 6080 *final* dėl valstybės pagalbos SA.48937 (2017/N) – Vokietija dėl *Air Berlin* sanavimo (OL C 400, 2017, p. 7) (toliau – sprendimas, kuriuo sanavimo pagalba pripažinta suderinama su vidaus rinka) Komisija pripažino sanavimo pagalbą suderinama su vidaus rinka. Ji pažymėjo, kad ši pagalba turi leisti tęsti *Air Berlin* veiklą ne ilgiau kaip tris mėnesius, per kuriuos buvo numatyta parduoti jos turtą.
- 6 2017 m. spalio 27 d. įstojusi į bylą šalis, *easyJet plc* ir *Air Berlin* sudarė susitarimą dėl laiko tarpsnių, be kita ko, Berlyno Tėgelio (Vokietija) oro uoste, šiuos laiko tarpsnius atitinkančių stovėjimo vietų, galimų *Air Berlin* klientų užsakymų, susijusių su tais laiko tarpsniais, įvairių orlaivio kabinos dalių ir atitinkamos įrangos, taip pat istorinių duomenų apie visą šį turtą įsigijimo (toliau – 2017 m. spalio 27 d. susitarimas).
- 7 2017 m. spalio 28 d. *Air Berlin* nutraukė savo veiklą keleivinio oro transporto paslaugų rinkose.
- 8 2017 m. lapkričio 1 d. nutartimi *Amtsgericht Charlottenburg* (Šarlotenburgo apylinkės teismas) pripažino *Air Berlin* nemokumą ir pernelyg didelį įsiskolinimą.
- 9 2017 m. lapkričio 7 d. įstojusi į bylą šalis *easyJet plc* pagal 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (EB Susijungimų reglamentas) (OL L 24, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 3 t., p. 40) 4 straipsnio 1 dalies pirmą pastraipą pranešė Komisijai apie koncentracijos sandorį, kuriuo ji pagal 2017 m. spalio 27 d. susitarimą įsigis pirmesniame punkte nurodytą turtą.
- 10 2017 m. gruodžio 12 d. Sprendimu C(2017) 8776 *final* (byla COMP/M.8672 – *easyJet/Certain Air Berlin Assets*) (toliau – ginčijamas sprendimas) Komisija nusprendė, kad ši koncentracija yra suderinama su vidaus rinka pagal Reglamento Nr. 139/2004 6 straipsnio 1 dalies b punktą.

- 11 Konkrečiai kalbant, pirmiausia Komisija nusprendė, viena vertus, kad koncentracija iš esmės yra susijusi su *Air Berlin* laiko tarpsnių perleidimu įstojusiai į bylą šaliai, kita vertus, kad *Air Berlin* nutraukė keleivinio oro transporto veiklą iki koncentracijos ir nepriklausomai nuo jos. Šiuo klausimu ji pažymėjo, kad šie laiko tarpsniai nėra susieti su jokia konkrečiu maršrutu ir kad *Air Berlin* nebeeksploatuoja jokio maršruto. Remdamasi tuo ji padarė išvadą, kad tokiomis aplinkybėmis koncentracijos poveikio keleivinio oro transporto paslaugų rinkoms, apibrėžtoms miestų poromis (išvykimo vieta – paskirties vieta) (toliau – I & P rinkos), vertinimas neleidžia suvokti tokios koncentracijos „struktūrinio poveikio“ konkurencijai. Todėl užuot, kaip įprasta jos sprendimų praktikoje, vertinusi koncentracijos poveikį kiekvienai iš šių rinkų, kuriose dalyvavo *Air Berlin* ir įstojusi į bylą šalis, ji apibrėžė atitinkamas keleivinio oro transporto paslaugų rinkas, susiedama visas kiekvieno oro uosto, kuriame *Air Berlin* turėjo laiko tarpsnių, perduotų įstojusiai į bylą šaliai, I & P rinkas su išvykimo arba paskirties vieta. Taigi, atitinkamas rinkas ji apibrėžė kaip keleivinio oro transporto iš šių oro uostų ar į juos paslaugų rinkas.
- 12 Konkrečiai dėl Berlyno Tėgelio oro uosto Komisija pažymėjo, kad įstojusi į bylą šalis prieš koncentraciją šiame oro uoste neturėjo jokių laiko tarpsnių, bet Berlyno Šėnefeldo (Vokietija) oro uoste turėjo. Ji manė, kad *Air Berlin* laiko tarpsnių perleidimas Berlyno Tėgelio oro uostui neturi jokio konkurencinio poveikio tuo atveju, jei šie oro uostai laikomi priklausančiais skirtingoms geografinėms rinkoms. Vis dėlto, užuot priėmusi sprendimą dėl to, ar šie oro uostai priklauso tai pačiai geografinei rinkai, ji nusprendė patikrinti, ar ši koncentracija nekeltų rimtų abejonių dėl jos suderinamumo su vidaus rinka tuo atveju, jei šie oro uostai būtų laikomi tos pačios geografinės rinkos dalimi.
- 13 Antra, Komisija iš esmės manė, kad įstojusi į bylą šalis galėtų užblokuoti prieigą prie atitinkamų keleivinio oro transporto paslaugų rinkų, jei tenkinamos trys sąlygos. Pirma, įstojusios į bylą šalies viename iš atitinkamų oro uostų turimų laiko tarpsnių skaičius turi sudaryti didelę viso šio oro uosto laiko tarpsnių skaičiaus dalį, ypač tada, kai pasiekiamas maksimalus jo perkrovos lygis. Antra, koncentracija turi labai padidinti įstojusios į bylą šalies tame oro uoste turimų laiko tarpsnių skaičių, ypač tada, kai pasiekiamas maksimalus jo perkrovos lygis. Trečia, įstojusios į bylą šalis turimi laiko tarpsniai turi neigiamai veikti laiko tarpsnių prieinamumą tame oro uoste, atsižvelgiant į aukštą jo perkrovos lygį ir įstojusios į bylą šalies turimų laiko tarpsnių skaičių.
- 14 Remdamasi tuo Komisija padarė išvadą, kad įstojusi į bylą šalis neturi galimybių užblokuoti prieigos prie keleivinio oro transporto atitinkamų paslaugų rinkų, kai išvykimo ar atvykimo oro uostas yra vienas iš oro uostų, kuriems priskirti *Air Berlin* laiko tarpsniai. Vis dėlto atsižvelgdama į didesnę koncentracijos poveikį Berlyno Tėgelio ir Berlyno Šėnefeldo oro uostams (toliau – Berlyno oro uostai), ji taip pat išnagrinėjo, ar įstojusi į bylą šalis būtų skatinama blokuoti prieigą prie keleivinio oro transporto iš šių oro uostų ar į juos paslaugų rinkų. Atsižvelgdama, be kita ko, į šių oro uostų perkrovos lygį, įstojusios į bylą šalies konkurentų rinkos dalį ir anksčiau jos taikytas verslo strategijas ji nusprendė, kad įstojusi į bylą šalis neturi paskatos blokuoti prieigos prie šių rinkų. Galiausiai ji pažymėjo, kad atsižvelgiant į tai, jog tose rinkose veikia dvi kitos didelės oro transporto bendrovės, jei įstojusi į bylą šalis įgyvendintų galimą išstūmimo iš rinkos strategiją, tai jose nesumažintų konkurencijos.

Procesas ir šalių reikalavimai

- 15 2018 m. balandžio 16 d. Bendrojo Teismo kanceliarija gavo šį ieškovės *Polskie Linie Lotnicze „LOT“ S.A.* ieškinį.

- 16 2018 m. liepos 27 d. Bendrojo Teismo kanceliarijai pateiktame rašte įstojusi į bylą šalis paprašė leisti įstoti į bylą palaikyti Komisijos reikalavimų. 2018 m. lapkričio 28 d. nutartimi Bendrojo Teismo devintosios kolegijos pirmininkas patenkino šį prašymą.
- 17 2018 m. rugpjūčio 27 d., 2019 m. balandžio 9 d. ir birželio 27 d. dokumentais ieškovė paprašė tam tikrą jos pareiškimuose ir jų prieduose esančią informaciją tvarkyti konfidencialiai.
- 18 Pakeitus Bendrojo Teismo kolegijų sudėtį, pagal Procedūros reglamento 27 straipsnio 5 dalį teisėja pranešėja buvo paskirta į dešimtąją kolegiją, todėl byla paskirta šiai kolegijai.
- 19 Atsižvelgdamas į dešimtosios kolegijos siūlymą ir remdamasis Procedūros reglamento 28 straipsniu, Bendrasis Teismas nusprendė perduoti bylą nagrinėti išplėstinei kolegijai.
- 20 Ieškovė Bendrojo Teismo prašo:
 - panaikinti ginčijamą sprendimą,
 - priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas,
 - nurodyti įstojusiai į bylą šaliai padengti savo bylinėjimosi išlaidas.
- 21 Be to, ieškovė, remdamasi Procedūros reglamento 88 straipsniu, paprašė Bendrojo Teismo imtis proceso organizavimo priemonių dėl *Air Berlin* sanavimo pagalbos, jos veiklos nutraukimo ir turto pardavimo.
- 22 Komisija ir įstojusi į bylą šalis Bendrojo Teismo prašo:
 - atmesti ieškinį,
 - priteisti iš ieškovės bylinėjimosi išlaidas.

Dėl teisės

- 23 Pirmiausia reikia pažymėti, kad įstojusi į bylą šalis ginčija ieškinio priimtinumą. Vis dėlto šiuo klausimu reikia priminti, kad nebūtina priimti sprendimo dėl ieškinio priimtumo, jei ieškinys bet kuriuo atveju turi būti atmestas iš esmės (šiuo klausimu žr. 2002 m. vasario 26 d. Sprendimo *Taryba / Boehringer*, C-23/00 P, EU:C:2002:118, 51 ir 52 punktus). Todėl šiuo atveju, kadangi dėl toliau nurodytų priežasčių ieškinys turi būti atmestas iš esmės, nebūtina priimti sprendimo dėl jo priimtumo.
- 24 Grįsdama ieškinį ieškovė nurodo šešis pagrindus, siejamus, pirma, su neteisingu atitinkamų rinkų apibrėžimu, antra, akivaizdžia koncentracijos poveikio vertinimo klaida, trečia, galimos koncentracijos veiksmingumo naudos neišnagrinėjimu, ketvirta, įstojusios į bylą šalies priimtų išpareigojimų nepakankamumu, penkta, neatsižvelgimu į sanavimo pagalbą vertinant šios koncentracijos poveikį, šešta, SESV 296 straipsnio pažeidimu.

Dėl ieškinio pirmojo pagrindo, siejamo su neteisingu atitinkamų rinkų apibrėžimu

- 25 Pirmajame pagrinde ieškovė kaltina Komisiją, kad ši neteisingai apibrėžė atitinkamas rinkas. Šis pagrindas iš esmės sudarytas iš dviejų dalių. Pirmoje dalyje ieškovė ginčija Komisijos argumentavimo prielaidas, jog, pirma, *Air Berlin* esą nutraukė savo veiklą iki koncentracijos ir nepriklausomai nuo jos ir, antra, jog įstojusi į bylą šalis esą įsigijo ne *Air Berlin* kaip įmonę, o tik jos turtą. Antroje dalyje ji kaltina Komisiją neapibrėžus atitinkamų keleivinio oro transporto paslaugų rinkų kaip I & P rinkų, įskaitant tą atvejį, jei *Air Berlin* būtų laikoma jau pasitraukusia iš kai kurių šių rinkų.
- 26 Komisija ir įstojusi į bylą šalis ginčija ieškovės argumentus.

Dėl ieškinio pirmojo pagrindo pirmos dalies, siejamos su tuo, kad „Air Berlin“ nenutraukė savo veiklos iki koncentracijos ir nepriklausomai nuo jos ir vertinant šios koncentracijos poveikį turėjo būti laikoma įmone

- 27 Ginčijamame sprendime Komisija konstatavo, kad *Air Berlin* nutraukė savo veiklą 2017 m. spalio 28 d., todėl pasitraukė iš visų I & P rinkų, kuriose vykdė veiklą, iki nagrinėjamos koncentracijos ir nepriklausomai nuo jos. Šiomis aplinkybėmis ji nusprendė, kad dėl šios koncentracijos, kiek ji iš esmės susijusi su laiko tarpais, įstojusi į bylą šalis perėmė *Air Berlin* turimas pozicijas ne konkrečiai I & P rinkose, kuriose ji vykdė veiklą, bet oro uostuose, kuriems priskirti šie laiko tarpai.
- 28 Pirma, ieškovė teigia, kad Komisija klaidingai nusprendė, jog *Air Berlin* veiklos nutraukimas nepriklausė nuo koncentracijos vykdymo. Ji pažymi, kad 2017 m. rugpjūčio 15 d., kai buvo pateiktas prašymas iškelti bankroto bylą, Vokietijos valdžios institucijos nusprendė *Air Berlin* suteikti sanavimo pagalbą. Ši pagalba leido jai išvengti veiklos licencijos panaikinimo, tęsti veiklą ir išlaikyti turtą, įskaitant laiko tarpusius. Šia pagalba buvo siekiama pagal 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpusiu paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (OL L 14, 1993, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 2 t., p. 3), iš dalies pakeisto 2009 m. birželio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 545/2009 (OL L 167, 2009, p. 24), 8a straipsnio 1 dalį leisti perduoti dalį jos laiko tarpusiu įstojusiai į bylą šaliai.
- 29 Neginčijama, kad *Air Berlin* bankroto byla buvo iškelta 2017 m. rugpjūčio 15 d. ir kad ši procedūra buvo pradėta dėl to, kad *Air Berlin* turėjo finansinių sunkumų, o *Etihad Airways* atsisakė jai pervesti paskolos dalį. Be to, ieškovė neginčija ir to, kad, kaip matyti iš sprendimo, kuriuo sanavimo pagalba pripažinta suderinama su vidaus rinka, šia pagalba buvo siekiama tik vilkinti *Air Berlin* veiklos nutraukimą ne ilgiau kaip tris mėnesius, bet ne jai sutrukdyti ją nutraukti.
- 30 Vadinas, reikia pažymėti, kad *Air Berlin* būtų nutraukusi savo veiklą net ir nevykdant koncentracijos, todėl Komisija teisingai nusprendė, kad *Air Berlin* nutraukė savo veiklą nepriklausomai nuo šios koncentracijos.
- 31 Antra, ieškovė ginčija tai, kad *Air Berlin* veiklą nutraukė iki koncentracijos. Konkrečiai kalbant, ji teigia, kad *Air Berlin* nutraukė savo veiklą tik 2017 m. spalio 28 d., t. y. po 2017 m. spalio 27 d. susitarimo, ir kad derybos dėl šio susitarimo prasidėjo likus kelioms savaitėms iki 2017 m. rugpjūčio mėn. Remdamasi tuo ji daro išvadą, kad derybų laikotarpiu *Air Berlin* vis dar vykdė

veiklą. Tai, kad iškelus bankroto bylą 2017 m. rugpjūčio 15 d. *Air Berlin* aktyviai skatino atsisakyti naujų jos paslaugų užsakymų, nereiškia, kad ji nevykdė veiklos, nes pasinaudodama sanavimo pagalba ji galėjo išsaugoti savo oro vežėjo pažymėjimą ir veiklos licenciją.

- 32 Reikia priminti, kad pagal Reglamento Nr. 139/2004 7 straipsnio 1 dalį Europos masto koncentracija neturi būti vykdoma iki pranešimo apie ją arba iki paskelbimo, kad ji suderinama su vidaus rinka, nebent remdamasi šio reglamento 7 straipsnio 3 dalimi Komisija leidžia nesilaikyti šios pareigos.
- 33 Kadangi iš bylos medžiagos nematyti, kad Komisija būtų suteikusi tokią išimtį, šiuo atveju reikia pažymėti, kad koncentracija galėjo būti visiškai įgyvendinta tik po ginčijamo sprendimo priėmimo 2017 m. gruodžio 12 d., t. y. praėjus beveik pusantro mėnesio nuo *Air Berlin* veiklos nutraukimo.
- 34 Darytina išvada, kad ieškovė nepagrįstai kaltina Komisiją nusprendus, jog *Air Berlin* nutraukė savo veiklą iki koncentracijos.
- 35 Trečia, ieškovė kaltina Komisiją dirbtinai atskyrus *Air Berlin* turtą, dėl kurio vykdoma koncentracija, nuo įmonės *Air Berlin*, kuri buvo įstojusios į bylą šalies konkurentė. Nors įstojusi į bylą šalis įsigijo tik dalį *Air Berlin* turto, ji teigia, kad *Air Berlin* buvo ir šio turto pardavėja, ir viena iš šios koncentracijos šalių. Ji priduria, kad, priešingai nei abstrakčios turto grupių atveju, tik įmonės gali būti laikomos koncentracijos šalimis. Atsižvelgiant į *Air Berlin* laiko tarpsnių perdavimą įstojusiai į bylą šaliai, įstojusi į bylą šalis koncentracijos sandoriu iš tikrųjų įsigijo įmonę.
- 36 Pirma, reikia priminti, kad pagal Reglamento Nr. 139/2004 3 straipsnio 1 dalies b punktą koncentracija laikoma įvykdyta, kai atsiranda ilgalikių kontrolės pokyčių vienai įmonei įsigijus tiesioginę visos įmonės ar jos dalies kontrolę. Be to, dėl apyvartos apskaičiavimo šios reglamento 5 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad, kai koncentracija apima įmonės dalių įsigijimą, skaičiuojama tik tų dalių, kurios yra koncentracijoje dalykas, apyvarta atsižvelgiant į pardavėją. Darytina išvada, kad, kaip, be kita ko, teisingai pažymima Komisijos suvestinio pranešimo dėl jurisdikcijos pagal Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 (OL C 95, 2008, p. 1) 136 punkte, dalyvaujančios įmonės, kaip jos suprantamos pagal šį reglamentą, yra įsigyjantioji (-iosios) įmonė (-ės) ir įsigyjama (-os) bendrovės dalis (-ys), o ne likusi pardavėjo verslo dalis.
- 37 Darytina išvada, kad, priešingai, nei teigia ieškovė, *Air Berlin* likusi veikla nėra laikoma dalyvaujančia įmone, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 139/2004.
- 38 Antra, reikia pažymėti, kad ieškovė neginčija aplinkybės, kurią Komisija nurodė ginčijamo sprendimo 15 punkte, kad per trejus metus turtas gali leisti sukurti buvimu rinkoje pasireiškiančią veiklą, su kuria gali būti susieta apyvarta. Ji taip pat neginčija, kad tokiomis aplinkybėmis toks turtas gali būti laikomas dalyvaujančia įmone, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 139/2004. Be to, reikia pažymėti, kad ji nepateikia jokių įrodymų, patvirtinančių, kad šiuo atveju įstojusios į bylą šalies įgytas turtas, kaip jis apibrėžtas ginčijamame sprendime, per trejus metus negali leisti sukurti buvimu rinkoje pasireiškiančią veiklą, su kuria gali būti susieta apyvarta.
- 39 Vadinasi, Komisija teisingai nusprendė, kad įstojusios į bylą šalies vykdamą koncentraciją įgytas turtas yra įmonė arba įmonės dalis, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 139/2004, nors *Air Berlin* savo veiklą nutraukė iki koncentracijos. Kadangi akivaizdu, jog įstojusi į bylą šalis įsigijo tik

dalį *Air Berlin* turto, Komisija teisingai konstatavo, kad ji įgijo įmonės ar įmonės dalies, atitinkančios tik tam tikrą *Air Berlin* turto dalį, kontrolę ir kad šis turtas yra dalyvaujanti įmonė, kaip tai suprantama pagal šį reglamentą.

- 40 Tokiomis aplinkybėmis reikia atmesti ieškovės antrojo ieškinio pagrindo pirmą dalį.

Dėl ieškinio pirmojo pagrindo antros dalies, siejamos su tuo, kad Komisija turėjo išnagrinėti koncentraciją kiekvienoje atitinkamoje I & P rinkoje

- 41 Ieškovė priekaištauja Komisijai dėl to, kad ši neišnagrinėjo galimo koncentracijos antikonkurencinio poveikio atitinkamose I & P rinkose.
- 42 Iš pradžių reikia priminti, kad norėdama pripažinti koncentraciją suderinama su vidaus rinka Komisija pagal Reglamento Nr. 139/2004 2 straipsnio 2 dalį turi konstatuoti, jog ji nesukuria ar nesustiprina dominuojančios padėties, dėl to nėra itin apribojama veiksminga konkurencija vidaus rinkoje arba didelėje jos dalyje.
- 43 Taigi tinkamas atitinkamos rinkos apibrėžimas yra būtina ir išankstinė bet kokio koncentracijos operacijos daromo poveikio konkurencijai vertinimo sąlyga (1998 m. kovo 31 d. Sprendimo *Prancūzija ir kt. / Komisija*, C-68/94 ir C-30/95, EU:C:1998:148, 143 punktas). Reikia priminti, kad atitinkama produkto rinka apima visas tas prekes ir (arba) paslaugas, kurios vartotojo požiūriu yra viena kitą pakeičiančios arba pakeičiamos tarpusavyje, atsižvelgiant į jų savybes, kainas ir paskirtį (2018 m. sausio 23 Sprendimo *F. Hoffmann-La Roche ir kt.*, C-179/16, EU:C:2018:25, 50 punktą). Konkrečiai kalbant, atitinkamos rinkos sąvoka iš tikrųjų reiškia, kad gali egzistuoti veiksminga konkurencija tarp ją sudarančių prekių ir paslaugų, ir tam būtinas visų toje pačioje rinkoje esančių prekių ar paslaugų pakankamas pakeičiamumas tarpusavyje tam pačiam naudojimui (2018 m. sausio 23 d. Sprendimo *Hoffmann-La Roche ir kt.*, C-179/16, EU:C:2018:25, 51 punktas).
- 44 Vis dėlto, kai Komisija kaltinama neatsižvelgusi į galimą konkurencijos problemą kitose rinkose nei tos, kuriose buvo atliekama konkurencijos analizė, ieškovas turi pateikti rimtų įrodymų, galinčių konkrečiai įrodyti konkurencijos problemos, kurią dėl jos poveikio turėjo išnagrinėti Komisija, egzistavimą. Kad būtų tenkinamas šis reikalavimas, ieškovas turi įvardyti aptariamas rinkas, apibūdinti konkurencinę padėtį, jei koncentracija nebūtų sukurta, ir nurodyti galimą koncentracijos poveikį konkurencinei padėčiai šiose rinkose (2006 m. liepos 4 d. Sprendimo *easyJet / Komisija*, T-177/04, EU:T:2006:187, 65 ir 66 punktai ir 2015 m. gegužės 13 d. Sprendimo *Niki Luftfahrt / Komisija*, T-162/10, EU:T:2015:283, 174 ir 175 punktai).
- 45 Šiuo atveju ginčijamame sprendime Komisija pažymėjo, kad oro transporto bendrovės yra paklausos pusėje oro uostų teikiamų infrastruktūros paslaugų rinkoje ir pasiūlos pusėje keleivinio oro transporto paslaugų rinkose.
- 46 Konkrečiai dėl laiko tarpsnių Komisija pažymėjo, kad, kaip matyti iš Reglamento Nr. 95/93 2 straipsnio a punkto, jie yra koordinatoriaus išduoti leidimai naudotis visa oro uosto infrastruktūra, konkrečią dieną ir konkrečiu laiku nutūpimo ar pakilimo tikslu reikalinga skrydžiams atlikti koordinuojamame oro uoste. Remdamasi tuo ji padarė išvadą, kad laiko tarpsniai yra būtini ištekliai, kad oro transporto bendrovės galėtų naudotis oro uostų teikiamomis oro uosto infrastruktūros paslaugomis ir atitinkamai teikti keleivinio oro transporto iš šių oro uostų ar į juos paslaugas. Todėl dėl to, kad koncentracija iš esmės buvo siekiama perduoti *Air*

Berlin laiko tarpsnius įstojusiai į bylą šaliai, ji nusprendė, kad ši koncentracija turės poveikį paklausai oro uosto infrastruktūros paslaugų rinkose ir pasiūlai keleivinio oro transporto paslaugų rinkose.

- 47 Tokiomis aplinkybėmis vertindama koncentraciją Komisija išnagrinėjo, ar dėl padidėjusio laiko tarpsnių skaičiaus įstojusi į bylą šalis būtų pajėgi arba būtų skatinama užblokuoti kitų oro transporto bendrovių prieigą prie oro uosto infrastruktūros paslaugų ir atitinkamai prie keleivinio oro transporto iš oro uostų ar į oro uostus, kuriems priskirti *Air Berlin* laiko tarpiniai, paslaugų rinkų.
- 48 Šiuo klausimu, pirma, ieškovė teigia, kad, vartotojų požiūriu, keleivinio oro transporto paslaugos teikiamos nustatytais maršrutais ir kad oro transporto bendrovių veiklos vykdymas oro uoste priklauso nuo šių paslaugų teikimo. Remdamasi tuo ji daro išvadą, kad neįmanoma atskirti oro transporto bendrovių veiklos oro uoste nuo šių paslaugų teikimo. Taigi, jos nuomone, Komisija rėmėsi klaidinga prielaida, kad oro transporto bendrovės yra laiko tarpsnių siūlančios oro uostų veiklos vykdytojos, nors oro transporto bendrovių atliekamas tokių laiko tarpsnių perleidimas neatitinka jų pagrindinės veiklos.
- 49 Viena vertus, ieškovė tvirtina, kad net nevykdant koncentracijos *Air Berlin* turimi laiko tarpiniai būtų buvę perduoti kitoms oro transporto bendrovėms pagal Reglamentą Nr. 95/93. Ji teigia, kad konkurencija I & P rinkose yra intensyvesnė, kai įmonė pasitraukia iš šių rinkų, o ne kai tos įmonės turtą įsigyja konkurentas, kaip yra šiuo atveju. Todėl ji mano, jog tai, kad *Air Berlin* nutraukė savo veiklą I & P rinkose, neleidžia daryti išvados, kad koncentracija neturėjo joms poveikio.
- 50 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad, kaip iš esmės teigia ieškovė, I & P rinkų apibrėžtis atspindi požiūrį iš paklausos pusės, pagal kurį transporto paslaugų vartotojai numato visus galimus pasirinkimus, įskaitant skirtingas transporto rūšis, kad iš išvykimo miesto nuvyktų į paskirties miestą (2015 m. gegužės 13 d. Sprendimo *Niki Luftfahrt / Komisija*, T-162/10, EU:T:2015:283, 138 punktas).
- 51 Reikia pažymėti, kad ginčijamame sprendime Komisija rėmėsi prielaida, kad, nesant aptariamoms koncentracijos, visi įstojusios į bylą šalies įgyti laiko tarpiniai būtų buvę perduoti kitoms oro transporto bendrovėms nei įstojusi į bylą šalis. Be to, Komisija konstatavo, kad laiko tarpiniai turi „svarbią reikšmę“ teikiant keleivinio oro transporto paslaugas, nes jie lemia prieigą prie oro uosto infrastruktūros paslaugų. Ji pripažino, kad ši koncentracija gali turėti įtakos įvairioms I & P rinkoms išvykimo ar paskirties oro uostuose, kuriems priskirti *Air Berlin* laiko tarpiniai.
- 52 Vis dėlto Komisija nusprendė, kad išnagrinėjus koncentracijos poveikį keleivinio oro transporto iš oro uosto ar į oro uostus, kuriems priskirti *Air Berlin* laiko tarpiniai, paslaugų rinkoms galima suprasti šios koncentracijos poveikį visoms I & P rinkoms išvykimo ar paskirties oro uostuose. Iš tiesų ji, kaip ir ieškovė, nusprendė, kad nors oro transporto bendrovės yra paklausos pusėje oro uosto infrastruktūros paslaugų rinkoje, padidėjęs įstojusios į bylą šalies turimų laiko tarpsnių skaičius gali leisti jai užblokuoti prieigą prie šių paslaugų. Ji taip pat patikrino, ar padidėjęs įstojusios į bylą šalies turimų laiko tarpsnių skaičius suteiktų jai galimybę arba paskatą užblokuoti prieigą prie oro uosto infrastruktūros paslaugų, taigi, ir prie įvairių I & P rinkų tuose išvykimo ar paskirties oro uostuose.
- 53 Iš to matyti, kad, priešingai, nei teigia ieškovė, Komisija atsižvelgė į galimą koncentracijos poveikį atitinkamoms I & P rinkoms, nors atskirai nenagrinėjo kiekvienos iš jų.

- 54 Antra, ieškovė mano, kad Komisija turėjo atsižvelgti į *Air Berlin* ir įstojusios į bylą šalies rinkos dalis bei į koncentracijos poveikį jų konkurenciniams santykiams, klientams ir konkurentams atitinkamose I & P rinkose. Šiuo klausimu ji pažymi, kad Komisija turėjo nustatyti *Air Berlin* vykdomus maršrutus, kuriuos po koncentracijos perims įstojusi į bylą šalis, ir I & P rinkas, kuriose koncentracija gali sukurti monopolį. Ji priduria, kad Komisija taip pat turėjo taikyti „imitavimo metodus, leidžiančius sužinoti paklausą“, kad nustatytų maršrutus, kuriems įstojusi į bylą šalis greičiausiai priskirtų *Air Berlin* laiko tarpusnius. Ji pažymi, kad Komisija turėjo išnagrinėti I & P rinkas, kai išvykimo ir paskirties oro uostas yra Diuseldorfo (Vokietija) oro uostas, ir I & P rinkas, kai išvykimo ir paskirties oro uostai yra Berlyno oro uostai, nes tuose oro uostuose įstojusi į bylą šalis iki koncentracijos eksploatavo bent vieną maršrutą per dieną.
- 55 Konkrečiai ieškovė teigia, pirma, kad koncentracija galėjo reikšmingai suvaržyti veiksmingą konkurenciją rinkose Berlynas (Vokietija)– Budapeštas (Vengrija), Berlynas–Tel Avivas (Izraelis), Berlynas–Viena (Austrija), Berlynas–Ciurichas (Šveicarija), Berlynas–Neapolis (Italija) ir Berlynas–Kopenhaga (Danija). Įstojusi į bylą šalis po koncentracijos perėmė šiuos *Air Berlin* maršrutus, todėl pastaroji turėjo monopolį rinkose Berlynas–Neapolis ir Berlynas–Kopenhaga ir ne daugiau kaip vieną konkurentą kitose minėtose rinkose. Antra, ieškovė tvirtina, kad įstojusi į bylą šalis gali plėtoti savo veiklą įvairiose I & P rinkose, kai Berlyno oro uostai ir Diuseldorfo oro uostas yra išvykimo ar paskirties oro uostai. Remdamasi tuo ji daro išvadą, kad koncentracija gali kliudyti kitų oro transporto bendrovių veiklos plėtrai šiuose oro uostuose. Ji pažymi, kad, atsižvelgiant į šių oro uostų perkrovos lygį, tai, kad nedideliame skaičiuje oro transporto bendrovių priklauso daug laiko tarpusnių, gali sukliudyti naujiems dalyviams patekti į šiuos oro uostus. Be to, tokia koncentracija turėtų poveikį ne tik „Berlyno rinkai“, bet ir kitų oro transporto bendrovių, vežančių tranzitu keliaujančius keleivius, atvykstančius iš Berlyno oro uostų, maršrutams, vykdomiems per oro transporto mazgus („hub“).
- 56 Pirma, reikia pažymėti, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 50 punkto, išnagrinėjus I & P rinkas galima nustatyti tas keleivių vežimo paslaugas, kurias vartotojas laiko viena kitą pakeičiančiomis arba pakeičiamomis. Iš to išplaukia, kad, kai koncentracijoje dalyvaujančios įmonės yra vis dar veikiančios oro transporto bendrovės, Komisija gali nustatyti I & P rinkas, kuriose jų veikla persidengia. Ji gali įvertinti koncentracijos konkurencinį poveikį keleivių vežimo paslaugų teikimui šiose rinkose. Konkrečiai kalbant, apskaičiuodama bendrą tokių įmonių ir jų konkurentų rinkos dalį po koncentracijos ji gali, be kita ko, nustatyti su rinkos dalimis ir koncentracijos lygiu susijusių pakeitimų apimtį.
- 57 Vis dėlto šioje byloje, kadangi *Air Berlin* nutraukė veiklą, ji pasitraukė iš visų I & P rinkų, kuriose veikė, todėl jos ir įstojusios į bylą šalies veikla nebepersidengė nė vienoje iš šių rinkų. Be to, kadangi *Air Berlin* laiko tarpusniai nebuvo susieti su jokių maršrutu, Komisija teisingai pažymėjo, kad įstojusi į bylą šalis gali juos naudoti kitose I & P rinkose nei tos, kuriose anksčiau dalyvavo *Air Berlin*. Neginčijama, kad įstojusi į bylą šalis galėjo perskirstyti laiko tarpusnius daugeliui I & P rinkų, nes dubliko 98 ir 100 punktuose ieškovė pripažino, kad Komisija negalėjo išnagrinėti visų I & P rinkų, kuriose *Air Berlin* laiko tarpusniai galėjo būti perskirstyti.
- 58 Vadinasi, kitaip nei koncentracijų, kuriose dalyvauja dar veikiančios oro transporto bendrovės atveju, šioje byloje nebuvo aišku, kad koncentracija turės kokią nors poveikį konkurencijai I & P rinkose, kuriose prieš nutraukdama veiklą veikė *Air Berlin*.

- 59 Antra, reikia pažymėti, kad ieškovė nepateikia jokių įrodymų, patvirtinančių, jog išnagrinėjus koncentracijos poveikį oro uosto infrastruktūros paslaugų rinkoms nebuvo galima nustatyti galimų veiksmingos konkurencijos kliūčių įvairiose I & P rinkose išvykimo ar paskirties oro uostuose, kuriems priskirti *Air Berlin* laiko tarpsniai.
- 60 Konkrečiai kalbant, nors ieškovė identifikuoja I & P rinkas, kuriose įstojusi į bylą šalis būtų perėmusi anksčiau *Air Berlin* eksploatuotus maršrutus arba galėtų daryti poveikį jos laiko tarpsniams, ji netvirtina, kad koncentracija iš tikrųjų itin apribojo veiksmingą konkurenciją šiose rinkose. Atvirkščiai, ji tvirtina, kad ne ji privalo įrodyti tokį ribojimą, o Komisija turėjo įrodyti ribojimo nebuvimą. Taigi, ji tik teigia, kad koncentracija galėjo riboti konkurenciją ir kad Komisija turėjo papildyti savo analizę, tačiau nepateikia rimtų įrodymų, kaip jie suprantami pagal šio sprendimo 44 punkte primintą jurisprudenciją. Ji, be kita ko, nepaaiškina, kaip ši koncentracija galėjo itin apriboti veiksmingą konkurenciją tam tikrose I & P rinkose tuo atveju, jei kitų oro transporto bendrovių prieiga prie nurodytų oro uosto infrastruktūros paslaugų būtų išsaugota.
- 61 Be to, pirma, dėl rinkų Berlynas–Budapeštas, Berlynas–Tel Avivas, Berlynas–Viena, Berlynas–Ciurichas, Berlynas–Neapolis ir Berlynas–Kopenhaga, kuriose, pasak ieškovės, po koncentracijos įstojusi į bylą šalis turi monopolį ar duopolį, reikia pažymėti, kad tokią situaciją lėmė *Air Berlin* pasitraukimas iš šių rinkų. Šis pasitraukimas yra *Air Berlin* veiklos nutraukimo, kuris, kaip nurodyta šio sprendimo 27–34 punktuose, įvyko iki koncentracijos ir nepriklausomai nuo jos, pasekmė. Todėl tai, kad įvykdžius koncentraciją įstojusi į bylą šalis šiose I & P rinkose turi monopolį arba duopolį, bet kuriuo atveju negali reikšti, kad ši koncentracija galėjo itin riboti veiksmingą konkurenciją šiose rinkose.
- 62 Antra, dėl I & P rinkų, kai išvykimo ir paskirties vieta yra Diuseldorfo oro uostas ir ieškovės nurodyti Berlyno oro uostai, reikia pažymėti, kad ieškovė tvirtina, jog koncentracija gali suteikti įstojusiai į bylą šaliai dominuojančią padėtį arba bent jau leisti jai įgyvendinti išstūmimo strategijas. Ji teigia, kad laiko tarpsnių perdavimas įstojusiai į bylą šaliai tuose oro uostuose trukdytų kitoms oro transporto bendrovėms gauti pakankamai didelį laiko tarpsnių skaičių ir atitinkamai plėtoti savo veiklą. Darytina išvada, kad, kaip tvirtina Komisija, ieškovė pripažįsta, jog išnagrinėjus įstojusios į bylą šalies galimybes po koncentracijos užblokuoti prieigą prie oro uosto teikiamų infrastruktūros paslaugų buvo galima patikrinti, ar ši koncentracija itin neapriboja veiksmingos konkurencijos I & P rinkose, kai išvykimo ir paskirties vieta yra šie oro uostai.
- 63 Trečia, reikia pažymėti, kaip tai daro Komisija, kad iš ieškovės teiginio, jog įstojusi į bylą šalis naudojami *Air Berlin* laiko tarpsniais, kad padidintų savo pasiūlą maršrutuose, kurių paklausa yra didžiausia, matyti, kad įstojusi į bylą šalis neperima visų anksčiau *Air Berlin* eksploatuotų maršrutų. Beje, šiuo klausimu ieškovė pažymi, kad įstojusi į bylą šalis laikosi vadinamojo „iš taško į tašką“ modelio, kuris jai leidžia nesinchronizuoti savo skrydžių tarp jų ir taip lengvai perskirti laiko tarpsnius į kitus maršrutus atsižvelgiant į rinkos sąlygas. Reikia konstatuoti, kad Komisija teisingai nusprendė, jog koncentracija gali daryti poveikį visoms I & P rinkoms, kai išvykimo ir paskirties vieta yra oro uostai, kuriems priskirti *Air Berlin* laiko tarpsniai, todėl šios koncentracijos poveikio tyrimas negali apsiriboti tik ieškovės identifiкуotomis I & P rinkomis.
- 64 Vadinasi, ieškovė nepagrįstai teigia, jog Komisijos pateikta rinkos apibrėžtis neleido nustatyti galimų koncentracijos nulemtų didelių veiksmingos konkurencijos ribojimų, įskaitant ribojimus ieškovės identifiкуotose I & P rinkose.
- 65 Taigi, reikia atmesti ieškovės pirmojo pagrindo antrą dalį, o kartu – ir visą šį pagrindą.

Dėl ieškinio antrojo pagrindo, siejamo su akivaizdžia klaida vertinant koncentracijos poveikį

- 66 Antrąjį pagrindą iš esmės sudaro trys dalys. Pirmoje dalyje ieškovė teigia, kad Komisija pažeidė Horizontaliųjų susijungimų vertinimo pagal Tarybos reglamentą dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės gaires (OL C 31, 2004, p. 5; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 3 t., p. 10) (toliau – Horizontaliųjų susijungimų gairės) ir Nehorizontaliųjų susijungimų vertinimo pagal šį reglamentą gaires (OL C 265, 2008, p. 6) (toliau – Nehorizontaliųjų susijungimų gairės). Antroje dalyje ji ginčija Berlyno oro uostų perkrovos lygį ir įstojusios į bylą šalies turimų laiko tarpsnių dalis, kurias Komisija ginčijamame sprendime nustatė šiems oro uostams. Trečioje dalyje ji teigia, kad koncentracija gali leisti įstojusiai į bylą šaliai blokuoti prieigą prie keleivinio oro transporto iš šių oro uostų ar į šiuos oro uostus paslaugų rinkų.
- 67 Komisija ir įstojusi į bylą šalis ginčija ieškovės argumentus.
- 68 Pirmiausia reikia priminti, kad pagal suformuotą jurisprudenciją pagrindinės Reglamento Nr. 139/2004 nuostatos, ypač jo 2 straipsnis, suteikia Komisijai tam tikrą diskreciją atliekant visų pirma ekonominį vertinimą, todėl teismo atliekama naudojimosi šia galia, kuri yra būtina nustatant koncentracijos taisykles, kontrolė turi būti atliekama atsižvelgiant į diskreciją, kuri neatsiejama nuo koncentracijų reglamentuojančių taisyklių dalį sudarančių ekonominio pobūdžio normų (2007 m. gruodžio 18 d. Sprendimo *Cementbouw Handel & Industrie / Komisija*, C-202/06 P, EU:C:2007:814, 53 punktas ir 2015 m. gegužės 13 d. Sprendimo *Niki Luftfahrt / Komisija*, T-162/10, EU:T:2015:283, 85 punktas). Remiantis suformuota jurisprudencija, Sąjungos teismų vykdoma Komisijos atliktų sudėtingų ekonominių vertinimų kontrolė apsiriboja procedūrinių ir motyvavimo taisyklių laikymosi, faktinių aplinkybių tikslumo, akivaizdžios faktinių aplinkybių vertinimo klaidos ir piktnaudžiavimo įgaliojimais nebuvimo patikrinimu (2020 m. gegužės 7 d. Sprendimo *BTB Holding Investments ir Duferco Participations Holding / Komisija*, C-148/19 P, EU:C:2020:354, 56 punktas; 2014 m. rugsėjo 5 d. Sprendimo *Éditions Odile Jacob / Komisija*, T-471/11, EU:T:2014:739, 137 punktas ir 2018 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Servier ir kt. / Komisija*, T-691/14, pareikštas apeliacinis skundas, EU:T:2018:922, 1374 punktas).
- 69 Vis dėlto, nors Bendrasis Teismas neprivalo savo ekonominiu vertinimu pakeisti vertinimo, kurį atliko Komisija, šiuo tikslu turinti institucinę kompetenciją, remiantis seniai suformuota jurisprudencija galima teigti, kad Sąjungos teismas turi patikrinti ne tik pateiktų įrodymų faktinį teisingumą, patikimumą ir nuoseklumą, bet ir tai, ar šie įrodymai apima visus esminius duomenis, į kuriuos reikia atsižvelgti vertinant sudėtingą padėtį, ir ar jie gali pagrįsti jais remiantis padarytas išvadas (2005 m. vasario 15 d. Sprendimo *Komisija / Tetra Laval*, C-12/03 P, EU:C:2005:87, 39 punktas ir 2014 m. rugsėjo 11 d. Sprendimo *CB / Komisija*, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, 46 punktas).

Dėl ieškinio antrojo pagrindo pirmos dalies, siejamos atitinkamai su Horizontaliųjų ir Nehorizontaliųjų susijungimų gairių pažeidimu

- 70 Ieškovė teigia, kad Komisija klaidingai taikė Nehorizontaliųjų susijungimų gaires, o ne Horizontaliųjų susijungimų gaires. Ji priduria, kad Komisija taip pat pažeistų Nehorizontaliųjų susijungimų gaires tuo atveju, jeigu jos būtų taikytinos.
- 71 Pirma, reikia priminti, kad pagal Horizontaliųjų susijungimų gairių 5 punktą horizontaliosios koncentracijos yra tos, kuriose dalyvaujančios įmonės yra esamos ar potencialios konkurentės toje pačioje atitinkamoje rinkoje. Vis dėlto 6 išnašoje patikslinama, kad šiose gairėse

nenagrinėjamas koncentracijos galimų poveikių konkurencijai kitose rinkose, tarp kurių yra vertikalusis poveikis, vertinimas. Pagal Nehorizontaliųjų susijungimų gairių 4 punktą vertikalieji susijungimai apima įmones, veikiančias skirtinguose tiekimo grandinės lygmenyse.

- 72 Šiuo atveju ginčijamame sprendime Komisija, be kita ko, rėmėsi Nehorizontaliųjų susijungimų gairėmis. Remdamasi šių gairių 25 punktu ji nusprendė, jog tai, kad po koncentracijos įstojusios į bylą šalies turimų laiko tarpų vidutinė dalis Berlyno oro uostuose bus mažesnė nei 30 %, rodo, kad ši koncentracija itin neapriboja veiksmingos konkurencijos keleivinio oro transporto iš oro uostų ar į oro uostus, kuriems priskirti *Air Berlin* laiko tarpniai, paslaugų rinkose. Vis dėlto ji pripažino, kad įstojusios į bylą šalies turima laiko tarpų dalis gali viršyti šią ribą tam tikromis valandomis.
- 73 Šiuo klausimu ieškovė tvirtina, kad *Air Berlin* ir įstojusios į bylą šalies veikla Berlyno oro uostuose horizontaliai persidengia, todėl Komisija turėjo taikyti Horizontaliųjų susijungimų gaires. Kadangi dėl koncentracijos įstojusios į bylą šalies turima laiko tarpų dalis šiuose oro uostuose „gerokai“ viršija 25 %, pagal šias gaires koncentracija yra nesuderinama su vidaus rinka.
- 74 Reikia pažymėti, kad, kaip minėta šio sprendimo 45–47 punktuose, ginčijamame sprendime Komisija nusprendė, jog koncentracija turi poveikį, pirma, keleivių vežimo oro transportu iš oro uostų ar į oro uostus, kuriems priskirti *Air Berlin* laiko tarpniai, paslaugų rinkoms ir, antra, šių oro uostų infrastruktūros paslaugų rinkoms. Vis dėlto, kaip matyti iš šio sprendimo 72 punkto, Komisija Nehorizontaliųjų susijungimų gaires taikė tik vertindama galimą šios koncentracijos poveikį atitinkamose keleivinio oro transporto paslaugų rinkose. Ji nesirėmė šiomis gairėmis, kad įvertintų galimą šios koncentracijos poveikį atitinkamoms oro uosto infrastruktūros rinkoms.
- 75 Kalbant konkrečiai apie atitinkamas keleivinio oro transporto paslaugų rinkas, viena vertus, reikia priminti, kad *Air Berlin* nebevykdė veiklos nė vienoje iš šių rinkų, nes nutraukė savo veiklą. Iš to matyti, kad, kaip konstatuota šio sprendimo 57 punkte, *Air Berlin* veikla nebegalėjo persidengti su įstojusios į bylą šalies veikla. Todėl reikia pažymėti, kad atsižvelgdama į Horizontaliųjų susijungimų gairių 5 punktą Komisija teisingai nusprendė, kad šios gairės netaikytinos vertinant koncentracijos poveikį toms rinkoms.
- 76 Kita vertus, kaip matyti iš šio sprendimo 46 punkto ir kaip, beje, pripažįsta ieškovė, Komisija teisingai pažymėjo, kad laiko tarpų paskyrimas leidžia naudotis oro uosto infrastruktūros paslaugomis ir kad laiko tarpniai yra būtini ištekliai teikiant keleivinio oro transporto paslaugas. Darytina išvada, kad egzistuoja vertikalusis ryšys tarp laiko tarpų paskyrimo, kuris yra pirmesnis tiekimo grandinėje, kaip tai suprantama pagal Nehorizontaliųjų susijungimų gaires, ir keleivinio oro transporto paslaugų teikimo, kuris yra paskesnis tiekimo grandinėje.
- 77 Atsižvelgiant į tai ieškovė nepagrįstai priekaištauja Komisijai dėl to, kad vertindama galimą vertikalųjį *Air Berlin* laiko tarpų perdavimo poveikį keleivinio oro transporto iš oro uostų ar į oro uostus, kuriems priskirti *Air Berlin* laiko tarpniai, paslaugoms ji rėmėsi Nehorizontaliųjų susijungimų gairėmis.
- 78 Antra, iš Nehorizontaliųjų susijungimų gairių 24 ir 27 punktų matyti, kad rinkos dalių ir koncentracijos lygiai yra svarbūs veiksniai vertinant koncentracijos šalių įtaką rinkoje. Konkrečiai kalbant, kaip nurodyta šių gairių 25 punkte, nehorizontalieji susijungimai Komisijai veikiausiai nekels susirūpinimo, jei po susijungimo naujos įmonės dalis kiekvienoje svarstomoje rinkoje bus mažesnė nei 30 %, o po susijungimo apskaičiuotas Herfindahl-Hirschmann indeksas (HHI) – mažesnis nei 2 000.

- 79 Ieškovė kaltina Komisiją, kad ši pažeidė Nehorizontaliųjų susijungimų gairių 25 punktą, nes ginčijamame sprendime nenurodė HHI, o įstojusios į bylą šalies turimos laiko tarpinių dalys po koncentracijos viršija 30 %.
- 80 Vis dėlto, kaip patikslinta Nehorizontaliųjų susijungimų gairių 27 punkte, tai, kad egzistuoja šių gairių 25 punkte nurodyti rinkos dalių ir koncentracijos lygiai, neleidžia daryti prielaidos, kad kilo pavojus konkurencijai. Iš tikrųjų šiame punkte tik aprašoma situacija, kai mažai tikėtina, kad Komisija nuspręs, jog toks pavojus kyla. Tačiau iš šio punkto negalima daryti išvados, kad tokia situacija yra vienintelė, kuri nekelia pavojaus konkurencijai.
- 81 Konkrečiai kalbant, reikia pažymėti, kad Nehorizontaliųjų susijungimų gairių 25 punkte nurodyti rinkos ir koncentracijos lygiai susiję su atitinkamų įmonių įtakos rinkoje nustatymu po koncentracijos ir kad šių gairių 27 punkte patikslinta, jog didelės įtakos turėjimas bent vienoje iš atitinkamų rinkų yra tik būtina, bet nepakankama pavojaus konkurencijai egzistavimo sąlyga. Šių gairių 32 punkte, į kurį daroma nuoroda, be kita ko, jų 27 punkte ir ginčijamame sprendime, pažymėta, kad galimybės naudotis ištekliais ribojimas, be kita ko, reiškia, kad turi būti tenkinamos trys kumuliacinės sąlygos: pirma, susijungusios įmonės po susijungimo yra pajėgios riboti galimybę naudotis ištekliais, antra, jos turi paskatą taip elgtis ir, trečia, galimybės naudotis ištekliais ribojimas labai pakenks konkurencijai žemesnėse rinkose.
- 82 Šiuo atveju iš šio sprendimo 14 punkto matyti, kad Komisija nusprendė, jog nebuvo tenkinama nė viena iš trijų Nehorizontaliųjų susijungimų gairių 32 punkte numatytų sąlygų, kiek tai susiję su keleivinio oro transporto iš Berlyno oro uostų ar į juos paslaugų rinkomis. Vadinasi, tai, kad įstojusios į bylą šalies šiuose oro uostuose turimos laiko tarpinių dalys tam tikromis valandomis gali viršyti šių gairių 25 punkte nurodytą ribą ir kad Komisija nepatikrino, ar HHI yra mažesnis už šiame punkte nurodytą ribą, neleidžia daryti išvados, kad Komisija pažeidė šias gaires. Beje, dėl HHI reikia konstatuoti, kaip tai padarė ir Komisija, kad pati ieškovė dubliko C.2 priedo 82 punkte pripažino, jog „su koncentracijos kontrole aviacijos sektoriuje susijusiose bylose HHI praktiškai taikomas labai retai“.
- 83 Vadinasi, ieškovė nepagrįstai teigia, jog Komisija pažeidė Horizontaliųjų arba Nehorizontaliųjų susijungimų gaires.
- 84 Taigi ieškovės antrojo pagrindo pirmą dalį reikia atmesti.

Dėl ieškinio antrojo pagrindo antros dalies, siejamos su neteisingai nustatytais laiko tarpinių dalių ir perkrovos lygiais Berlyno oro uostuose

- 85 Ieškovė ginčija ginčijamame sprendime Komisijos nustatytas įstojusios į bylą šalies turimas laiko tarpinių dalis ir perkrovos lygius Berlyno oro uostuose.
- 86 Pirma, ieškovė kaltina Komisiją tuo, kad apskaičiuodama įstojusios į bylą šalies po koncentracijos turimas laiko tarpinių dalis ji rėmėsi tik jos pačios pateiktais duomenimis, nors turėjo surinkti duomenis ir iš Berlyno oro uostų koordinatorių. Ji priduria, kad Komisija nepakankamai įvertino įstojusios į bylą šalies šiuose oro uostuose turimų laiko tarpinių dalių.
- 87 Pirmiausia reikia pažymėti, kad, atsižvelgiant į skubos reikalavimą ir griežtus terminus, kurių privalo laikytis Komisija koncentracijų kontrolės procedūroje, nesant požymių, kad pateikta informacija yra netiksli, ji negali būti įpareigota patikrinti visą gaunamą informaciją. Nors Komisijai per tokią procedūrą tenkanti rūpestingo ir nešališko tikrinimo pareiga neleidžia jai

remtis tokiais duomenimis ir informacija, kurie negali būti laikomi atitinkančiais tikrovę, minėtas skubos reikalavimas suponuoja, kad ji negali pati iki smulkmenų tikrinti visų jai atsiųstų pranešimų teisingumo ir patikimumo, nes koncentracijų kontrolės procedūra neišvengiamai tam tikra dalimi grindžiama pasitikėjimu (2009 m. gegužės 7 d. Sprendimo *NVV ir kt. / Komisija*, T-151/05, EU:T:2009:144, 184 punktas).

- 88 Šiuo klausimu reikia priminti, kad teisės normose dėl koncentracijų kontrolės numatytos įvairios priemonės, skirtos atgrasyti nuo netikslios ar klaidinančios informacijos suteikimo ir už tai nubausti. Pranešančioms šalims ne tik nustatyta tiesioginė pareiga pagal 2004 m. balandžio 21 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 802/2004, įgyvendinančio Reglamentą Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (OL L 133, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., sk. 8, t. 3, p. 88) 4 straipsnio 1 dalį ir 6 straipsnio 2 dalį visiškai ir sąžiningai informuoti Komisiją apie faktus ir aplinkybes, kurie yra svarbūs priimant sprendimą dėl koncentracijos, Reglamento Nr. 139/2004 14 straipsnyje numačius sankcijas už šios pareigos nesilaikymą, bet remdamasi Reglamento Nr. 139/2004 6 straipsnio 3 dalies a punktu ir 8 straipsnio 6 dalies a punktu Komisija gali atšaukti sprendimą dėl suderinamumo, jeigu jis paremtas neteisinga informacija, už kurią atsakinga viena iš įmonių, arba kai toks sprendimas gautas apgaulės būdu (2009 m. gegužės 7 d. Sprendimo *NVV ir kt. / Komisija*, T-151/05, EU:T:2009:144, 185 punktas).
- 89 Šiuo atveju iš ginčijamo sprendimo matyti, kad Komisija rėmėsi įstojusios į bylą šalies pateiktais duomenimis, gautais, be kita ko, iš *International Air Transport Association* (IATA, Tarptautinė oro transporto asociacija) duomenų bazės, o tai, beje, ji ir pati patvirtino per posėdį. Atsižvelgdama į tai, kad yra kelios visų pirma oro transporto bendrovėms prieinamos duomenų bazės, kurių patikimumo ieškovė neginčija, Komisija pagrįstai nusprendė, kad įstojusi į bylą šalis galėjo pateikti patikimų duomenų, todėl atlikdama vertinimą turėjo teisę naudoti jos pateiktus duomenis.
- 90 Antra, bet kuriuo atveju reikia pažymėti, viena vertus, kad ginčijamame sprendime Komisija nurodė, jog rėmėsi ne tik įstojusios į bylą šalies pateiktais duomenimis. Ji nurodė, kad patikrino šiuos duomenis, kreipdamasi į atitinkamų oro uostų valdytojus ir koordinatorius.
- 91 Kita vertus, reikia konstatuoti, jog ieškovės argumentų nepakanka, kad būtų paneigtas duomenų, kuriais rėmėsi Komisija, teisingumas. Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad ieškovė iš tiesų teigia, jog pagal kitą duomenų bazę nei ta, kuri paminėta ginčijamame sprendime, įstojusi į bylą šalis Berlyno oro uostuose vidutiniškai turėjo 30,05 % laiko tarpusnių 2018 m. IATA vasaros grafiko sudarymo (sezono) laikotarpiu ir 23,6 % laiko tarpusnių IATA 2017–2018 žiemos sezono laikotarpiu. Taigi ji mano, kad Komisija nepakankamai įvertino įstojusios į bylą šalies turimą laiko tarpusnių dalį, nes ginčijamame sprendime nurodė, kad įstojusi į bylą šalis Berlyno oro uostuose vidutiniškai turėjo mažiau nei 25 % laiko tarpusnių IATA 2018 m. vasaros sezono laikotarpiu ir mažiau nei 20 % laiko tarpusnių IATA 2017–2018 žiemos sezono laikotarpiu. Vis dėlto reikia konstatuoti, kad duomenys, kuriais rėmėsi Komisija, buvo priimant ginčijamą sprendimą prieinami vertinimui. Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad, kaip iš esmės teigia Komisija, ieškovė savo rašytiniuose dokumentuose nenurodo duomenų, kuriais remiasi, datos. Beje, per posėdį ieškovė patvirtino, kad šie duomenys buvo iš laikotarpio po ginčijamo sprendimo priėmimo. Todėl tai, kad ieškovės pateikti duomenys tiksliai neatitinka vertinimų, kuriais rėmėsi Komisija, nebūtinai reiškia, kad jie negalėjo būti laikomi pakankamai patikimais ginčijamo sprendimo priėmimo dieną.
- 92 Be to, reikia pažymėti, kad ieškovė apskaičiuoja įstojusios į bylą šalies turimą laiko tarpusnių dalį remdamasi visais oro transporto bendrovėms skirtais laiko tarpusniais, neatsižvelgdama į nepaskirtus laiko tarpusnius. Viena vertus, ginčijamame sprendime Komisija apskaičiavo įstojusios

į bylą šalies turimą laiko tarpsnių dalį, remdamasi visais atitinkamų oro uostų laiko tarpsniais. Antra, ji pažymėjo, kad vidutinis Berlyno oro uostų perkrovos lygis IATA 2018 m. vasaros ir IATA 2017–2018 žiemos sezonų laikotarpiu atitinkamai buvo tik 54 % ir 46 %. Taigi, atsižvelgiant į įvertintus IATA sezonus, 46–54 % Berlyno oro uostų laiko tarpsnių nebuvo paskirti. Todėl remiantis vien tuo, kad ieškovės nurodytos laiko tarpsnių dalys yra didesnės už tas, kuriomis rėmėsi Komisija, negalima daryti išvados, kad šie laiko tarpsniai buvo klaidingi.

- 93 Galiausiai, nors ieškovė kaltina Komisiją nepatikslinus vertinant naudoto „ekonometrinio modelio“, pakanka konstatuoti, kad ginčijamo sprendimo 110, 111 ir 114 konstatuojamosiose dalyse Komisija aprašė skaičiavimus, susijusius su įstojusios į bylą šalies turimomis laiko tarpsnių dalimis ir atitinkamų oro uostų perkrovos lygiu.
- 94 Antra, ieškovė tvirtina, kad Komisija klaidingai nusprendė, jog Berlyno oro uostai buvo atidaryti tik nuo 3.00 UTC (Pasaulinis koordinuotasis laikas) iki 21.59 UTC IATA vasaros sezonų laikotarpiu, nors Berlyno Šenefeldo oro uostas buvo nuolat atidarytas, o Berlyno Tėgelio oro uostas buvo atidarytas nuo 4.00 UTC iki 20.59 UTC. Dėl laiko tarpsnių trūkumo kai kurios oro transporto bendrovės naudojami nakties laiko tarpsniais, todėl dėl šios Komisijos padarytos klaidos koncentracijos poveikio vertinimas yra blogas.
- 95 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad ginčijamame sprendime Komisija nurodė, jog pateikė apytiksliai Berlyno oro uostų darbo valandas. Apskaičiuodama perkrovos lygį ir įstojusios į bylą šalies šiuose oro uostuose turimas laiko tarpsnių dalis po koncentracijos ji darė prielaidą, kad šių oro uostų darbo valandos yra tos pačios, t. y. nuo 3.00 UTC iki 21.59 UTC IATA vasaros sezonų laikotarpiu, nors tai tiksliai neatitinka tikrovės. Vis dėlto ji pažymėjo, kad Berlyno Šenefeldo oro uoste naudojamų laiko tarpsnių skaičius nuo 21.59 UTC iki 3.00 UTC yra nereikšmingas.
- 96 Tokiomis aplinkybėmis, viena vertus, reikia pažymėti, kad ieškovė tik daro prielaidą, jog oro transporto bendrovės gali nuspręsti naudotis Berlyno Šenefeldo oro uostu nuo 21.59 UTC iki 3.00 UTC IATA vasaros sezonų laikotarpiu. Tačiau ji nepateikia jokių įrodymų, patvirtinančių, kad laiko tarpsnių tame oro uoste skaičius šiuo laikotarpiu buvo nepakankamas visiems prašymams patenkinti. Kita vertus, reikia pažymėti, kad ieškovė nepaaiškina, kaip šis apytikslis nurodymas galėjo pakankamai reikšmingai pakeisti Komisijos skaičiavimus, kad užginčytų jos atliktą šios koncentracijos poveikio vertinimą. Konkrečiai kalbant, reikia pabrėžti, kad, kaip teigia Komisija, dėl tokio apytikslio nurodymo buvo pervertintas Berlyno oro uostų perkrovos lygis ir įstojusios į bylą šalies šiuose oro uostuose turima laiko tarpsnių dalis, o tai, beje, per posėdį pripažino ir pati ieškovė. Taigi, toks apytikslis laiko nurodymas nereikšmingas, kad Komisija padarė akivaizdžią koncentracijos poveikio vertinimo klaidą.
- 97 Trečia, ieškovė abejoja dėl Komisijos nustatyto Berlyno oro uostų perkrovos lygio, nes, viena vertus, iš ginčijamo sprendimo nematyti, kad Komisija atsižvelgė ne tik į takų naudojimą, bet ir į terminalo pajėgumus bei stovėjimo vietų skaičių ir, kita vertus, Berlyno Tėgelio oro uosto valdytojas informavo ieškovę, kad stovėjimo vietų nepakanka visiems prašymams patenkinti.
- 98 Ginčijamame sprendime Komisija nusprendė, kad prieigos prie terminalų ir stovėjimo vietų nereikia išskirti iš įvairių oro uosto paslaugų, būtinų keleivinio oro transporto paslaugoms teikti, nes laiko tarpsnių skyrimas būtinai apima galimybę naudotis visomis šiomis paslaugomis.
- 99 Tokiomis aplinkybėmis, pirma, pakanka pažymėti, kad nors ieškovė tvirtina, jog Komisija turėjo atsižvelgti į atitinkamų oro uostų terminalų pajėgumus, ji nepateikia jokių įrodymų, galinčių patvirtinti, kad Berlyno oro uostų pajėgumus riboja jų terminalų pajėgumai.

- 100 Antra, reikia konstatuoti, kad ieškovė pateikė 2018 m. vasario 19 d. Berlyno Tėgelio oro uosto valdytojo elektroninį laišką dėl stovėjimo vietų šiame oro uoste suteikimo. Šiame elektriniame laiške valdytojas paaiškino, kad, pirma, „*Air Berlin* bankrotas 2017 m. vasarą“ leido atlaisvinti šio oro uosto pajėgumus, antra, kad oro transporto bendrovių prašymų leisti naudotis nakties stovėjimo vietomis skaičius reikšmingai išaugo, palyginti su ankstesniais sezonais, todėl šio oro uosto pajėgumai nebebuvo pakankami, ir, trečia, kad nuo „2018 m. vasaros sezono“ bus nustatyta nauja stovėjimo vietų skyrimo procedūra. Jame taip pat pažymima, kad prireikus su oro transporto bendrovėmis galima susisiekti tiesiogiai siekiant pagerinti jų koordinavimą.
- 101 Vis dėlto reikia pažymėti, kad ieškovė nepaaiškina, kodėl nakties stovėjimo vietos Berlyno Tėgelio oro uoste yra ištekliai, kurie, kaip ir laiko tarpniai, yra būtini keleivinio oro transporto iš Berlyno oro uostų ar į juos paslaugoms teikti. Be to, ieškovės pateiktame elektriniame laiške nurodyta ne tik tai, kad buvo nustatyta nauja nakties stovėjimo vietų skyrimo procedūra, bet ir tai, kad galima labiau koordinuoti oro transporto bendrovių veiksmus, jei tai būtina. Todėl vien iš šio elektrinio laiško negalima daryti išvados, kad stovėjimo vietų skaičius gali apriboti keleivinio oro transporto iš Berlyno Tėgelio oro uosto ar į jį paslaugų teikimą.
- 102 Šiomis aplinkybėmis reikia manyti, kad ieškovė nepagrįstai teigia, jog apskaičiuojant Berlyno Tėgelio oro uosto perkrovos lygį būtinai reikėjo atsižvelgti į terminalų pajėgumus ir stovėjimo vietas.
- 103 Taigi būtina konstatuoti, kad ieškovė nepagrįstai kaltina Komisiją klaidingai nustačius laiko tarpnių dalis ir perkrovos lygius, todėl reikia atmesti ieškovės antrojo pagrindo antrą dalį.

Dėl ieškinio antrojo pagrindo trečios dalies, siejamos su tuo, kad koncentracija gali leisti įstojusiai į bylą šaliai blokuoti patekimą į keleivinio oro transporto iš Berlyno oro uostų ar į juos paslaugų rinkas

- 104 Ieškovė teigia, kad koncentracija turi antikonkurencinį poveikį. Pasak jos, nesant šios koncentracijos, didelė įstojusiai į bylą šaliai perduotų Berlyno oro uostų laiko tarpnių dalis būtų buvusi skirta kitoms oro transporto bendrovėms. Ji tvirtina, kad Berlyno Tėgelio oro uostas yra koordinuojamas oro uostas, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 95/93. Ji mano, pirma, kad pagal šio reglamento 10 straipsnį iki pusės *Air Berlin* anksčiau turėtų laiko tarpnių būtų skirta tokiems „naujiems dalyviams“ kaip ji, o tai sumažintų patekimo į atitinkamas rinkas kliūtis. Antra, ji teigia, kad, atsižvelgiant į didelę įstojusios į bylą šalies turimų laiko tarpnių dalį ir į Berlyno oro uostų perkrovos lygį, įstojusi į bylą šalis gali taikyti įvairias išstūmimo strategijas.
- 105 Pirma, reikia priminti, kad perspektyvinė analizė, kurią turi atlikti Komisija, apima nagrinėjimą, koku mastu koncentracija galėtų pakeisti konkurencijos situaciją tam tikroje rinkoje lemiančius veiksnius, siekiant nustatyti, ar dėl to galėtų atsirasti didelė veiksmingos konkurencijos kliūtis. Tokia analizė reikalauja įsivaizduoti įvairias priežasties ir pasekmės grandines, siekiant pasiremti labiausiai tikėtinomis (2005 m. vasario 15 d. Sprendimo *Komisija / Tetra Laval, C-12/03 P*, EU:C:2005:87, 43 punktas).
- 106 Šio atveju Komisija ginčijamame sprendime konstatavo, kad, nesant koncentracijos, *Air Berlin* laiko tarpniai būtų galėję grįžti į Reglamento Nr. 95/93 10 straipsnyje nurodytą fondą. Šiuo klausimu ji pažymėjo, kad pagal šio reglamento 10 straipsnio 6 dalį 50 % šių laiko tarpnių būtų skirti naujiems dalyviams, nebent jų prašymai apimtų mažiau nei 50 % šių laiko tarpnių. Taigi, *Air Berlin* laiko tarpniai būtų perduoti kitoms oro transporto bendrovėms, kurios jau turėjo

pakankamai laiko tarpinių atitinkamuose oro uostuose arba norėjo patekti į keleivinio oro transporto iš šių oro uostų ar į juos paslaugų rinkas. Taip įstojusios į bylą šalies turimos laiko tarpinių dalys Berlyno Tėgelio oro uoste galėtų padidėti, nesant aptariamų koncentracijų.

- 107 Vis dėlto Komisija rėmėsi prielaida, kad visi laiko tarpiniai, kurie yra šios koncentracijos dalykas, būtų perduoti kitoms oro transporto bendrovėms, o ne įstojusiai į bylą šaliai. Todėl atlikdama vertinimą ji atsižvelgė į laiko tarpinių dalies padidėjimą dėl koncentracijos, kuris yra didesnis už tą, į kurią turėjo būti atsižvelgta ieškovės ginamu atveju, kai dalis *Air Berlin* laiko tarpinių būtų gražinta į Reglamento Nr. 95/93 10 straipsnyje nurodytą fondą, jei nebūtų šios koncentracijos.
- 108 Reikia priminti, kad, remiantis Reglamento Nr. 139/2004 2 straipsnio 2 ir 3 dalimis, nesuderinamomis su vidaus rinka laikomos tik tos koncentracijos operacijos, kurios sukuria ar sustiprina dominuojančią padėtį, ir dėl to itin apribojama veiksminga konkurencija vidaus rinkoje arba didelėje jos dalyje. Todėl, kaip teisingai tvirtina Komisija, to, kad koncentracija daro antikonkurencinį poveikį, savaime nepakanka, kad būtų galima teigti, jog koncentracija yra nesuderinama su vidaus rinka, nes ji itin neriboja veiksmingos konkurencijos vidaus rinkoje arba didelėje jos dalyje.
- 109 Tokiomis aplinkybėmis vien tai, kad, nesant koncentracijos, tam tikri įstojusiai į bylą šalies perduoti Berlyno oro uostų laiko tarpiniai galėjo būti skirti kitoms oro transporto bendrovėms, taip sumažinant jų patekimo į rinką tuose oro uostuose kliūtis, savaime neleidžia įrodyti, kad ši koncentracija galėjo itin apriboti veiksmingą konkurenciją vidaus rinkoje arba didelėje jos dalyje.
- 110 Trečia, reikia pažymėti, kad Komisija išnagrinėjo įstojusios į bylą šalies galią blokuoti prieigą prie oro uosto infrastruktūros paslaugų, taigi, ir prie keleivinio oro transporto iš Berlyno oro uostų ar į juos paslaugų rinkų.
- 111 Kaip matyti iš šio sprendimo 13 punkto, Komisija atsižvelgė ne tik į įstojusios į bylą šalies turimą laiko tarpinių dalį ir į koncentracijos poveikį šiai laiko tarpinių daliai, bet ir į šių oro uostų perkrovą. Tiesa, Komisija konstatavo, kad, kaip matyti iš Reglamento Nr. 95/93 3 straipsnio 5 dalies, koordinuojamų oro uostų pajėgumų nepakanka, kad oro vežėjams savanoriškai bendradarbiaujant būtų patenkinti visi jų prašymai. Vis dėlto ji pažymėjo, kad oro uostą galima laikyti koordinuojamu, kaip tai suprantama pagal šį reglamentą, ir tada, kai nenaudojami visų šio oro uosto laiko tarpiniai. Ji apskaičiavo atitinkamų oro uostų perkrovos lygį, visoms oro transporto bendrovėms skirtų laiko tarpinių skaičių padalijusi iš bendro turimų laiko tarpinių skaičiaus pagal kiekvieną darbo valandą. Ji nusprendė, kad iš principo veiksminga konkurencija nėra itin ribojama, kai vidutinis perkrovos lygis oro uoste yra žemesnis nei 60 %, ir ieškovė to neginčijo.
- 112 Konkrečiai kalbant, Komisija pirmiausia pažymėjo, kad po koncentracijos įstojusios į bylą šalies turima laiko tarpinių dalis yra, pirma, vidutiniškai mažesnė nei 25 %, antra, mažesnė nei 40 % tomis valandomis, kai perkrovos lygis yra aukščiausias, t. y. nuo 10.00 iki 10.59 UTC IATA 2018 m. vasaros sezono laikotarpiu ir nuo 8.00 iki 8.59 UTC IATA 2017–2018 m. žiemos sezono laikotarpiu, ir, trečia, mažesnė nei 50 %, kai jos laiko tarpinių dalis yra pati didžiausia, t. y. penktadieniais nuo 14.00 iki 14.59 UTC tuo vasaros sezono laikotarpiu ir penktadieniais nuo 15.00 iki 15.59 UTC minėtu žiemos sezono laikotarpiu.

- 113 Toliau Komisija konstatavo, kad, pirma, vidutinis perkrovos lygis yra 54 % IATA 2018 m. vasaros sezono laikotarpiu ir 46 % IATA 2017–2018 žiemos sezono laikotarpiu ir, antra, aukščiausias perkrovos lygis yra 73 % nuo 10.00 iki 10.59 to vasaros sezono laikotarpiu ir 62 % nuo 8.00 iki 8.59 to žiemos sezono laikotarpiu.
- 114 Galiausiai Komisija pažymėjo, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 112 ir 113 punktų, laikas, kada įstojusios į bylą šalies turima laiko tarpsnių dalis yra didžiausia, neatitinka laiko, kada perkrovos lygis yra aukščiausias, ir kad bet kuriuo atveju, net jei perkrovos lygis yra aukščiausias, likę Berlyno oro uostų pajėgumai yra pakankami, kad konkurentai galėtų patekti į rinką ir plėtoti veiklą.
- 115 Ieškovė teigia, kad, atsižvelgiant į didelę įstojusios į bylą šalies laiko tarpsnių dalį, visų pirma į Berlyno oro uostų perkrovos lygį, ji gali taikyti įvairias išstūmimo strategijas. Darydama prielaidą, kad *Air Berlin* atitinkamai vietų ir gabenamų keleivių skaičius koreliuoja su įstojusia į bylą šaliai perduotais laiko tarpsniais, ji mano, kad po koncentracijos įstojusi į bylą šalis IATA 2017–2018 žiemos sezono laikotarpiu ir IATA 2018 m. vasaros sezono laikotarpiu turi iki 40 % bendro visų vietų skaičiaus ir atitinkamai gabena 40 % ir 50 % keleivių. Remdamasi tuo ji daro išvadą, kad įstojusi į bylą šalis galėtų, pirma, padidinti skrydžių skaičių naujo rinkos dalyvio numatytais valandomis arba jo jau eksploatuojamais maršrutais ir taip padaryti jo veiklą mažiau pelningą, antra, efektyviau naudoti savo laiko tarpsnius, juos perskirstydama įvairiems maršrutams, ir, trečia, pasiūlyti savo klientams palankesnes lojalumo programas. Ji pažymi, kad tai yra rizika, kurios ji neprivalo įrodyti, bet kurią Komisija turėjo išnagrinėti.
- 116 Pirma, priešingai, nei teigia ieškovė, Komisija išnagrinėjo, ar įstojusios į bylą šalies turimų laiko tarpsnių skaičiaus padidėjimas gali leisti jai apriboti kitų oro transporto bendrovių prieigą prie keleivių vežimo iš atitinkamų oro uostų ar į juos paslaugų rinkų. Ji nusprendė, kad šiuo atveju įstojusi į bylą šalis negali blokuoti kitų oro transporto bendrovių prieigos prie šių rinkų.
- 117 Be to, šiuo klausimu, viena vertus, reikia pažymėti, kad ieškovė tik nurodo įstojusios į bylą šalies rinkos dalis Berlyno Tėgelio oro uoste, nors, kaip pažymėta šio sprendimo 12 punkte, koncentracija galėtų daryti poveikį keleivių vežimo iš šio oro uosto ir į jį paslaugų rinkoms tik tuo atveju, jei šis oro uostas ir Berlyno Šenefeldo oro uostas priklausytų tai pačiai geografinei rinkai. Ji nepaaiškina, kaip iš tikrųjų buvo galima įgyvendinti jos nurodytas išstūmimo strategijas, kiek tai susiję su visais Berlyno oro uostais, atsižvelgiant, be kita ko, į tai, kad įstojusios į bylą šalies turima vidutinė laiko tarpsnių dalis yra mažesnė nei 25 %, o vidutinis šių oro uostų perkrovos lygis yra žemesnis už šio sprendimo 111 punkte minėtą 60 % normą. Konkrečiai kalbant, ji nenurodo, kodėl naujas rinkos dalyvis, atsižvelgiant į šį perkrovos lygį, negalėtų gauti tiek laiko tarpsnių, kiek reikia, kad galėtų teikti keleivinio oro transporto iš šių oro uostų ar į juos paslaugas.
- 118 Antra, reikia priminti, kad, kaip teisingai pažymėjo Komisija savo Nehorizontaliųjų susijungimų gairių 16 punkte, tai, jog konkurentams galima pakenkti dėl to, kad dėl koncentracijos padidėja veiksmingumas, savaime negali sukelti konkurencijos problemų. Ieškovė nepaaiškina, kodėl veiksmingesnis įstojusios į bylą šalies laiko tarpsnių panaudojimas ir palankesnių lojalumo programų savo klientams taikymas neatspindi veiksmingumo naudos, kuri, nors ir gali pakenkti konkurentams, vis dėlto nėra itin didelė veiksmingos konkurencijos kliūtis.
- 119 Trečia, reikia priminti, kad, kaip minėta šio sprendimo 14 punkte, pripažindama koncentraciją suderinama su vidaus rinka, kiek tai susiję su Berlyno oro uostais, Komisija, be kita ko, rėmėsi trimis skirtingais motyvais. Ji nusprendė, kad įstojusi į bylą šalis ne tik negali blokuoti prieigos prie keleivinio oro transporto iš Berlyno oro uostų ar į juos paslaugų rinkos, bet ir neturi paskatos

jos blokuoti, ir net jei taikytų išstūmimo iš rinkos strategiją, tai nesumažintų konkurencijos šiose rinkose. Kadangi šių ginčijamo sprendimo antrojo ir trečiojo motyvų ieškovė neginčija, bet kuriuo atveju reikia atmesti kaip netinkamus jos argumentus, susijusius su tariamu įstojusios į bylą šalies galėjimu blokuoti šią priegią.

- 120 Darytina išvada, kad Komisija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos, kai nusprendė, kad koncentracija itin neapriboja veiksmingos konkurencijos keleivinio oro transporto iš Berlyno oro uostų ar į juos paslaugų rinkose.
- 121 Vadinasi, reikia atmesti ieškovės antrojo pagrindo trečią dalį, o kartu ir visą šį pagrindą.

Dėl ieškinio trečiojo ir ketvirtojo pagrindų, siejamų su tuo, kad nebuvo išnagrinėta galima koncentracijos veiksmingumo nauda ir Komisija nenustatė įsipareigojimų

- 122 Ieškovė teigia, kad neišnagrinėjusi koncentracijos galimos veiksmingumo naudą Komisija pažeidė Horizontaliųjų susijungimų gaires. Be to, ji kaltina Komisiją tuo, kad ši nenustatė įstojusiai į bylą šaliai korekcinų priemonių įsipareigojimų forma, kad kitos oro transporto bendrovės galėtų naudotis tam tikrais jos laiko tarpsniais.
- 123 Komisija ir įstojusi į bylą šalis ginčija ieškovės argumentus.
- 124 Pirma, reikia pažymėti, kad, kaip, beje, matyti iš Reglamento Nr. 802/2004 I priede esančios CO formos, skirtos pranešti apie koncentraciją pagal Reglamentą Nr. 139/2004, 9 skyriaus ir Horizontaliųjų susijungimų gairių 78 punkto, į kurį daroma nuoroda Nehorizontaliųjų susijungimų gairių 21 punkte esančioje išnašoje, teksto, koncentracijos nulemtas efektyvumas turi skatinti konkurenciją vartotojų naudai. Reglamento Nr. 139/2004 29 konstatuojamojoje dalyje, kuria remiasi ieškovė, primenama, kad toks koncentracijos nulemtas efektyvumas gali neutralizuoti poveikį, kurį ji galėtų turėti, konkurencijai, ypač galimą žalą vartotojams, todėl tokia koncentracija tik nedaug riboja veiksmingą konkurenciją vidaus rinkoje arba didelėje jos dalyje.
- 125 Analogiškai reikia priminti, kad tokiomis aplinkybėmis, kokios susiklostė pagrindinėje byloje, įsipareigojimai, kurie buvo prisiimti per pirmąjį etapą, yra skirti išsklaidyti visoms rimtoms abejonėms dėl to, ar koncentracija reikšmingai kliudytų veiksmingai konkurencijai bendroje rinkoje ar didžiojoje jos dalyje būtent dėl to, kad būtų sukurta arba sustiprinta dominuojanti padėtis (2015 m. gegužės 13 d. Sprendimo *Niki Luftfahrt / Komisija*, T-162/10, EU:T:2015:283, 297 punktas).
- 126 Šiuo atveju reikia pažymėti, kad remdamasi Reglamento Nr. 139/2004 6 straipsnio 1 dalies b punktu Komisija nusprendė, jog koncentracija negali būti itin didelė veiksmingos konkurencijos vidaus rinkoje ar didelėje jos dalyje kliūtis, todėl įstojusi į bylą šalis neturi įrodyti koncentracijos veiksmingumo naudą arba pasiūlyti įsipareigojimų. Vadinasi, kadangi, kaip nurodyta šio sprendimo 120 punkte, ieškovė neturi pagrindo teigti, kad ši koncentracija akivaizdžiai gali sudaryti tokią kliūtį, Komisija neturėjo nagrinėti veiksmingumo naudą, kuri galėtų atsverti šios koncentracijos poveikį konkurencijai, ar įsipareigojimų, kurie galėjo pašalinti tokią kliūtį.
- 127 Antra, iš Reglamento Nr. 139/2004 29 konstatuojamosios dalies ir ieškovės nurodytų Horizontaliųjų susijungimų gairių 84–87 punktų matyti, kad galimą dėl koncentracijos atsiradusią veiksmingumo naudą turi įrodyti koncentracijos šalys. Be to, iš šio reglamento 6 straipsnio 2 dalies ir Reglamento Nr. 802/2004 19 straipsnio matyti, kad prireikus

koncentracijos šalys turi išipareigojimų forma pasiūlyti koncentracijos pakeitimus. Darytina išvada, kad ieškovė negali kaltinti Komisijos, kad ši neištyrė, ar esama veiksmingumo naudos, kurios anksčiau neįrodė įstojusi į bylą šalis, arba nenustatė išipareigojimų, kurių ši anksčiau nepasiūlė.

128 Tokiomis aplinkybėmis reikia atmesti ieškovės trečiąjį ir ketvirtąjį pagrindus.

Dėl penktojo ieškinio pagrindo, siejamo su tuo, kad vertinant koncentracijos poveikį nebuvo atsižvelgta į sanavimo pagalbą

129 Ieškovė teigia, kad sanavimo pagalba *Air Berlin* buvo suteikta tam, kad būtų galima įgyvendinti koncentraciją. Šiuo klausimu ji tvirtina, kad ši pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka, kad tam tikra informacija, susijusi su šia pagalba, nėra viešai prieinama ir kad ši pagalba neleido kitiems „veiksmingesniems operatoriams“ įsigyti *Air Berlin* turto. Be to, ji mano, kad ši pagalba pakeitė *Air Berlin* finansavimo pajėgumus, todėl pagal Reglamento Nr. 139/2004 2 straipsnio 1 dalies b punktą Komisija turėjo į tai atsižvelgti.

130 Komisija ir įstojusi į bylą šalis ginčija ieškovės argumentus.

131 Pirma, iš sprendimo, kuriuo sanavimo pagalba pripažinta suderinama su vidaus rinka, matyti, kad šios pagalbos tikslas, be kita ko, buvo leisti parduoti *Air Berlin* turtą „tvarkingai“, taip, kad būtų sumažintos neigiamos pasekmės jos darbuotojams.

132 Vis dėlto, pirma, tariamas sanavimo pagalbos nesuderinamumas su vidaus rinka ir tai, kad visuomenei nebuvo prieinama tam tikra su šia pagalba susijusi informacija, nereiškia, kad šia pagalba konkrečiai buvo siekiama, kad įstojusi į bylą šalis įgytų *Air Berlin* turtą, kuris buvo koncentracijos dalykas.

133 Antra, ieškovė netvirtina ir juo labiau neįrodo, kad „veiksmingesni operatoriai“, apie kuriuos ji kalba, negalėjo pateikti pasiūlymo dėl *Air Berlin* turto perpirkimo per šios bendrovės bankroto procedūrą.

134 Trečia, reikia priminti, kad, kaip minėta šio sprendimo 109 punkte, vien to, kad, nesant aptariamos koncentracijos, *Air Berlin* įstojusiai į bylą šaliai perduoti laiko tarpsniai ar bent dalis jų būtų skirti jos konkurentams, nepakanka teigti, kad ši koncentracija itin riboja veiksmingą konkurenciją, todėl ją Komisija turėjo pripažinti nesuderinama su vidaus rinka.

135 Antra, iš Reglamento Nr. 139/2004 2 straipsnio 1 dalies b punkto matyti, kad vertindama koncentracijas Komisija turi atsižvelgti, be kita ko, į atitinkamų įmonių padėtį rinkoje ir jų ekonominę bei finansinę pajėgumą. Vis dėlto reikia pažymėti, kad ieškovė nepateikia jokių įrodymų, galinčių patvirtinti, kad teikiant *Air Berlin* sanavimo pagalbą jai suteiktos paskolos suma buvo turto, kurį įstojusi į bylą šalis įsigijo vykdydama koncentraciją, dalis.

136 Tokiomis aplinkybėmis nenustatyta, kad koncentracija apėmė *Air Berlin* suteiktą paskolos sumą, todėl reikia manyti, kad sanavimo pagalba negalėjo paveikti įstojusios į bylą šalies įsigyto *Air Berlin* turto padėties rinkoje ar ekonominio ir finansinio pajėgumo. Darytina išvada, kad ši pagalba negalėjo pakeisti Komisijos atlikto šios koncentracijos vertinimo.

137 Vadinas, ieškovės penktąjį pagrindą reikia atmesti.

Dėl šeštojo pagrindo, siejamo su SESV 296 straipsnio pažeidimu

- 138 Ieškovė teigia, kad Komisija pažeidė SESV 296 straipsnį, nes ginčijamas sprendimas yra nepakankamai motyvuotas. Ieškovė kaltina Komisiją visų pirma tuo, kad ši išsamiai nenagrinėjo koncentracijos faktinių aplinkybių. Ji tvirtina, kad Komisija neišnagrinėjo šios koncentracijos poveikio I & P rinkoms, kad ji tik „trumpai“ analizavo galimą įstojusios į bylą šalies interesą imtis išstūmimo strategijos ir tokios strategijos poveikį konkurencijai, kad ji netikrino, ar dėl koncentracijos atsiradusi veiksmingumo nauda atsveria jos antikonkurencinį poveikį, kad ji nenagrinėjo, ar korekcinės priemonės leistų pašalinti dėl koncentracijos kylančias reikšmingas veiksmingos konkurencijos kliūtis, ir galiausiai, kad ji neatsižvelgė į sanavimo pagalbą.
- 139 Komisija ir įstojusi į bylą šalis ginčija ieškovės argumentus.
- 140 Pagal SESV 296 straipsnį Sąjungos institucijų priimti teisės aktai turi būti motyvuoti.
- 141 Reikia priminti, kad SESV 296 straipsnyje reikalaujamas motyvavimas turi atitikti atitinkamo akto pobūdį ir aiškiai bei nedviprasmiškai atskleisti aktą priėmusios institucijos argumentus, kad suinteresuotieji asmenys galėtų sužinoti patvirtintą priemonę pagrindžiančius motyvus, o kompetentingas teismas – vykdyti jos kontrolę. Taigi reikalavimas motyvuoti turi būti vertinamas atsižvelgiant į bylos aplinkybes, būtent: akto turinį, pateiktų motyvų pobūdį ir akto adresatų ar kitų tiesiogiai ir konkrečiai su tuo aktu susijusių asmenų suinteresuotumą gauti paaiškinimus. Nereikalaujama motyvuojant išvardyti visų susijusių faktinių ir teisinių aplinkybių, nes klausimas, ar teisės akto motyvavimas atitinka SESV 296 straipsnio reikalavimus, turi būti nagrinėjamas atsižvelgiant ne tik į jo formuluotę, bet ir į aplinkybes bei visas atitinkamą klausimą reglamentuojančias teisės normas (1998 m. balandžio 2 d. Sprendimo *Komisija / Sytraval ir Brink's France*, C-367/95 P, EU:C:1998:154, 63 punktas; 2004 m. birželio 22 d. Sprendimo *Portugalija / Komisija*, C-42/01, EU:C:2004:379, 66 punktas ir 2008 m. balandžio 15 d. Sprendimo *Nuova Agricast*, C-390/06, EU:C:2008:224, 79 punktas).
- 142 Taigi Komisija nepažeidžia pareigos motyvuoti, jei įgyvendindama jai suteiktą įgaliojimą vykdyti koncentracijų kontrolę savo sprendime nenurodo tikslių motyvų, kai vertina tam tikrus koncentracijos aspektus, kurie jai atrodo akivaizdžiai nesusiję, nereikšmingi ar aiškiai antraeiliai vertinant tą koncentraciją (šiuo klausimu žr. 1998 m. balandžio 2 d. Sprendimo *Komisija / Sytraval ir Brink's France*, C-367/95 P, EU:C:1998:154, 64 punktas). Toks reikalavimas iš tiesų būtų sunkiai suderinamas su skubumo reikalavimu ir trumpais procedūriniais terminais, kurie privalomi Komisijai, kai ji įgyvendina jai suteiktą įgaliojimą vykdyti koncentracijų kontrolę, ir kurie yra viena iš jų kontrolės procedūros išskirtinių aplinkybių. Tuo remiantis darytina išvada, kad, kai Komisija paskelbia koncentraciją suderinama su bendrąja rinka pagal Reglamento Nr. 139/2004 6 straipsnio 1 dalies b punktą, reikalavimas motyvuoti yra tenkinamas, jeigu šiame sprendime aiškiai nurodomos priežastys, dėl kurių Komisija mano, kad koncentracija, prireikus atitinkamoms įmonėms padarius pakeitimų, nesukuria ar nesustiprina dominuojančios padėties, dėl kurios vidaus rinkoje arba didelėje jos dalyje būtų stipriai iškraipyta veiksminga konkurencija (pagal analogiją žr. 2015 m. gegužės 13 d. Sprendimo *Niki Luftfahrt / Komisija*, T-162/10, EU:T:2015:283, 100 punktas).
- 143 Šiuo atveju, pirma, reikia konstatuoti, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 27 ir 46 punktų, Komisija ginčijamame sprendime nurodė priežastį, dėl kurios nevertino koncentracijos kiekvienoje iš atitinkamų I & P rinkų. Viena vertus, ji paaiškino, kad *Air Berlin* nutraukė savo veiklą iki koncentracijos ir nepriklausomai nuo jos, todėl nebevykdė veiklos nė vienoje I & P rinkoje,

kurioje anksčiau veikė. Kita vertus, ji tvirtino, kad reikia įvertinti šios koncentracijos poveikį keleivinio oro transporto iš oro uostų ar į oro uostus, kuriems priskirti *Air Berlin* laiko tarpsniai, paslaugų rinkoms, nes šie laiko tarpsniai nebuvo priskirti jokiai konkrečiai I & P rinkai.

- 144 Antra, reikia pažymėti, kad, viena vertus, Komisijos atliktas įstojusios į bylą šalies paskatos blokuoti prieigą prie Berlyno oro uostų infrastruktūros paslaugų vertinimas buvo perteklinis, nes Komisija anksčiau nusprendė, kad įstojusi į bylą šalis greičiausiai neturi pajėgumų blokuoti šios prieigos. Kita vertus, Komisija nusprendė, kad nors dominuojanti oro transporto bendrovė neabejotinai gali turėtų paskatą blokuoti šią prieigą, vis dėlto šiuo atveju reikėjo pažymėti, kad kitoms oro transporto bendrovėms liko pakankamai laiko tarpsnių ir kad Berlyno Tėgelio oro uoste veikia konkurentė, kuri šiame oro uoste turi panašią laiko tarpsnių dalį kaip ir įstojusi į bylą šalis po koncentracijos. Be to, Komisija pridūrė, kad atlikdama rinkos tyrimą ji nerado įrodymų, jog įstojusi į bylą šalis anksčiau bandė užblokuoti rinką.
- 145 Trečia, kaip matyti iš šio sprendimo 126 punkto, Komisija neprivalėjo vertinti koncentracijos nulemtos galimos veiksmingumo naudos arba numatyti galimų išsipareigojimų, kuriuos būtų galėjusi pasiūlyti įstojusi į bylą šalis. Be to, kaip matyti iš šio sprendimo 137 punkto, vertindama koncentraciją Komisija neturėjo atsižvelgti į sanavimo pagalbą. Darytina išvada, kad ieškovės nurodyti tam tikri dalykai Komisijai galėjo pagrįstai pasirodyti akivaizdžiai nereikalingi, todėl, atsižvelgiant į šio sprendimo 142 punkte primintą jurisprudenciją, jos negalima kaltinti pažeidus pareigą motyvuoti dėl to, kad jų nepaminėjo ginčijamame sprendime.
- 146 Tokiomis aplinkybėmis negalima teigti, kad ginčijamas sprendimas yra nemotyvuotas, todėl reikia atmesti ieškovės šeštąjį pagrindą.

Dėl ieškovės prašymo imtis proceso organizavimo priemonių

- 147 Remdamasi Procedūros reglamento 88 straipsniu ieškinyje ieškovė paprašė Bendrojo Teismo imtis proceso organizavimo priemonių, susijusių su sanavimo pagalba, *Air Berlin* veiklos nutraukimu ir jos turto pardavimu.
- 148 Vis dėlto reikia pažymėti, pirma, kad pažeisdama Procedūros reglamento 88 straipsnio 2 dalį ieškovė nepakankamai išsamiai nurodė priežastis, galinčias pagrįsti visas jos prašomas proceso organizavimo priemones, ir, antra, kaip matyti, be kita ko, iš šio sprendimo 28–34 ir 132–136 punktų, šios proceso organizavimo priemonės nėra būtinos, kad būtų galima priimti sprendimą dėl ieškinio.
- 149 Vadinasi, nebereikia priimti sprendimo dėl ieškovės prašymo taikyti proceso organizavimo priemones.
- 150 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad reikia atmesti visą ieškinį, nesant reikalo priimti sprendimo dėl Komisijos ginčijamo dubliko C.2 priedo priimtimumo.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 151 Pagal Procedūros reglamento 134 straipsnio 1 dalį iš pralaimėjusios šalies priteisiamos bylinėjimosi išlaidos, jei laimėjusi šalis to reikalavo. Kadangi ieškovė pralaimėjo bylą, ji turi padengti Komisijos išlaidas pagal šios pateiktus reikalavimus.

Remdamasis šiais motyvais,

BENDRASIS TEISMAS (dešimtoji išplėstinė kolegija)

nusprendžia:

- 1. Atmesti ieškinį.**
- 2. Priteisti iš *Polskie Linie Lotnicze „LOT“ S.A.* bylinėjimosi išlaidas.**

Van der Woude

Kornezov

Buttigieg

Kowalik-Bańczyk

Hesse

Paskelbta 2021 m. spalio 20 d. viešame teismo posėdyje Liuksemburge.

Parašai.