



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 – Saistības – Pienākums norādīt pamatojumu

Lietā T-296/18,

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

Deutsche Lufthansa AG, Ķelne (Vācija), ko pārstāv *S. Völcker* un *R. Benditz*, advokāti,

persona, kas iestājusies lietā,

par prasību, kas ir pamatota ar LESD 263. pantu un ar ko tiek lūgts atcelt Komisijas Lēmumu C(2017) 9118 *final* (2017. gada 21. decembris), ar kuru koncentrācija ir atzīta par saderīgu ar iekšējo tirgu un ar EEZ līgumu (Lieta COMP/M.8633 – *Lufthansa/atsevišķi Air Berlin* aktīvi),

VISPĀRĒJĀ TIESA (desmitā palāta paplašinātā sastāvā)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs *M. van der Vaude* [*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. Ūkelyté*], administratore,

ņemot vērā tiesvedības rakstveida daļu un 2020. gada 10. septembra tiesas sēdi,

pasludina šo spriedumu.

* Tiesvedības valoda – poļu.

Spriedums

Tiesvedības priekšvēsture

- 1 *Air Berlin plc* bija aviosabiedrība ar meitasuzņēmumiem *Luftfahrtgesellschaft Walter mbH* (turpmāk tekstā "LGW") un *NIKI Luftfahrt GmbH*. Saskaņā ar tā saukto "wet lease" līgumu (turpmāk tekstā "wet lease līgums") LGW iznomāja *Air Berlin* reģionālos gaisa kuģus ar apkalpi, lai nodrošinātu pasažieru plūsmu citos *Air Berlin* apkalpotajos savienojumos.
- 2 2016. gadā pēc finansiālām grūtībām *Air Berlin* sagatavoja restrukturizācijas plānu, kas bija jāfinansē ar vienas no šīs aviosabiedrības akcionārēm – *Etihad Airways PJSC* – aizdevumiem.
- 3 2016. gada 16. decembrī *Air Berlin* saistībā ar restrukturizācijas plānu noslēdza līgumu ar personu, kas iestājusies lietā, *Deutsche Lufthansa AG* (turpmāk tekstā – "roof wet lease līgums"), saskaņā ar kuru tā divām *Deutsche Lufthansa AG* meitasuzņēmumiem apakšiznomāja gaisa kuģus ar apkalpēm. *Air Berlin* šos gaisa kuģus, iespējams, iznomāja no trešām personām saskaņā ar nomas līgumiem bez apkalpes.
- 4 Ar 2017. gada 30. janvāra lēmumu *Bundeskartellamt* (Federālais karteļu birojs, Vācija) apstiprināja *roof wet lease* līgumu.
- 5 2017. gada 9. augustā *Etihad Airways* nepārskaitīja izmaksājamo aizdevuma daļu.
- 6 2017. gada 11. augustā *Etihad Airways* izdarīja publisku paziņojumu, ka tā vairs nesniegs finansiālu atbalstu *Air Berlin*.
- 7 2017. gada 15. augustā, pirmām kārtām, *Air Berlin* uzsāka maksātnespējas procedūru *Amtsgericht Charlottenburg* (Šarlotenburgas pirmās instances tiesa, Vācija), kas tai atļāva turpināt pārvaldīt un izmantot savu mantu pagaidu administratora uzraudzībā.
- 8 Otrām kārtām, 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* darbību ilgākais trīs mēnešus, kuru laikā bija paredzēts pārdot šīs sabiedrības aktīvus.
- 9 2017. gada 10. oktobrī persona, kas iestājusies lietā, lūdza Komisijai 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.) 7. panta 3. punktu piešķirt atkāpi no saistībām, atbilstoši kurām koncentrāciju nevar veikt, pirms par to ir paziņots un pirms tā ir atzīta par saderīgu ar iekšējo tirgu. Konkrētāk, tā lūdza, pirmkārt, atļaut iestāties *Air Berlin* vietā vairākos gaisa kuģu nomas līgumos, kas ir noslēgti ar trešām personām, lai izvairītos no šo gaisa kuģu aresta tādēļ, ka *Air Berlin* nevarēja samaksāt līgumos paredzētās summas. Otrkārt, tā lūdza atļaut iznomāt gaisa kuģus ar apkalpēm no LGW un no *NIKI Luftfahrt*, lai ļautu šim pēdējam iestāties *Air Berlin* vietā saistībā ar *roof wet lease* līgumu.

- 10 2017. gada 13. oktobrī persona, kas iestājusies lietā, un *Air Berlin* noslēdza līgumu par visu *LGW* un *NIKI Luftfahrt* kapitāldaļu iegādi (turpmāk tekstā – “2017. gada 13. oktobra līgums”). Pirms šī līguma izpildes *Air Berlin* bija jānodod *LGW* daži gaisa kuģi ar apkalpi, kā arī laika nišas *International Air Transport Association (IATA)*, Starptautiskā gaisa transporta asociācija) 2017./2018. gada ziemas laika plānošanas laikposmam (sezonai) un *IATA* 2018. gada vasaras sezonai astoņās Vācijas lidostās (Diseldorfas, Hamburgas, Minhenes, Berlīnes-Tēgeles, Ķelnes-Bonnas, Nirnbergas, Zārbrikenes, Štutgartes), trīs Itālijas lidostās (Boloņas, Florences un Venēcijas), divās Šveices lidostās (Ženēvas un Cīrihes), vienā Čehijas lidostā (Prāgas), vienā Dānijas lidostā (Kopenhāgenas *Kastrup* lidostā), vienā Spānijas lidostā (Barselonas *El Prat* lidostā), vienā Austrijas lidostā (Zalcburgas), vienā Polijas lidostā (Varšavas) un vienā Zviedrijas lidostā (Gēteborgas).
- 11 Ar 2017. gada 27. oktobra Lēmumu C(2017) 7355 *final* Komisija, izvirzot zināmus nosacījumus, apmierināja šā sprieduma 9. punktā minēto personas, kas iestājusies lietā, izteikto lūgumu (turpmāk tekstā – “2017. gada 27. oktobra lēmums”).
- 12 2017. gada 28. oktobrī *Air Berlin* pārtrauca darbību pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgū. *LGW* līdz ar to pārtrauca gaisa kuģu iznomāšanu ar apkalpi *Air Berlin* saskaņā ar *wet lease* līgumu, tomēr tā turpināja saskaņā ar *roof wet lease* līgumu iznomāt gaisa kuģus ar apkalpi personai, kas iestājusies lietā, atbilstoši 2017. gada 27. oktobra lēmumam.
- 13 2017. gada 31. oktobrī persona, kas iestājusies lietā, paziņoja Komisijai saskaņā ar Padomes Regulas Nr. 139/2004 4. panta 1. punkta pirmo daļu par koncentrāciju, līdz ar kuru tā ieguva visas *LGW* un *NIKI Luftfahrt* kapitāldaļas, kā arī atsevišķus citus *Air Berlin* aktīvus, kas bija vēl jānodod *LGW* saskaņā ar 2017. gada 13. oktobra līgumu.
- 14 Ar 2017. gada 1. novembra rīkojumu *Amtsgericht Charlottenburg* (Šarlotenburgas pirmās instances tiesa) lēma, ka ir pierādīta *Air Berlin* maksātnespēja un pārmērīgas parādsaistības.
- 15 2017. gada 13. decembrī persona, kas iestājusies lietā, atteicās no *NIKI Luftfahrt* kapitāldaļu ieguves.
- 16 2017. gada 15. decembrī persona, kas iestājusies lietā, piedāvāja Komisijai samazināt no 450 līdz 108 ikdienas laika nišas, kas tai tiktu nodotas saskaņā ar 2017. gada 13. oktobra līgumu Diseldorfas lidostā *IATA* 2018. gada vasaras sezonā (turpmāk tekstā “saistības, kuras ir uzņēmusies persona, kas iestājusies lietā”).
- 17 Ar 2017. gada 21. decembra lēmumu C(2017) 9118 *final* (Lieta COMP/M.8633 – *Lufthansa* /atsevišķi *Air Berlin* aktīvi) (turpmāk tekstā – “apstrīdētais lēmums”) Komisija uzskatīja, ka, ņemot vērā saistības, kuras ir uzņēmusies persona, kas iestājusies lietā, *LGW* kapitāldaļu un citu aktīvu, kurus *Air Berlin* būtu nodevusi personai, kas iestājusies lietā, iegūšana (turpmāk tekstā – “attiecīgā koncentrācija”) ir saderīga ar iekšējo tirgu saskaņā ar Regulas Nr. 139/2004 6. panta 1. punkta b) apakšpunktu un 2. punktu.
- 18 Konkrētāk, pirmkārt, Komisija uzskatīja, pirmām kārtām, ka attiecīgā koncentrācija 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 minētās koncentrācijas un neatkarīgi no tās. Tā šajā ziņā norādīja, ka šīs laika nišas nebija piesaistītas nevienam konkrētam savienojumam un ka *Air Berlin* vairs neapkalpo nevienu savienojumu. Komisija no tā secināja, ka šādos apstākļos šīs koncentrācijas seku 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 noteica 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 noteica konkrētos tirgus kā pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgus no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem šīm lidostām.

- 19 Otrkārt, Komisija 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 daudzuma, 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.
- 20 Komisija tādējādi uzskatīja, ka šā sprieduma 19. punktā minētie trīs nosacījumi ir izpildīti vienīgi attiecībā uz Diseldorfas lidostu *IATA* 2018. gada vasaras sezonā. Konkrētāk, tā norādīja, ka tad, ja persona, kas iestājusies lietā, neuzņemtos saistības, tā visdrīzāk iegūtu dominējošo stāvokli attiecībā uz laika nišu valdījumu, kas tai sniegtu spējas un ieinteresētību noslēgt piekļuvi pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgiem attiecībā uz šīs lidostas izlidošanas vai uz galamērķa punktiem. Tomēr tā uzskatīja, ka šīs saistības pietiekami samazināja to laika nišu skaitu, kuras tiktu nodotas personai, kas iestājusies lietā, lai varētu konstatēt, ka attiecīgā koncentrācija neradīja nopietnas šaubas par tās saderību ar iekšējo tirgu.

Tiesvedība un lietas dalībnieku prasījumi

- 21 Ar prasības pieteikumu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2018. gada 7. maijā, prasītāja *Polskie Linie Lotnicze "LOT" S.A.* cēla šo prasību.
- 22 Ar 2018. gada 12. jūnija elektroniskā pasta vēstuli prasītāja, pamatojoties uz Vispārējās tiesas Reglamenta 88. pantu, lūdza Vispārējo tiesu noteikt procesa organizatoriskos pasākumus un pierādījumu savākšanas pasākumus attiecībā uz *Air Berlin* glābšanas atbalstu, darbības izbeigšanu un tās aktīvu pārdošanu.
- 23 Ar dokumentu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2018. gada 23. augustā, 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.
- 24 Ar 2018. gada 17. septembra dokumentu prasītāja lūdza ievērot konfidencialitāti attiecībā uz atsevišķu informāciju, kas ietverta tās procesuālajos rakstos un to pielikumos. Ar 2018. gada 21. decembra dokumentu persona, kas iestājusies lietā, izteica iebildumus pret šo lūgumu ievērot konfidencialitāti.

- 25 Ar 2019. gada 20. maija rīkojumu Vispārējās tiesas devītās palātas priekšsēdētājs daļēji apmierināja prasītājas iesniegto lūgumu ievērot konfidencialitāti. Ar 2019. gada 26. jūnija elektroniskā pasta vēstuli persona, kas iestājusies lietā, atkārtoja savus iebildumus pret konfidencialitātes ievērošanu attiecībā uz informāciju, par kuru minētais lūgums tika apmierināts.
- 26 Tā kā Vispārējās tiesas palātu sastāvs tika mainīts saskaņā ar Reglamenta 27. panta 5. punktu, tiesnese referente tika pārcelta uz desmito palātu, kurai šī iemesla tika nodota šīs lietas izskatīšana.
- 27 Pēc desmitās palātas priekšlikuma Vispārējā tiesa atbilstoši Reglamenta 28. pantam nolēma nodot lietu paplašinātam iztiesāšanas sastāvam.
- 28 Ar 2020. gada 11. februāra un 27. aprīļa procesa organizatoriskajiem pasākumiem, kas tika pieņemti saskaņā ar Reglamenta 89. panta 3. punkta b) apakšpunktu, Vispārējā tiesa uzdeva jautājumus Komisijai. Komisija atbildēja uz šiem jautājumiem noteiktajā termiņā.
- 29 Prasītājas prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:
- atcelt apstrīdēto lēmumu;
 - piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus;
 - piespriest personai, kas iestājusies lietā, segt savus tiesāšanās izdevumus pašai.
- 30 Komisijas un personas, kas iestājusies lietā, prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:
- prasību noraidīt;
 - piespriest prasītājam atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Juridiskais pamatojums

- 31 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.
- 32 Prasības pamatojumam prasītāja izvirza septiņus pamatus: pirmkārt, par konkrēto tirgu kļūdainu noteikšanu, otrkārt, par acīmredzamu kļūdu vērtējumā par attiecīgās koncentrācijas ietekmi, treškārt, par 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.), pārkāpumu, ceturtkārt, par vērtējuma neveikšanu attiecībā uz iespējamu efektivitātes pieaugumu no šīs koncentrācijas, piektkārt, par saistību, kuras uzņēmusies persona, kas iestājusies lietā, nepietiekamību, sestkārt, par glābšanas atbalsta neņemšanu vērā minētās koncentrācijas ietekmes vērtējumā un, septītkārt, par LESD 296. panta pārkāpumu.

Par pirmo pamatu saistībā ar konkrēto tirgu kļūdainu noteikšanu

- 33 Saistībā ar pirmo pamatu prasītāja pārmet Komisijai, ka tā ir kļūdaini noteikusi konkrētos tirgus. Šis pamats būtībā ir sadalīts divās daļās. Ar pirmo daļu prasītāja apstrīd pieņēmumus, uz kuriem ir balstīta Komisijas argumentācija un atbilstoši kuriem, pirmām kārtām, *Air Berlin*, ieskaitot *LGW*, bija pārtraukusi darbību vēl pirms attiecīgās koncentrācijas un neatkarīgi no tās un, otrām kārtām, persona, kas iestājusies lietā, ieguva nevis *Air Berlin* kā uzņēmumu, bet vienīgi šī uzņēmuma aktīvus. Ar pamata otro daļu tā pārmet Komisijai, 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.
- 34 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

- 35 Apstrīdētajā lēmumā Komisija konstatēja, ka, izņemot *roof wet lease* līguma izpildi, kas bija atļauta ar 2017. gada 27. oktobra lēmumu, *Air Berlin*, ieskaitot *LGW*, bija pārtraukusi darbību 2017. gada 28. oktobrī un līdz ar to bija atstājusi visus *O&D* tirgus, kuros tā piedalījās, pirms attiecīgās koncentrācijas un neatkarīgi no tās. Šajos 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, kam šīs pozīcijas bija piesaistītas.
- 36 Pirmkārt, prasītāja apgalvo, ka Komisija ir kļūdaini uzskatījusi, ka *Air Berlin* darbības 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 turpināt darbību un saglabāt aktīvus, tostarp arī laika nišas. Minētā atbalsta mērķis tātad esot bijis ļaut nodot daļu no *Air Berlin* laika nišām personai, kas iestājusies lietā, saskaņā ar Regulas Nr. 95/93 8.a pantu.
- 37 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.
- 38 Līdz ar to ir jānorāda, ka *Air Berlin* būtu pārtraukusi savu darbību, pat ja nebūtu attiecīgās koncentrācijas, tādējādi Komisija ir pamatoti uzskatījusi, ka *Air Berlin* pārtrauca darbību neatkarīgi no šīs koncentrācijas.
- 39 Otrkārt, prasītāja apstrīd faktu, ka *Air Berlin* darbības pārtraukšana būtu notikusi pirms attiecīgās koncentrācijas. Tā apgalvo, ka koncentrācijas paziņošanas datums nevar būt "neapstrīdams un vienmēr izmantojams" datums kā izšķirošais faktors koncentrācijas novērtēšanai, jo šī datuma izvēle ir atkarīga no puses, kas veic paziņošanu par koncentrāciju. Tādējādi tā varētu "izkropļot" šo novērtējumu savās interesēs. Prasītāja no tā secina, ka šajā lietā Komisijai būtu bijis jāņem vērā datums, kurā *Air Berlin* joprojām veica darbību.

- 40 Konkrētāk, prasītāja apgalvo, no vienas puses, ka *Air Berlin* pārtrauca darbību tikai 2017. gada 28. oktobrī, proti, pēc 2017. gada 13. oktobra līguma, kas iezīmē attiecīgās koncentrācijas sākumu. Apstākļi, ka pēc maksātspējas procedūras uzsākšanas 2017. gada 15. augustā *Air Berlin* aktīvi aicināja neveikt tās pakalpojumu rezervāciju, nenozīmējot, ka tā neturpināja darboties, ciktāl, ņemot vērā glābšanas atbalstu, tā varējusi saglabāt gaisa gaisakuģa ekspluatanta apliecību, kā arī darbības licenci. Turklāt prasītāja apgalvo, ka saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV 2008, L 293, 3. lpp.) gaisa pārvadātājam, kas atrodas likvidācijā, esot jānodod atpakaļ savas laika nišas. *Air Berlin* esot tikusi piešķirta pagaidu licence saskaņā ar šīs regulas 9. pantu, kas tai esot ļāvis saglabāt laika nišas pēc 2017. gada 28. oktobra, līdz ar to šo aviosabiedrību nevarot uzskatīt par tādu, kas šajā datumā bija galīgi izbeigusi darbību.
- 41 No otras puses, prasītāja apgalvo – vispirms – ka *Air Berlin* finansiālā stāvokļa pasliktināšanās dēļ persona, kas iestājusies lietā, varēja no 2016. gada pakāpeniski pārņemt kontroli pār *Air Berlin* "kapacitāti", tostarp ar *roof wet lease* līgumu, tālāk – 2017. gada 1. februārī *Air Berlin* ģenerāldirektora amatā iecēla agrāku personas, kas iestājusies lietā, darbinieku un, visbeidzot, 2017. gada 5. maijā persona, kas iestājusies lietā, apstiprināja, ka ir uzsākusi sarunas par *Air Berlin* iegādi.
- 42 Šajā ziņā, pirmām kārtām, no Regulas Nr. 139/2004 3. panta 1. punkta izriet, ka tiek pieņemts, ka koncentrācija rodas, ja notiek attiecīgo uzņēmumu ilgtermiņa kontroles maiņa. Šajā ziņā jāatgādina, ka, pusēm paziņojot Komisijai par koncentrāciju, nav nozīmes tam, vai ir iecerēts noslēgt divus vai vairāk darījumus vai ka tie būtu noslēgti jau pirms paziņošanas. Tieši Komisijai ir jānovērtē, vai šiem darījumiem ir vienots raksturs tā, ka tie veido vienu koncentrācijas darījumu šīs tiesību normas izpratnē. Lai noteiktu, vai attiecīgajiem darījumiem ir vienots raksturs, katrā atsevišķajā gadījumā ir jāizvērtē, vai šie darījumi ir tā savstarpēji saistīti, ka tos nevar īstenot vienu bez otra (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2006. gada 23. februāris, *Cementbouw Handel & Industrie*/Komisija, T-282/02, EU:T:2006:64, 105. un 107. punkts).
- 43 Šajā lietā ir jānorāda, ka prasītājas apgalvotās saiknes kopš 2016. gada starp *Air Berlin* un personu, kas iestājusies lietā, neļauj uzskatīt, ka persona, kas iestājusies lietā, ir pārņēmusi kontroli pār *Air Berlin* pirms attiecīgās koncentrācijas, Regulas Nr. 139/2004 3. panta 1. punkta izpratnē.
- 44 No vienas puses, apstākļi, ka bijušais personas, kas iestājusies lietā, darbinieks 2017. gada 1. februārī tika iecelts par *Air Berlin* ģenerāldirektoru, neļauj uzskatīt, ka persona, kas iestājusies lietā, šajā datumā būtu ieguvusi kontroli pār *Air Berlin*. Tāpat no personas, kas iestājusies lietā, sarunām 2017. gada maijā par *Air Berlin* iegādi nevarot izrietēt, ka persona, kas iestājusies lietā, tajā brīdī būtu pārņēmusi kontroli pār *Air Berlin*.
- 45 No otras puses, attiecībā uz *roof wet lease* līgumu, ar kuru *Air Berlin* nodeva personas, kas iestājusies lietā, ekspluatācijā atsevišķus gaisa kuģus ar apkalpi, prasītāja apgalvo vienīgi to, ka Federālais konkurences birojs bija konstatējis, ka šis līgums ļāva personai, kas iestājusies lietā, attīstīt savu darbību un ka kāds konkurents bija apgalvojis, ka tas ir slēpts veids, lai tā iegūtu *Air Berlin*. Tomēr ir jānorāda – tā kā Federālais konkurences birojs konstatēja, ka šis līgums nerada konkurences problēmas, šis birojs tādēļ arī nelēma par to, vai minētais līgums ir kvalificējams par koncentrāciju Vācijas tiesību izpratnē. Turklāt jānorāda, ka prasītāja nekādi nepamato minētā konkurenta apgalvojumus.

- 46 Papildus un jebkurā gadījumā, ir jānorāda, ka prasītāja neapgalvo un vēl jo vairāk nepierāda, ka *roof wet lease* līgums un attiecīgā koncentrācija bija savstarpēji atkarīgi darījumi, ko nevarētu īstenot vienu bez otra. Tieši pretēji, no replikas C.12. pielikuma izriet, ka persona, kas iestājusies lietā, 2017. gada 5. maijā bija paziņojusi, ka tās ieskatā *Air Berlin* parādsaistības bija šķērslis to iegādāties un ka tādēļ persona, kas iestājusies lietā, šajā datumā vēl nebija izlēmusi par *Air Berlin* vai tās daļas iegādāšanos. Līdz ar to no prasītājas iesniegtajiem pierādījumiem neizriet, ka *roof wet lease* līguma noslēgšana 2016. gada 16. decembrī bija atkarīga no attiecīgās koncentrācijas veikšanas, un tādēļ šis līgums un attiecīgā koncentrācija ir jāuzskata par diviem atšķirīgiem darījumiem.
- 47 Otrām kārtām, ir jāatgādina, ka saskaņā ar Regulas Nr. 139/2004 7. panta 1. punktu Eiropas mēroga koncentrāciju nevar veikt ne pirms tās paziņošanas, ne pirms tās atzīšanas par saderīgu ar iekšējo tirgu, ja vien Komisija nepiešķir atkāpi no šī pienākuma, pamatojoties uz šīs regulas 7. panta 3. punktu.
- 48 Šajā lietā gan ir jānorāda, ka ar 2017. gada 27. oktobra lēmumu Komisija personai, kas iestājusies lietā, piešķīra atkāpi uz Regulas Nr. 139/2004 7. panta 3. punkta pamata. Tomēr šī atkāpe galvenokārt attiecās uz gaisa kuģu nomas līgumiem, nevis uz laika nišām. Turklāt tā tostarp bija pakļauta nosacījumam, ka gadījumā, ja attiecīgā koncentrācija netiktu veikta, šos līgumus var nodot vai nu *LGW*, vai arī iespējamam tās pircējam, vai arī tos var izbeigt pēc to pieprasījuma bez personas, kas iestājusies lietā, iespējas pret to iebilst vai prasīt zaudējumu atlīdzību. Tādējādi vienīgi Komisijas lēmums, ar ko šo koncentrāciju atzīst par saderīgu ar iekšējo tirgu, varēja radīt ilgstošu kontroles maiņu pār attiecīgajiem gaisa kuģiem. Šajos apstākļos ir jānorāda, ka pilnīga minētās koncentrācijas īstenošana varēja notikt tikai pēc apstrīdētā lēmuma pieņemšanas 2017. gada 21. decembrī, proti, gandrīz divus mēnešus pēc *Air Berlin* darbības pārtraukšanas.
- 49 No tā izriet, ka prasītājai nav pamata pārmest Komisijai, ka tā ir uzskatījusi, ka *Air Berlin* bija pārtraukusi darbību pirms attiecīgās koncentrācijas.
- 50 Trešām kārtām, ir jānorāda, ka pretēji tam, ko būtībā apgalvo prasītāja, Komisijas vērtējumā par attiecīgo koncentrāciju nav pieļauts pārkāpums personas, kas iestājusies lietā, izvēles dēļ paziņot par šo koncentrāciju 2017. gada 31. oktobrī pēc *Air Berlin* darbības pārtraukšanas.
- 51 Proti, no vienas puses, ir jāatgādina, ka saskaņā ar Regulas Nr. 139/2004 4. panta 1. punkta pirmo daļu par Eiropas mēroga koncentrācijām, kas definētas šajā regulā, ir jāpaziņo Komisijai pirms to īstenošanas un pēc vienošanās noslēgšanas starp attiecīgajiem uzņēmumiem par šo koncentrāciju.
- 52 Šajā lietā ir jākonstatē, ka 2017. gada 13. oktobra līgums tika noslēgts pirms attiecīgās koncentrācijas paziņošanas 2017. gada 31. oktobrī. Turklāt netiek apstrīdēts, ka šī paziņošana notika pirms pilnīgas šīs koncentrācijas īstenošanas, izņemot elementus, uz kuriem attiecās 2017. gada 27. oktobra lēmums.
- 53 Līdz ar to jānorāda, ka, paziņojot par attiecīgo koncentrāciju 2017. gada 31. oktobrī, persona, kas iestājusies lietā, ir ievērojusi Regulas Nr. 139/2004 4. panta 1. punkta pirmo daļu.
- 54 No otras puses, ir jānorāda, ka koncentrācijas kontroles mērķis ir, izmantojot uz nākotni vērstu tirgus struktūru analīzi, novērst tādu koncentrāciju, kas būtiski kaitētu efektīvai konkurencei iekšējā tirgū vai nozīmīgā tā daļā, it īpaši dominējoša stāvokļa rašanās vai nostiprināšanās dēļ (spriedums, 2010. gada 6. jūlijs, *Ryanair*/Komisija, T-342/07, EU:T:2010:280, 250. punkts). Tātad šāda analīze neattiecas uz pagātnes notikumu vērtējumu, par kuriem bieži ir pieejami vairāki

- pierādījumu elementi, tādējādi sniedzot iespēju izprast cēloņsakarības vai šibrīža notikumus, bet drīzāk lai paredzētu notikumus, kas vairāk vai mazāk ticami varētu izcelties nākotnē, ja netiek pieņemts lēmums, ar ko aizliedz vai precizē plānotas koncentrācijas nosacījumus. Tādējādi prognozes analīzi veido izvērtējums par to, kā koncentrācija var grozīt faktorus, kas nosaka konkurences stāvokli attiecīgajā tirgū, lai pārbaudītu, vai tā efektīvai konkurencei radīs nozīmīgus traucējumus. Šādā analīzē 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, 42. un 43. punkts).
- 55 Šajā ziņā ir jāprecizē, ka apstrīdētā individuālā tiesību akta par koncentrācijas saderību ar iekšējo tirgu likumība ir jānovērtē, ņemot vērā faktiskos un tiesiskos elementus, kādi lēmuma pieņemšanas brīdī bija Komisijas rīcībā (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2006. gada 4. jūlijs, *easyJet* /Komisija, T-177/04, EU:T:2006:187, 203. punkts, un 2007. gada 9. jūlijs, *Sun Chemical Group* u.c./Komisija, T-282/06, EU:T:2007:203, 179. punkts). Tādējādi Komisijas vērtējumā par koncentrācijas saderību ar iekšējo tirgu ir jāņem vērā faktiskie un tiesiskie apstākļi, kuri pastāvēja šīs koncentrācijas paziņošanas brīdī un kuru ekonomisko novērtējumu var veikt, pieņemot šo lēmumu (šajā nozīmē skat. spriedumus, 1994. gada 19. maijs, *Air France*/Komisija, T-2/93, EU:T:1994:55, 70. punkts, un 2010. gada 13. septembris, *Éditions Odile Jacob*/Komisija, T-279/04, nav publicēts, EU:T:2010:384, 327. punkts).
- 56 Tomēr, kā to arī norāda prasītāja, konkrētajam koncentrācijas paziņošanas datumam var arī nebūt izšķirīgas ietekmes uz novērtējumu par šo koncentrāciju, tostarp tad, ja – tāpat kā šajā lietā – informācija, kas ir izmantota prognozes analīzē, jau bija zināma pirms šī datuma.
- 57 Ir jākonstatē, ka *Air Berlin* darbība tika izbeigta pirms attiecīgās koncentrācijas paziņošanas. Tomēr šim konstatējumam nebija izšķirošas nozīmes, jo, kā izriet no šā sprieduma 37. punkta, *Air Berlin* kļuva maksātnespējīga pēc tam, kad 2017. gada 9. augustā *Etihad Airways* atteicās izmaksāt aizdevuma daļu par labu *Air Berlin*, un līdz ar to tā galīgi pārtrauca savu darbību. Šajā ziņā prasītājas minētais apstāklis, ka *Luftfahrt-Bundesamt* (Federālais aviācijas birojs, Vācija) saskaņā ar Regulas Nr. 95/93 10. panta 4. punkta c) apakšpunktu un Regulas Nr. 1008/2008 9. panta 1. punktu 2017. gada 25. oktobrī bija izsniedzis *Air Berlin* pagaidu licenci, kas bija derīga līdz 2018. gada 3. janvārim, un ka ar šo licenci tai bija atļauts paturēt savas laika nišas līdz šim datumam, nebija pietiekams, lai *Air Berlin* varētu atsākt darbību, jo tā bija kļuvusi maksātnespējīga. No tā izriet, ka apstāklis, ka attiecīgā koncentrācija tika paziņota 2017. gada 31. oktobrī, proti, trīs dienas pēc faktiskās *Air Berlin* darbības pārtraukšanas 2017. gada 28. oktobrī, nevis pirms minētās pārtraukšanas, pats par sevi nebija tāds, kas varētu izmainīt Komisijas veikto prognozes analīzi, tostarp attiecībā uz konkrēto tirgu noteikšanu.
- 58 Treškārt, prasītāja pārmet Komisijai, ka tā ir mākslīgi nodalījusi *Air Berlin* aktīvus, kas ir attiecīgās koncentrācijas priekšmets, no *Air Berlin* kā "uzņēmuma kopumā", kurš bija personas, kas iestājusies lietā, konkurējošā aviosabiedrība. Lai gan persona, kas iestājusies lietā, ieguva tikai daļu no *Air Berlin* aktīviem, prasītāja apgalvo, ka *Air Berlin* bija vienlaikus šo aktīvu pārdevēja un puse minētajā koncentrācijā. Tā piebilst, ka – pretēji abstraktiem aktīvu kopumiem – vienīgi uzņēmumu var kvalificēt kā pusi koncentrācijas darījumā. Savukārt, ņemot vērā *Air Berlin* laika nišu un gaisa kuģu nodošanu *LGW*, lai veiktu attiecīgo koncentrāciju, persona, kas iestājusies lietā, faktiski ar šo koncentrāciju esot ieguvusi īpašumā uzņēmumu.
- 59 Šajā ziņā, pirmkārt, 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 – ja koncentrācija izpaužas kā uzņēmumu daļu iegūšana, attiecībā uz pārdevēju ņem vērā tikai to apgrozījumu, kas attiecas uz daļām, kuras ir koncentrācijas priekšmets. No tā izriet – kā tās turklāt 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.

- 60 Līdz ar to pretēji tam, ko apgalvo prasītāja, *Air Berlin* atlikusī darbība netiek uzskatīta par attiecīgo uzņēmumu Regulas Nr. 139/2004 izpratnē.
- 61 Otrkārt, ir jāmin, ka prasītāja neapstrīd faktu, uz ko norāda Komisija apstrīdētā lēmuma 13. punktā, ka aktīvi ļauj veidot darbību tirgū, uz kuru var skaidri attiecināt apgrozījumu. Prasītāja arī neapstrīd, ka aktīvus var uzskatīt par attiecīgo uzņēmumu Regulas Nr. 139/2004 izpratnē. Turklāt jānorāda, ka prasītāja nav iesniegusi nekādus pierādījumus, kas apstiprinātu, ka šajā lietā personas, kas iestājusies lietā, iegūtie aktīvi, kā tie ir definēti apstrīdētajā lēmumā, neveido darbību tirgū, uz kuru var skaidri attiecināt apgrozījumu.
- 62 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.
- 63 Šajos 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

- 64 Prasītāja pārmet Komisijai, ka tā nav analizējusi attiecīgās koncentrācijas iespējamās pretkonkurences sekas konkrētajos O&D tirgos.
- 65 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.
- 66 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).

- 67 Tomēr, ja Komisijai tiek pārņemts, ka tā nav ņēmusi vērā iespējamo konkurences problēmu citos tirgos, nevis tajos, par kuriem veikta konkurences analīze, prasītājam ir jāsniedz pārliecinoši pierādījumi, lai uzskatāmi pierādītu konkurences problēmas pastāvēšanu, kura tās ietekmes dēļ Komisijai būtu bijis jāizskata. Lai izpildītu šo prasību, prasītājam ir jāidentificē konkrētie tirgi, jāapraksta konkurences situācija, kāda pastāvētu koncentrācijas neesamības gadījumā, un 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).
- 68 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.
- 69 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 infrastruktūru 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.
- 70 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.
- 71 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 aviosabiedrību apmaiņšanās ar šādām laika nišām neatbilstot to galvenajam darbības virzienam.
- 72 No otras puses, prasītāja apgalvo, ka gadījumā, ja attiecīgās koncentrācijas nebūtu, *Air Berlin* piederošās laika nišas būtu 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 gadījumā. 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.

- 73 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).
- 74 Turklāt jānorāda, ka apstrīdētajā lēmumā Komisija uzskatīja, ka tad, ja attiecīgās koncentrācijas nebūtu, visas laika nišas, kuras ieguva persona, kas iestājusies lietā, visdrīzāk tiktu atgrieztas Regulas Nr. 95/93 10. pantā minētajā kopējā fondā (turpmāk tekstā – “kopējais fonds”). Komisija arī 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.
- 75 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.
- 76 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.
- 77 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 precīzē, 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 jāveic arī analīze par “tendenču struktūru pieprasījumā un pasažieru plūsmā” uz lidostām, kuras persona, kas iestājusies lietā, izmanto savienoto lidojumu platformām (*hub*).
- 78 Konkrētāk, prasītāja apgalvo, pirmām kārtām, ka attiecīgā koncentrācija var būtiski traucēt efektīvu konkurenci šādos tirgos: Diseldorfā–Ņujorka (ASV), Diseldorfā–Minhene, Hamburga–Minhene un Berlīne–Tēgele–Ķelne–Bonna. Šajā ziņā, persona, kas iestājusies lietā, pēc attiecīgās koncentrācijas esot pārņēmusi *Air Berlin* apkalpotos savienojumus, pretēji apstrīdētajā lēmumā ietvertajam apgalvojumam par to, ka “tā nekādā gadījumā nepārņemtu savienojumus, kurus iepriekš apkalpoja *Air Berlin*”. Otrām kārtām, attiecīgā koncentrācija ļaujot personai, kas iestājusies lietā, palielināt tranzīta pasažieru skaitu uz Frankfurtes (Vācija), Minhēnes, Vīnes (Austrija) un Čīrihes lidostām, kuras tā izmanto kā savienoto lidojumu platformas, līdz ar to šī koncentrācija varot arī ietekmēt O&D tirgus no šo lidostu izlidošanas vai uz galamērķa punktiem, tostarp O&D tirgus, kuros minētās lidostas tiek izmantotas par savienoto lidojumu platformām saistībā ar savienojumiem uz Āziju vai Ziemeļameriku. Turklāt Komisijai esot bijis jāpārbauda, kādi ir šķēršļi, lai ienāktu katrā no O&D tirgiem, un tostarp dažādu laika nišu pieejamība

attiecīgajās lidostās, ciktāl aviosabiedrībām būtu jāspēj piedāvāt lidojumus dažādos laikos atkarībā no aplūkotā O&D tirgus, tostarp no vienas un tās pašas lidostas izlidošanas vai galamērķa punktiem.

- 79 Pirmkārt, ir jānorāda, kā tas arī izriet no šā sprieduma 73. 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.
- 80 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, darbība nevienā no šiem tirgiem vairs nepārklājas. Turklāt, ciktāl *Air Berlin* laika nišas nebija piesaistītas nevienam savienojumam, Komisija pamatoti norādīja, ka līdz ar to persona, kas iestājusies lietā, tās varēja izmantot citos O&D tirgos, nevis tajos, kuros iepriekš piedalījās *Air Berlin*. Nav domstarpību par to, ka persona, kas iestājusies lietā, varēja pārdislocēt laika nišas uz daudziem O&D tirgiem, turklāt prasītāja replikas 106. un 115. punktā atzīst, ka Komisijai nebija iespējams pārbaudīt visus O&D tirgus, uz kuriem varēja pārnest *Air Berlin* laika nišas.
- 81 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.
- 82 Otrkārt, ir jānorāda, ka prasītāja nav iesniegusi nekādus pierādījumus, kas apstiprinātu, 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.
- 83 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 izmantot pēdējās minētās sabiedrības laika nišas, tostarp lai palielinātu pasažieru skaitu uz savienoto lidojumu platformām, 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 vienīgi apgalvo, ka šī koncentrācija varēja būt šāda veida šķērslis un ka Komisijai būtu bijusi jāpapildina sava analīze, bet tā šajā ziņā nesniedz pārliecinošus pierādījumus šā sprieduma 67. punktā atgādinātās judikatūras izpratnē. Tostarp prasītāja nepaskaidro, kādā veidā minētā koncentrācija varētu ievērojami traucēt efektīvu konkurenci noteiktos O&D tirgos gadījumā, ja citu aviosabiedrību piekļuve attiecīgajiem lidostas infrastruktūras pakalpojumiem tiktu saglabāta.
- 84 Turklāt attiecībā uz, pirmām kārtām, tirgiem Minhene–Diseldorfa un Vīne–Diseldorfa, kuros personai, kas iestājusies lietā, kā apgalvo prasītāja, bija monopolstāvoklis pēc attiecīgās koncentrācijas, ir jāpiebilst, ka no replikas C.25. pielikuma izriet, 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 35.–57. punktā, notika pirms šīs koncentrācijas un neatkarīgi no tās. Savukārt attiecībā uz tirgiem Frankfurte–Venēcija un Čīrihe–Hamburga, kurus

arī piemin prasītāja, pietiek norādīt, ka *Air Berlin* nepiedalījās šajos tirgos, ka apgalvotais personas, kas iestājusies lietā, tirgus daļas pieaugums radās no tā, ka minētos tirgus atstāja citas aviosabiedrības, un ka prasītāja nepaskaidro, kā šo tirgu atstāšana bija saistīta ar minēto koncentrāciju. Līdz ar to apstākļi, ka persona, kas iestājusies lietā, pēc minētās koncentrācijas īstenošanas ir monopolstāvoklī šajos *O&D* tirgos, katrā ziņā nevar nozīmēt, ka šī koncentrācija būtu varējusi būtiski traucēt efektīvu konkurenci šajos tirgos.

- 85 Otrām kārtām, attiecībā uz *O&D* tirgiem no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem Frankfurtes, Minhēnes, Vīnes un Čīrihes lidostās vai lidostās, kuras iepriekš minētās lidostas izmanto par savienoto lidojumu platformām, tās aplūkojot kopumā, ir jānorāda, tāpat kā to dara Komisija, ka no replikas 123.–130. punkta izriet, ka prasītāja atzīst, ka pārbaude par personas, kas iestājusies lietā, spēju pēc attiecīgās koncentrācijas noslēgt piekļuvi lidostas sniegtajiem lidostu infrastruktūras pakalpojumiem, varēja ļaut pārliicināties, ka šī koncentrācija būtiski neierobežo efektīvu konkurenci *O&D* tirgos no šo lidostu izlidošanas vai galamērķa punktiem. Turklāt, lai arī prasītāja atsaucas uz tranzīta pasažieru skaitu attiecīgi Frankfurtes, Minhēnes, Vīnes un Čīrihes lidostās, kā arī personas, kas iestājusies lietā, tirgus daļām savienojumos starp šīm lidostām un citām lidostām, kurām bija piesaistītas *Air Berlin* laika nišas, tā nepaskaidro, kādēļ no šiem datiem izrietētu, ka attiecīgā koncentrācija būtiski traucē efektīvu konkurenci šajos tirgos.
- 86 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 pasažieru plūsmu uz savām savienoto lidojumu platformām, izriet, ka persona, kas iestājusies lietā, nepārņēmtu visus savienojumus, kurus iepriekš apkalpoja *Air Berlin*. Līdz ar to ir jāuzskata, 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.
- 87 Ceturtkārt, ir jānorāda, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 42. punktā ir konstatējusi, ka paziņojumā par koncentrāciju persona, kas iestājusies lietā, bija norādījusi, ka tai ir nolūks izmantot laika nišas, uz kurām attiecas šī koncentrācija, lai īstenotu savus "izaugsmes plānus", un ka "tā nekādā gadījumā [nepārņemšot] iepriekš *Air Berlin* apkalpotos savienojumus". Tomēr šie apsvērumi, uz kuriem atsaucas prasītāja, ir vienīgi atgādinājums par šī paziņojuma saturu, nevis apstrīdētā lēmuma pamatojums, kuru prasītāja varētu atspēkot.
- 88 No tā izriet, ka prasītājai nav pamata apgalvot, ka tas, kā Komisija noteica konkrēto tirgu, neļāva identificēt iespējamus ievērojamus šķēršļus efektīvai konkurencei attiecīgās koncentrācijas dēļ, tostarp prasītājas identificētajos *O&D* tirgos.
- 89 Līdz ar to ir jānorāda prasītājas pirmā pamata otrā daļa un tāpat minētais pamats ir jānorāda kopumā.

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

- 90 Otrais pamats būtībā sastāv no divām daļām. Ar pirmo daļu, kas formāli prasības pieteikumā ir izvirzīta saistībā ar pirmo pamatu, prasītāja apgalvo, ka Komisija šīs koncentrācijas vērtējumā ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz *roof wet lease* un *wet lease* līgumu ietekmi. Ar otro daļu tā apgalvo, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz

minētās koncentrācijas ietekmi tostarp uz pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgiem no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem Diseldorfas, Cīrihes, Hamburgas, Minhenes, Štutgartes un Berlīnes-Tēgeles lidostās.

- 91 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd prasītājas argumentāciju.
- 92 Iesākumā jāatgādina, ka pastāvīgā judikatūra ir tāda, ka ar Regulas Nr. 139/2004 materiāltiesiskajiem noteikumiem, it īpaši ar tās 2. pantu, Komisijai ir piešķirta noteikta rīcības brīvība, tostarp saistībā ar ekonomiska rakstura vērtējumiem, un tāpēc tiesai šādas brīvības izmantošanas pārbaude, kas ir būtiska, definējot noteikumus koncentrācijas jomā, ir jāveic, ņemot vērā izvērtēšanas iespējas, 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 noteikti 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 Duferco 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).
- 93 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 “roof wet lease” un “wet lease” līgumu ietekmi

- 94 Pirmkārt, Komisija apstrīdētajā lēmumā norādīja, ka atbilstoši *roof wet lease* līgumam *Air Berlin* iznomāja gaisa kuģus ar apkalpi diviem personas, kas iestājusies lietā, meitasuzņēmumiem. Turklāt tā konstatēja, ka *Air Berlin* aizstāšana ar *LGW* šajā līgumā, kuru tā bija atļāvusi ar 2017. gada 27. oktobra lēmumu, bija domāta, lai saglabātu šī līguma spēku pēc *Air Berlin* darbības pārtraukšanas. Komisija no tā secināja, ka šai aizstāšanai pašai par sevi būtu pavisam neliela ietekme uz pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgiem. Analogiski tā uzskatīja, ka šo gaisa kuģu ar to apkalpēm “integrēšanai” personas, kas iestājusies lietā, uzņēmumā ar attiecīgo koncentrāciju būtu ierobežota ietekme uz šiem tirgiem, ciktāl šī integrēšana sekoja *roof wet lease* līgumam. Turklāt tā konstatēja, ka Federālais konkurences birojs 2017. gada 30. janvārī ir apstiprinājis šo līgumu.
- 95 Šajā ziņā prasītāja neapstrīd Federālā konkurences biroja lēmumu apstiprināt *roof wet lease* līgumu. Tomēr tā apgalvo, ka šis līgums bija vienīgi attiecīgo koncentrāciju “sagatavojošs darījums”, kas Komisijai bija jāņem vērā. Prasītāja tādējādi apgalvo, ka Federālais konkurences birojs bija pārbaudījis tikai šo līgumu izolēti un ka Komisijai bija jāveic novērtējums par šo koncentrāciju kopumā.

- 96 Šādos apstākļos prasītāja apgalvo, ka Komisijai būtu bijis "jānovērtē nozīmīgums", kāds piemīt aktīviem, uz ko attiecās *roof wet lease* līgums, attiecīgi pasažieru gaisa pārvadājumu tirgu un gaisa kuģu nomas tirgu darbībai. Tā piebilst, ka attiecīgā koncentrācija ļāva personai, kas iestājusies lietā, iegūt gaisa kuģus ar apkalpi ātrāk, nekā to būtu pieļāvuši normālie tirgus apstākļi, tostarp ņemot vērā grūtības pieņemt darbā pilotus. Visbeidzot tā piebilst, ka tad, ja nebūtu attiecīgās koncentrācijas, šos gaisa kuģus un to apkalpes būtu varējuši pārņemt personas, kas iestājusies lietā, konkurenti.
- 97 Šajā ziņā ir jānorāda, kā minēts šā sprieduma 46. punktā, ka *roof wet lease* līgums un attiecīgā koncentrācija ir jāuzskata par diviem atšķirīgiem darījumiem. No tā izriet, ka pretēji tam, ko apgalvo prasītāja, *roof wet lease* līgumu nevar uzskatīt par vienu no šīs koncentrācijas sastāvdaļām.
- 98 Turklāt jānorāda, ka *roof wet lease* līgums tika noslēgts uz sešu gadu ilgu laikposmu ar iespēju to pagarināt, ievērojot zināmus nosacījumus. No tā izriet, ka atbilstoši šajā līgumā noteiktajam persona, kas iestājusies lietā, varēja izmantot šajā līgumā minētos gaisa kuģus ar to apkalpi vismaz līdz 2022. gada decembrim. Līdz ar to prasītājas apgalvotais fakts, ka 2017. gada 13. oktobra līgums par attiecīgo koncentrāciju ļāva personai, kas iestājusies lietā, iegūt ātrāk šos gaisa kuģus un pārņemt to apkalpi, pats par sevi neļauj pierādīt, ka šī koncentrācija varēja būtiski traucēt efektīvu konkurenci attiecīgi pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgos un gaisa kuģu nomas tirgos.
- 99 Šādos apstākļos Komisija vērtējumā par attiecīgo koncentrāciju nav acīmredzami kļūdušies attiecībā uz *roof wet lease* līguma ietekmi.
- 100 Otrkārt, Komisija norādīja, ka saskaņā ar *wet lease* līgumu *LGW* iznomāja *Air Berlin* gaisa kuģus ar apkalpi un ka *Air Berlin* bija nepieciešamās laika nišas šo gaisa kuģu izmantošanai, un ka tā pārdeva lidojumu biļetes reisos, kurus apkalpoja ar minētajiem gaisa kuģiem. Komisija no tā secināja, ka *Air Berlin* piedalījās pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgos un ka *LGW* piedalījās gaisa kuģu nomas tirgū, pat ja tas notika vienīgi *Air Berlin* grupas iekšienē. Visbeidzot, tā konstatēja, ka *Air Berlin* darbības pārtraukšanas sekas bija tādas, ka *LGW* atstāja gaisa kuģu nomas tirgu pirms attiecīgās koncentrācijas un neatkarīgi no tās.
- 101 Šajā ziņā prasītāja apgalvo, ka Komisija ir kļūdaini uzskatījusi, ka *LGW* piedalījās gaisa kuģu nomas tirgū, jo šī sabiedrība vienīgi iznomāja tās mātesuzņēmuma *Air Berlin* gaisa kuģus. Prasītāja no tā secināja, ka *LGW* darbību nevar nodalīt no *Air Berlin* darbības un ka Komisijai līdz ar to būtu bijusi jāveic specifiska pārbaude par *wet lease* līgumu saistībā ar savu vērtējumu par attiecīgo koncentrāciju.
- 102 Ir jākonstatē, ka prasītāja tāpat kā Komisija uzskata, ka *LGW* iznomāja gaisa kuģus vienīgi *Air Berlin*, līdz ar to Komisija ir pamatoti konstatējusi, ka *wet lease* līguma izpilde bija beigusies līdz ar *Air Berlin* darbības izbeigšanu, kas notika pirms attiecīgās koncentrācijas un neatkarīgi no tās, kā tas arī norādīts šā sprieduma 38. un 49. punktā. Tomēr prasītāja nepaskaidro, kādā veidā šis līgums, kura izpilde tika pārtraukta pirms šīs koncentrācijas un neatkarīgi no tās, ļāva Komisijas vērtējumā par minēto koncentrāciju atklāt, ka pastāv ievērojami šķēršļi efektīvai konkurencei.
- 103 Turklāt, ja prasītājas nolūks bija pārņemt Komisijai, ka tā analizē nav ņēmusi vērā personas, kas iestājusies lietā, veiktās reģionālo gaisa kuģu iegādes, kuri tika iznomāti atbilstoši *wet lease* līgumam, iespējamās sekas, pietiek konstatēt, ka tā nepaskaidro, ne kādā veidā, ne arī kurā tirgū šī iegāde varēja izraisīt ievērojamus traucējumus efektīvai konkurencei.

- 104 No tā izriet, ka prasītājam nav pamata apgalvot, ka Komisijai būtu bijusi jāveic īpaša pārbaude par *wet lease* līguma ietekmi, un līdz ar to ir jānoraida prasītājas otrā pamata pirmā daļa.

Par otrā pamata otro daļu saistībā ar attiecīgās koncentrācijas ietekmi uz pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgiem no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem Diseldorfas, Cīrihes, Hamburgas, Minhenes, Štutgartes un Berlīnes-Tēgeles lidostās

- 105 Pirmkārt, prasītāja apgalvo, ka attiecīgajai koncentrācijai ir pretkonkurences sekas. Ja šīs koncentrācijas nebūtu, ievērojama daļa no personai, kas iestājusies lietā, nodotajām laika nišām būtu tikušas nodotas citām aviosabiedrībām. Šajā ziņā prasītāja apgalvo, ka 14 no 19 lidostām, uz ko attiecās minētā koncentrācija, ir koordinētās lidostas Regulas Nr. 95/93 izpratnē, tostarp Diseldorfas, Cīrihes, Hamburgas, Minhenes, Štutgartes un Berlīnes-Tēgeles lidostas. Līdz ar to, ja nebūtu šīs koncentrācijas, saskaņā ar šīs regulas 10. pantu līdz pat pusei laika nišu, kuras iepriekš piederēja *Air Berlin*, būtu tikušas nodotas "jaunpienācējiem" un tas būtu samazinājis šķēršļus ienākšanai attiecīgajos tirgos.
- 106 Šajā ziņā 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 izveidošanās vai tā pastiprināšanās dēļ.
- 107 Līdz ar to, kā to arī pamatoti apgalvo Komisija, apstākļi, ka koncentrācija radītu pretkonkurences sekas, 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.
- 108 Šādos apstākļos ar to vien, ka, nepastāvot attiecīgajai koncentrācijai, atsevišķas personai, kas iestājusies lietā, nodotās laika nišas būtu varējušas tikt nodotas citām aviosabiedrībām, tādējādi samazinot šīm aviosabiedrībām šķēršļus ienākšanai attiecīgajās lidostās, nevar pierādīt, ka šī koncentrācija varēja būtiski ietekmēt efektīvu konkurenci iekšējā tirgū vai ievērojamā tā daļā.
- 109 Otrkārt, prasītāja apgalvo, ka attiecīgā koncentrācija radītu būtiskus šķēršļus efektīvai konkurencei pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgos no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem Diseldorfas, Cīrihes, Hamburgas, Minhenes, Štutgartes un Berlīnes-Tēgeles lidostās. Šajā ziņā tā apgalvo, pirmām kārtām, ka šī koncentrācija radītu vai nostiprinātu personas, kas iestājusies lietā, dominējošo stāvokli pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgos no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem Diseldorfas un Cīrihes lidostās. Otrām kārtām, minētā koncentrācija personas, kas iestājusies lietā, rīcībā esošo laika nišu apjomu palielinātu būtiski virs 25 % Hamburgas, Minhenes, Štutgartes un Berlīnes-Tēgeles lidostās, lai gan šīm lidostām esot augsti noslogotības līmeņi.
- 110 Šajā ziņā Komisija ir pārbaudījusi personas, kas iestājusies lietā, spēju noslēgt piekļuvi lidostu infrastruktūras pakalpojumiem un līdz ar to pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgiem no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem tostarp Diseldorfas, Cīrihes, Hamburgas, Minhenes, Štutgartes un Berlīnes-Tēgeles lidostās. Kā izriet no šā sprieduma 19. punkta, tā ir ņēmusi vērā, no vienas puses, šo lidostu noslogotību un, no otras puses, personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļu un attiecīgās koncentrācijas ietekmi uz šo laika nišu daļu.
- 111 Attiecībā, pirmām kārtām, uz lidostu noslogotību Komisija ir konstatējusi, kā tas arī izriet no Regulas Nr. 95/93 3. panta 5. punkta, ka koordinēto lidostu kapacitāte nebija pietiekama, lai apmierinātu visu gaisa pārvadātāju pieprasījumu, balstoties uz viņu brīvprātīgu savstarpējo

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 – kad tā to uzskatīja par nepieciešamu –, 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 ievērojamu šķēršļu efektīvai konkurencei pastāvēšanu principā var izslēgt tad, ja vidējais lidostas noslogotības līmenis ir zem 60 %.

- 112 Otrām kārtām, attiecībā uz attiecīgās koncentrācijas ietekmi uz personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļu Komisija konstatēja, kā tika minēts šā sprieduma 74. punktā, ka tad, ja attiecīgās koncentrācijas nebūtu, *Air Berlin* laika nišas, tostarp *Niki Luftfahrt* laika nišas, tiktu atgrieztas kopējā fondā pirms to pārdalīšanas citiem aviopārvadātājiem, kuri tās lūgtu. Šajā ziņā tā precizēja, kā to arī apgalvo prasītāja, ka saskaņā ar Regulas Nr. 95/93 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 vismaz 50 % no *Air Berlin* laika nišām tiktu nodotas citām aviosabiedrībām, tostarp personai, kas iestājusies lietā, kam jau bija pietiekams skaits laika nišu attiecīgajās lidostās.
- 113 Šādos apstākļos Komisija apstrīdētajā lēmumā pārbaudīja apstākli, kuru tā apzīmēja par “neto pieaugumu”, proti, starpību starp personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļu attiecīgās koncentrācijas noslēgumā un personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļu bez attiecīgās koncentrācijas, ņemot vērā *Air Berlin*, tostarp *Niki Luftfahrt*, laika nišas, kuras attiecīgā gadījumā būtu tikušas nodotas ar kopējā fonda starpniecību.

– *Par attiecīgās koncentrācijas ietekmi uz pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgiem no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem Diseldorfas un Cīrihes lidostās*

- 114 Pirmkārt, attiecībā uz IATA 2017./2018. gada ziemas sezonu Diseldorfas lidostā Komisija norādīja, ka personai, kas iestājusies lietā, vidējā piederošo laika nišu daļa pieaugtu no 26 % līdz 39 % vai 42 % atkarībā no tā, vai *Niki Luftfahrt* laika nišas tiktu nodotas citai aviosabiedrībai vai arī tiktu atgrieztas kopējā fondā, ka vidējais neto pieaugums būtu 4 % un vidējais noslogotības līmenis – 73 %. Turklāt maksimālā personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļa pieaugtu no 46 % līdz 58 % laikā no plkst. 17.00 līdz plkst. 17.59 pēc universālā koordinētā laika (UTC), ja tiktu sasniegts maksimālais noslogotības līmenis 99 % apmērā. Attiecīgi neto pieaugums būtu 6 %.
- 115 Otrkārt, attiecībā uz IATA 2018. gada vasaras sezonu Diseldorfas lidostā Komisija norādīja, ka personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļa pieaugtu no 39 % līdz 52 % vai 54 % atkarībā no tā, vai *Niki Luftfahrt* laika nišas tiktu nodotas citai aviosabiedrībai vai arī tiktu atgrieztas kopējā fondā, un ka vidējais neto pieaugums būtu 5 %. Ņemot vērā personas, kas iestājusies lietā, uzņemtās saistības, Komisija norādīja, ka personai, kas iestājusies lietā, tiktu nodots nenozīmīgs daudzums laika nišu, līdz ar to tai piederošo laika nišu daļa nepārsniegtu 50 % un neto pieaugums būtu ierobežots 1 % apmērā. Turklāt tā konstatēja, ka vidējais Diseldorfas lidostas noslogotības līmenis IATA 2017. gada vasaras sezonā bija 91 % un ka tad, ja tiktu sasniegts maksimālais 100 % noslogotības līmenis laikā no plkst. 12.00 līdz plkst. 12.59 UTC, personai, kas iestājusies lietā, tiktu nodotas tikai divas laika nišas.
- 116 Treškārt, attiecībā uz Cīrihes lidostu Komisija konstatēja, ka personai, kas iestājusies lietā, tiktu nodotas laika nišas vienīgi IATA 2018. gada vasaras sezonai. Konkrētāk, tā norādīja, ka vidējā personai, kas iestājusies lietā, piederošā laika nišu daļa pieaugtu no 51 % līdz 52 %, ka vidējais neto pieaugums būtu tuvu 0 % un ka Cīrihes lidostas vidējais noslogotības līmenis būtu 69 %.

Attiecībā uz maksimālo personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļu ir jānorāda, ka tā pieaugtu no 81 % līdz 84 % laikā no plkst. 4.00 līdz plkst. 4.59 UTC, ja tiktu sasniegts maksimālais noslogotības līmenis 94 % apmērā, tomēr neto pieaugums šajā laikposmā būtu 0 %.

- 117 Pirmām kārtām, prasītāja atgādina, ka tirgus daļa, kas pārsniedz 50 %, ļauj izdarīt prezumpciju par dominējošo stāvokli. Šajā ziņā prasītāja no tā secina, pirmkārt, ka šajā lietā attiecīgā koncentrācija piešķir personai, kas iestājusies lietā, šādu stāvokli Diseldorfas lidostā un pastiprināja šo stāvokli Cīrihes lidostā. Otrkārt, tā apgalvo, ka dominējošā stāvokļa izveidošanās un pastiprināšanās personai, kas iestājusies lietā, pati par sevi ir kvalificējama kā ievērojami šķēršļi efektīvai konkurencei un ļauj tai noslēgt piekļuvi pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumiem no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem šajās lidostās. Tādējādi tā apgalvo, ka personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļa Diseldorfas lidostā pieaugtu līdz 42 % un 54 % attiecīgi IATA 2017./2018. gada ziemas sezonā un IATA 2018. gada vasaras sezonā un ka šīs lidostas noslogotības līmenis sasniegtu 91 %. Tā turklāt precizē, ka personas, kas iestājusies lietā, uzņemtās saistības esot nepietiekamas, ciktāl tai piederošo laika nišu daļa joprojām sasniegtu 50 % no laika nišām IATA 2018. gada vasaras sezonā. Attiecībā uz Cīrihes lidostu tā norāda, ka personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļa vidēji sasniegtu 52 % un augstākais būtu 84 % IATA 2018. gada vasaras sezonā, un ka tās tuvākā konkurenta daļa sasniegtu tikai 6 %.
- 118 Šajā ziņā no Regulas Nr. 139/2004 2. panta 2. un 3. punkta izriet, ka atsevišķos gadījumos koncentrācija var būt ievērojams šķērslis efektīvai konkurencei, ja tā noved pie dominējošā stāvokļa izveidošanās vai pastiprināšanās (šajā nozīmē un pēc analogijas skat. spriedumu, 2005. gada 14. decembris, *General Electric*/Komisija, T-210/01, EU:T:2005:456, 87. punkts).
- 119 Turklāt, kā to arī apgalvo prasītāja, lai arī tirgus daļu nozīme dažādu tirgu gadījumā var atšķirties, tomēr var pamatoti uzskatīt, ka ļoti lielas tirgus daļas pašas par sevi, izņemot ārkārtas apstākļus, ir pierādījums tam, ka pastāv dominējošs stāvoklis. Tas var attiekties uz 50 % lielām vai lielākām tirgus daļām (skat. spriedumu, 2010. gada 6. jūlijs, *Ryanair*/Komisija, T-342/07, EU:T:2010:280, 41. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 120 Tomēr šajā lietā, attiecībā uz, pirmkārt, IATA 2017./2018. gada ziemas sezonu Diseldorfas lidostā ir jānorāda, ka personai, kas iestājusies lietā, vidēji piederētu vienīgi 42 % laika nišu. Līdz ar to, kā tas arī izriet no prasītājas argumentācijas, nevar izdarīt pieņēmumu, ka persona, kas iestājusies lietā, būtu dominējošā stāvokli, jo tai piederošo laika nišu daļa attiecīgās koncentrācijas beigās saglabātos zem 50 %. Taču ir jākonstatē, ka, lai pierādītu personas, kas iestājusies lietā, dominējošā stāvokļa pastāvēšanu, prasītāja atsaucas vienīgi uz faktu, ka tai piederošo laika nišu daļa ir augstāka par 40 %, un faktu, ka šai lidostai ir augsts noslogotības līmenis. Tomēr, tā kā tostarp nav informācijas par citām aviosabiedrībām piederošo laika nišu daļu, šie fakti paši par sevi nav pietiekami, lai pierādītu, ka persona, kas iestājusies lietā, būtu šādā stāvokli. Visbeidzot – apstākļi, ka personai, kas iestājusies lietā, piederošā augstākā laika nišu daļa var sasniegt 58 % laikā no plkst. 17.00 līdz plkst. 17.59 UTC, neļauj izdarīt secinājumu, ka persona, kas iestājusies lietā, būtu dominējošā stāvokli IATA 2017./2018. gada ziemas sezonā, to uzlūkojot kopumā. Katrā gadījumā šāds apstākļi nav pietiekams, lai pierādītu, ka attiecīgā koncentrācija acīmredzami varētu radīt ievērojamu šķērslis efektīvai konkurencei atbilstoši šā sprieduma 118. punktā minētajai judikatūrai, it īpaši ņemot vērā laika nišu pieejamību Diseldorfas lidostā minētajā sezonā, kā to arī ir konstatējusi Komisija apstrīdētā lēmuma 214. punktā.
- 121 Otrkārt, attiecībā uz IATA 2018. gada vasaras sezonu Diseldorfas un Cīrihes lidostās no apstrīdētā lēmuma izriet, ka pēc tam, kad persona, kas iestājusies lietā, būtu uzņēmusies saistības, neto pieaugums būtu 0 % vai tuvu 0 %, tādējādi personai, kas iestājusies lietā, piederošā laika nišu daļa

būtu tāda pati vai gandrīz tāda pati, neatkarīgi no tā, vai tiktu īstenota attiecīgā koncentrācija. Līdz ar to prasītājas apgalvotā dominējošā stāvokļa radīšana vai nostiprināšanās izriet nevis no pašas attiecīgās koncentrācijas, bet vienīgi no *Air Berlin* darbības pārtraukšanas. Šajos apstākļos no fakta vien, ka attiecīgās koncentrācijas noslēgumā personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļa būtu pārsniegusi 50 % vai vienāda ar to, nevar secināt, ka šī koncentrācija radītu ievērojamu šķērsli efektīvai konkurencei.

- 122 Otrām kārtām, prasītāja apgalvo, ka, ņemot vērā personai, kas iestājusies lietā, piederošo ievērojamu laika nišu daļu un tostarp Diseldorfas un Čīrihes lidostu noslogotības līmeni, tā varētu izmantot dažāda veida izstumšanas stratēģijas. Tādējādi tā varētu, pirmkārt, palielināt lidojumu skaitu tajās stundās, kurās veikt lidojumus ir iecerējis jaunpienācējs, vai arī to veikt jaunpienācēja jau apkalpotajos reisos, lai samazinātu tā darbības rentabilitāti, otrkārt, efektīvāk izmantot savas laika nišas, tās pārbīdot atkarībā no vajadzības uz dažādiem savienojumiem, un, treškārt, piedāvāt saviem klientiem izdevīgākas lojalitātes programmas.
- 123 Šajā ziņā, pirmkārt, apstrīdētajā lēmumā Komisija tāpat kā prasītāja ir norādījusi, ka liela laika nišu skaita valdījums ir apstāklis, kas ļauj aviosabiedrībām piedāvāt lidojumus laikā, kas ir tuvs citu aviosabiedrību iecerētajiem laikiem, tostarp lai apgrūtinātu citu aviosabiedrību ienākšanu pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgū no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem attiecīgajā lidostā.
- 124 Tomēr ir jānorāda, pirmām kārtām, ka laika nišu daļas neto pieaugums Diseldorfas un Čīrihes lidostās *IATA* 2018. gada vasaras sezonā būtu 0 % vai tuvu 0 %. No tā izriet, ka fakts, ka persona, kas iestājusies lietā, ņemot vērā tai piederošo lielāko laika nišu daļu, varētu vieglāk palielināt lidojumu skaitu laikos, kurus bija iecerējis izmantot cits jaunpienācējs, vai arī jaunpienācēja jau apkalpotajos reisos, neizrietētu no attiecīgās koncentrācijas, bet gan no *Air Berlin* darbības pārtraukšanas. Otrām kārtām, attiecībā uz *IATA* 2017./2018. gada ziemas sezonu Diseldorfas lidostā un *IATA* 2018. gada vasaras sezonu Čīrihes lidostā, Komisija apstrīdētajā lēmumā ir norādījusi, ka vidējais šo lidostu noslogotības līmenis attiecīgi 73 % un 69 % esot pietiekami zems, lai attiecīgās koncentrācijas noslēgumā ļautu attīstīt konkurentu darbību, neraugoties uz personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļu. Pie tam prasītāja nav iesniegusi nevienu pierādījumu, ar ko varētu atspēkot šo vērtējumu.
- 125 Otrkārt, ir jāatgādina, ka fakts, ka konkurentiem kaitē apvienošanās izraisītais efektivitātes pieaugums, pats par sevi nevar būt 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, jo tā, lai gan var kaitēt konkurentiem, tādēļ vien nav uzskatāma par ievērojamu šķērsli efektīvai konkurencei.
- 126 No tā izriet, ka Komisija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, uzskatot, ka attiecīgā koncentrācija neradītu būtiskus traucējumus efektīvai konkurencei pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgos no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem Diseldorfas un Čīrihes lidostās.

– Par attiecīgās koncentrācijas ietekmi uz pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgiem no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem Hamburgas, Minhenes, Štutgartes un Berlīnes-Tēgeles lidostās

- 127 Pirmkārt, attiecībā uz IATA 2018. gada vasaras sezonu Hamburgas lidostā Komisija ir norādījusi, ka vidējā personai, kas iestājusies lietā, piederošā laika nišu daļa pieaugtu no 30 % līdz 33 %, ka vidējais neto pieaugums būtu 1 % un ka vidējais noslogotības līmenis būtu 54 %. Maksimālā personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļa pieaugtu no 39 % līdz 43 % laikā no plkst. 16.00 līdz plkst. 16.59 UTC, ja tiktu sasniegts 75 % noslogotības līmenis. Neto pieaugums tomēr saglabātos 1 % apmērā.
- 128 Otrkārt, attiecībā uz IATA 2017./2018. gada ziemas sezonu Minhenes lidostā Komisija ir norādījusi, ka vidējā personai, kas iestājusies lietā, piederošā laika nišu daļa būtu pieaugusi no 39 % līdz 41 %, ka vidējais neto pieaugums būtu 0 % un ka vidējais noslogotības līmenis būtu 60 %. Tā arī norādīja, ka maksimālā personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļa būtu 78 % laikā no plkst. 13.00 līdz plkst. 13.59 UTC, ja tiktu sasniegts maksimālais 93 % noslogotības līmenis. Tā tomēr konstatēja, ka neto pieaugums saglabātos 0 % apmērā.
- 129 Treškārt, runājot par Štutgartes lidostu, Komisija norādīja, pirmām kārtām, ka attiecībā uz IATA 2017./2018. gada ziemas sezonu vidējā personai, kas iestājusies lietā, piederošā laika nišu daļa būtu pieaugusi no 15 % līdz 17 %, ka vidējais neto pieaugums būtu 1 % un ka vidējais noslogotības līmenis būtu 30 %. Tā arī norādīja, ka maksimālā personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļa būtu 33 % laikā no plkst. 17.00 līdz plkst. 17.59 UTC, ja tiktu sasniegts maksimālais 59 % noslogotības līmenis. Tā tomēr konstatēja, ka neto pieaugums saglabātos 1 % apmērā. Otrām kārtām, attiecībā uz IATA 2018. gada vasaras sezonu vidējā personai, kas iestājusies lietā, piederošā laika nišu daļa būtu pieaugusi no 30 % līdz 33 %, vidējais neto pieaugums būtu 1 % un vidējais noslogotības līmenis būtu 43 %. Turklāt maksimālā personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļa būtu 46 % laikā no plkst. 16.00 līdz plkst. 16.59 UTC, ja tiktu sasniegts maksimālais 74 % noslogotības līmenis. Neto pieaugums šajā sezonā būtu 2 %.
- 130 Ceturtkārt, runājot par Berlīnes-Tēgeles lidostu, Komisija norādīja, ka, pirmām kārtām, attiecībā uz IATA 2017./2018. gada ziemas sezonu vidējā personai, kas iestājusies lietā, piederošā laika nišu daļa būtu pieaugusi no 16 % līdz 25 %, ka vidējais neto pieaugums būtu 4 % un ka vidējais noslogotības līmenis būtu 54 %. Tā arī norādīja, ka maksimālā personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļa būtu 40 % laikā no plkst. 19.00 līdz plkst. 19.59 UTC, lai gan maksimālais noslogotības līmenis 73 % apmērā tiktu sasniegts laikā no plkst. 7.00 līdz plkst. 7.59 UTC. Tā turklāt konstatēja, ka neto pieaugums būtu 11 % laikā no plkst. 19.00 līdz plkst. 19.59 UTC. Otrām kārtām, attiecībā IATA 2018. gada vasaras sezonu ir jānorāda, ka vidējā personai, kas iestājusies lietā, piederošā laika nišu daļa būtu pieaugusi no 28 % līdz 35 %, ka vidējais neto pieaugums būtu 3 % un ka vidējais noslogotības līmenis būtu 62 %. Turklāt maksimālā personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļa būtu 52 % laikā no plkst. 16.00 līdz plkst. 16.59 UTC, lai gan maksimālais noslogotības līmenis 83 % apmērā tiktu sasniegts laikā no plkst. 10.00 līdz plkst. 10.59 UTC. Neto pieaugums laikā no plkst. 16.00 līdz plkst. 16.59 UTC saglabātos 1 % apmērā.
- 131 Prasītāja apgalvo, kā tas ir arī norādīts Pamatnostādņu par horizontālo apvienošanu novērtēšanu saskaņā ar Padomes Regulu par uzņēmumu koncentrāciju kontroli (OV 2004, C 31, 5. lpp.; turpmāk tekstā – "pamatnostādnes par horizontālo apvienošanu") 18. punktā un Regulas Nr. 139/2004 32. apsvērumā, ka koncentrācija nerada būtisku šķērsli efektīvai konkurencei, ja attiecīgo uzņēmumu tirgus daļa nav lielāka par 25 %. Savukārt tā apgalvo, ka personas, kas

iestājusies lietā, tirgus daļa pēc attiecīgās koncentrācijas ievērojami pārsniegtu 25 %, pirmkārt, *IATA* 2018. gada vasaras sezonā Hamburgas lidostā, otrkārt, *IATA* 2017./2018. gada ziemas sezonā Minhenes lidostā un, treškārt, *IATA* 2017./2018. gada ziemas sezonā un *IATA* 2018. gada vasaras sezonā Štutgartes un Berlīnes-Tēgeles lidostās. Prasītāja no tā secina, ka, ņemot vērā šo lidostu augsto noslogotības līmeni, Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, uzskatīdama, ka attiecīgā koncentrācija nav būtisks šķērslis efektīvai konkurencei pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgos no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem minētajās lidostās.

- 132 Šajā ziņā, pirmkārt, nav vajadzības lemt par to, vai attiecīgā koncentrācija ir horizontāla koncentrācija pamatnostādņu par horizontālo apvienošanos izpratnē, jo no šo pamatnostādņu 18. punkta un Regulas Nr. 139/2004 32. apsvēruma izriet, ka fakts, ka attiecīgo uzņēmumu tirgus daļa nepārsniedz 25 %, ir norāde, kas ļauj izdarīt pieņēmumu, ka koncentrācija ir saderīga ar iekšējo tirgu. Tomēr no tās nevar secināt, ka koncentrācija nebūtu saderīga ar iekšējo tirgu tādēļ vien, ka attiecīgo uzņēmumu tirgus daļa pārsniegtu 25 %.
- 133 Otrkārt, lai gan prasītāja atsauca uz tās identificēto lidostu noslogotības līmeni, tā neapgalvo un vēl jo vairāk nepierāda, ka šie līmeņi liegtu piekļuvi pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgiem no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem šajās lidostās. Turklāt ir jānorāda, pirmām kārtām, ka vidējie šo lidostu noslogotības līmeņi saglabātos tuvu 60 % vai zem, kā tas ir minēts šā sprieduma 111. punktā, un ka Komisija uzskatīja – prasītājam pret to neiebilstot –, ka zem šīs atzīmes principā var izslēgt būtisku šķēršļu konkurencei pastāvēšanu.
- 134 Otrām kārtām, ir jānorāda, ka attiecīgo lidostu maksimālie noslogotības līmeņi tiek sasniegti dažādās stundās. Tomēr, lai gan, kā to apgalvo prasītāja, laiks, kurā aviosabiedrības gaisa kuģi var izlidot vai nolaisties, ir būtiska sastāvdaļa pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā, prasītāja nav identificējusi laika nišas, kas būtu nepieciešamas katrā no tās identificētajām lidostām šādu pakalpojumu attīstīšanai. Konkrētāk, tā nepaskaidro, kā *Air Berlin* laika nišas ļautu personai, kas iestājusies lietā, noslēgt piekļuvi lidostu infrastruktūras pakalpojumiem un līdz ar to pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgiem no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem katrā no šīm lidostām.
- 135 Treškārt, no apstrīdētā lēmuma izriet, ka nebūtu nekāda neto pieauguma Minhenes lidostā un tas nepārsniegtu 1 % Hamburgas lidostā. Tas sasniegtu tikai lielākais 2 % Štutgartes lidostā laikā no plkst. 16.00 līdz plkst. 16.59 *UTC* *IATA* 2018. gada vasaras sezonā un saglabātos vidēji 1 % apmērā, aplūkojot sezonas kopā. Visbeidzot, runājot par Berlīnes-Tēgeles lidostu, ir jānorāda, ka tas sasniegtu vidēji attiecīgi 3 % *IATA* 2018. gada vasaras sezonā un 4 % *IATA* 2017./2018. gada ziemas sezonā un ne vairāk kā 11 % laikā no plkst. 19.00 līdz plkst. 19.59 *UTC* pēdējā minētajā sezonā. Tomēr vidējais noslogotības līmenis būtu tikai 62 % *IATA* 2018. gada vasaras sezonā un 54 % *IATA* 2017./2018. gada ziemas sezonā.
- 136 Šādos apstākļos ir jānorāda, ka neto pieaugums saglabātos ierobežots attiecībā uz Hamburgas, Minhenes un Štutgartes lidostām, līdz ar to iespējamās grūtības piekļūt pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgiem no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem šajās lidostās neizrietētu no attiecīgās koncentrācijas. Attiecībā uz Berlīnes-Tēgeles lidostu – neto pieaugums būtu nedaudz augstāks. Tomēr, ņemot vērā noslogotības līmeni un personai, kas iestājusies lietā, piederošo laika nišu daļu pēc šīs koncentrācijas, šis apstāklis vien neļauj pierādīt, ka minētā koncentrācija acīmredzami radītu ievērojamus šķēršļus efektīvai konkurencei.

- 137 No tā izriet, ka Komisija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, uzskatīdama, ka attiecīgā koncentrācija neradītu būtiskus traucējumus efektīvai konkurencei pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgos no izlidošanas vai uz galamērķa punktiem Hamburgas, Minhenes, Štutgartes un Berlīnes-Tēgeles lidostās.
- 138 Līdz ar to ir jānoraida prasītājas otrā pamata otrā daļa, un tātad šis pamats ir jānoraida kopumā.

Par trešo pamatu saistībā ar Regulas Nr. 95/93 pārkāpumu

- 139 Prasītāja apgalvo, ka Komisija ir pārkāpusi Regulas Nr. 95/93 8.a panta 2. punkta a) apakšpunktu, kā arī neitralitātes, pārskatāmības un nediskriminācijas principus, kas izriet no šīs regulas. Konkrētāk, tā apgalvo, ka saistībā ar koncentrāciju nevar nodot laika nišas, ja šāda nodošana radītu kaitējumu lidostas darbībām. Attiecīgā koncentrācija nodarot šādu kaitējumu tostarp Diseldorfas un Cīrihes lidostās, radot vai nostiprinot personas, kas iestājusies lietā, dominējošo stāvokli.
- 140 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd prasītājas argumentāciju.
- 141 Šajā ziņā, pirmkārt, ir jāatgādina, kā arī tika norādīts šā sprieduma 121. punktā, ka prasītājas apgalvotā dominējošā stāvokļa radīšana vai nostiprināšanās neizrietētu no attiecīgās koncentrācijas.
- 142 Otrkārt, no vienas puses, kā tika minēts šā sprieduma 106. punktā, 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 izveidošanās vai tā pastiprināšanās dēļ. No otras puses, no Regulas Nr. 95/93 8.a panta 2. punkta izriet, ka tikai attiecīgo lidostu koordinators var neapstiprināt tam paziņoto laika nišu nodošanu, ja tam nav pārlicības, ka tas nekaitēs lidostu darbībām. Līdz ar to ir jānorāda, ka Komisijai nebija kompetences piemērot šo tiesību normu.
- 143 Šādos apstākļos prasītājas trešais pamats ir jānoraida.

Par ceturto pamatu saistībā ar pārbaudes neesamību par iespējamu efektivitātes pieaugumu attiecīgās koncentrācijas dēļ

- 144 Prasītāja apgalvo, ka Komisija ir pārkāpusi pamatnostādnes par horizontālo apvienošanu, neveicot iespējamā efektivitātes pieauguma novērtējumu, kāds var izrietēt no attiecīgās koncentrācijas.
- 145 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd prasītājas argumentāciju.
- 146 Pirmkārt, ir jānorāda, kā tas arī izriet no Komisijas Regulas (EK) Nr. 802/2004 (2004. gada 21. aprīlis), ar ko īsteno Regulu Nr. 139/2004 (OV 2004, L 133, 1. lpp.), I pielikumā ietvertās CO formas, kādā jāpaziņo par koncentrāciju atbilstīgi Regulai Nr. 139/2004, 9. iedaļas redakcijas un pamatnostādņu par horizontālo apvienošanu 78. punkta, efektivitātes pieaugumam koncentrācijas dēļ ir jābūt tādām, kas veicina konkurenci, sniedzot priekšrocības patērētājiem. Regulas Nr. 139/2004 29. apsvērumā, uz kuru atsaucas prasītāja, tādējādi ir atgādināts, ka šāds

koncentrācijas radītais produktivitātes 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.

- 147 Šajā lietā ir jānorāda, ka Komisija, pamatojoties uz Regulas Nr. 139/2004 6. panta 1. punkta b) apakšpunktu un 2. punktu, uzskatīja, ka, ņemot vērā saistības, kuras uzņēmusies persona, kas iestājusies lietā, attiecīgā koncentrācija nevarēja radīt būtisku šķērsli efektīvai konkurencei iekšējā tirgū vai būtiskā tā daļā, tādēļ nebija vajadzīgs, lai persona, kas iestājusies lietā, pierādītu efektivitātes pieaugumu. Līdz ar to, kā tas ir minēts šā sprieduma 126.–137. punktā, prasītājam nav pamata apgalvot, ka ir acīmredzami, ka minētā koncentrācija varētu radīt šāda veida šķērsli, un tādēļ Komisijai nebija jāpārbauda efektivitātes pieaugums, kas būtu varējis vājināt šīs koncentrācijas ietekmi uz konkurenci.
- 148 Otrkārt, no Regulas Nr. 139/2004 29. apsvēruma un pamatnostādņu par horizontālo apvienošanu 84.–87. punkta, uz ko atsaucas prasītāja, izriet, ka koncentrācijā iesaistītajām pusēm ir jāpierāda iespējamais efektivitātes pieaugums šīs koncentrācijas dēļ, kā to turklāt atzīst prasītāja. Līdz ar to prasītāja nevar pārnest Komisijai, ka tā nav pārbaudījusi, vai nepastāv efektivitātes pieaugums, kuru iepriekš nebūtu pierādījusi persona, kas iestājusies lietā.
- 149 Šādos apstākļos ir jānorāda prasītājas ceturtais pamats.

Par piekto pamatu attiecībā uz saistību, kuras ir uzņēmusies persona, kas iestājusies lietā, nepietiekamo raksturu

- 150 Prasītāja apgalvo, ka, neraugoties uz saistībām, ko uzņēmusies persona, kas iestājusies lietā, tai piederošo laika nišu daļa Diseldorfas lidostā būtu 50 % IATA 2018. gada vasaras sezonā, un tas norādot uz to, ka persona, kas iestājusies lietā, būtu dominējošā stāvoklī. Turklāt šīs saistības neattiecoties uz IATA 2017./2018. gada ziemas sezonas laika nišām, lai gan persona, kas iestājusies lietā, arī šajā sezonā būtu dominējošā stāvoklī un lai gan minētajā lidostā būtu augsts noslogotības līmenis.
- 151 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd prasītājas argumentāciju.
- 152 Saskaņā ar Regulas Nr. 139/2004 6. panta 2. punktu, ja Komisija konstatē, ka pēc šādām attiecīgo uzņēmumu veiktajām izmaiņām paziņotā koncentrācija vairs neizraisa būtiskas šaubas par tās saderību ar iekšējo tirgu, tā apstiprina, ka koncentrācija ir saderīga ar iekšējo tirgu.
- 153 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saistību, ko uzņemas, lai pieņemtu lēmumu saskaņā ar Regulas Nr. 139/2004 6. panta 2. punktu, mērķis ir kļiedēt visas nopietnās šaubas attiecībā uz jautājumu par to, vai koncentrācija ievērojami kavētu efektīvu konkurenci iekšējā tirgū vai būtiskā tā daļā, tostarp dominējošā stāvokļa rašanās vai nostiprināšanās dēļ (spriedums, 2015. gada 13. maijs, *Niki Luftfahrt*/Komisija, T-162/10, EU:T:2015:283, 297. punkts).
- 154 Šajā lietā, pirmkārt, šā sprieduma 121. punktā ir norādīts, ka attiecībā uz IATA 2018. gada vasaras sezonu Diseldorfas lidostā personai, kas iestājusies lietā, piederošā laika nišu daļa, ņemot vērā saistības, kuras tā ir uzņēmusies, saglabātos gandrīz nemainīga neatkarīgi no tā, vai attiecīgā koncentrācija tiktu veikta. No tā izriet, ka prasītājas apgalvotais dominējošais stāvoklis izrietētu nevis no pašas attiecīgās koncentrācijas, bet gan no *Air Berlin* darbības izbeigšanas. Līdz ar to

Komisija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, uzskatīdama, ka saistības, kuras ir uzņēmusies persona, kas iestājusies lietā, bija pietiekamas, lai kļiedētu šaubas par attiecīgās koncentrācijas saderību ar iekšējo tirgu.

- 155 Otrkārt, šā sprieduma 120. un 123. punktā tika norādīts, ka attiecībā uz IATA 2017./2018. gada ziemas sezonu prasītāja nav pierādījusi, ka attiecīgās koncentrācijas noslēgumā persona, kas iestājusies lietā, būtu dominējošā stāvoklī vai ka tai būtu spējas īstenot izslēgšanas stratēģiju. Šādos apstākļos, ciktāl prasītājai nav pamata apgalvot, ka minētā koncentrācija acīmredzami var būt ievērojams šķērslis efektīvai konkurencei, Komisijai nebija jāpārbauda saistības, kas varētu novērst šādu šķēršli.
- 156 Treškārt, no Regulas Nr. 139/2004 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 attiecībā uz IATA 2017./2018. gada ziemas sezonu nav uzlikusi saistības, kuras persona, kas iestājusies lietā, nebūtu iepriekš piedāvājusi.
- 157 Līdz ar to ir jānoraida prasītājas piektais pamats.

Par sesto pamatu saistībā ar glābšanas pabalsta neņemšanu vērā, veicot attiecīgās koncentrācijas ietekmes novērtējumu

- 158 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 sarunas par minēto koncentrāciju starp personu, kas iestājusies lietā, un *Air Berlin* esot bijušas aizklātas. No minētā tā secina, ka glābšanas atbalsts ir 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.
- 159 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd prasītājas argumentus.
- 160 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.
- 161 Tomēr, pirmkārt, no apgalvotās glābšanas atbalsta nesaderības ar iekšējo tirgu tādēļ, ka noteikta informācija attiecībā uz šo atbalstu neesot bijusi publiski pieejama un ka sarunas par attiecīgo koncentrāciju starp personu, kas iestājusies lietā, un *Air Berlin* esot bijušas aizklātas, nevar izrietēt, ka minētā atbalsta īpašais mērķis bija tāds, lai persona, kas iestājusies lietā, iegūtu tos *Air Berlin* aktīvus, uz kuriem attiecas šī koncentrācija.
- 162 Otrkārt, prasītāja ne apgalvo, ne vēl jo vairāk pierāda, ka "efektīvākie operatori", uz kuriem tā atsauca, nevarēja iesniegt piedāvājumu *Air Berlin* aktīvu atpirkšanai saistībā ar tās maksātspējas procedūru.

- 163 Treškārt, ir jāatgādina, kā tas arī ir minēts šā sprieduma 108. punktā, ka tas apstākļi vien, ka, nepastāvot attiecīgajai koncentrācijai, atsevišķas personai, kas iestājusies lietā, nodotās *Air Berlin* 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.
- 164 Otrām kārtām, no Regulas Nr. 139/2004 2. panta 1. punkta b) apakšpunkta izriet, ka vērtējumā par koncentrāciju Komisijai tostarp ir jāņem vērā attiecīgo uzņēmumu pozīcija 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 summa tika nodota *LGW*, lai to saņemtu persona, kas iestājusies lietā.
- 165 Šajos 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 *LGW* vai personas, kas iestājusies lietā, iegūto *Air Berlin* aktīvu pozīciju tirgū un to ekonomisko un finansiālo spēcīgumu. No tā izriet, ka šis atbalsts nevarēja grozīt Komisijas veikto novērtējumu par šo koncentrāciju.
- 166 Līdz ar to ir jānorāda prasītājas sestais pamats

Par septīto pamatu saistībā ar LESD 296. panta pārkāpumu

- 167 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 attiecīgajiem *O&D* tirgiem, ka tā nav ņēmusi vērā "vairākus pierādījumus [...] par konkurences stāvokli lidostās, kuras skāra [ši koncentrācija]", ka tā nav pārbaudījusi, vai efektivitātes pieaugums, kas izriet no minētās koncentrācijas, atsver tās pretkonkurences sekas, ka tā nav pārbaudījusi, vai personas, kas iestājusies lietā, uzņemtās saistības varēja novērst ievērojamus šķēršļus efektīvai konkurencei, kas rodas no minētās koncentrācijas, un, visbeidzot, ka tā nav ņēmusi vērā glābšanas atbalstu.
- 168 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd prasītājas argumentāciju.
- 169 Saskaņā ar LESD 296. pantu Savienības iestāžu pieņemtajos tiesību aktos ir jāsniedz to pieņemšanas pamatojums.
- 170 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).

- 171 Tādējādi Komisija nepārkāpj tai uzlikto pienākumu norādīt pamatojumu tad, ja, īstenojot koncentrāciju kontroles pilnvaras, tā lēmumā neiekļauj precīzu pamatojumu attiecībā uz vairākiem koncentrācijas aspektiem, kas, pēc tās domām, acīmredzami nav jāņem vērā, kam nav nozīmes vai kam ir skaidri 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 īsajiem 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).
- 172 Šajā lietā, pirmkārt, ir jākonstatē, kā tas izriet no šā sprieduma 35. un 69. 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 nedarbojās 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 arī piesaistītas nevienam konkrētam O&D tirgum.
- 173 Otrkārt, ir jānorāda, ka prasītāja nav identificējusi tos "pierādījumus [..] par konkurences stāvokli lidostās, kuras skāra [ši koncentrācija]", par kuriem, tās ieskatā, Komisijai būtu bijis jāpieņem lēmums.
- 174 Treškārt, kā izriet no šā sprieduma 147. un 155. punkta, Komisijai nebija jāveic novērtējums par iespējamo efektivitātes pieaugumu, kas izrietētu no attiecīgās koncentrācijas, vai attiecīgā gadījumā jānosaka personai, kas iestājusies lietā, uzņemties papildu saistības. Tāpat, kā izriet no šā sprieduma 165. punkta, Komisijai attiecīgās koncentrācijas novērtējumā nebija jāņem vērā glābšanas atbalsts. No tā izriet, ka šos dažādos apstākļus, uz kuriem atsaucas prasītāja, Komisija varēja pamatot uzskatīt par acīmredzami neatbilstīgiem, līdz ar to, ņemot vērā šā sprieduma 171. punktā atgādināto judikatūru, tai nevar pārnest, ka, neminēdama šos apstākļus apstrīdētajā lēmumā, tā ir pārkāpusi pienākumu norādīt pamatojumu.
- 175 Šajos apstākļos nevar uzskatīt, ka apstrīdētajā lēmumā nav norādīts pamatojums, un tādēļ ir jānoraida prasītājas septītais pamats.

Par prasītājas lūgumu noteikt procesa organizatoriskos pasākumus un pierādījumu savākšanas pasākumus

- 176 Ar 2018. gada 12. jūnija elektroniskā pasta vēstuli prasītāja, pamatojoties uz Reglamenta 88. pantu, lūdza Vispārējo tiesu noteikt procesa organizatoriskos pasākumus un pierādījumu savākšanas pasākumus attiecībā uz glābšanas atbalstu, *Air Berlin* darbības pārtraukšanu un tās aktīvu pārdošanu.

- 177 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 lūgtos procesa organizatoriskos pasākumus un pierādījumu savākšanas pasākumus, un, otrkārt, kā tas izriet tostarp no šā sprieduma 36.–49. un 161.–165. punkta, šie procesa organizatoriskie pasākumi un pierādījumu savākšanas pasākumi nav nepieciešami, lai lemtu par šo prasību.
- 178 Līdz ar to ir jānoraida prasītājas lūgums noteikt procesa organizatoriskos pasākumus un pierādījumu savākšanas pasākumus.
- 179 No iepriekš minētā izriet, ka prasība ir jānoraida kopumā, bez vajadzības lemt par Komisijas izvirzīto iebildi pret replikas C.2. pielikuma pieņemamību. Turklāt, tā kā ir apmierināti personas, kas iestājusies lietā, prasījumi, nav jālemj par tās izvirzīto iebildi, kas saistīta ar tās procesuālo tiesību īstenošanu, par lūgumu ievērot konfidencialitāti informācijai, attiecībā uz kuru ar Vispārējās tiesas devītās palātas priekšsēdētāja 2019. gada 20. maija rīkojumu tika apmierināts prasītājas lūgums piemērot konfidencialitāti.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 180 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 izdevumi atbilstoši Komisijas un personas, kas iestājusies lietā, prasījumiem.

Ar šādu pamatojumu

VISPĀRĒJĀ TIESA (desmitā palāta paplašinātā sastāvā)

nospiež:

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]