



Judikatūras krājums

VISPĀRĒJĀS TIESAS SPRIEDUMS (desmitā palāta paplašinātā sastāvā)

2021. gada 20. oktobrī*

Konkurence – Koncentrācija – Aviopārvadājumi – Lēmums, ar kuru koncentrācija atzīta par saderīgu ar iekšējo tirgu un EEZ līgumu – Konkrētais tirgus – Vērtējums par darījuma ietekmi uz konkurenci – Saistību neesamība – Pienākums norādīt pamatojumu

Lietā T-240/18,

Polskie Linie Lotnicze “LOT” S.A., Varšava (Polija), ko pārstāv *M. Jeżewski* un *M. König*, advokāti,
prasītāja,

pret

Eiropas Komisiju, ko pārstāv *L. Wildpanner*, *T. Franchoo* un *J. Szczodrowski*, pārstāvji,

atbildētāja,

ko atbalsta

easyJet plc, Lūtona [*Luton*] (Apvienotā Karaliste), ko pārstāv *M. Odriozola Alén*, *I. Terlecka* un *T. Reeves*, advokāti,

persona, kas iestājusies lietā,

par prasību, kas ir pamatota ar LESD 263. pantu un ar ko tiek lūgts atcelt Komisijas Lēmumu C(2017) 8776 *final* (2017. gada 12. decembris), ar kuru koncentrācija ir atzīta par saderīgu ar iekšējo tirgu un ar EEZ līgumu (Lieta COMP/M.8672 – *easyJet/atsevišķi Air Berlin* aktīvi),

VISPĀRĒJĀ TIESA (desmitā palāta paplašinātā sastāvā)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs *M. van der Waude* [*M. van der Woude*], tiesneši *A. Kornezovs* [*A. Kornezov*], *E. Butidžidžs* [*E. Buttigieg*], *K. Kovalika-Baņčika* [*K. Kowalik-Bańczyk*] (referente) un *G. Hese* [*G. Hesse*],

sekretāre: *R. Ūkelīte* [*R. Ūkelytė*], administratore,

ņemot vērā tiesvedības rakstveida daļu un 2020. gada 11. septembra tiesas sēdi,

pasludina šo spriedumu.

* Tiesvedības valoda – poļu.

Spriedums

Tiesvedības priekšvēsture

- 1 *Air Berlin plc* bija aviosabiedrība. 2016. gadā pēc finanšu grūtībām tā sagatavoja restrukturizācijas plānu, kas bija jāfinansē ar vienas no šīs aviosabiedrības akcionāriem – *Etihad Airways PJSC* – aizdevumiem.
- 2 2017. gada 9. augustā *Etihad Airways* nepārskaitīja izmaksājamo aizdevuma daļu.
- 3 2017. gada 11. augustā *Etihad Airways* izdarīja publisku paziņojumu, ka tā vairs nesniegs finansiālu atbalstu *Air Berlin*.
- 4 2017. gada 15. augustā, pirmkārt, *Air Berlin* uzsāka maksātnespējas procedūru *Amtsgericht Charlottenburg* (Šarlotenburgas pirmās instances tiesa, Vācija), kas tai atļāva turpina pārvaldīt un izmantot savu mantu uz pagaidu laiku iecelta administratora uzraudzībā.
- 5 Otrkārt, Vācijas valdība saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu paziņoja Eiropas Komisijai par atbalsta pasākumu *Air Berlin* garantēta aizdevuma veidā, kura maksimālā summa var būt 150 miljoni EUR (turpmāk tekstā – “glābšanas atbalsts”). Ar 2017. gada 4. septembra Lēmumu C(2017) 6080 *final* par valsts atbalstu SA.48937 (2017/N) – Vācija, par *Air Berlin* glābšanu (OV 2017, C 400, 7. lpp.; turpmāk tekstā – “lēmums, ar kuru glābšanas atbalsts ir atzīts par saderīgu ar iekšējo tirgu”), Komisija atzina glābšanas atbalstu par saderīgu ar iekšējo tirgu. Šajā ziņā tā precizēja, ka šim atbalstam bija jāļauj turpināt *Air Berlin* darbības ilgākais trīs mēnešus, kuru laikā bija paredzēts pārdot šīs sabiedrības aktīvus.
- 6 2017. gada 27. oktobrī persona, kas iestājusies lietā, *easyJet plc*, noslēdza ar *Air Berlin* līgumu par to, ka tā iegūst laika nišas tostarp Berlīnes-Tēgeles lidostā (Vācija), vietas stāvvieta, kas atbilst šim laika nišām, attiecīgā gadījumā *Air Berlin* klientu pasūtījumus saistībā ar šim laika nišām piesaistītajiem darījumiem, dažādu veidu atbilstošo gaisa kuģu kabīnes aprīkojumu, kā arī vēsturiskos datus par visiem šiem aktīviem (turpmāk tekstā – “2017. gada 27. oktobra līgums”).
- 7 2017. gada 28. oktobrī *Air Berlin* pārtrauca darbību pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgū.
- 8 Ar 2017. gada 1. novembra rīkojumu *Amtsgericht Charlottenburg* (Šarlotenburgas pirmās instances tiesa) lēma, ka ir pierādīta *Air Berlin* maksātnespēja un pārmērīgas parādsaistības.
- 9 2017. gada 7. novembrī persona, kas iestājusies lietā, saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 139/2004 (2004. gada 20. janvāris) par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju (turpmāk tekstā – “EK Apvienošanās Regula”) (OV 2004, L 24, 1. lpp.) 4. panta 1. punkta pirmo daļu paziņoja Komisijai par koncentrāciju, ar kuru tā iegūšot šā sprieduma 6. punktā minētos aktīvus atbilstoši 2017. gada 27. oktobra līgumam (turpmāk tekstā – “attiecīgā koncentrācija”).
- 10 Ar 2017. gada 12. decembra Lēmumu C(2017) 8776 *final* (Lieta COMP/M.8672 – *easyJet/atsevišķi Air Berlin* aktīvi) (turpmāk tekstā – “apstrīdētais lēmums”) Komisija uzskatīja, ka attiecīgais koncentrācijas darījums ir saderīgs ar iekšējo tirgu atbilstoši Regulas Nr. 139/2004 6. panta 1. punkta b) apakšpunktam.

- 11 Konkrētāk, pirmkārt, Komisija uzskatīja, pirmām kārtām, ka attiecīgais koncentrācijas darījums galvenokārt bija par *Air Berlin* laika nišu nodošanu personai, kas iestājusies lietā, un, otrām kārtām, ka *Air Berlin* bija pārtraukusi pasažieru gaisa pārvadājumu darbību pirms minētā koncentrācijas darījuma un neatkarīgi no tā. Šajā ziņā tā norādīja, ka šis laika nišas nav piesaistītas nevienam konkrētam lidojumu savienojumam un ka *Air Berlin* vairs neapkalpo nevienu savienojumu. Komisija no tā secināja, ka šādos apstākļos koncentrācijas segu novērtējums pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgos, kurus nosaka ar pilsētu pāri – no izlidošanas punkta līdz galamērķa punktam (turpmāk tekstā – “O&D tirgi”), neļauj konstatēt šāda veida koncentrācijas “strukturālu ietekmi” uz konkurenci. Līdz ar to tā nevis atbilstoši savai lēmumu pieņemšanas praksei veica novērtējumu par attiecīgās koncentrācijas ietekmi uz katru no minētajiem tirgiem, kuros piedalījās *Air Berlin* un persona, kas iestājusies lietā, bet gan definēja konkrētos pasažieru gaisa pārvadājumu tirgus, apvienojot visus O&D tirgus no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem katrai lidostai, kam bija piesaistītas *Air Berlin* laika nišas, kuras tika nodotas personai, kas iestājusies lietā. Tādējādi Komisija definēja konkrētos tirgus kā pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgus no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem šīm lidostām.
- 12 Konkrētāk attiecībā uz Berlīnes-Tēgeles lidostu Komisija norādīja, ka personai, kas iestājusies lietā, pirms attiecīgās koncentrācijas nebija nevienas laika nišas šajā lidostā, bet ka tai tādas bija Berlīnes-Šēnfeldes (*Berlin-Schönefeld*, Vācija) lidostā. Tādējādi tā uzskatīja, ka *Air Berlin* laika nišu nodošanai Berlīnes-Tēgeles lidostā neesot nekādas ietekmes uz konkurenci gadījumā, ja šīs lidostas tiktu uzlūkotas par tādām, kas ietilpst atšķirīgos ģeogrāfiskajos tirgos. Tomēr tā vietā, lai lemtu par to, vai minētās lidostas ietilpst vienā ģeogrāfiskajā tirgū, Komisija deva priekšroku pārbaudei par to, vai minētā koncentrācija nerada nopietnas šaubas par tās saderību ar iekšējo tirgu gadījumā, ja šīs lidostas tiktu uzlūkotas par tādām, kas ietilpst vienā ģeogrāfiskajā tirgū.
- 13 Otrkārt, Komisija būtībā uzskatīja, ka personai, kas iestājusies lietā, būtu spējas noslēgt piekļuvi konkrētajiem pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgiem, ja būtu izpildīti trīs nosacījumi. Pirmām kārtām, personai, kas iestājusies lietā, piederošo laiku nišu skaitam vienā no attiecīgajām lidostām ir jāatbilst ievērojamai daļai no šīs lidostas kopējā laiku nišu apjoma, tostarp ja ir sasniegts maksimālais lidostas noslogotības līmenis. Otrām kārtām, attiecīgajai koncentrācijai ir būtiski jāpalielina laika nišu skaits, kāds minētajā lidostā pieder personai, kas iestājusies lietā, it īpaši ja tiktu sasniegts maksimālais tās noslogotības līmenis. Trešām kārtām, tam, ka personai, kas iestājusies lietā, pieder laika nišas, ir jāatstāj negatīva ietekme uz šīs pašas lidostas laika nišu pieejamību, ņemot vērā tās augsto noslogotību un lielo laika nišu daudzumu, kuras pieder personai, kas iestājusies lietā.
- 14 Komisija no tā secina, ka persona, kas iestājusies lietā, nevarētu noslēgt piekļuvi atbilstošajiem pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgiem nevienam no šo lidostu izlidošanas vai galamērķa punktiem, kuriem bija piesaistītas *Air Berlin* laika nišas. Tomēr ņemot vērā lielāko attiecīgās koncentrācijas ietekmi uz Berlīnes-Tēgeles un Berlīnes-Šēnfeldes lidostām (turpmāk tekstā – “Berlīnes lidostas”), tā turklāt pārbaudīja, vai persona, kas iestājusies lietā, būtu ieinteresēta noslēgt piekļuvi pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgiem no šo lidostu izlidošanas vai galamērķa punktiem. Ņemot vērā tostarp šo lidostu noslogotības līmeni, personas, kas iestājusies lietā, konkurentu tirgus daļu un tās vēlāk pieņemto komerciālo stratēģiju, Komisija uzskatīja, ka persona, kas iestājusies lietā, nav ieinteresēta noslēgt piekļuvi šiem tirgiem. Visbeidzot tā norādīja – ņemot vērā, ka minētajos tirgos darbojas vēl divas ievērojamas aviosabiedrības, personai, kas iestājusies lietā, attiecīgā gadījumā ieviešot izstumšanas stratēģiju, neizraisītu konkurences samazināšanos šajos tirgos.

Tiesvedība un lietas dalībnieku prasījumi

- 15 Ar prasības pieteikumu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2018. gada 16. aprīlī, prasītāja *Polskie Linie Lotnicze "LOT" S.A.* cēla šo prasību.
- 16 Ar dokumentu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2018. gada 27. jūlijā, persona, kas iestājusies lietā, lūdza atļauju iestāties lietā Komisijas prasījumu atbalstam. Ar Vispārējās tiesas devītās palātas priekšsēdētāja 2018. gada 28. novembra rīkojumu šī iestāšanās lietā tika atļauta.
- 17 Ar dokumentiem, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegti 2018. gada 27. augustā, kā arī 2019. gada 9. aprīlī un 27. jūnijā, prasītāja lūdza ievērot konfidencialitāti attiecībā uz atsevišķu informāciju, kas ir ietverta tās procesuālajos rakstos un to pielikumos.
- 18 Tā kā Vispārējās tiesas palātu sastāvs tika mainīts saskaņā ar Vispārējās tiesas Reglamenta 27. panta 5. punktu, tiesnese referente tika pārcelta uz desmito palātu, kurai šī iemesla dēļ tika nodota šīs lietas izskatīšana.
- 19 Pēc desmitās palātas priekšlikuma Vispārējā tiesa atbilstoši Reglamenta 28. pantam nolēma nodot lietu paplašinātam iztiesāšanas sastāvam.
- 20 Prasītājas prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:
 - atcelt apstrīdēto lēmumu;
 - piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus;
 - piespriest personai, kas iestājusies lietā, segt savus tiesāšanās izdevumus pašai.
- 21 Prasītāja turklāt lūdza Vispārējo tiesu atbilstoši Vispārējās tiesas Reglamenta 88. pantam noteikt procesa organizatoriskos pasākumus attiecībā uz glābšanas atbalstu, *Air Berlin* darbību izbeigšanu un tās aktīvu pārdošanu.
- 22 Komisijas un personas, kas iestājusies lietā, prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:
 - prasību noraidīt;
 - piespriest prasītājai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Juridiskais pamatojums

- 23 Iesākumā jānorāda, ka persona, kas iestājusies lietā, apstrīd prasības pieņemamību. Tomēr šajā ziņā ir jāatgādina, ka nav nepieciešams lemt par prasības pieņemamību, ja tā katrā ziņā ir jānoraida kā nepamatota (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2002. gada 26. februāris, Padome/*Boehringer*, C-23/00 P, EU:C:2002:118, 51. un 52. punkts). Līdz ar to šajā lietā, ciktāl turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ prasība ir jānoraida kā nepamatota, nav nepieciešams lemt par tās pieņemamību.

- 24 Prasības pamatojumam prasītāja izvirza sešus pamatus, pirmkārt, par konkrēto tirgu kļūdainu noteikšanu, otrkārt, par acīmredzamu kļūdu vērtējumā par attiecīgās koncentrācijas ietekmi, treškārt, par vērtējuma neveikšanu attiecībā uz iespējamu efektivitātes pieaugumu no šīs koncentrācijas, ceturtkārt, par saistību, kuras uzņēmusies persona, kas iestājusies lietā, nepietiekamību, piektkārt, par glābšanas atbalsta neņemšanu vērā minētās koncentrācijas ietekmes novērtējumā un, sestkārt, par LESD 296. panta pārkāpumu.

Par pirmo pamatu saistībā ar konkrēto tirgu kļūdainu noteikšanu

- 25 Saistībā ar pirmo pamatu prasītāja pārmet Komisijai, kā tā ir kļūdaini noteikusi konkrētos tirgus. Šis pamats būtībā ir sadalīts divās daļās. Ar pirmo daļu prasītāja apstrīd pieņēmumus, uz kuriem balstīta Komisijas argumentācija un atbilstoši kuriem, pirmkārt, *Air Berlin* bija pārtraukusi savu darbību vēl pirms attiecīgās koncentrācijas un neatkarīgi no tās un, otrkārt, persona, kas iestājusies lietā, ieguva nevis *Air Berlin* kā uzņēmumu, bet vienīgi šī uzņēmuma aktīvus. Ar šī pamata otro daļu Komisijai tiek pārmests, ka tā nav noteikusi konkrētos pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgus, par pamatu ņemot O&D tirgus, tostarp gadījumā, ja tiktu uzskatīts, ka *Air Berlin* jau ir atstājusi dažus no šiem tirgiem.
- 26 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd prasītājas argumentus.

Par pirmā pamata pirmo daļu saistībā ar to, ka "Air Berlin" nebija pārtraukusi darbību pirms attiecīgās koncentrācijas un neatkarīgi no tās un bija uzskatāma par uzņēmumu šīs koncentrācijas seku vērtējumā

- 27 Apstrīdētajā lēmumā Komisija konstatēja, ka *Air Berlin* pārtrauca savu darbību 2017. gada 28. oktobrī un līdz ar to atstāja visus O&D tirgus, kuros tā piedalījās, un ka tas notika pirms attiecīgās koncentrācijas un neatkarīgi no tās. Šādos apstākļos Komisija uzskatīja, ka šīs koncentrācijas iznākums, ciktāl tā galvenokārt skāra laika nišas, būtu tāds, ka persona, kas iestājusies lietā, pārņemtu *Air Berlin* piederošās pozīcijas nevis konkrētajos O&D tirgos, kuros pēdējā minētā piedalījās, bet gan lidostās, kurām šīs pozīcijas bija piesaistītas.
- 28 Pirmkārt, prasītāja apgalvo, ka Komisija ir kļūdaini uzskatījusi, ka *Air Berlin* darbību pārtraukšana notika neatkarīgi no attiecīgā koncentrācijas darījuma noslēgšanas. Tā norāda, ka maksātnespējas procedūras uzsākšanas dienā, 2017. gada 15. augustā, Vācijas iestādes nolēma piešķirt *Air Berlin* glābšanas atbalstu. Šis atbalsts esot ļāvis *Air Berlin* izvairīties no ekspluatācijas licences atsaukšanas un līdz ar to ļāvis tai turpināt darbību un saglabāt aktīvus, tostarp arī laika nišas. Minētā atbalsta mērķis tātad bija ļaut nodot daļu no *Air Berlin* laika nišām personai, kas iestājusies lietā, saskaņā ar Padomes Regulas (EEK) Nr. 95/93 (1993. gada 18. janvāris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (OV 1993, L 14, 1. lpp.), kurā grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 18. jūnija Regulu (EK) Nr. 545/2009 (OV 2009, L 167, 24. lpp.), 8.a pantu.
- 29 Šajā ziņā nav strīda par to, ka *Air Berlin* maksātnespējas procedūra tika uzsākta 2017. gada 15. augustā un ka šī procedūra tika uzsākta *Air Berlin* finansiālo grūtību dēļ un tādēļ, ka *Etihad Airways* atteicās izmaksāt aizdevuma daļu par labu *Air Berlin*. Prasītāja neapstrīd arī to – kā tas turklāt izriet no lēmuma, ar kuru glābšanas atbalsts tiek atzīts par saderīgu iekšējo tirgu –, ka šī atbalsta mērķis bija nevis novērst, bet tikai atlikt, ilgākais uz trim mēnešiem, *Air Berlin* darbības pārtraukšanu.

- 30 Līdz ar to jānorāda, ka *Air Berlin* būtu pārtraukusi savu darbību, pat ja nebūtu attiecīgās koncentrācijas, tādējādi Komisija ir pamatoti uzskatījusi, ka *Air Berlin* pārtrauca savu darbību neatkarīgi no šīs koncentrācijas.
- 31 Otrkārt, prasītāja apstrīd faktu, ka *Air Berlin* darbības pārtraukšana būtu notikusi pirms attiecīgās koncentrācijas. Konkrētāk, tā apgalvo, ka *Air Berlin* pārtrauca darbību tikai 2017. gada 28. oktobrī, proti, pēc 2017. gada 27. oktobra līguma, un ka sarunas par šo līgumu tika uzsāktas dažas nedēļas pirms 2017. gada augusta. Prasītāja no tā secina, ka šo sarunu laikā *Air Berlin* joprojām turpināja darboties. Apstākļi, ka kopš maksātnespējas procedūras uzsākšanas 2017. gada 15. augustā *Air Berlin* aktīvi aicināja neveikt savu pakalpojumu rezervāciju, nenozīmējot, ka tā neturpināja darboties, jo, ņemot vērā glābšanas atbalstu, tā varēja saglabāt gaisa pārvadātāja sertifikātu, kā arī ekspluatācijas licenci.
- 32 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar Regulas Nr. 139/2004 7. panta 1. punktu Eiropas mēroga koncentrāciju nedrīkst uzsākt pirms tās paziņošanas vai līdz brīdim, kamēr to atzīst par atbilstošu iekšējam tirgum, ja vien Komisija nepiešķir atkāpi no šīm saistībām, pamatojoties uz šīs regulas 7. panta 3. punktu.
- 33 Ciktāl no lietas materiāliem neizriet, ka Komisija tika piešķirusi šādu atkāpi, šajā lietā ir jānorāda, ka attiecīgā koncentrācija varēja pilnībā notikt tikai pēc 2017. gada 12. decembra apstrīdētā lēmuma, proti, aptuveni pusotru mēnesi pēc *Air Berlin* darbības izbeigšanas.
- 34 No tā izriet, ka prasītājai nav pamata pārnest Komisijai, ka tā ir uzskatījusi, ka *Air Berlin* pārtrauca darbību pirms attiecīgās koncentrācijas.
- 35 Treškārt, prasītāja pārmet Komisijai, ka tā ir mākslīgi nodalījusi *Air Berlin* aktīvus, kas ir attiecīgās koncentrācijas priekšmets, no *Air Berlin* kā uzņēmuma, kurš bija personas, kas iestājusies lietā, konkurents. Lai gan persona, kas iestājusies lietā, ieguva tikai daļu no *Air Berlin* aktīviem, tā apgalvo, ka *Air Berlin* bija vienlaikus šo aktīvu pārdevēja un minētā koncentrācijas darījuma puse. Tā piebilst, ka pretēji abstraktiem aktīvu kopumiem, vienīgi uzņēmumu var kvalificēt kā pusi koncentrācijas darījumā. Savukārt, ņemot vērā *Air Berlin* laika nišu nodošanu personai, kas iestājusies lietā, šī persona saistībā ar attiecīgo koncentrāciju faktiski esot ieguvusi uzņēmumu.
- 36 Šajā ziņā, pirmām kārtām, ir jāatgādina, ka saskaņā ar Regulas Nr. 139/2004 3. panta 1. punkta b) apakšpunktu tiek uzskatīts, ka koncentrācija rodas, ja notiek ilgtermiņa kontroles maiņa, uzņēmumam iegūstot tiešu kontroli pār citu uzņēmumu vai cita uzņēmuma daļām. Turklāt attiecībā uz apgrozījuma aprēķināšanu šīs regulas 5. panta 2. punktā ir noteikts, ka tad, ja koncentrācija ir viena vai vairāku uzņēmumu daļu iegūšana, attiecībā uz pārdevēju ņem vērā tikai to apgrozījumu, kurš attiecas uz daļām, kas ir koncentrācijas priekšmets. No tā izriet – kā tās arī ir pamatoti norādīts Komisijas konsolidētā jurisdikcijas paziņojuma saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 139/2004 (OV 2008, C 95, 1. lpp.) 136. punktā –, ka attiecīgie uzņēmumi šīs regulas izpratnē ir ieguvējs(-i) un mērķuzņēmuma iegūtā(-ās) daļa(-as), bet ne pārdevēja atlikušie uzņēmumi.
- 37 No tā izriet, ka pretēji tam, ko apgalvo prasītāja, *Air Berlin* atlikusi darbība netiek uzskatīta par attiecīgo uzņēmumu Regulas Nr. 139/2004 izpratnē.
- 38 Otrām kārtām, ir jāmin, ka prasītāja neapstrīd faktu, uz ko norāda Komisija apstrīdētā lēmuma 15. punktā, ka aktīvi trīs gadu laikā var veidot tirgū pārstāvētu uzņēmumu, uz kuru var skaidri attiecināt tirgus apgrozījumu. Prasītāja arī neapstrīd, ka šādos apstākļos aktīvus var uzskatīt par

attiecīgo uzņēmumu Regulas Nr. 139/2004 izpratnē. Turklāt jānorāda, ka prasītāja nav iesniegusi nekādus pierādījumus tam, ka šajā lietā personas, kas iestājusies lietā, iegūtie aktīvi, kā tie ir definēti apstrīdētajā lēmumā, nevarētu trīs gadu laikā veidot tirgū pārstāvētu uzņēmumu, uz kuru var skaidri attiecināt tirgus apgrozījumu.

- 39 No tā izriet, ka Komisija ir pamatoti uzskatījusi, ka personas, kas iestājusies lietā, iegūtie aktīvi saistībā ar attiecīgo koncentrāciju bija uzskatāmi par uzņēmumu vai uzņēmuma daļu Regulas Nr. 139/2004 izpratnē, pat ja *Air Berlin* bija izbeigusi darbību pirms šīs koncentrācijas. Līdz ar to, tā kā nav strīda par to, ka persona, kas iestājusies lietā, ir ieguvusi tikai daļu no *Air Berlin* aktīviem, Komisija ir pamatoti konstatējusi, ka persona, kas iestājusies lietā, ir ieguvusi kontroli pār uzņēmumu vai uzņēmuma daļu, kas atbilst tikai atsevišķiem *Air Berlin* aktīviem, un ka šie aktīvi bija uzskatāmi par attiecīgo uzņēmumu iepriekš minētās regulas izpratnē.
- 40 Šādos apstākļos ir jānorāda prasītājas pirmā pamata pirmā daļa.

Par pirmā pamata otro daļu saistībā ar to, ka Komisijai būtu vajadzējis novērtēt attiecīgo koncentrāciju katrā no konkrētajiem O&D tirgiem

- 41 Prasītāja pārmet Komisijai, ka tā nav analizējusi attiecīgās koncentrācijas iespējamās pretkonkurences sekas konkrētajos O&D tirgos.
- 42 Iesākumā jāatgādina, ka, lai atzītu, ka koncentrācija ir saderīga ar iekšējo tirgu, Komisijai saskaņā ar Regulas Nr. 139/2004 2. panta 2. punktu ir jākonstatē, ka šādas koncentrācijas izveidošana būtiski nekaitētu efektīvai konkurencei iekšējā tirgū vai nozīmīgā tā daļā, jo īpaši dominējoša stāvokļa radišanas vai stiprināšanas rezultātā.
- 43 Konkrētā tirgus pareiza definēšana līdz ar to ir nepieciešams nosacījums un priekšnoteikums jebkādam vērtējumam par koncentrācijas darījuma ietekmi uz konkurenci (spriedums, 1998. gada 31. marts, Francija u.c./Komisija, C-68/94 un C-30/95, EU:C:1998:148, 143. punkts). Šajā ziņā ir jāatgādina, ka konkrētais produktu tirgus ietver visus tos produktus un/vai pakalpojumus, kas savu īpašību, cenas vai paredzētā pielietojuma dēļ no patērētāja viedokļa ir uzskatāmi par aizvietojamiem vai aizstājamiem (spriedums, 2018. gada 23. janvāris, *F. Hoffmann-La Roche* u.c., C-179/16, EU:C:2018:25, 50. punkts). Precīzāk, konkrētā tirgus jēdziens nozīmē, ka starp tajā ietilpstošajiem produktiem vai pakalpojumiem pastāv efektīva konkurence, kas nozīmē pietiekamu savstarpējās aizstājamības līmeni, lai visus produktus vai pakalpojumus, kuri ietilpst vienā un tajā pašā tirgū, varētu izmantot vienām un tām pašām vajadzībām (spriedums, 2018. gada 23. janvāris, *F. Hoffmann-La Roche* u.c., C-179/16, EU:C:2018:25, 51. punkts).
- 44 Tomēr, ja Komisijai tiek pārņemts, ka tā nav ņēmusi vērā iespējamo konkurences problēmu citos tirgos, nevis tajos, par kuriem veikta konkurences analīze, prasītājai ir jāsniedz pārliecinoši pierādījumi, lai uzskatāmi pierādītu konkurences problēmas pastāvēšanu, kura tās ietekmes dēļ Komisijai būtu bijis jāizskata. Lai izpildītu šo prasību, prasītājai ir jāidentificē konkrētie tirgi, jāapraksta konkurences situācija, kāda pastāvētu koncentrācijas neesamības gadījumā, jānorāda, kāda būtu koncentrācijas iespējamā ietekme, ņemot vērā konkurences situāciju šajos tirgos (spriedumi, 2006. gada 4. jūlijs, *easyJet*/Komisija, T-177/04, EU:T:2006:187, 65. un 66. punkts, un 2015. gada 13. maijs, *Niki Luftfahrt*/Komisija, T-162/10, EU:T:2015:283, 174. un 175. punkts).

- 45 Šajā lietā Komisija apstrīdētajā lēmumā norādīja, ka pieprasījuma ziņā aviosabiedrības atrodas lidostu infrastruktūru pakalpojumu, ko sniedz lidostas, tirgū, toties piedāvājuma ziņā – pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgū.
- 46 Konkrētāk attiecībā uz laika nišām Komisija ir norādījusi, kā tas arī izriet no Regulas Nr. 95/93 2. panta a) punkta, ka tās bija koordinētāja izsniegtas atļaujas izmantot visu veidu lidostu infrastruktūru, kas nepieciešama gaisa satiksmes pakalpojuma sniegšanai koordinētā lidostā noteiktā dienā un stundā saistībā ar nolaišanos un pacelšanos. Komisija no tā secināja, ka laika nišas ir nepieciešama sastāvdaļa, lai aviosabiedrības varētu piekļūt lidostu sniegtajiem lidostu pakalpojumiem un līdz ar to sniegt pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem šajās lidostās. Turpinājumā, ciktāl attiecīgā koncentrācija galvenokārt bija domāta, lai nodotu *Air Berlin* laika nišas personai, kas iestājusies lietā, Komisija uzskatīja, ka šī koncentrācija radītu ietekmi uz pieprasījumu lidostu infrastruktūru pakalpojumu tirgos un ietekmi uz piedāvājumu pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgos.
- 47 Šādos apstākļos, lai novērtētu attiecīgo koncentrāciju, Komisija pārbaudīja, vai tā iemesla dēļ, ka personai, kas iestājusies lietā, ir pieaudzis laika nišu skaits, tai būtu spējas vai pamudinājums noslēgt citu aviosabiedrību piekļuvi lidostu infrastruktūru pakalpojumiem un līdz ar to – pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgiem no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem lidostās, kurām bija piesaistītas *Air Berlin* laika nišas.
- 48 Šajā ziņā, pirmkārt, prasītāja apgalvo, no vienas puses, ka no patērētāju skatpunkta pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumi tiek sniegti par noteiktiem savienojumiem un aviosabiedrību darbības veikšana lidostā ir atkarīga no šo pakalpojumu sniegšanas. Prasītāja no tā secina, ka aviosabiedrību veiktās darbības lidostā nav iespējams nošķirt no minēto pakalpojumu sniegšanas. Tādējādi Komisija esot pamatojusies uz kļūdainu pieņēmumu, ka aviosabiedrības esot lidostu ekspluatētājas, kas piedāvā laika nišas, kaut gan apmainīšanās ar šādām laika nišām neatbilstot to galvenajam darbības virzienam.
- 49 No otras puses, prasītāja apgalvo, ka gadījumā, ja attiecīgās koncentrācijas nebūtu, *Air Berlin* piederošās laika nišas tiktu nodotas citu aviosabiedrību rīcībā saskaņā ar Regulu Nr. 95/93. Prasītāja tādējādi apgalvo, ka *O&D* tirgos pastāv sīvāka konkurence, tiklīdz kāds uzņēmums pamet šos tirgus, nekā tad, ja šāda uzņēmuma aktīvus iegūst konkurents, kā tas ir šajā lietā. Līdz ar to prasītāja uzskata, ka no apstākļa, ka *Air Berlin* jau bija pārtraukusi darbību *O&D* tirgos, neizriet, ka attiecīgajai koncentrācijai nav bijis ietekmes uz šiem tirgiem.
- 50 Šajā ziņā, tiesa gan, ir jānorāda, kā to arī būtībā apgalvo prasītāja, ka *O&D* tirgu noteikšana atspoguļo pieprasījuma perspektīvu, atbilstoši kurai pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu patērētāji izskatīs visus iespējamus variantus, tostarp dažādus transporta veidus, lai ceļotu no sākumpunkta pilsētas uz galapunkta pilsētu (spriedums, 2015. gada 13. maijs, *Niki Luftfahrt* /Komisija, T-162/10, EU:T:2015:283, 138. punkts).
- 51 Turklāt jānorāda, ka apstrīdētajā lēmumā Komisija ir izvēlējusies pieņēmumu, ka tad, ja attiecīgās koncentrācijas nebūtu, visas laika nišas, kuras ieguva persona, kas iestājusies lietā, tiktu nodotas citām aviosabiedrībām, nevis personai, kas iestājusies lietā. Turklāt Komisija konstatēja, ka laika nišām bija "izšķiroša nozīme", lai sniegtu pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus, ciktāl no tām ir atkarīga piekļuve lidostu infrastruktūras pakalpojumiem. Komisija tādējādi ir atzinusi, ka minētā koncentrācija varēja ietekmēt dažādus *O&D* tirgus no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem lidostās, kurām bija piesaistītas *Air Berlin* laika nišas.

- 52 Tomēr Komisija uzskatīja, ka attiecīgās koncentrācijas seku izvērtējums pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgos no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem lidostās, kurām bija piesaistītas *Air Berlin* laika nišas, ļāva novērtēt minētās koncentrācijas ietekmi uz visiem *O&D* tirgiem no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem iepriekš minētajās lidostās. Tā uzskatīja, tāpat kā prasītāja, ka, lai arī aviosabiedrības pieprasījuma ziņā atrodas lidostu infrastruktūras pakalpojumu tirgos, personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu skaita pieaugums var attiecīgā gadījumā tai ļaut noslēgt piekļuvi šiem pakalpojumiem. Tādēļ Komisija pārbaudīja, vai personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu skaita pieaugums tai ļautu vai to pamudinātu noslēgt piekļuvi lidostu infrastruktūras pakalpojumiem un līdz ar to – dažādiem *O&D* tirgiem no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem minētajās lidostās.
- 53 No tā izriet, ka pretēji tam, ko apgalvo prasītāja, Komisija ir ņēmusi vērā iespējamo attiecīgās koncentrācijas ietekmi uz konkrētajiem *O&D* tirgiem, lai gan tā nav izskatījusi katru no šiem tirgiem individuāli.
- 54 Otrkārt, prasītāja uzskata, ka Komisijai būtu vajadzējis ņemt vērā *Air Berlin* un personai, kas iestājusies lietā, piederošās tirgus daļas, kā arī attiecīgās koncentrācijas ietekmi uz to konkurences attiecībām, viņu klientiem un konkurentiem konkrētajos *O&D* tirgos. Šajā ziņā tā precizē, ka Komisijai būtu bijis jāidentificē *Air Berlin* veiktie savienojumi, kurus pārņemtu persona, kas iestājusies lietā, pēc šīs koncentrācijas, kā arī *O&D* tirgi, kuros minētā koncentrācija varētu radīt monopolu. Prasītāja piebilst, ka Komisijai būtu bijis jāizmanto arī "simulācijas metodes, kas ļauj noteikt pieprasījumu", lai identificētu savienojumus, kuriem persona, kas iestājusies lietā, visdrīzāk piesaistītu *Air Berlin* laika nišas. Tā šajā ziņā precizē, ka Komisijai būtu vajadzējis izskatīt *O&D* tirgus no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem Diseldorfas (Vācija) lidostā, kā arī *O&D* tirgus no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem Berlīnes lidostās, un lidostās, kurās persona, kas iestājusies lietā, apkalpoja vismaz vienu savienojumu, kas tiek veikts katru dienu.
- 55 Konkrētāk, prasītāja apgalvo, pirmām kārtām, ka attiecīgā koncentrācija var būtiski traucēt efektīvu konkurenci šādos tirgos: Berlīne (Vācija)–Budapešta (Ungārija), Berlīne–Telaviva (Izraēla), Berlīne–Vīne (Austrija), Berlīne–Cīrihe (Šveice), Berlīne–Neapole (Itālija) un Berlīne–Kopenhāgena (Dānija). Pēc minētās koncentrācijas persona, kas iestājusies lietā, esot pārņēmusi šos savienojumus, kurus apkalpoja *Air Berlin*, līdz ar to persona, kas iestājusies lietā, atrodoties monopolstāvoklī tirgos Berlīne–Neapole un Berlīne–Kopenhāgena un tai vairs esot tikai pa vienam konkurentam pārējos iepriekš minētajos tirgos. Otrām kārtām, prasītāja apgalvo, ka persona, kas iestājusies lietā, varētu attīstīt savu darbību dažādos *O&D* tirgos no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem Berlīnes lidostās un Diseldorfas lidostā. Prasītāja no tā secina, ka šī koncentrācija varētu traucēt attīstīt citu aviosabiedrību darbību šajās lidostās. Tā precizē, ka, ņemot vērā minēto lidostu noslogotības līmeņus, fakts, ka ievērojams daudzums laika nišu pieder nelielam skaitam aviosabiedrību, varētu liegt piekļuvi jaunpienācējiem šajās lidostās. Turklāt šāda koncentrācija ietekmē ne tikai "Berlīnes tirgu", bet arī citu to aviosabiedrību savienojumus no savienoto lidojumu platformām (*hub*), kas pārvadā pasažierus tranzītā no Berlīnes lidostām.
- 56 Pirmkārt, ir jānorāda, kā tas arī izriet no šā sprieduma 50. punkta, ka *O&D* tirgu pārbaude var ļaut identificēt starp pasažieru transporta pakalpojumiem tos, kurus patērētājs uzskata par savstarpēji apmaināmiem vai aizstājamiem. No tā izriet, ka tad, ja uzņēmumi, uz kuriem attiecas koncentrācija, ir aviosabiedrības, kas joprojām turpina darboties, Komisija var identificēt *O&D* tirgus, kuros to darbības pārklājas. Tādējādi tā var veikt novērtējumu par šīs koncentrācijas ietekmi uz konkurenci pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā šajos tirgos.

Konkrētāk, tā var tostarp noteikt izmaiņu apmēru attiecībā uz tirgus daļām un koncentrācijas pakāpēm, aprēķinot minēto uzņēmumu kopīgo tirgus daļu šīs koncentrācijas noslēgumā un viņu konkurentu tirgus daļu.

- 57 Tomēr šajā lietā, ņemot vērā, ka *Air Berlin* ir pārtraukusi darbību, šī sabiedrība atstāja visus *O&D* tirgus, kuros tā piedalījās, līdz ar to tās darbība ar personas, kas iestājusies lietā, darbību nevienā no šiem tirgiem vairs nepārklājās. Turklāt, ciktāl *Air Berlin* laika nišas nebija piesaistītas nevienam savienojumam, Komisija pamatoti norādīja, ka līdz ar to persona, kas iestājusies lietā, tās varēja izmantot vēl citos *O&D* tirgos, ne tikai tajos, kuros iepriekš piedalījās *Air Berlin*. Nav domstarpību par to, ka persona, kas iestājusies lietā, varēja pārdislocēt laika nišas uz daudziem *O&D* tirgiem; replikas 98. un 100. punktā prasītāja turklāt atzīst, ka Komisijai nebija iespējams pārbaudīt visus *O&D* tirgus, uz kuriem varēja pārnest *Air Berlin* laika nišas.
- 58 No tā izriet, ka atšķirībā no koncentrācijas, kurā ir iesaistītas aviosabiedrības, kas vēl darbojas, šajā lietā nebija skaidrs, vai attiecīgajai koncentrācijai ir jebkāda ietekme uz konkurenci *O&D* tirgos, kuros piedalījās *Air Berlin* pirms darbības pārtraukšanas.
- 59 Otrkārt, ir jānorāda, ka prasītāja nav iesniegusi nekādus pierādījumus tam, ka attiecīgās koncentrācijas ietekmes uz lidostu infrastruktūras pakalpojumu tirgiem pārbaude neļāva identificēt iespējamus šķēršļus efektīvai konkurencei dažādos *O&D* tirgos no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem lidostās, kurām bija piesaistītas *Air Berlin* laika nišas.
- 60 Konkrētāk, lai gan prasītāja identificē *O&D* tirgus, kuros persona, kas iestājusies lietā, ir vai nu pārņēmusi savienojumus, kurus iepriekš apkalpoja *Air Berlin*, vai arī varētu ietekmēt pēdējās minētās sabiedrības laika nišas, tā neapgalvo, ka attiecīgā koncentrācija faktiski bija būtisks šķērslis efektīvai konkurencei šajos tirgos. Tieši otrādi, tā apgalvo, ka tai nav pienākuma pierādīt šādu šķēršļu pastāvēšanu, bet ka Komisijai bija jāpierāda to neesamība. Tādējādi tā aprobežojas vienīgi ar apgalvojumu, ka šī koncentrācija varēja tikt atzīta par šāda veida šķērslī un ka Komisijai būtu bijis jāpapildina savu analīzi, bet tā šajā ziņā tomēr nesniedz pārliecinošus pierādījumus šā sprieduma 44. punktā atgādinātās judikatūras izpratnē. It īpaši prasītāja nepaskaidro, kādā veidā minētā koncentrācija varēja ievērojami traucēt efektīvu konkurenci noteiktos *O&D* tirgos gadījumā, ja citu aviosabiedrību piekļuve attiecīgajiem lidostas infrastruktūras pakalpojumiem tika saglabāta.
- 61 Turklāt attiecībā uz, pirmām kārtām, tirgiem Berlīne–Budapešta, Berlīne–Telaviva, Berlīne–Vīne, Berlīne–Cīrihe, Berlīne–Neapole un Berlīne–Kopenhāgena, kuros personai, kas iestājusies lietā, kā apgalvo prasītāja, bija monopolstāvoklis vai duopolstāvoklis pēc attiecīgās koncentrācijas, ir jānorāda, ka šī situācija radās tādēļ, ka *Air Berlin* atstāja šos tirgus. Šī tirgu atstāšana savukārt bija *Air Berlin* darbības pārtraukšanas sekas, kura, kā tas ir norādīts šā sprieduma 27.–34. punktā, notika pirms šīs koncentrācijas un neatkarīgi no tās. Līdz ar to apstāklis, ka persona, kas iestājusies lietā, pēc minētās koncentrācijas atrodas monopolstāvoklī vai duopolstāvoklī šajos *O&D* tirgos katrā ziņā nevar nozīmēt, ka minētā koncentrācija būtu varējusi būtiski traucēt efektīvu konkurenci šajos tirgos.
- 62 Otrām kārtām, attiecībā uz *O&D* tirgiem no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem Diseldorfas lidostā un prasītājas identificētajās Berlīnes lidostās ir jānorāda, ka prasītāja apgalvo, ka attiecīgā koncentrācija varētu piešķirt personai, kas iestājusies lietā, dominējošo stāvokli vai vismaz ļautu ieviest izstumšanas no tirgus stratēģijas. Prasītāja šajā ziņā apgalvo, ka laika nišu nodošana personai, kas iestājusies lietā, minētajās lidostās liegtu citām aviosabiedrībām saņemt pietiekami lielu skaitu laika nišu un līdz ar to attīstīt savu darbību. No tā izriet – tāpat, kā to apgalvo

Komisija –, ka prasītāja atzīst, ka pārbaude par personas, kas iestājusies lietā, spēju pēc minētās koncentrācijas noslēgt piekļuvi lidostas sniegtajiem lidostu infrastruktūras pakalpojumiem varēja ļaut pārlicināties, ka šī koncentrācija neliktu būtiskus šķēršļus efektīvai konkurencei *O&D* tirgos no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem šajās lidostās.

- 63 Treškārt, ir jānorāda – tāpat, kā to dara Komisija –, ka no prasītājas apgalvojuma, atbilstoši kuram persona, kas iestājusies lietā, izmantotu *Air Berlin* laika nišas, lai palielinātu savu piedāvājumu savienojumiem, kuros esot vislielākais pieprasījums, izriet, ka persona, kas iestājusies lietā, nepārņemtu visus savienojumus, kurus iepriekš apkalpoja *Air Berlin*. Šajā ziņā prasītāja turklāt precizē, ka persona, kas iestājusies lietā, seko tā sauktajam “no punkta līdz punktam” modelim, kurš tai ļauj izvairīties no savu lidojumu sinhronizēšanas un tādējādi bez grūtībām novirzīt tai piederošās laika nišas uz citiem savienojumiem atkarībā no apstākļiem tirgū. Līdz ar to ir jākonstatē, ka Komisija ir pamatoti uzskatījusi, ka attiecīgajai koncentrācijai varēja būt ietekme uz visiem *O&D* tirgiem no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem lidostās, kurām bija piesaistītas *Air Berlin* laika nišas, un tādēļ šīs koncentrācijas seku pārbaudi nevarēja attiecināt vienīgi uz prasītājas identificētajiem *O&D* tirgiem.
- 64 No tā izriet, ka prasītājai nav pamata apgalvot, ka tas, kā Komisijas noteikusi konkrēto tirgu, neļāva identificēt ievērojamus šķēršļus efektīvai konkurencei attiecīgās koncentrācijas dēļ, ieskaitot prasītājas identificētajos *O&D* tirgos.
- 65 Tādēļ ir jānorāda prasītājas pirmā pamata otrā daļa, un līdz ar to minētais pamats ir jānoraida kopumā.

Par otro pamatu saistībā ar acīmredzamu kļūdu vērtējumā par attiecīgās koncentrācijas ietekmi

- 66 Otrais pamats būtībā ir iedalāms trīs daļās. Ar pirmo daļu prasītāja apgalvo, ka Komisija ir pārkāpusi Pamatnostādnes par horizontālo apvienošanu novērtēšanu saskaņā ar Padomes Regulu par uzņēmumu koncentrāciju kontroli (OV 2004, C 31, 5. lpp.; turpmāk tekstā – “pamatnostādnes par horizontālo apvienošanu”), kā arī pamatnostādnes par nehorizontālo apvienošanu novērtēšanu saskaņā ar šo regulu (OV 2008, C 265, 6. lpp.; turpmāk tekstā “pamatnostādnes par nehorizontālo apvienošanu”). Ar otro daļu tā apstrīd Berlīnes lidostu noslogotības līmeņus, kā arī personai, kas iestājusies lietā, piederošās laika nišas, kuras Komisija ir konstatējusi šajās lidostās apstrīdētajā lēmumā. Trešajā daļā tā uzskata, ka attiecīgā koncentrācija varētu ļaut personai, kas iestājusies lietā, noslēgt piekļuvi pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgiem no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem minētajās lidostās.
- 67 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd prasītājas argumentāciju.
- 68 Iesākumā jāatgādina, ka pastāvīgā judikatūra ir tāda, ka ar Regulas Nr. 139/2004 pamatnoteikumiem, it īpaši ar tās 2. pantu, Komisijai ir piešķirta noteikta rīcības brīvība, tostarp saistībā ar ekonomiska rakstura vērtējumiem, un tāpēc tiesai šādu pilnvaru izmantošanas pārbaude, kas ir būtiska, definējot noteikumus koncentrācijas jomā, ir jāveic, ņemot vērā rīcības brīvību, kas ir koncentrāciju jomā esošo ekonomiska rakstura normu pamatā (spriedumi, 2007. gada 18. decembris, *Cementbouw Handel & Industrie/Komisija*, C-202/06 P, EU:C:2007:814, 53. punkts, un 2015. gada 13. maijs, *Niki Luftfahrt/Komisija*, T-162/10, EU:T:2015:283, 85. punkts). Tādējādi pastāvīgā judikatūra ir tāda, ka Savienības tiesas attiecībā uz Komisijas sniegto vērtējumu par sarežģītiem ekonomiskiem faktiem pārbauda vienīgi to, vai ir ievērotas procesuālās normas un norādīts pamatojums, vai fakti ir pēc būtības precīzi, kā arī vai

nepastāv acīmredzama kļūda vērtējumā vai pilnvaru nepareiza izmantošana (spriedumi, 2020. gada 7. maijs, *BTB Holding Investments un Dufenco Participations Holding/Komisija*, C-148/19 P, EU:C:2020:354, 56. punkts; 2014. gada 5. septembris, *Éditions Odile Jacob/Komisija*, T-471/11, EU:T:2014:739, 137. punkts, un 2018. gada 12. decembris, *Servier u.c./Komisija*, T-691/14, pārsūdzēts apelācijā, EU:T:2018:922, 1374. punkts).

- 69 Tomēr, lai gan Vispārējai tiesai ar savu vērtējumu nav jāaizstāj Komisijas ekonomiskais vērtējums, kuras institucionālajā kompetencē tas ietilpst, no pastāvīgās judikatūras izriet, ka Savienības tiesai tostarp ir jāpārbauda ne vien iesniegto pierādījumu materiālā precizitāte, to uzticamība un saskanīgums, bet arī jāpārbauda, vai šie pierādījumi veido informācijas kopumu, kas jāņem vērā, izvērtējot sarežģītu situāciju, un vai tie ir tādi, ar ko var pamatot no tā izdarītos secinājumus (spriedumi, 2005. gada 15. februāris, *Komisija/Tetra Laval*, C-12/03 P, EU:C:2005:87, 39. punkts, un 2014. gada 11. septembris, *CB/Komisija*, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, 46. punkts).

Par otrā pamata pirmo daļu saistībā ar pamatnostādņu par attiecīgi horizontālo un nehorizontālo apvienošanas pārkāpumu

- 70 Prasītāja apgalvo, ka Komisija ir kļūdaini piemērojusi pamatnostādnes par nehorizontālo apvienošanas, nevis pamatnostādnes par horizontālo apvienošanas. Tā piebilst, ka Komisija ir arī pārkāpusi pamatnostādnes par nehorizontālo apvienošanas, ciktāl šīs pēdējās bija piemērojamas.
- 71 Pirmkārt, ir jāatgādina, ka saskaņā ar pamatnostādņu par horizontālo apvienošanas 5. punktu horizontālās koncentrācijas ir tad, ja attiecīgie uzņēmumi vienā un tajā pašā konkrētajā tirgū ir faktiskie vai potenciālie konkurenti. Tomēr šo pamatnostādņu 6. zemsvītras piezīmē ir precizēts, ka šīs pamatnostādnes neattiecas uz novērtējumu tādai ietekmei uz konkurenci, ko rada apvienošanās citos tirgos, tostarp vertikālajai ietekmei. Šajā ziņā saskaņā ar pamatnostādņu par nehorizontālo apvienošanas 4. punktu vertikālās apvienošanas procesā ir iesaistīti uzņēmumi, kas darbojas dažādos piegādes ķēdes līmeņos.
- 72 Šajā lietā Komisija apstrīdētajā lēmumā tostarp ir atsaukusies uz pamatnostādņēm par nehorizontālo apvienošanas. Pamatojoties uz šo pamatnostādņu 25. punktu, tā uzskatīja, ka apstākļi, ka vidējais laika nišu skaits, kāds bija personas, kas iestājusies lietā, rīcībā attiecīgās koncentrācijas noslēgumā, esot bijis mazāks par 30 %, bija norāde par to, ka šī koncentrācija neliktu ievērojamus šķēršļus efektīvai konkurencei pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgos no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem lidostās, kurām bija piesaistītas *Air Berlin* laika nišas. Komisija tomēr atzina, ka personas, kas iestājusies lietā, laika nišu daļa noteiktās stundās varētu pārsniegt šo sliekšni.
- 73 Šajā ziņā prasītāja apgalvo, ka, ciktāl pastāv horizontālā pārklāšanās starp *Air Berlin* un personas, kas iestājusies lietā, darbību Berlīnes lidostās, Komisijai esot bijis jāpiemēro pamatnostādnes par horizontālo apvienošanas. Tomēr, tā kā attiecīgās koncentrācijas dēļ personas, kas iestājusies lietā, rīcībā esošo laika nišu daļa "ievērojami" pārsniegtu 25 % šajā lidostās, attiecīgā koncentrācija neesot saderīga ar iekšējo tirgu, piemērojot šīs pamatnostādnes.
- 74 Jānorāda, kā tas tika minēts šā sprieduma 45.–47. punktā, ka apstrīdētajā lēmumā Komisija uzskatīja, ka attiecīgā koncentrācija ietekmē, pirmām kārtām, pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgus no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem lidostās, kurām bija piesaistītas *Air Berlin* laika nišas un, otrām kārtām, šo lidostu infrastruktūras pakalpojumu tirgus. Tomēr, kā izriet no šā sprieduma 72. punkta, Komisija pamatnostādnes par nehorizontālo apvienošanas ir piemērojusi, vienīgi lai novērtētu minētās koncentrācijas iespējamo ietekmi uz konkrētajiem

pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgiem. Tādējādi tā nav atsaukusies uz minētajām pamatnostādņēm, lai novērtētu šīs koncentrācijas iespējamo ietekmi uz konkrētajiem lidostu infrastruktūras tirgiem.

- 75 Savukārt tieši attiecībā uz konkrētajiem pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgiem, pirmām kārtām, ir jāatgādina, ka, ņemot vērā *Air Berlin* darbības izbeigšanu, šī sabiedrība vairs nebija nevienā no šiem tirgiem. No tā izriet, kā tas arī tika konstatēts šā sprieduma 57. punktā, ka *Air Berlin* darbība vairs nevarēja pārkāties ar personas, kas iestājusies lietā, darbību. Līdz ar to ir jānorāda, ka, ņemot vērā pamatnostādņu par horizontālo apvienošanos 5. punktu, Komisija ir pamatoti uzskatījusi, ka šīs pamatnostādnes nebija piemērojamas, lai novērtētu attiecīgās koncentrācijas ietekmi uz minētajiem tirgiem.
- 76 Otrām kārtām, kā izriet no šā sprieduma 46. punkta, ko turklāt atzīst prasītāja, Komisija ir pamatoti norādījusi, ka laika nišu piešķiršana ļāva piekļūt lidostu infrastruktūras pakalpojumiem un ka laika nišas tātad bija nepieciešama sastāvdaļa, lai sniegtu pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus. No tā izriet, ka pastāv vertikālas attiecības starp laika nišu piešķiršanu, kas atrodas piegādes ķēdes sākumā, pamatnostādņu par nehorizontālo apvienošanos izpratnē, no vienas puses, un pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, kas atrodas šīs piegādes ķēdes beigās, no otras puses.
- 77 Šādos apstākļos prasītājai nav pamata pārmest Komisijai, ka tā ir atsaukusies uz pamatnostādņēm par nehorizontālo apvienošanos, lai novērtētu iespējamo vertikālo ietekmi, kas rodas no *Air Berlin* laika nišu nodošanas pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgos no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem lidostās, kurām bija piesaistītas šīs laika nišas.
- 78 Otrkārt, no pamatnostādņu par nehorizontālo apvienošanos 24. un 27. punkta izriet, ka tirgus daļas un koncentrācijas līmeņi sniedz noderīgas norādes, lai novērtētu koncentrācijas dalībnieku ietekmi tirgū. Konkrētāk, saskaņā ar šo pamatnostādņu 25. punktu ir maz ticams, ka Komisija uzskatīs, ka būtu pamats bažām par konkurenci nehorizontālas apvienošanās gadījumā, ja jaunās, pēc apvienošanās izveidotās struktūras tirgus daļa attiecīgajos tirgos būs mazāka par 30 % un pēc apvienošanās Herfindāla-Hiršmana indekss (turpmāk tekstā – "HHI") būs zemāks par 2000.
- 79 Prasītāja pārmet Komisijai, ka tā ir pārkāpusi pamatnostādņu par nehorizontālo apvienošanos 25. punktu, ciktāl apstrīdētajā lēmumā tā nav atsaukusies uz HHI un ciktāl personas, kas iestājusies lietā, laika nišu daļa pārsniegs 30 % pēc attiecīgās koncentrācijas izveidošanas.
- 80 Tomēr, kā ir precizēts pamatnostādņu par nehorizontālo apvienošanos 27. punktā, fakts, ka ir sasniegti šo pamatnostādņu 25. punktā minēto tirgus daļu un koncentrācijas līmeņi, neļauj izdarīt pieņēmumu par bažām par konkurenci. Šajā pēdējā punktā ir vienīgi aprakstīta situācija, kādā ir maz ticams, ka Komisija izdarīs secinājumu, ka pastāv bažas par konkurenci. Turpretī no šī punkta neizriet, ka šī būtu vienīgā situācija, kurā šādas bažas nevarētu rasties.
- 81 Konkrētāk, ir jānorāda, ka pamatnostādņu par nehorizontālo apvienošanos 25. punktā minētie tirgus daļu un koncentrācijas līmeņi ir domāti, lai noteiktu attiecīgo uzņēmumu koncentrācijas radīto ietekmi tirgū, un šo pamatnostādņu 27. punktā ir precizēts, ka ievērojama ietekme kāda konkrētā tirgū ir tikai viens no nepieciešamajiem priekšnosacījumiem, kas tomēr nav pietiekams, lai pierādītu, ka pastāv bažas par konkurenci. Minēto pamatnostādņu 32. punktā, uz kuru ir ietverta atsauce tostarp šo pašu pamatnostādņu 27. punktā, kā arī apstrīdētajā lēmumā, ir norādīts, kā arī liek pieņemt tirgus sastāvdaļu noslēgšana, ka papildus ir jābūt izpildītiem trim kumulatīviem nosacījumiem, proti, pirmkārt, ka attiecīgajiem uzņēmumiem koncentrācijas

rezultātā ir jābūt spējai noslēgt piekļuvi tirgum, otrkārt, tiem ir jābūt ieinteresētiem noslēgt šādu piekļuvi un, treškārt, šīs piekļuves noslēgšanai ir jāatstāj būtiska negatīva ietekme uz konkurenci piegādes ķēdes sākumā.

- 82 Šajā lietā no šā sprieduma 14. punkta izriet, ka Komisija ir uzskatījusi, ka attiecībā uz pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgiem no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem Berlīnes lidostās nebija izpildīts neviens no pamatnostādņu par nehorizontālo apvienošanu 32. punktā minētajiem trim kritērijiem. Līdz ar to apstākļi, ka personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļa šajās lidostās noteiktās stundās varētu pārsniegt minēto pamatnostādņu 25. punktā norādīto sliekšni, un tas, ka Komisija nav pārbaudījusi, vai HHI bija zemāks par šajā punktā minēto sliekšni, neļauj uzskatīt, ka Komisija ir pārkāpusi minētās pamatnostādnes. Turklāt attiecībā uz HHI ir jākonstatē, kā to ir darījusi Komisija, ka pati prasītāja replikas C.2. pielikuma 82. punktā atzīst, ka "HHI piemērošana praksē lietās par koncentrāciju uzraudzību aviācijas nozarē notiek pavisam retos gadījumos".
- 83 No tā izriet, ka prasītājai nav pamata apgalvot, ka Komisija ir pārkāpusi pamatnostādnes par horizontālo apvienošanu vai pamatnostādnes par nehorizontālo apvienošanu.
- 84 Līdz ar to ir jānoraida prasītājas otrā pamata pirmā daļa.

Par otrā pamata otro daļu saistībā ar nepareizām laika nišu daļām un noslogotības līmeņiem, ciktāl tas attiecas uz Berlīnes lidostām

- 85 Prasītāja apstrīd laika nišu daļu, kuru Komisija konstatējusi apstrīdētajā lēmumā un kura pieder personai, kas iestājusies lietā, un tās noteiktos noslogotības līmeņus attiecībā uz Berlīnes lidostām.
- 86 Pirmkārt, prasītāja pārmet Komisijai, ka tā ir pamatojusies vienīgi uz informāciju, kuru iesniegusi persona, kas iestājusies lietā, tai attiecīgās koncentrācijas rezultātā piederošās laika nišu daļas aprēķināšanai, lai gan Komisijai būtu vajadzējis ievākt informāciju arī no Berlīnes lidostu koordinatoriem. Prasītāja piebilst, ka Komisija ir novērtējusi par zemu personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļu šajās lidostās.
- 87 Pirmām kārtām, ir jānorāda, ka, ņemot vērā ātruma prasību un striktos termiņus, kas Komisijai ir jāievēro saistībā ar koncentrācijas kontroles procedūru, tai nevar būt pienākuma – ja nepastāv norādes, kas liecina par sniegtās informācijas nepareizību, – pārbaudīt visu tās saņemto informāciju. Lai gan Komisijai uzliktais rūpīgas un objektīvas pārbaudes pienākums saistībā ar šādu procedūru tai liedz balstīties uz pierādījumiem vai informāciju, ko nevar uzskatīt par patiesu, minētā ātruma prasība tomēr nozīmē, ka tā nevar sīkākajās detaļās pati pārbaudīt visu tai nosūtīto paziņojumu autentiskumu un ticamību, jo koncentrāciju kontroles procedūra neizbēgami zināmā mērā ir balstīta uz uzticēšanos (spriedums, 2009. gada 7. maijs, NVV u.c./Komisija, T-151/05, EU:T:2009:144, 184. punkts).
- 88 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka tiesību aktos par koncentrāciju kontroli ir paredzēti dažādi pasākumi ar mērķi atturēt no nepareizas vai maldinošas informācijas sniegšanas un sodīt par to. Proti, ne vien paziņotajām pusēm ir noteikts skaidri izteikts pienākums pilnībā un godprātīgi atklāt Komisijai faktus un apstākļus, kas attiecas uz lēmuma pieņemšanu atbilstoši Regulas (EK) Nr. 802/2004 (2004. gada 21. aprīlis), ar ko īsteno [Regulu Nr. 139/2004] (OV 2004, L 133, 1. lpp.), 4. panta 1. punktam un 6. panta 2. punktam, par kura pārkāpšanu ir paredzēts sods Regulas Nr. 139/2004 14. pantā, bet Komisija var arī atsaukt lēmumu par atbilstību, ja tas ir balstīts uz nepareizu informāciju, par kuru atbildīgs viens no uzņēmumiem, vai ja tas iegūts krāpšanas ceļā

atbilstoši Regulas Nr. 139/2004 6. panta 3. punkta a) apakšpunktam un 8. panta 6. punkta a) apakšpunktam (spriedums, 2009. gada 7. maijs, *NVV u.c./Komisija*, T-151/05, EU:T:2009:144, 185. punkts).

- 89 Šajā lietā no apstrīdētā lēmuma izriet, ka Komisija ir pamatojusies uz personas, kas iestājusies lietā, sniegto informāciju, kuras izcelsme tostarp bija datubāze, kas apkopo datus no *International Air Transport Association (IATA, Starptautiskā gaisa transporta asociācija)*, kā tā to turklāt apstiprināja tiesas sēdē. Ņemot vērā, ka pastāv vairākas datubāzes, kuras ir pieejamas tostarp aviosabiedrībām un kuru uzticamību kā tādu prasītāja nav apstrīdējusi, Komisija varēja pamatoti uzskatīt, ka persona, kas iestājusies lietā, varēja sniegt uzticamu informāciju un tātad arī izmantot tās sniegto informāciju, veicot savu novērtējumu.
- 90 Otrām kārtām, katrā ziņā ir jānorāda, ka, no vienas puses, Komisija apstrīdētajā lēmumā norādīja, ka tā nav pamatojusies vienīgi uz personas, kas iestājusies lietā, sniegto informāciju. Komisija precizēja, ka tā ir pārbaudījusi šo informāciju pie attiecīgo lidostu vadības un koordinētājiem.
- 91 No otras puses, ir jākonstatē, ka prasītājas argumenti nav pietiekami, lai atspēkotu tās informācijas patiesumu, uz kuru ir pamatojusies Komisija. Šajā ziņā ir jānorāda, ka prasītāja gan apgalvoja, ka saskaņā ar citas datubāzes informāciju, nevis to, kura ir minēta apstrīdētajā lēmumā, personai, kas iestājusies lietā, Berlīnes lidostās vidēji piederot 30,05 % laika nišu *IATA* laika plānošanas laikposmā (sezona) 2018. gada vasarā un 23,6 % laika nišu *IATA* 2017./2018. gada ziemas sezonā. Prasītāja tādējādi uzskata, ka Komisija ir novērtējusi par zemu personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļu, ciktāl apstrīdētajā lēmumā tā ir norādījusi, ka personai, kas iestājusies lietā, Berlīnes lidostās vidēji piederēja mazāk par 25 % laika nišu *IATA* 2018. gada vasaras sezonā un mazāk par 20 % laika nišu *IATA* 2017./2018. gada ziemas sezonā. Tomēr ir jākonstatē, ka dati, uz kuriem pamatojās Komisija, bija apstrīdētā lēmuma pieņemšanas laikā pieejamās prognozes. Šajā ziņā ir jānorāda, kā to būtībā apgalvo Komisija, ka prasītāja procesuālajos rakstos neprecizē, kurā datumā ir ievākti dati, uz ko tā atsaucas. Prasītāja turklāt tiesas sēdē apstiprināja, ka šie dati bija apkopoti pēc apstrīdētā lēmuma pieņemšanas. Līdz ar to fakts, ka prasītājas iesniegtie dati precīzi neatbilst prognozēm, uz kurām balstījās Komisija, katrā gadījumā nenozīmē, ka šos datus nevarēja uzlūkot par pietiekami uzticamiem apstrīdētā lēmuma pieņemšanas datumā.
- 92 Turklāt ir jānorāda, ka prasītāja aprēķina personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļu, ņemot par pamatu visas aviosabiedrībām piešķirtās laika nišas, tādējādi izslēdzot laika nišas, kas nav sadalītas. Tomēr, pirmkārt, Komisija apstrīdētajā lēmumā ir aprēķinājusi personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļu, pamatojoties uz visām attiecīgo lidostu laika nišām. Otrkārt, tā norādīja, ka vidējais Berlīnes lidostu noslogotības līmenis *IATA* 2018. gada vasaras sezonā un *IATA* 2017./2018. gada ziemas sezonā attiecīgi esot bijis tikai 54 % un 46 %. Tādējādi atkarībā no aplūkotās *IATA* sezonas nebija sadalītas 46 % līdz 54 % Berlīnes lidostu laika nišu. Līdz ar to no tā vien, ka prasītājas minētā laika nišu daļa ir lielāka nekā tā, uz kuru ir pamatojusies Komisija, nevar secināt, ka šī laika nišu daļa bija kļūdaini aprēķināta.
- 93 Visbeidzot, ja prasītājas nolūks ir pārņemt Komisijai, ka tā nav precizējusi savā novērtējumā izmantoto "ekonometrisko modeli", pietiek konstatēt, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 110., 111. un 114. punktā ir aprakstījusi aprēķinus saistībā ar personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļu un attiecīgo lidostu noslogotības līmeni.
- 94 Otrkārt, prasītāja apgalvo, ka Komisija ir kļūdaini uzskatījusi, ka Berlīnes lidostas bija atvērtas vienīgi no pulksten 3.00 *UTC* (pēc universālā koordinētā laika) līdz plkst. 21.59 *UTC* *IATA* vasaras sezonā, kaut gan Berlīnes-Šēnfeldes lidosta bija atvērta visu diennakti un Berlīnes-Tēgeles lidosta

bija atvērta no plkst. 4.00 UTC līdz plkst. 20.59 UTC. Ņemot vērā laika nišu trūkumu, dažas aviosabiedrības izmantojot nakts laika nišas, līdz ar to šī Komisijas pieļautā kļūda esot būtiska attiecīgās koncentrācijas ietekmes novērtējumam.

- 95 Šajā ziņā ir jāatzīmē, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā ir norādījusi, ka tā ir pamatojusies uz aptuveno informāciju par Berlīnes lidostu darba laikiem. Proti, tā izdarījusi pieņēmumu, ka šīm lidostām ir vieni un tie paši darba laiki, lai veiktu aprēķinu par noslogotības līmeņiem un personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļu šajās lidostās pēc koncentrācijas pabeigšanas, proti, no plkst. 3.00 UTC līdz plkst. 21.59 UTC IATA vasaras sezonā, kaut gan tas nebija pilnīgi atbilstoši realitātei. Tā tomēr ir precizējusi, ka Berlīnes-Šēnfeldes lidostā izmantotais laika nišu daudzums laikā no plkst. 21.59 UTC un plkst. 3.00 UTC bija niecīgs.
- 96 Šādos apstākļos, pirmām kārtām, ir jāatzīmē, ka prasītāja norāda vienīgi uz gadījumu, kurā aviosabiedrības varētu izvēlēties izmantot Berlīnes-Šēnfeldes lidostu laikā no plkst. 21.59 līdz plkst. 3.00 UTC IATA vasaras sezonā. Tomēr tā nesniedz nevienu pierādījumu tam, ka minētās lidostas laika nišas šajā laikposmā bija nepietiekamas, lai apmierinātu visus pieprasījumus. Otrām kārtām, ir jānorāda, ka prasītāja nepaskaidro, kādēļ šī aptuvenā informācija varēja pietiekami būtiski ietekmēt Komisijas aprēķinus, lai atspēkotu tās veikto novērtējumu par šīs koncentrācijas ietekmi. Konkrētāk, ir jāuzsver, kā to arī apgalvo Komisija, ka šīs aptuvenās informācijas izmantošanas sekas bija tādas, ka Berlīnes lidostu noslogotības līmenis, kā arī personai, kas iestājusies lietā, piederošā laika nišu daļa šajās lidostās tika novērtēta pārāk augstu, ko prasītāja turklāt atzina tiesas sēdē. No šīs aptuvenās informācijas izmantošanas tāpat nevar izrietēt, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu novērtējumā par attiecīgās koncentrācijas ietekmi.
- 97 Treškārt, prasītāja izsaka šaubas par Komisijas konstatētajiem Berlīnes lidostu noslogotības līmeņiem, ciktāl, pirmām kārtām, no apstrīdētā lēmuma neizriet, ka Komisija papildus skrejceļu lietošanai būtu ņēmusi vērā termināļu kapacitāti un vietu stāvvietā skaitu, un, otrām kārtām, Berlīnes-Tēgeles lidostas pārvaldītājs informēja prasītāju, ka vietu skaits stāvvietā nebija pietiekams visu pieprasījumu apmierināšanai.
- 98 Šajā ziņā Komisija apstrīdētajā lēmumā uzskatīja, ka no dažādu pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo lidostas infrastruktūras pakalpojumu skaita nebija atsevišķi jānošķir piekļuve termināļiem un stāvvietām, jo laika nišu piešķiršana automātiski ietvēra arī piekļuvi visiem šiem pakalpojumiem.
- 99 Šādos apstākļos, pirmām kārtām, pietiek norādīt, ka, lai arī prasītāja apgalvo, ka Komisijai būtu bijis jāņem vērā attiecīgo lidostu termināļu kapacitāte, tā nav iesniegusi nevienu pierādījumu tam, ka Berlīnes lidostu kapacitāte bija ierobežota ar tās attiecīgo termināļu kapacitāti.
- 100 Otrām kārtām, ir jākonstatē, ka prasītāja ir iesniegusi Berlīnes-Tēgeles pārvaldītāja 2018. gada 19. februāra elektroniskā pasta vēstuli par vietu stāvvietā piešķiršanu šajā lidostā. Šajā vēstulē minētais pārvaldītājs paskaidroja, pirmkārt, ka "Air Berlin maksātnešpēja 2017. gada vasarā" ļāva atbrīvot šīs lidostas kapacitāti, otrkārt, aviosabiedrību lūgumi piekļūt nakts stāvvietām bija ievērojami pieauguši, salīdzinot ar iepriekšējām sezonām, līdz ar to minētās lidostas kapacitāte vairs nebija pietiekama un, treškārt, sākot ar 2018. gada "vasaras sezonu", bija plānots ieviest jaunu procedūru minēto vietu sadalīšanai. Tajā turklāt ir precizēts, ka attiecīgā gadījumā ar aviosabiedrībām sazināsies tiešā veidā, lai vēl vairāk uzlabotu to koordināciju.

- 101 Tomēr ir jānorāda, ka prasītāja nepaskaidro, kādēļ nakts stāvvietas Berlīnes-Tēgeles lidostā būtu nepieciešama sastāvdaļa tāpat kā laika nišas tam, lai sniegtu pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem Berlīnes lidostās. Turklāt prasītājas iesniegtajā elektroniskā pasta vēstulē ir minēts ne tikai tas, ka tiks ieviesta jauna procedūra nakts stāvvietu piešķiršanai, bet arī tas, ka esot vēl iespējams palielināt koordināciju starp aviosabiedrībām, ja tas izrādītos nepieciešams. Līdz ar to no šīs vēstules vien nevar izrietēt, ka vietu skaits stāvvietā var ierobežot pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem Berlīnes-Tēgeles lidostā.
- 102 Šādos apstākļos ir jāuzskata, ka prasītājai nav pamata apgalvot, ka Berlīnes-Tēgeles lidostas noslogotības līmeņa aprēķinam katrā ziņā bija jāņem vērā termināļu kapacitāte, kā arī stāvvietas.
- 103 Līdz ar to ir jāuzskata, ka prasītājai nav pamata pārnest Komisijai, ka tā ir noteikusi kļūdainas laika nišu daļas un noslogotības līmeņus, tādēļ ir jānorāda prasītājas otrā pamata otrā daļa.

Par otrā pamata trešo daļu saistībā ar to, ka attiecīgā koncentrācija varētu ļaut personai, kas iestājusies lietā, noslēgt piekļuvi pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumiem no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem Berlīnes lidostās

- 104 Prasītāja apgalvo, ka attiecīgajai koncentrācijai ir pretkonkurences iedarbība. Tā apgalvo, ka tad, ja šīs koncentrācijas nebūtu, ievērojama Berlīnes lidostu laika nišu daļa, kura ir nodota personai, kas iestājusies lietā, tiktu nodota citām aviosabiedrībām. Šajā ziņā tā apgalvo, ka Berlīnes-Tēgeles lidosta ir koordinēta lidosta Regulas Nr. 95/93 izpratnē. Līdz ar to, pirmām kārtām, saskaņā ar šīs regulas 10. pantu tā uzskata, ka līdz pat pusei laika nišu, kuras iepriekš piederēja *Air Berlin*, tiktu nodotas "jaunpienācējiem", kāda ir prasītāja, un tas samazinātu šķēršļus ienākšanai attiecīgajos tirgos. Otrām kārtām, tā apgalvo, ka, ņemot vērā ievērojamo laika nišu daļu, kura pieder personai, kas iestājusies lietā, un Berlīnes lidostu noslogotības līmeņus, persona, kas iestājusies lietā, varētu izmantot dažādas veida izstumšanas stratēģijas.
- 105 Pirmkārt, ir jāatgādina, ka prognozes analīzi, kas ir jāveic Komisijai, veido izvērtējums tam, kā koncentrācija var grozīt faktorus, kuri nosaka konkurences stāvokli attiecīgajā tirgū, lai pārbaudītu, vai tā efektīvai konkurencei radīs nozīmīgus traucējumus. Šādai analīzei ir jāparedz dažādas cēloņsakarības, lai apstiprinātu tās, kuru iespējamība ir vislielākā (spriedums, 2005. gada 15. februāris, Komisija/*Tetra Laval*, C-12/03 P, EU:C:2005:87, 43. punkts).
- 106 Šajā lietā Komisija apstrīdētajā lēmumā ir konstatējusi, ka, nepastāvot attiecīgajai koncentrācijai, *Air Berlin* laika nišas būtu varētu tikušas atgrieztas Regulas Nr. 95/93 10. pantā minētajā kopējā fondā. Šajā ziņā tā precizēja, ka saskaņā ar šīs regulas 10. panta 6. punktu 50 % laika nišu tiktu piešķirtas jaunpienācējiem, izņemot, ja to pieprasījumi būtu zemāki par 50 % no minētajām laika nišām. Līdz ar to *Air Berlin* laika nišas esot nodotas citām aviosabiedrībām, kurām vai nu jau bija pietiekams skaits laika nišu attiecīgajās lidostās, vai arī tās vēlējās ienākt pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgos no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem šajās lidostās. Tādējādi personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļa Berlīnes-Tēgeles lidostā bez attiecīgās koncentrācijas būtu varējusi pieaugt.
- 107 Tomēr Komisija ir pamatojusies uz pieņēmumu, ka visas laika nišas, kas ir šīs koncentrācijas priekšmets, būtu tikušas nodotas citām aviosabiedrībām, nevis personai, kas iestājusies lietā. Līdz ar to sava novērtējuma veikšanai tā ir noteikusi laika nišu daļas pieaugumu, kas ir radies attiecīgās

koncentrācijas dēļ un kas pārsniedz to, kādu to būtu bijis jānosaka saistībā ar pieņemumu, kuru izsaka prasītāja un atbilstoši kuram, ja šīs koncentrācijas nebūtu, daļa no *Air Berlin* laika nišām būtu tikušas atgrieztas Regulas Nr. 95/93 10. pantā minētajā fondā.

- 108 Otrkārt, ir jāatgādina, ka saskaņā ar Regulas Nr. 139/2004 2. panta 2. un 3. punktu par nesaderīgām ar iekšējo tirgu ir jāatzīst vienīgi tās koncentrācijas, kas būtiski ierobežotu efektīvu konkurenci iekšējā tirgū vai ievērojamā tā daļā, tostarp dominējošā stāvokļa izveidošanas vai tā pastiprināšanas dēļ. Līdz ar to, kā to arī pamatoti apgalvo Komisija, apstākļi, ka koncentrācija radītu pretkonkurences iedarbību, pats par sevi nav pietiekams, lai šo koncentrāciju uzskatītu par nesaderīgu ar iekšējo tirgu, ja vien tā būtiski neietekmē efektīvu konkurenci iekšējā tirgū vai ievērojamā tā daļā.
- 109 Šādos apstākļos ar to vien, ka, nepastāvot attiecīgajai koncentrācijai, atsevišķas personai, kas iestājusies lietā, nodotās Berlīnes lidostu laika nišas būtu varējušas tikt nodotas citām aviosabiedrībām, tādējādi samazinot ieejas šķēršļus šīm aviosabiedrībām minētajās lidostās, nevar pierādīt, ka šī koncentrācija varēja būtiski ietekmēt efektīvu konkurenci iekšējā tirgū vai ievērojamā tā daļā.
- 110 Treškārt, ir jānorāda, ka Komisija ir pārbaudījusi personas, kas iestājusies lietā, spēju noslēgt piekļuvi lidostu infrastruktūras pakalpojumiem un tātad pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumiem no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem Berlīnes lidostās.
- 111 Kā izriet no šā sprieduma 13. punkta, Komisija šajā ziņā ir ņēmusi vērā ne tikai personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļu un attiecīgās koncentrācijas ietekmi uz šo laika nišu daļu, bet arī šo lidostu noslogotības līmeni. Proti, Komisija ir konstatējusi, kā tas izriet no Regulas Nr. 95/93 3. panta 5. punkta, ka koordinēto lidostu kapacitāte nebija pietiekama, lai apmierinātu visus gaisa pārvadātāju pieteikumus, balstoties uz viņu brīvprātīgu sadarbību. Tomēr tā norādīja, ka atbilstoši minētajai regulai lidostu var atzīt par koordinētu arī tad, ja nebūtu izmantotas visas šīs lidostas laika nišas. Komisija tādējādi veica attiecīgo lidostu noslogotības līmeņa aprēķinu, izdalot par katru lidostas darba laika stundu piešķirto laika nišu skaitu visām aviosabiedrībām ar kopējo pieejamo laika nišu skaitu. Tā uzskatīja, un prasītāja to neapstrīd, ka principā var izslēgt ievērojamu šķēršļu efektīvai konkurencei pastāvēšanu, ja vidējais lidostas noslogotības līmenis ir zem 60 %.
- 112 Konkrētāk, Komisija vispirms norādīja, ka attiecīgās koncentrācijas noslēgumā personai, kas iestājusies lietā, piederošā laika nišu daļa, pirmkārt, vidēji esot mazāka par 25 %, otrkārt, tā esot mazāka par 40 % visaugstākās noslogotības stundās, proti, laikā no plkst. 10.00 līdz plkst. 10.59 UTC – IATA 2018. gada vasaras sezonā un no plkst. 8.00 līdz plkst. 8.59 UTC – IATA 2017./2018. gada ziemas sezonā, un, treškārt, tā esot zem 50 % stundās, kurās tai ir visaugstākā laika nišu daļa, proti, piektdienās laikā no plkst. 14.00 līdz plkst. 14.59 UTC – iepriekš minētajā vasaras sezonā un piektdienās laikā no plkst. 15.00 līdz plkst. 15.59 UTC – iepriekš minētajā ziemas sezonā.
- 113 Turpinājumā Komisija konstatēja, pirmām kārtām, ka vidējais noslogotības līmenis ir bijis 54 % IATA 2018. gada vasaras sezonā un 46 % IATA 2017./2018. gada ziemas sezonā un, otrām kārtām, ka augstākais noslogotības līmenis ir bijis 73 % laikā no plkst. 10.00 līdz plkst. 10.59 UTC – iepriekš minētajā vasaras sezonā – un 62 % laikā no plkst. 8.00 līdz plkst. 8.59 UTC – iepriekš minētajā ziemas sezonā.

- 114 Visbeidzot, Komisija norādīja, kā tas arī izriet no šā sprieduma 112. un 113. punkta, ka stunda, kurā personai, kas iestājusies lietā, piederēja lielākais laika nišu skaits, nesakrita ar stundu, kurā bija visaugstākais noslogotības līmenis, un ka tik un tā, pat ja noslogotības līmenis būtu augstāks, atlikusī Berlīnes lidostu kapacitāte bija pietiekama, lai atļautu konkurentu ienākšanu šajās lidostās un to darbības paplašināšanos.
- 115 Prasītāja apgalvo, ka, ņemot vērā personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu ievērojamo daļu un noslogotības līmeni tostarp Berlīnes lidostās, persona, kas iestājusies lietā, varētu izmantot dažāda veida izstumšanas stratēģijas. Pieņemot, ka *Air Berlin* pasažieru vietu skaits un pārvadāto pasažieru skaits ir savstarpēji atbilstošs ar laika nišu skaitu, kurš nodots personai, kas iestājusies lietā, prasītāja uzskata, ka attiecīgās koncentrācijas noslēgumā persona, kas iestājusies lietā, pārvadājot līdz 40 % no kopējā pasažieru vietu skaita un attiecīgi 40 % un 50 % pasažieru *IATA* 2017./2018. gada ziemas sezonā un *IATA* 2018. gada vasaras sezonā. Prasītāja no tā secina, ka persona, kas iestājusies lietā, varētu, pirmām kārtām, palielināt lidojumu skaitu tajās stundās, kurās veikt lidojumus ir iecerējis jaunpienācējs, vai arī to veikt jaunpienācēja jau apkalpotajos reisos, samazinot tā darbības rentabilitāti, otrām kārtām, efektīvāk izmantot savas laika nišas, tās pārbīdot atkarībā no vajadzības dažādos reisos, un, trešām kārtām, piedāvāt saviem klientiem izdevīgākas lojalitātes programmas. Prasītāja precizē, ka tie ir riski, kas tai nav jāpierāda, bet kas būtu jāpārbauda Komisijai.
- 116 Šajā ziņā, pirmkārt, pretēji tam, ko apgalvo prasītāja, Komisija ir pārbaudījusi, vai personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu pieaugums varēja tai ļaut ierobežot citu aviosabiedrību piekļuvi pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgiem no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem attiecīgajās lidostās. Tā tomēr uzskatīja, ka šajā gadījumā persona, kas iestājusies lietā, nevar noslēgt citu aviosabiedrību piekļuvi šiem tirgiem.
- 117 Turklāt šajā ziņā ir būtiski norādīt, ka prasītāja atsauca vienīgi uz personas, kas iestājusies lietā, tirgus daļām Berlīnes-Tēgeles lidostā, kaut gan, kā ir norādīts šā sprieduma 12. punktā, attiecīgā koncentrācija pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgu no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem šajā lidostā varētu ietekmēt vienīgi tādā gadījumā, ja tā un Berlīnes-Šēnfeldes lidosta ietilptu tajā pašā ģeogrāfiskajā tirgū. Prasītāja tādējādi nepaskaidro, kā faktiski varētu tikt ieviestas tās minētās izstumšanas stratēģijas attiecībā uz Berlīnes lidostām, uzlūkojot tās kopumā, ņemot vērā tostarp apstākli, ka vidējā laika nišu daļa, kura pieder personai, kas iestājusies lietā, ir zemāka par 25 % un ka vidējais šo lidostu noslogotības līmenis ir zem 60 %, kas ir minēts šā sprieduma 111. punktā. Konkrētāk, prasītāja nenorāda iemeslu, kura dēļ jaunpienācējs, ņemot vērā šo noslogotības līmeni, nevarētu saņemt tik daudz laika nišu, cik nepieciešams, lai sniegtu pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem šajās lidostās.
- 118 Otrkārt, ir jāatgādina, kā to ir pamatoti norādījusi Komisija savu pamatnostādņu par nehorizontālo apvienošanu 16. punktā, fakts, ka konkurentiem varētu kaitēt koncentrācijas izraisītā efektivitāte, pats par sevi nevar radīt šķērsli konkurencei. Savukārt prasītāja nepaskaidro, kādēļ personas, kas iestājusies lietā, laika nišu efektīvāka izmantošana, kā arī izdevīgāku lojalitātes programmu ieviešana saviem klientiem pati par sevi neatspoguļo efektivitātes pieaugumu, kas, lai gan tas var kaitēt konkurentiem, tādēļ vien nav uzskatāms par ievērojamu šķērsli efektīvai konkurencei.
- 119 Treškārt, ir būtiski atgādināt, kā tas arī tika minēts šā sprieduma 14. punktā, ka Komisija tostarp ir pamatojusies uz trim atšķirīgiem pamatiem, lai atzītu attiecīgo koncentrāciju par saderīgu ar iekšējo tirgu attiecībā uz Berlīnes lidostām. Tā ne tikai uzskatīja, ka persona, kas iestājusies lietā,

nevar noslēgt piekļuvi pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgiem no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem Berlīnes lidostās, bet tai arī neesot motivācijas noslēgt šo piekļuvi, un ka iespējamās izstumšanas stratēģijas ieviešanas sekas nebūtu konkurences samazināšanās šajos tirgos. Tā kā prasītāja neapstrīd apstrīdētā lēmuma otro un trešo pamatu, tās argumenti par apgalvoto personas, kas iestājusies lietā, spēju noslēgt minēto piekļuvi katrā ziņā ir jānoraida kā neefektīvi.

- 120 No tā izriet, ka Komisija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu novērtējumā, uzskatīdama, ka attiecīgā koncentrācija nerada ievērojamus šķēršļus efektīvai konkurencei pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgos no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem Berlīnes lidostās.
- 121 Līdz ar to ir jānoraida prasītājas otrā pamata trešā daļa un tātad minētais pamats ir jānoraida kopumā.

Par trešo un ceturto pamatu saistībā ar pārbaudes neesamību par iespējamu efektivitātes pieaugumu no attiecīgās koncentrācijas un par to, ka Komisija nav noteikusi saistības

- 122 Prasītāja apgalvo, ka Komisija ir pārkāpusi pamatnostādnes par horizontālo apvienošanu, jo tā nav veikusi iespējamā efektivitātes pieauguma novērtējumu, kāds var izrietēt no attiecīgās koncentrācijas. Turklāt tā pārmet Komisijai, ka tā nav noteikusi personai, kas iestājusies lietā, korektīvus pasākumus saistību veidā, lai citām aviosabiedrībām tiktu atļauta atsevišķu tai piederošo laika nišu izmantošana.
- 123 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd prasītājas argumentāciju.
- 124 Pirmkārt, ir jānorāda, ka tas arī izriet no Regulas Nr. 802/2004 I pielikumā ietvertās CO formas, kādā ir jāpaziņo par koncentrāciju atbilstīgi Regulai Nr. 139/2004, 9. iedaļas redakcijas un pamatnostādņu par horizontālo apvienošanu 78. punkta, uz kuru tostarp ir ietverta atsauce pamatnostādņu par nehorizontālo apvienošanu 21. punktā ietvertajā zemsvītras piezīmē, efektivitātes pieaugumam no koncentrācijas ir jābūt tādām, kas veicina konkurenci, sniedzot priekšrocības patērētājiem. Regulas Nr. 139/2004 29. apsvērumā, uz kuru atsaucas prasītāja, tādējādi ir atgādināts, ka koncentrācijas radītais efektivitātes pieaugums vājina ietekmi uz konkurenci un jo īpaši iespējamo kaitējumu patērētājiem, kas pretējā gadījumā varētu rasties, un tā rezultātā koncentrācija būtiski nemazina efektīvu konkurenci iekšējā tirgū vai nozīmīgā tā daļā.
- 125 Pēc analogijas ir jāatgādina, ka tādos apstākļos kā šajā lietā attiecīgo uzņēmumu saistību mērķis ir kļūst visās nopietnās šaubas attiecībā uz jautājumu par to, vai koncentrācija ievērojami kavētu efektīvu konkurenci iekšējā tirgū vai būtiskā tā daļā, it īpaši dominējošā stāvokļa rašanās vai nostiprināšanās dēļ (spriedums, 2015. gada 13. maijs, *Niki Luftfahrt*/Komisija, T-162/10, EU:T:2015:283, 297. punkts).
- 126 Šajā lietā ir jānorāda, ka Komisija, pamatojoties uz Regulas Nr. 139/2004 6. panta 1. punkta b) apakšpunktu, uzskatīja, ka attiecīgā koncentrācija nevarēja radīt būtisku šķērslī efektīvai konkurencei iekšējā tirgū vai būtiskā tā daļā, un nebija vajadzīgs, lai persona, kas iestājusies lietā, pierādītu efektivitātes pieaugumu vai uzņemtos saistības. Līdz ar to, kā tas ir minēts šā sprieduma 120. punktā, prasītājai nav pamata apgalvot, ka būtu acīmredzami, ka minētā koncentrācija var radīt šāda veida šķēršļus, un tādēļ Komisijai nebija jāpārbauda efektivitātes pieaugums, kas būtu varējis līdzsvarot šīs koncentrācijas ietekmi uz konkurenci, nedz arī saistības, ar ko varētu novērst šāda veida šķēršļus.

127 Otrkārt, no Regulas Nr. 139/2004 29. apsvēruma un pamatnostādņu par horizontālo apvienošanas 84.–87. punkta, uz ko atsaucas prasītāja, izriet, ka koncentrācijā iesaistītajām pusēm ir jāpierāda attiecīgais efektivitātes pieaugums šīs koncentrācijas dēļ. Tāpat no šīs regulas 6. panta 2. punkta un Regulas Nr. 802/2004 19. panta izriet, ka attiecīgā gadījumā koncentrācijas dalībnieki piedāvā veikt grozījumus koncentrācijā, uzņemoties saistības. No tā izriet, ka prasītāja nevar pārnest Komisijai, ka tā nav pārbaudījusi, vai nepastāv efektivitātes pieaugums, ko iepriekš nebūtu pierādījusi persona, kas iestājusies lietā, vai ka tā ir uzlikusi saistības, kuras pēdējā minētā nebūtu iepriekš piedāvājusi.

128 Šādos apstākļos ir jānoraida prasītājas trešais un ceturtais pamats.

Par piekto pamatu saistībā ar glābšanas pabalsta neņemšanu vērā saistībā attiecīgās koncentrācijas ietekmes novērtējumu

129 Prasītāja apgalvo, ka glābšanas atbalsts *Air Berlin* tika piešķirts ar mērķi veikt attiecīgo koncentrāciju. Šajā ziņā tā apgalvo, ka šis atbalsts nebija saderīgs ar iekšējo tirgu, ka noteikta informācija attiecībā uz minēto atbalstu neesot bijusi publiski pieejama un ka šis atbalsts esot liedzis citiem "efektīvākiem operatoriem" iegūt *Air Berlin* aktīvus. Turklāt tā uzskata, ka šis atbalsts ietekmēja *Air Berlin* spēju saņemt finansējumu, tādēļ Komisijai tas bija jāņem vērā atbilstoši Regulas Nr. 139/2004 2. panta 1. punkta b) apakšpunktam.

130 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd prasītājas argumentus.

131 Šajā ziņā, pirmām kārtām, no lēmuma, ar kuru glābšanas atbalstu atzīst par saderīgu ar iekšējo tirgu, izriet, ka šī atbalsta mērķis tostarp bija nodrošināt, ka *Air Berlin* aktīvu tirgošana notiek "kontrolēti", lai ierobežotu negatīvās sekas tās personālam.

132 Tomēr, pirmkārt, no apgalvotās glābšanas atbalsta nesaderības ar iekšējo tirgu un no fakta, ka noteikta informācija attiecībā uz šo atbalstu neesot publiski pieejama, nevar izrietēt, ka minētā atbalsta īpašais mērķis bija tāds, lai persona, kas iestājusies lietā, iegūtu tos *Air Berlin* aktīvus, uz kuriem attiecas šī koncentrācija.

133 Otrkārt, prasītāja ne apgalvo, ne vēl jo vairāk pierāda, ka "efektīvākie operatori", uz kuriem tā atsaucas, nevarēja iesniegt piedāvājumu *Air Berlin* aktīvu atpirkšanai saistībā ar tās maksātspējas procedūru.

134 Treškārt, ir jāatgādina, kā tas arī ir minēts šā sprieduma 109. punktā, ka tas apstāklis vien, ka nepastāvot attiecīgajai koncentrācijai, atsevišķas personai, kas iestājusies lietā, nodotās Berlīnes lidostu laika nišas būtu varējušas vismaz daļēji tikt nodotas citām aviosabiedrībām, pats par sevi nav pietiekams, lai uzskatītu, ka šī koncentrācija varēja būtiski ietekmēt efektīvu konkurenci, tādējādi, ka Komisijai tā būtu bijusi jāatzīst par nesaderīgu ar iekšējo tirgu.

135 Otrām kārtām, no Regulas Nr. 139/2004 2. panta 1. punkta b) apakšpunkta izriet, ka novērtējumā par koncentrāciju Komisijai tostarp ir jāņem vērā attiecīgo uzņēmumu vieta tirgū un to ekonomiskais un finansiālais spēcīgums. Tomēr ir jānorāda, ka prasītāja nav iesniegusi nevienu pierādījumu tam, ka ar glābšanas atbalstu *Air Berlin* piešķirtā aizdevuma apjoms bija daļa no personas, kas iestājusies lietā, iegūtajiem aktīviem saistībā ar attiecīgo koncentrāciju.

- 136 Šādos apstākļos nav pierādīts, ka *Air Berlin* piešķirtā aizdevuma summa bija daļa no attiecīgās koncentrācijas, un līdz ar to ir jāuzskata, ka glābšanas atbalsts nebija tāds, kas varēja ietekmēt personas, kas iestājusies lietā, iegūto *Air Berlin* aktīvu vietu tirgū un to ekonomisko un finansiālo spēcīgumu. No tā izriet, ka šis atbalsts nevarēja grozīt Komisijas veikto novērtējumu par šo koncentrāciju.
- 137 Līdz ar to ir jānoraida prasītājas piektais pamats.

Par sesto pamatu saistībā ar LESD 296. panta pārkāpumu

- 138 Prasītāja apgalvo, ka Komisija ir pārkāpusi LESD 296. pantu, jo apstrīdētajā lēmumā nav sniegts pietiekams pamatojums. It īpaši tā pārmet Komisijai, ka tā nav veikusi izsmelšu analīzi par attiecīgās koncentrācijas faktiskajiem apstākļiem. Tādējādi tā apgalvo, ka Komisija nav pārbaudījusi šīs koncentrācijas ietekmi uz *O&D* tirgiem, ka tā ir veikusi tikai "īsu" analīzi par personas, kas iestājusies lietā, iespējamo interesi piemērot izstumšanas stratēģiju un šādas stratēģijas ietekmi uz konkurenci, ka tā nav pārbaudījusi, vai efektivitātes pieaugums no attiecīgās koncentrācijas atsver tās pretkonkurences ietekmi, ka tā nav pārbaudījusi, vai korektīvie pasākumi ļautu novērst būtiskus šķēršļus efektīvai konkurencei, kas rodas no minētās koncentrācijas, un, visbeidzot, ka tā nav ņēmusi vērā glābšanas atbalstu.
- 139 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd prasītājas argumentus.
- 140 Saskaņā ar LESD 296. pantu Savienības iestāžu pieņemtajiem tiesību aktiem ir jāsniedz to pieņemšanas pamatojums.
- 141 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka LESD 296. pantā prasītajam pamatojumam ir jābūt pielāgotam attiecīgā akta būtībai un tam nepārprotami un viennozīmīgi jāatspoguļo iestādes – akta autores – argumentācija, lai ļautu ieinteresētajām personām noskaidrot veiktā pasākuma pamatojumu un kompetentajai tiesai īstenot pārbaudi. Prasība norādīt pamatojumu tād ir jāizvērtē, ņemot vērā konkrētā gadījuma apstākļus, tostarp akta saturu, izvirzīto iemeslu būtību un akta adresātu vai citu personu, kuras šis akts skar tieši un individuāli, iespējamās intereses saņemt paskaidrojumus. Netiek prasīts, lai pamatojumā tiktu precizēti visi atbilstošie faktiskie un tiesiskie apstākļi, jo jautājums, vai akta pamatojums atbilst LESD 296. panta prasībām, ir jāizvērtē, ņemot vērā ne tikai šī panta formulējumu, bet arī tā kontekstu, kā arī visas tiesību normas, kas regulē attiecīgo jomu (spriedumi, 1998. gada 2. aprīlis, Komisija/*Sytraval* un *Brink's France*, C-367/95 P, EU:C:1998:154, 63. punkts; 2004. gada 22. jūnijs, Portugāle/Komisija, C-42/01, EU:C:2004:379, 66. punkts, un 2008. gada 15. aprīlis, *Nuova Agricast*, C-390/06, EU:C:2008:224, 79. punkts).
- 142 Tādējādi Komisija nepārkāpj tai uzlikto pienākumu norādīt pamatojumu tad, ja, īstenojot pilnvaras par koncentrāciju pārbaudi, tā lēmumā neiekļauj precīzu pamatojumu attiecībā uz noteiktu to koncentrācijas aspektu skaitu, kas, pēc tās domām, acīmredzami nav jāņem vērā, kam nav nozīmes vai kam ir pilnīgi sekundāra nozīme šīs koncentrācijas novērtēšanā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1998. gada 2. aprīlis, Komisija/*Sytraval* un *Brink's France*, C-367/95 P, EU:C:1998:154, 64. punkts). Šāda prasība būtu grūti savietojama ar ātruma prasību un procedūras isajiem termiņiem, kas Komisijai ir jāievēro, pildot uzņēmumu koncentrācijas darījumu kontroles pilnvaras, un kas ir šo darījumu kontroles procedūras īpašo apstākļu sastāvdaļa. No tā izriet, ka tad, ja Komisija, pamatojoties uz Regulas Nr. 139/2004 6. panta 1. punkta b) apakšpunktu, koncentrāciju atzīst par saderīgu ar iekšējo tirgu, prasība norādīt pamatojumu ir izpildīta, ja šajā lēmumā ir skaidri norādīti iemesli, kādēļ Komisija uzskata, ka attiecīgā koncentrācija, vajadzības gadījumā – pēc attiecīgo uzņēmumu iesniegtajiem grozījumiem, nerada vai nenostiprina

dominējošo stāvokli, kura rezultātā iekšējā tirgū vai ievērojamā tā daļā tiktu būtiski traucēta efektīva konkurence (pēc analogijas skat. spriedumu, 2015. gada 13. maijs, *Niki Luftfahrt* /Komisija, T-162/10, EU:T:2015:283, 100. punkts).

- 143 Šajā lietā, pirmkārt, ir jākonstatē, kā tas izriet no šā sprieduma 27. un 46. punkta, ka apstrīdētajā lēmumā Komisija ir paskaidrojusi iemeslu, kura dēļ tā nav veikusi koncentrācijas novērtējumu par katru no atbilstošajiem *O&D* tirgiem. Proti, pirmām kārtām, tā paskaidroja: tā kā *Air Berlin* bija pārtraukusi darbību pirms attiecīgās koncentrācijas un neatkarīgi no tās, tā vairs neatradās nevienā no *O&D* tirgiem, kuros tā bija piedalījusies iepriekš. Otrām kārtām, Komisija apgalvoja, ka bija jānovērtē šīs koncentrācijas ietekme uz pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgiem no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem lidostās, kurām bija piesaistītas *Air Berlin* laika nišas, jo šīs laika nišas nebija piesaistītas nevienam konkrētam *O&D* tirgum.
- 144 Otrkārt, ir jānorāda, ka, pirmām kārtām, veikt Komisijas novērtējumu attiecībā uz personas, kas iestājusies lietā, apgalvoto ieinteresētību noslēgt piekļuvi Berlīnes lidostu infrastruktūras pakalpojumiem bija lieki, jo Komisija jau iepriekš bija uzskatījusi, ka persona, kas iestājusies lietā, visdrīzāk nespētu noslēgt šo piekļuvi. Otrām kārtām, Komisija uzskatīja, ka, lai gan ir tiesa, ka aviosabiedrība, kas atrodas dominējošā stāvoklī, varētu būt ieinteresēta noslēgt minēto piekļuvi, tomēr šajā lietā ir jānorāda, ka vēl bija pieejams pietiekams laika nišu skaits citām aviosabiedrībām, kā arī tas, ka Berlīnes-Tēgeles lidostā darbojās vēl viens konkurents, kam šajā lidostā piederēja salīdzināma laika nišu daļa ar to, kāda piederēja personai, kas iestājusies lietā, attiecīgās koncentrācijas noslēgumā. Turklāt Komisija piebilda, ka tirgus izpēti laikā tā nav guvusi pierādījumus tam, ka persona, kas iestājusies lietā, iepriekš būtu veikusi darbības, kuras ir vērstas uz tirgus noslēgšanu.
- 145 Treškārt, kā izriet no šā sprieduma 126. punkta, Komisijai nebija jāveic novērtējums par iespējamu efektivitātes pieaugumu, kas izrietētu no attiecīgās koncentrācijas, vai attiecīgā gadījumā jānosaka personai, kas iestājusies lietā, saistības. Tāpat – kā izriet no šā sprieduma 137. punkta –, Komisijai attiecīgās koncentrācijas novērtējumam nebija jāņem vērā glābšanas atbalsts. No tā izriet, ka šos dažādos apstākļus, uz kuriem atsaucas prasītāja, Komisija varēja pamatoti uzskatīt par acīmredzami neatbilstīgiem, līdz ar to, ņemot vērā šā sprieduma 142. punktā atgādināto judikatūru, tai nevar pārnest, ka, neminēdama šos apstākļus apstrīdētajā lēmumā, tā ir pārkāpusi pienākumu norādīt pamatojumu.
- 146 Šādos apstākļos nevar uzskatīt, ka apstrīdētajā lēmumā nav norādīts pamatojums, un tādēļ ir jānorāda prasītājas sestais pamats.

Par prasītājas lūgumu noteikt procesa organizatoriskos pasākumus

- 147 Prasības pieteikumā prasītāja, pamatojoties uz Reglamenta 88. pantu, lūdza Vispārējo tiesu noteikt procesa organizatoriskos pasākumus attiecībā uz glābšanas atbalstu, *Air Berlin* darbības pārtraukšanu un tās aktīvu pārdošanu.
- 148 Tomēr ir jānorāda, pirmkārt, ka prasītāja nav ievērojusi Reglamenta 88. panta 2. punktu, nenorādīdama pietiekami detalizētus iemeslus, ar kuriem būtu pamatota vajadzība noteikt visus tās prasītos procesa organizatoriskos pasākumus, un, otrkārt, kā tas izriet no šā sprieduma 28.–34. un 132.–136. punkta, šie procesa organizatoriskie pasākumi nav nepieciešami, lai lemtu par šo prasību.
- 149 Līdz ar to ir jānorāda prasītājas lūgums noteikt procesa organizatoriskos pasākumus.

- 150 No iepriekš minētā izriet, ka prasība ir jānoraida pilnībā, bez vajadzības lemt par Komisijas izvirzīto iebildi pret replikas C.2. pielikuma pieņemamību.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 151 Saskaņā ar Reglamenta 134. panta 1. punktu lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā prasītājam spriedums ir nelabvēlīgs, tai ir jāpiespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus atbilstoši Komisijas un personas, kas iestājusies lietā, prasījumiem.

Ar šādu pamatojumu

VISPĀRĒJĀ TIESA (desmitā palāta paplašinātā sastāvā)

nospriež:

1) Prasību noraidīt.

2) *Polskie Linie Lotnicze "LOT" S.A.* atlīdzina tiesāšanās izdevumus.

Van der Woude

Kornezov

Buttigieg

Kowalik-Bańczyk

Hesse

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2021. gada 20. oktobrī.

[Paraksti]