



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (όγδοο τμήμα)

της 13ης Μαΐου 2015*

«Ανταγωνισμός — Συγκεντρώσεις — Αεροπορικές μεταφορές — Απόφαση που κηρύσσει τη συγκέντρωση συμβατή με την κοινή αγορά — Εκτίμηση των αποτελεσμάτων της συγκεντρώσεως επί του ανταγωνισμού — Δεσμεύσεις»

Στην υπόθεση T-162/10,

Niki Luftfahrt GmbH, με έδρα τη Βιέννη (Αυστρία), εκπροσωπούμενη από τους H. Asenbauer και A. Habeler, δικηγόρους,

προσφεύγουσα,

κατά

Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εκπροσωπούμενης αρχικά από τους S. Noë, R. Sauer και N. von Lingen, στη συνέχεια από τους S. Noë, R. Sauer και H. Leupold,

καθής,

υποστηριζόμενης από

τη **Δημοκρατία της Αυστρίας**, εκπροσωπούμενη αρχικά από την C. Pesendorfer, τον E. Riedl και τον A. Posch, στη συνέχεια από τους C. Pesendorfer και M. Klamert,

από

την **Deutsche Lufthansa AG**, με έδρα την Κολωνία (Γερμανία), εκπροσωπούμενη αρχικά από τους S. Völcker και A. Israel, στη συνέχεια από τους S. Völcker και J. Orologas, δικηγόρους,

και από

την **Österreichische Industrieholding AG**, με έδρα το Βιέννη, εκπροσωπούμενη από τους H. Kristoferitsch, P. Lewisch και B. Kofler-Senoner, δικηγόρους,

παρεμβαίνουσες,

με αντικείμενο αίτημα ακυρώσεως της αποφάσεως C(2009) 6690 της Επιτροπής, της 28ης Αυγούστου 2009, που κηρύσσει συγκέντρωση συμβατή με την εσωτερική αγορά και τη Συμφωνία EOX (υπόθεση COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines).

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο τμήμα),

συγκείμενο από τους Δ. Γρατσία, πρόεδρο, Μ. Kancheva (εισηγήτρια) και C. Wetter, δικαστές,

γραμματέας: Κ. Andonά, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 26ης Ιουνίου 2014,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

Το ιστορικό της διαφοράς

1. Εμπλεκόμενες επιχειρήσεις

- 1 Η Deutsche Lufthansa AG (στο εξής: Lufthansa) είναι η σημαντικότερη γερμανική αεροπορική εταιρία. Παρέχει υπηρεσίες τακτικών αεροπορικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων και τις συναφείς υπηρεσίες. Το 2008 η Lufthansa διέθετε 272 αεροσκάφη με τα οποία μετέφερε 45 000 000 επιβάτες σε περισσότερους από 200 προορισμούς σε 85 χώρες. Οι κόμβοι της είναι το διεθνές αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης επί του Μάιν (Γερμανία) και το αεροδρόμιο του Μονάχου (Γερμανία), έχει δε βάση και στο αεροδρόμιο του Ντίσελντορφ (Γερμανία). Η Lufthansa έχει, επίσης, τον έλεγχο της Swiss International Air Lines Ltd (στο εξής: Swiss), με έδρα το αεροδρόμιο της Ζυρίχης (Ελβετία), της Air Dolomiti, της Eurowings και της θυγατρικής της χαμηλού κόστους, Germanwings. Εξάλλου, απέκτησε πρόσφατα την British Midlands (στο εξής: BMI) και την Brussels Airlines (στο εξής: SN Brussels). Επίσης, η Lufthansa κατέχει το 19 % των μετοχών της Jet Blue, εταιρίας χαμηλού κόστους που δραστηριοποιείται στις Ηνωμένες Πολιτείες. Η Lufthansa και η Swiss είναι μέλη της Star Alliance.
- 2 Η Austrian Airlines (στο εξής Austrian) είναι η μεγαλύτερη αυστριακή αεροπορική εταιρία και ο κόμβος της είναι το διεθνές αεροδρόμιο της Βιέννης (Αυστρία). Παρέχει υπηρεσίες τακτικών αεροπορικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων και τις συναφείς υπηρεσίες. Εξυπηρετεί 121 προορισμούς σε 63 χώρες, περιλαμβανομένων των πτήσεων κοινής εκμεταλλεύσεως με άλλες αεροπορικές εταιρίες. Στις θυγατρικές της συγκαταλέγονται η Lauda Air και η Tyrolean Airways. Η Austrian κατέχει επίσης το 22,5 % των μετοχών της Ukraine International Airlines. Η Austrian είναι μέλος της Star Alliance.
- 3 Η Niki Luftfahrt GmbH είναι αυστριακή εταιρία με έδρα τη Βιέννη που εκμεταλλεύεται έναν αερομεταφορέα γνωστό ως «FlyNiki» ή «Niki». Δραστηριοποιείται στη Βιέννη, στο Λιντς (Αυστρία), στο Σάλτσμπουργκ (Αυστρία), στο Γκρατς (Αυστρία) και στο Ινσμπρουκ (Αυστρία), από όπου πραγματοποιεί, ιδίως, πτήσεις σε προορισμούς σε όλη την Ευρώπη και τη Βόρεια Αφρική. Κατά τον χρόνο ασκήσεως της προσφυγής η προσφεύγουσα ανήκε κατά 76 % στο Privatstiftung Lauda (ιδιωτικό ίδρυμα Lauda) και κατά 24 % στη δεύτερη γερμανική αεροπορική εταιρία, την Air Berlin.

2. Διοικητική διαδικασία

- 4 Το 2008 η Austrian κατέγραψε ζημίες ύψους 430 000 000 ευρώ και στα μέσα του 2009 το καθαρό αποτέλεσμα για την περίοδο μεταξύ Ιανουαρίου και Ιουνίου του 2009 αντιστοιχούσε σε απώλεια 166 600 000 ευρώ. Το Ιούλιο του 2008 η επιτροπή εποπτείας της Austrian έκρινε ότι ήταν δύσκολο η Austrian να εξακολουθήσει να λειτουργεί ως αυτόνομη εταιρία. Κατά συνέπεια, η επιτροπή εποπτείας της Austrian ζήτησε από τη Δημοκρατία της Αυστρίας, πλειοψηφούντα μέτοχο της Austrian, να την

ιδιωτικοποιήσει. Έτσι, η Αυστριακή Κυβέρνηση εξέδωσε εντολή ιδιωτικοποίησης, με την οποία έδωσε την άδεια στη δημόσια εταιρία χαρτοφυλακίου Österreichische Industrieholding Aktiengesellschaft (στο εξής: ÖIAG) να μεταβιβάσει όσες μετοχές της Austrian κατείχε.

- 5 Στις 5 Δεκεμβρίου 2008, στο πλαίσιο της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης της Austrian, η Lufthansa δέχτηκε να αποκτήσει εμμέσως το 41,56 % των μετοχών της Austrian από την ÖIAG.
- 6 Επίσης, στις 27 Φεβρουαρίου 2009 η Lufthansa προέβη σε δημόσια πρόταση για όλες τις εναπομείναντες ελεύθερες μετοχές της Austrian, στο πλαίσιο της οποίας έλαβε περισσότερες από τις απαιτούμενες δηλώσεις αποδοχής. Μαζί με το μερίδιο της ÖIAG η Lufthansa ήταν, έτσι, σε θέση να αποκτήσει το 85 % των μετοχών της Austrian.
- 7 Η συγκέντρωση που προέκυπτε από τη συμμετοχή της Lufthansa στην Austrian κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στις 8 Μαΐου 2009.
- 8 Παράλληλα με την εξέταση της συμβατότητας της επίμαχης συγκεντρώσεως με την κοινή αγορά η Επιτροπή εξέτασε τους όρους της προτάσεως εξαγοράς που υπέβαλε η Lufthansa για τις μετοχές της Austrian που ανήκαν στη Δημοκρατία της Αυστρίας, περιλαμβανομένης της καταβολής 500 000 000 ευρώ από τη Δημοκρατία της Αυστρίας, λόγω αυξήσεως του μετοχικού κεφαλαίου της Austrian, υπό το πρίσμα των άρθρων 87 ΕΚ και 88 ΕΚ.
- 9 Η Επιτροπή, με απόφαση της 1ης Ιουλίου 2009, έκρινε ότι η συγκέντρωση εγείρει σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητά της με την κοινή αγορά και τη Συμφωνία ΕΟΧ. Έτσι, αποφάσισε να κινηθεί τη διαδικασία εμπεριστατωμένης εξετάσεως, βάσει του άρθρου 6, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού (ΕΚ) 139/2004 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (ΕΕ L 24, σ. 1, στο εξής: κανονισμός συγκεντρώσεων).
- 10 Στις 10 Ιουλίου 2009 η Lufthansa πρότεινε την ανάληψη δεσμεύσεων, κατά το άρθρο 8, παράγραφος 2, του κανονισμού συγκεντρώσεων. Στις 17 και στις 27 Ιουλίου 2009 η Lufthansa υπέβαλε αναθεωρημένη πρόταση των δεσμεύσεων αυτών. Η Επιτροπή, όταν παρέλαβε την αναθεωρημένη πρόταση δεσμεύσεων, προέβη σε έρευνα αγοράς για να συγκεντρώσει τις απόψεις των ανταγωνιστών, των πελατών και των λοιπών φορέων της αγοράς σε σχέση με τις ανωτέρω δεσμεύσεις. Τα αποτελέσματα της έρευνας αυτής κοινοποιήθηκαν στη Lufthansa, η οποία υπέβαλε στη συνέχεια τις τελικές της δεσμεύσεις, στις 31 Ιουλίου 2009 (στο εξής: δεσμεύσεις).
- 11 Η Επιτροπή, κρίνοντας ότι οι δεσμεύσεις που είχε προτείνει η Lufthansa αρκούσαν για να αρθούν οι σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με τη συμβατότητα της συγκεντρώσεως με την κοινή αγορά, δεν προέβη σε κοινοποίηση αιτιάσεων στη Lufthansa και εξέδωσε την απόφαση C(2009) 6690, της 22ας Αυγούστου 2009 (Υπόθεση COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines) (στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση). Με την απόφαση αυτή, περίληψη της οποίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* (ΕΕ 2010, C 16, σ. 1), η Επιτροπή κήρυξε τη συγκέντρωση με την οποία Lufthansa αποκτά τον έλεγχο της Austrian, υπό την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού συγκεντρώσεων, συμβατή με την κοινή αγορά και τη Συμφωνία ΕΟΧ.
- 12 Παράλληλα με τη διαδικασία ελέγχου της συγκεντρώσεως η Επιτροπή εξέδωσε δύο αποφάσεις για κρατικές ενισχύσεις. Κατ'αρχάς, με την απόφαση της 19ης Ιανουαρίου 2009 σχετικά με την κρατική ενίσχυση NN 72/08, Austrian Airlines – Ενίσχυση διάσωσης, η Επιτροπή ενέκρινε ενίσχυση διάσωσης με τη μορφή της παροχής εγγυήσεως, κατά 100 % από τη Δημοκρατία της Αυστρίας για δάνειο ύψους 200 000 000 ευρώ της Austrian, το οποίο έπρεπε να χρησιμοποιηθεί κατά προτεραιότητα για την αποπληρωμή των οφειλών της εταιρίας. Δεύτερον, στις 28 Αυγούστου 2009 η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση 2010/137/CE (πρώην N 663/08) Αυστρία Austrian Airlines – Σχέδιο αναδιάρθρωσης (ΕΕ 2010, L 59, σ. 1) (στο εξής: απόφαση σχετικά με το σχέδιο αναδιάρθρωσεως), με την οποία κήρυξε συμβατή με την κοινή αγορά, υπό την προϋπόθεση τηρήσεως ορισμένων όρων, την ενίσχυση αναδιάρθρωσεως ύψους 500 000 000 ευρώ την οποία χορήγησε στην Austrian η Δημοκρατία

της Αυστρίας, στο πλαίσιο της εξαγοράς της από τον όμιλο Lufthansa. Κατά της αποφάσεως αυτής ασκήθηκε προσφυγή ακυρώσεως που έχει πρωτοκολληθεί στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου με τον αριθμό T-511/09.

3. Περιεχόμενο της προσβαλλομένης αποφάσεως

Σχετικές αγορές

- 13 Όσον αφορά τον ορισμό των σχετικών αγορών, η Επιτροπή εντόπισε διάφορες υπηρεσίες που παρέχονται συγχρόνως από τη Lufthansa και από την Austrian. Πρόκειται για υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων, για πώληση αεροπορικών θέσεων σε γραφεία οργανωμένων ταξιδιών, υπηρεσίες συντήρησης, επισκευής και τεχνικού ελέγχου, υπηρεσίες εστίασης εν πτήσει και υπηρεσίες εδάφους. Στο πλαίσιο της παρούσας υποθέσεως κρίσιμες είναι, όμως, μόνον η υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς επιβατών και η πώληση αεροπορικών θέσεων σε γραφεία οργανωμένων ταξιδιών.
- 14 Καταρχάς, όσον αφορά την υπηρεσία αεροπορικών μεταφορών η Επιτροπή, ακολουθώντας την σχετική πρακτική της, εξέτασε κατ' ουσίαν το ζήτημα της δυνατότητας υποκατάστασης από πλευράς ζήτησης. Όρισε τις σχετικές αγορές με βάση τη μέθοδο «σημείο αναχωρήσεως – σημείο προορισμού», η οποία καλείται «μέθοδος Α-Π» (στο εξής: μέθοδος Α-Π) και κατά την οποία κάθε σύνδεση μεταξύ ενός σημείου αναχωρήσεως και ενός σημείου προορισμού θεωρείται αυτοτελής αγορά. Για να κρίνει αν κάθε συγκεκριμένη σύνδεση μεταξύ σημείου αναχωρήσεως και σημείου προορισμού αποτελούσε αγορά που έπρεπε να ληφθεί υπόψη, η Επιτροπή εξέτασε τις δυνατότητες που διέθεταν οι καταναλωτές για να ταξιδέψουν από το ένα σημείο στο άλλο.
- 15 Όσον αφορά, ειδικότερα, τους αερομεταφορείς δικτύου, η Επιτροπή έλαβε, πάντως, υπόψη ορισμένα στοιχεία σχετικά με την προσφορά, όπως ο ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων βάσει της δομής τύπου ακτινωτού τροχού [hub and spoke] των παραδοσιακών αερομεταφορέων. Διευκρίνισε, έτσι, ότι ακόμη και αν από απόψεως προσφοράς ένας αερομεταφορέας δικτύου μπορεί, θεωρητικά, να πραγματοποιήσει πτήσεις από κάθε σημείο αναχωρήσεως προς κάθε σημείο προορισμού, στην πράξη οι αερομεταφορείς που λειτουργούν σε δίκτυο συγκροτούν το δίκτυό τους και αποφασίζουν να πραγματοποιούν πτήσεις σχεδόν αποκλειστικά στις διαδρομές που συνδέουν τους κόμβους τους. Κατά την Επιτροπή, το ίδιο ισχύει και για τις αεροπορικές εταιρίες που παρέχουν υπηρεσίες από σημείο σε σημείο. Υπενθύμισε επίσης ότι, από απόψεως ζήτησης, έχει κρίνει κατά το παρελθόν ότι ενώ τα δίκτυα έχουν κάποια σημασία για τους εταιρικούς πελάτες, για τους οποίους η ζήτηση επηρεάζεται τόσο από τα αποτελέσματα δικτύου όσο και από λόγους που σχετίζονται με ζητήματα αναχώρησης-προορισμού, οι ιδιώτες αναζητούν, κατ' ουσίαν, τη φθηνότερη και βολικότερη σύνδεση μεταξύ δύο πόλεων.
- 16 Στην προσβαλλόμενη απόφαση η Επιτροπή διευκρινίζει ότι σε γενικές γραμμές η έρευνα αγοράς επιβεβαίωσε τη μέθοδο Α-Π. Σε ορισμένες, όμως, απαντήσεις, ιδίως εκ μέρους παραδοσιακών αερομεταφορέων δικτύου, επισημάνθηκε ότι η μέθοδος Α-Π δεν λάμβανε υπόψη τη λειτουργία ακτινωτού τροχού των μεγάλων αεροδρομίων και τα επακόλουθα αποτελέσματα δικτύου. Έτσι, πολλοί αερομεταφορείς επισήμαναν ότι τόσο το σημείο αφετηρίας όσο και το σημείο προορισμού πρέπει να περιλαμβάνουν όλα τα αεροδρόμια που μπορεί να θεωρηθεί από τη σκοπιά των επιβατών ότι μπορούν να υποκατασταθούν αμοιβαίως.
- 17 Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή εξέτασε την εναλλαξιμότητα των πτήσεων από τη σκοπιά των επιβατών με βάση τα ακόλουθα κριτήρια: ύπαρξη δύο τουλάχιστον αεροδρομίων στην αφετηρία ή στον προορισμό, ευαισθησία των ταξιδιωτών στον παράγοντα χρόνος και πτήσεις απευθείας ή με ανταπόκριση. Καταρχάς, όσον αφορά την ύπαρξη τουλάχιστον δύο αεροδρομίων στην αφετηρία ή τον προορισμό, η Επιτροπή έκρινε ότι το κριτήριο κατά το οποίο για να εκτιμηθεί ότι δύο αεροδρόμια μπορούν να υποκατασταθούν αμοιβαίως λαμβάνεται υπόψη η ύπαρξη αεροδρομίων στην ίδια ζώνη

επιρροής, που αντιστοιχεί σε απόσταση 100 km ή σε οδικό ταξίδι μιας ώρας μεταξύ του κέντρου της πόλεως και των αεροδρομίων αυτών, το οποίο χρησιμοποίησε στην απόφασή της C(2007) 3104, της 27ης Ιουνίου 2007, Ryanair/Aer Lingus (υπόθεση COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus) (ΕΕ C 47, σ. 9), αποτελεί απλώς μια αρχική προσέγγιση που δεν ισχύει κατ' ανάγκην σε άλλες περιπτώσεις, όπως στην περίπτωση δρομολογίων που πραγματοποιούνται από δύο αερομεταφορείς δικτύου. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή επισήμανε ότι πρέπει να ληφθούν υπόψη τα χαρακτηριστικά της υπό κρίση υποθέσεως προκειμένου να γίνουν κατανοητές οι ανταγωνιστικές πιέσεις που ασκούνται μεταξύ των πτήσεων από ή προς δύο διαφορετικά αεροδρόμια. Έτσι, η Επιτροπή εξέτασε την εναλλαξιμότητα μεταξύ των πτήσεων από διαφορετικά αεροδρόμια, όσον αφορά ειδικότερα τα ακόλουθα ζεύγη αεροδρομίων: αεροδρόμιο της Μπρατισλάβας (Σλοβακία)/αεροδρόμιο Schwechat της Βιέννης· αεροδρόμιο του Francfort Hahn/διεθνές αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης επί του Μάιν· αεροδρόμιο Κολωνίας-Βόννης/διεθνές αεροδρόμιο του Ντύσελντορφ· αεροδρόμιο του Charleroi Bruxelles-sud (Βέλγιο)/αεροδρόμιο του Zaventem[m] Bruxelles-National.

- 18 Στη συνέχεια, όσον αφορά την εναλλαξιμότητα των πτήσεων σε σχέση με την ευαισθησία των επιβατών στον παράγοντα χρόνος, η Επιτροπή θύμισε ότι σε προηγούμενες αποφάσεις έχει κρίνει ότι τα εισιτήρια χωρίς περιορισμούς που αγοράζονται κατ' ουσίαν από επιβάτες ευαίσθητους στον παράγοντα χρόνος μπορούν να αποτελέσουν διακριτή αγορά από αυτή των εισιτηρίων με περιορισμούς που αγοράζονται κυρίως από επιβάτες που δεν είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνος. Αφενός, οι επιβάτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνος συνήθως ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους, αγοράζουν τα εισιτήριά τους λίγο πριν από την αναχώρηση, έχουν αυξημένες απαιτήσεις ευελιξίας για τα εισιτήριά τους, όπως η δωρεάν ακύρωση και αλλαγή της ώρας αναχωρήσεως, καταβάλουν ακριβότερο τίμημα για την ευελιξία αυτή και απαιτούν μεγαλύτερη συχνότητα για συγκεκριμένο ζεύγος Α-Π. Αφετέρου, οι επιβάτες που δεν είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνος ταξιδεύουν κυρίως για λόγους αναψυχής ή για να επισκεφθούν φίλους και οικογένεια, κάνουν κράτηση πολύ νωρίτερα από την αναχώρηση και δεν έχουν καμία απαίτηση ευελιξίας σχετικά με την κράτησή τους. Επομένως, οι επιβάτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνος έχουν διαφορετικές προτιμήσεις από αυτές των επιβατών που δεν είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνος, κάτι που αντανακλάται στο διαφορετικό επίπεδο εισιτηρίων με τα οποία οι αεροπορικές εταιρίες προσεγγίζουν τις δύο αυτές διαφορετικές ομάδες επιβατών.
- 19 Κατά την Επιτροπή η ανάλυση της υπό κρίση υποθέσεως επιβεβαίωσε ότι υπάρχουν, κατ' ουσίαν, δύο κατηγορίες επιβατών με διαφορετικές ανάγκες και διαφορετικές ευαισθησίες ως προς την τιμή, παρότι ορισμένοι από όσους μετείχαν στην έρευνα αγοράς επισήμαναν ότι η διάκριση αυτή μεταξύ των επιβατών που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνος και αυτών που δεν είναι τείνει να περιοριστεί, στο μέτρο που ακόμα και οι επιβάτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνος δίνουν όλο και περισσότερη σημασία στην τιμή και προτιμούν εισιτήριο με περιορισμούς σε σχέση με εισιτήριο χωρίς περιορισμούς, αν αυτό είναι φθηνότερο. Λόγω της προτιμήσεως αυτής για τα εισιτήρια με περιορισμούς οι περισσότεροι αερομεταφορείς, περιλαμβανομένων των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους, παρέχουν υπηρεσίες αλλαγής κρατήσεως (τροποποίηση είτε της ημερομηνίας είτε του ονόματος του επιβάτη) έναντι χρεώσεως. Παρά ταύτα, η διάκριση μεταξύ των επιβατών που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνος και αυτών που δεν είναι και, επομένως, των εισιτηρίων με περιορισμούς και των εισιτηρίων χωρίς περιορισμούς, παραμένει σημαντική. Οι επιβάτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνος εξακολουθούν να απαιτούν μεγαλύτερη συχνότητα δρομολογίων και ειδικούς χρόνους αναχωρήσεως και αφίξεως στα σημεία αναχωρήσεως και προορισμού. Τέλος, δεδομένης της ανάγκης για ευελιξία και για τη μικρότερη δυνατή καθυστέρηση, οι επιβάτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνος τείνουν να χρησιμοποιούν τα δευτερεύοντα αεροδρόμια λιγότερο σε σχέση με τους επιβάτες που δεν είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνος.
- 20 Ειδικότερα, οι περισσότεροι από όσους μετείχαν στην έρευνα αγοράς θεωρούσαν ότι αυτό που χρειάζονται οι επιβάτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνος είναι η παραμονή τους στον τόπο προορισμού να είναι η μεγαλύτερη δυνατή και η διάρκεια του ταξιδιού τους να είναι η μικρότερη δυνατή. Επομένως, κατά την πλειοψηφία όσων μετείχαν στην έρευνα αγοράς, αυτή η μερίδα επιβατών απαιτεί πτήσεις νωρίς το πρωί και αργά το απόγευμα (με ιδανική ώρα αναχωρήσεως γύρω στις 7:00 το

πρωί και μέγιστο χρονικό εύρος από τις 6:30 έως τις 8:30 και απογευματινή αναχώρηση γύρω στις 18:00 ή 19:00 και μέγιστο χρονικό εύρος από τις 17:00 έως τις 20:00). Επίσης, οι επιβάτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνος απαιτούν αρκετά αυξημένη συχνότητα πτήσεων ανά ημέρα. Απαιτούνται τουλάχιστον δύο πτήσεις ημερησίως, ώστε να είναι δυνατή η αυθημερόν επιστροφή, μολονότι η πλειοψηφία όσων μετείχαν στην έρευνα αγοράς επισήμαναν ότι οι επιβάτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνος απαιτούν περισσότερες από δύο πτήσεις ημερησίως, ανάλογα με τον προορισμό. Ασκεί, επίσης, επιρροή το είδος αερομεταφορέα που προτιμούν οι επιβάτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνος, η δε πλειοψηφία όσων συμμετείχαν στην έρευνα αγοράς θεωρούσαν ότι οι επιβάτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνος προτιμούν τους αερομεταφορείς που λειτουργούν σε δίκτυο και παρέχουν πλήρεις υπηρεσίες σε σχέση με τους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους. Την άποψη αυτή διατύπωσαν όλες οι ομάδες όσων μετείχαν στην έρευνα αγοράς, δηλαδή οι εταιρικοί πελάτες, τα γραφεία ταξιδιών και οι ανταγωνίστριες αεροπορικές εταιρίες.

- 21 Εξάλλου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι όλοι οι εταιρικοί πελάτες που απάντησαν στην έρευνα θεώρησαν σημαντική τη δυνατότητα αυθημερόν επιστροφής, για τις πτήσεις μικρών αποστάσεων, ιδίως λόγω της εξοικονόμησης χρόνου και χρήματος, και οι περισσότεροι από αυτούς θα ήταν ακόμη διατεθειμένοι να καταβάλουν ένα μικρό πρόσθετο ποσό για να τους παρέχεται η δυνατότητα της αυθημερόν επιστροφής. Αυτό επιβεβαιώθηκε και από τις απαντήσεις που έδωσαν τα γραφεία ταξιδιών.
- 22 Όσον αφορά την τοποθεσία του αεροδρομίου, η πλειοψηφία των γραφείων ταξιδιών και των ανταγωνιστριών επιχειρήσεων που απάντησαν στην έρευνα αγοράς επισήμαναν ότι τα κύρια αεροδρόμια κοντά στα επιχειρηματικά κέντρα και σε μικρή απόσταση ήταν σημαντικότερα για τους επιβάτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνος σε σχέση με τους επιβάτες που δεν είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνος. Οι εταιρικοί πελάτες επισήμαναν ότι σαφώς θα προτιμούσαν να μειώσουν τη διάρκεια της μετακινήσεως (και το κόστος των επαγγελματικών ταξιδιών) των εργαζομένων τους, ανεξαρτήτως του αν τους θεωρούσαν ευαίσθητους στον παράγοντα χρόνος.
- 23 Τέλος, όσον αφορά τον βαθμό εναλλαξιμότητας μεταξύ των απευθείας πτήσεων και των πτήσεων με ανταπόκριση, η Επιτροπή έκρινε ότι αυτός εξαρτάται από τη διάρκεια της πτήσεως. Κατά κανόνα, όσο μεγαλύτερη είναι η διάρκεια της πτήσεως τόσο πιθανότερο είναι οι πτήσεις με ανταπόκριση να ασκούν ανταγωνιστική πίεση στις απευθείας πτήσεις. Όσον αφορά τις συνδέσεις μεταξύ σύντομων αποστάσεων, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι σε προηγούμενες αποφάσεις έχει κρίνει ότι οι πτήσεις με ανταπόκριση δεν ασκούν ανταγωνιστική πίεση στις απευθείας πτήσεις, εκτός αν συντρέχουν εξαιρετικές περιστάσεις, παραδείγματος χάριν αν η απευθείας πτήση δεν επιτρέπει την αυθημερόν επιστροφή, κάτι που είναι ιδιαίτερα σημαντικό για επιβάτες που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους. Η έρευνα αγοράς επιβεβαίωσε, σε μεγάλο βαθμό, ότι στην περίπτωση των πτήσεων μεταξύ μικρών αποστάσεων οι πτήσεις με ανταπόκριση δεν αποτελούν, σε γενικές γραμμές, ανταγωνιστική εναλλακτική επιλογή έναντι των απευθείας πτήσεων, δεδομένου ότι οι πελάτες πράγματι προτιμούν τις απευθείας πτήσεις. Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι σε προηγούμενες αποφάσεις ανέλυσε τις πτήσεις μεσαίων αποστάσεων, δηλαδή τις πτήσεις με διάρκεια μεγαλύτερη από τρεις ώρες, για τις οποίες οι απευθείας πτήσεις συνήθως δεν παρέχουν τη δυνατότητα αυθημερόν επιστροφής, με αποτέλεσμα να μπορούν να τις ανταγωνισθούν οι πτήσεις με ανταπόκριση [απόφαση της Επιτροπής της 4ης Ιουλίου 2005 στην υπόθεση COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, (EE C 204, σ. 3) σημείο 17 και απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση COMP/M.4439 Ryanair/Aer Lingus, σημεία 288 επ.].
- 24 Λόγω της μεγαλύτερης διάρκειας της πτήσεως σε αυτές τις διαδρομές μεσαίων αποστάσεων, οι πτήσεις με ανταπόκριση φαίνεται να αποτελούν πιο αξιόπιστη εναλλακτική επιλογή και ορισμένοι από όσους έλαβαν μέρος στην έρευνα αγοράς επισήμαναν ότι υπό ορισμένες προϋποθέσεις οι πτήσεις με ανταπόκριση αποτελούν ανταγωνιστική εναλλακτική επιλογή. Η ανάλυση αυτή είναι σύμφωνη με την προηγούμενη πρακτική της Επιτροπής [βλ. απόφαση της Επιτροπής της 22ας Ιουνίου 2009 στην υπόθεση COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding (EE C 295, σ. 11), σημείο 45].

- 25 Όσον αφορά τις πτήσεις μεγάλων αποστάσεων (πτήσεις με διάρκεια μεγαλύτερη των έξι ωρών που καλύπτουν απόσταση μεγαλύτερη των 5 000 km), η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι σε προηγούμενες αποφάσεις έχει κρίνει ότι οι πτήσεις με ανταπόκριση αποτελούν ανταγωνιστική εναλλακτική επιλογή έναντι των απευθείας πτήσεων, υπό ορισμένες συνθήκες, ειδικότερα όταν, πρώτον, διατίθενται προς πώληση ως πτήσεις με ανταπόκριση βάσει του ζεύγους Α-Π στα ηλεκτρονικά συστήματα κρατήσεων, δεύτερον, πραγματοποιούνται καθημερινά και, τρίτον, συνεπάγονται περιορισμένη επιμήκυνση της διάρκειας του ταξιδιού (μέχρι 150 λεπτά) [βλ., παραδείγματος χάριν, απόφαση της Επιτροπής της 12ης Ιανουαρίου 2001 στην υπόθεση COMP/M.2041 – United/US Airways και απόφαση της Επιτροπής της 5ης Μαρτίου 2002 στην υπόθεση COMP/M.2672 – SAS/Spanair (ΕΕ C 93, σ. 7)]. Η έρευνα αγοράς επιβεβαίωσε σε μεγάλο βαθμό ότι οι πτήσεις με ανταπόκριση αποτελούν ανταγωνιστική εναλλακτική επιλογή στην περίπτωση πτήσεων με διάρκεια μεγαλύτερη των έξι ωρών και πολλοί από όσους έλαβαν μέρος στην έρευνα αγοράς τις θεωρούν ως εναλλάξιμες.
- 26 Δεύτερον, όσον αφορά τη χονδρική πώληση αεροπορικών θέσεων σε γραφεία οργανωμένων ταξιδιών, η Επιτροπή έκρινε ότι η έρευνα αγοράς δεν ερχόταν σε αντίθεση με τα συμπεράσματα στα οποία είχε καταλήξει σε προηγούμενες αποφάσεις ως προς την ύπαρξη μιας τέτοιας χωριστής αγοράς σε σχέση με την αγορά αεροπορικών μεταφορών επιβατών [βλ., παραδείγματος χάριν, την απόφαση της Επιτροπής της 17ης Δεκεμβρίου 2008 στην απόφαση COMP/M.5141 – KLM/Martinair (ΕΕ 2009, C 51, σ. 4), αιτιολογική σκέψη 121, ή την απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση COMP/M.4439 – RyanAir/AerLingus, αιτιολογική σκέψη 299]. Η Επιτροπή έκρινε, όμως, ότι η έρευνα αγοράς δεν επέτρεπε να καθοριστεί σαφώς αν η έκταση της αγοράς αυτής ήταν εθνική ή αν περιλάμβανε τη Γερμανία και την Αυστρία.

Εκτίμηση των αποτελεσμάτων της συγκεντρώσεως επί του ανταγωνισμού

Εννοιολογικό πλαίσιο για την αξιολόγηση της συγκεντρώσεως

- 27 Η Επιτροπή υπογράμμισε, καταρχάς, στην προσβαλλόμενη απόφαση ότι πριν από την κοινοποίηση της προταθείσας πράξεως είχε λάβει στις 26 Νοεμβρίου 2008 κοινοποίηση πράξεως κατά την οποία η Lufthansa σκόπευε να αποκτήσει τον αποκλειστικό έλεγχο της SN Airholding SA/NV, εταιρίας χαρτοφυλακίου της SN Brussels. Η Επιτροπή ενέκρινε την απόκτηση της SN Brussels από τη Lufthansa, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, στις 22 Ιουνίου 2009 (υπόθεση COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding). Εξάλλου, στις 3 Απριλίου 2009 η Επιτροπή έλαβε, επίσης, κοινοποίηση πράξεως με την οποία η Lufthansa σκόπευε να αποκτήσει τον αποκλειστικό έλεγχο της BMI. Η Επιτροπή ενέκρινε χωρίς προϋποθέσεις την πράξη αυτή με απόφαση της 14ης Μαΐου 2009 [υπόθεση COMP/M.5403 – Lufthansa/BMI (ΕΕ C 158, σ. 1)] (στο εξής: απόφαση Lufthansa/BMI). Οι πράξεις συγκεντρώσεως της Lufthansa με την SN Brussels και την BMI ολοκληρώθηκαν στις 24 Ιουνίου 2009 και την 1η Ιουλίου 2009, αντιστοίχως, και στη συνέχεια τέθηκαν σε εφαρμογή. Κατά συνέπεια, στο πλαίσιο της ανάλυσεως της συγκεντρώσεως μεταξύ της Lufthansa και της Austrian, η Επιτροπή θεώρησε την SN Brussels και την BMI ως θυγατρικές της Lufthansa.
- 28 Στη συνέχεια η Επιτροπή επισήμανε ότι η πράξη συγκεντρώσεως έθετε δύο ζητήματα εννοιολογικής φύσεως, πρώτον, το ζήτημα πώς πρέπει να αντιμετωπισθούν οι εταίροι της Lufthansa και της Austrian στο πλαίσιο της Star Alliance για τον ορισμό των σχετικών αγορών και την ανάλυση ανταγωνισμού της πράξεως και, δεύτερον, το ζήτημα που αφορά τη σχετική ανάλυση με αντιπαραδείγματα για την εκτίμηση των αποτελεσμάτων της πράξεως στις συνδέσεις στις οποίες η Lufthansa (περιλαμβανομένων των Swiss, Germanwings, SN Brussels και BMI) και η Austrian συνεργάζονται.
- 29 Η Επιτροπή έκρινε επί του θέματος αυτού, καταρχάς, ότι οι εταίροι της Lufthansa και της Austrian στο πλαίσιο της Star Alliance δεν έπρεπε να ληφθούν υπόψη κατά τον καθορισμό των επηρεαζόμενων αγορών, στο μέτρο που η συγκέντρωση δεν θα είχε ως αποτέλεσμα να επεκταθούν αυτομάτως στην Austrian οι συμφωνίες συνεργασίας που έχουν συναφθεί μεταξύ της Lufthansa και των εταίρων της στη Star Alliance ούτε θα είχε ως αποτέλεσμα να επεκταθούν στη Lufthansa οι συμφωνίες

συνεργασίας που έχουν συναφθεί μεταξύ της Austrian και των εταιρών της στη Star Alliance. Όσον αφορά την ανάλυση ανταγωνισμού στις επηρεαζόμενες αγορές, η Επιτροπή έκρινε ότι η σχέση μεταξύ των αεροπορικών εταιριών και οι συνέπειες της συγκεντρώσεως στο κίνητρο που θα είχαν να ανταγωνίζονται μετά την πραγματοποίηση της συγκεντρώσεως έπρεπε να εξετασθούν για κάθε σύνδεση χωριστά. Έτσι, κατά την Επιτροπή, αν διαπιστωθεί ότι λόγω της συγκεντρώσεως μειώνεται το κίνητρο ανταγωνισμού μεταξύ κάποιου από τα μέρη της συγκεντρώσεως και τρίτου μέρους, το στοιχείο αυτό πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά την αξιολόγηση.

- 30 Δεύτερον, η Επιτροπή καθόρισε τις σχετικές διαμετρικά αντίθετες περιπτώσεις για να αξιολογήσει τα αποτελέσματα της πράξεως στα δρομολόγια για τα οποία η Lufthansa και η Austrian συνεργάζονται. Η Επιτροπή υπενθύμισε όσα ορίζει η παράγραφος 9 των κατευθυντηρίων γραμμών για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων σύμφωνα με τον κανονισμό του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (ΕΕ 2004, C 31, σ. 5) (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές του 2004):

«Κατά την αξιολόγηση των επιπτώσεων μιας συγκέντρωσης στον ανταγωνισμό, η Επιτροπή συγκρίνει τις συνθήκες ανταγωνισμού που θα προκύψουν από την κοινοποιηθείσα συγκέντρωση με εκείνες που θα επικρατούσαν χωρίς αυτήν. Στις περισσότερες περιπτώσεις οι συνθήκες ανταγωνισμού που υπάρχουν κατά τον χρόνο της συγκέντρωσης αποτελούν το [καταλληλότερο] στοιχείο σύγκρισης για την αξιολόγηση των επιπτώσεων της συγκέντρωσης. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να λάβει υπόψη της και τις μελλοντικές αλλαγές που μπορούν εύλογα να αναμένονται στην αγορά [...]».

- 31 Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή έκρινε ότι οι σχετικές διαμετρικά αντίθετες περιπτώσεις που έπρεπε να ληφθούν υπόψη για να αξιολογηθούν οι επιπτώσεις της συγκεντρώσεως στον ανταγωνισμό ήταν, αφενός, το επίπεδο της συνεργασίας μεταξύ των μερών της συγκεντρώσεως πριν από τη συγκέντρωση και, αφετέρου, η πιθανότερη μελλοντική εξέλιξη σε περίπτωση που η Lufthansa δεν αποκτούσε την Austrian.
- 32 Όσον αφορά τη συνεργασία που υπήρχε μεταξύ της Lufthansa και της Austrian πριν από τη συγκέντρωση, η Επιτροπή επισήμανε ότι αυτή είχε διάφορες μορφές, και συγκεκριμένα υπήρχε κοινοπραξία για την κατανομή δαπανών και κερδών από όλα τα δρομολόγια μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας, διμερής συμφωνία παγκόσμιας συνεργασίας, συμφωνία για την πραγματοποίηση πτήσεων με κοινό κωδικό στα δρομολόγια μεταξύ Αυστρίας και Ελβετίας και συμφωνία για την πραγματοποίηση πτήσεων με κοινό κωδικό μεταξύ της British Midlands, θυγατρικής της Lufthansa, και της Austrian.
- 33 Όσον αφορά την πιθανότερη εξέλιξη σε περίπτωση που δεν αποκτούσε η Lufthansa την Austrian, η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη την απόφαση της Αυστριακής Κυβερνήσεως να αναζητήσει ιδιώτη επενδυτή για την Austrian, υιοθέτησε το σενάριο αποκτήσεώς της από άλλη αεροπορική εταιρία, ειδικότερα από την Air France-KLM. Κατά το σενάριο αυτό η Austrian θα τερμάτιζε τη συνεργασία της με τη Lufthansa και θα εγκατέλειπε τη Star Alliance για να γίνει μέλος της Sky Team, στην οποία ανήκει η Air France-KLM.

Ανάλυση του ανταγωνισμού

- 34 Καταρχάς, όσον αφορά την υπηρεσία τακτικών αεροπορικών μεταφορών επιβατών, η Επιτροπή έκρινε ότι η συγκέντρωση προκαλούσε διάφορες οριζόντιες αλληλοεπικαλύψεις που μπορούν να υπαχθούν στις εξής κατηγορίες:
- 23 δρομολόγια μικρών αποστάσεων μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας, τα οποία πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της κοινοπραξίας για την κατανομή δαπανών και κερδών

- τρία δρομολόγια μικρών αποστάσεων μεταξύ Αυστρίας και Ελβετίας·
 - ένα δρομολόγιο μικρών αποστάσεων μεταξύ Αυστρίας και Βελγίου·
 - ένα δρομολόγιο μικρών αποστάσεων μεταξύ Αυστρίας και Ηνωμένου Βασιλείου·
 - οι «άμεσες-έμμεσες επικαλύψεις», δηλαδή τα δρομολόγια για τα οποία το ένα μέρος προσφέρει απευθείας σύνδεση ενώ το άλλο προσφέρει σύνδεση με ανταπόκριση·
 - οι «έμμεσες-έμμεσες επικαλύψεις», δηλαδή τα δρομολόγια για τα οποία τα δύο μέρη παρέχουν έμμεσες μόνον υπηρεσίες.
- 35 Ολοκληρώνοντας την ανάλυση του ανταγωνισμού στις διάφορες οριζόντιες επικαλύψεις, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η πράξη προκαλούσε σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητά της με την κοινή αγορά όσον αφορά τα ακόλουθα δρομολόγια: Βιέννη-Στουτγκάρδη (Γερμανία), Βιέννη-Κολωνία-Βόννη (Γερμανία), Βιέννη-Μόναχο, Βιέννη-Φρανκφούρτη επί του Μάιν και Βιέννη-Βρυξέλλες (στο εξής: προσδιορισθέντα ζεύγη πόλεων).
- 36 Δεύτερον, όσον αφορά την πώληση αεροπορικών θέσεων σε γραφεία οργανωμένων ταξιδίων, η Επιτροπή έκρινε ότι, λόγω του συνδυασμένου μεριδίου αγοράς της Lufthansa και της Austrian στη γερμανική αγορά, στην αυστριακή αγορά και στη συνδυασμένη αγορά Αυστρίας-Γερμανίας για τις πτήσεις μεγάλων αποστάσεων, τα οποία στις τρεις αυτές περιπτώσεις κυμαίνονται από 5 % έως 10 %, καθώς και λόγω της σημαντικής παρουσίας της FlyNiki στην αυστριακή αγορά (μερίδιο αγοράς μεταξύ 40 % και 50 % για τις πτήσεις μικρών και μεσαίων αποστάσεων), η συγκέντρωση δεν παρακώλυε σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην αγορά πωλήσεων αεροπορικών θέσεων σε γραφεία οργανωμένων ταξιδίων.
- 37 Εξάλλου, η Επιτροπή έκρινε ότι έπρεπε να αξιολογηθούν επίσης τα αποτελέσματα που είχε η ενίσχυση διασώσεως και η ενίσχυση αναδιαρθρώσεως που χορηγήθηκαν στην Austrian, σε σχέση ιδίως με την αγορά αεροπορικών μεταφορών επιβατών και την αγορά πωλήσεως αεροπορικών θέσεων σε γραφεία οργανωμένων ταξιδίων, με την αιτιολογία ότι η χρηματοδότηση θα μπορούσε να ενισχύσει την εμπορική θέση της Austrian.
- 38 Ως προς το ζήτημα αυτό η Επιτροπή υπενθύμισε, πάντως, ότι η Austrian αντιμετώπιζε οικονομικές δυσχέρειες. Έτσι, η Επιτροπή επισήμανε ότι στις 19 Δεκεμβρίου 2008 η Αυστρία της είχε κοινοποιήσει την απόφασή της να χορηγήσει ενίσχυση διασώσεως στον όμιλο Austrian και ότι στις 22 Δεκεμβρίου 2008 πληροφορήθηκε ότι ένα πρώτο τμήμα, ύψους 67 000 000 ευρώ, της ενισχύσεως αυτής είχε χορηγηθεί στην Austrian για να της επιτρέψει να εξακολουθήσει τη δραστηριότητά της, πριν μάλιστα αποφανθεί η Επιτροπή επί της συμβατότητας της ενισχύσεως με την κοινή αγορά.
- 39 Η Επιτροπή διευκρίνισε ότι η επισφαλής οικονομική κατάσταση της Austrian προέκυπτε από το γεγονός ότι για την αυτοδύναμη δραστηριότητα της Austrian θα ήταν απαραίτητη πρόσθετη χρηματοδότηση με ποσά πολύ υψηλότερα από το ύψος της ενισχύσεως διασώσεως και της ενισχύσεως αναδιαρθρώσεως. Εξάλλου, η Επιτροπή επισήμανε ότι η ενίσχυση διασώσεως ύψους 200 000 000 ευρώ είχε ήδη σε μεγάλο βαθμό χρησιμοποιηθεί από την Austrian για την αποπληρωμή της χρηματοδοτήσεως των αεροσκαφών της και ότι η έκταση των χρηματοδοτικών αναγκών της Austrian ήταν σύμφωνη με τα συμπεράσματα της αποφάσεως 2010/137 της Επιτροπής, κατά την οποία το κόστος της αναδιαρθρώσεως της υπερέβαινε κατά πολύ το ποσό των 500 000 000 ευρώ.
- 40 Έτσι η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν ήταν πιθανό η Austrian να έχει χρησιμοποιήσει ή να χρησιμοποιήσει την ενίσχυση διασώσεως και την ενίσχυση αναδιαρθρώσεως κατά τρόπο που θα αναιρούσε την ανάλυσή της σχετικά με τις επιπτώσεις της συγκεντρώσεως επί των επηρεαζόμενων αγορών, και, ιδίως, για να εμποδίσει την επέκταση των ανταγωνιστών της. Η Επιτροπή διευκρίνισε ότι τόσο η ενίσχυση διασώσεως όσο και η ενίσχυση αναδιαρθρώσεως σκοπούσαν να καταστήσουν

οικονομικώς βιώσιμη την απόκτηση της Austrian από τη Lufthansa και, ιδίως, να διασφαλίσουν τη ρευστότητα της Austrian, να μειώσουν το παθητικό της και να αποκαταστήσουν τη μακροπρόθεσμη κερδοφορία της. Η Επιτροπή υπενθύμισε, επίσης, ότι θα παρακολουθεί τη μελλοντική χρήση των ποσών αυτών από την Austrian.

- 41 Η Επιτροπή επισήμανε ότι το συμπέρασμα αυτό επιβεβαιώνει, άλλωστε, η ισχυρή οικονομική θέση της Lufthansa, της οποίας τα αποτελέσματα χρήσεως υπερέβησαν το 1 000 000 000 ευρώ το 2007 και το 2008, ενώ η συνολική της ρευστότητα ανήλθε σε 5 200 000 000 ευρώ, εκ των οποίων η στρατηγική ελάχιστη ρευστότητα ανερχόταν σε 2 000 000 000 ευρώ στις 31 Μαρτίου 2009. Συγκεκριμένα, κατά την Επιτροπή, τα αποτελέσματα της ενισχύσεως διασώσεως και της ενισχύσεως αναδιαρθρώσεως θα ήταν περιορισμένα σε σχέση με την οικονομική ισχύ της επιχειρήσεως που θα προέκυπτε από τη συγκέντρωση.
- 42 Επιπλέον, όσον αφορά τα «απευθείας-απευθείας» δρομολόγια που εξυπηρετούνται από ένα μόνον από τα μέρη, η Επιτροπή επισήμανε ότι η έρευνα αγοράς δεν έδειξε ότι η χορήγηση επιπλέον χρηματοδοτήσεως στην Austrian θα επηρέαζε τα συμπεράσματά της ειδικά όσον αφορά τα δρομολόγια αυτά, δηλαδή ότι η συγκέντρωση θα περιόριζε τον πιθανό ανταγωνισμό. Αντιθέτως, οι βασικοί λόγοι για τους οποίους δεν τίθεται κανένα πρόβλημα ανταγωνισμού για τα δρομολόγια αυτά, δηλαδή η μικρή ζήτηση για τα περισσότερα από αυτά, οι στρατηγικές διεισδύσεως της Lufthansa και της Austrian, όπως αποδεικνύονται από εσωτερικά έγγραφα, η απουσία παράλληλων δραστηριοτήτων πριν από τη συνεργασία για τα περισσότερα από τα δρομολόγια αυτά, ισχύουν ανεξαρτήτως από τις επίμαχες κρατικές ενισχύσεις. Εξάλλου, όσον αφορά ειδικότερα τη στρατηγική διεισδύσεως της Austrian, από την έρευνα αγοράς δεν προέκυψε καμία ένδειξη ότι η Austrian θα μετέβαλε τη στρατηγική διεισδύσεως λόγω των επίμαχων κρατικών ενισχύσεων, κάτι που αποδεικνύεται, επίσης, από το γεγονός ότι η Austrian έχει ήδη χρησιμοποιήσει σχεδόν το σύνολο της ενισχύσεως διασώσεως χωρίς να μεταβάλει τη στρατηγική διεισδύσεως που εφαρμόζει. Δεν είναι, επομένως, πιθανό η Austrian να χρησιμοποιήσει αυτή την επιπλέον χρηματοδότηση για να αρχίσει να πραγματοποιεί τα εν λόγω δρομολόγια.

Δεσμεύσεις

- 43 Προς άρση των σοβαρών αμφιβολιών που διατυπώθηκαν σχετικά με τη συμβατότητα της συγκεντρώσεως με την κοινή αγορά, η Lufthansa και η Austrian πρότειναν την ανάληψη δεσμεύσεων προκειμένου να αρθούν τα προβλήματα ανταγωνισμού που αφορούσαν τα προσδιορισθέντα ζεύγη πόλεων. Οι δεσμεύσεις, που σκοπούν να μειώσουν τους φραγμούς για την είσοδο και να διευκολύνουν την είσοδο ενός ή περισσότερων νεοεισερχομένων ή την επέκταση ανταγωνιστών που δραστηριοποιούνται ήδη στα δρομολόγια αυτά, συνοψίζονται κατωτέρω.

Δεσμεύσεις σχετικά με τις χρονοθυρίδες

— Παραχώρηση χρονοθυρίδων στα ζεύγη πόλεων για τα οποία υπήρχαν προβλήματα ανταγωνισμού

- 44 Στο πλαίσιο των δεσμεύσεων τα μέρη δεσμεύονται να διαθέσουν χρονοθυρίδες, βάσει ειδικής διαδικασίας, στα αεροδρόμια της Βιέννης, της Στουτγκάρδης, της Κολωνίας/Βόννης, του Μονάχου, της Φρανκφούρτης επί του Μάιν και των Βρυξελλών, για τις πέντε συνδέσεις για τις οποίες η Επιτροπή είχε εντοπίσει προβλήματα ανταγωνισμού.
- 45 Οι χρονοθυρίδες που θα διατεθούν θα επιτρέψουν σε νεοεισερχόμενο να πραγματοποιεί τον ακόλουθο αριθμό πτήσεων στα προσδιορισθέντα ζεύγη πόλεων:

— Βιέννη-Στουτγκάρδη, μέχρι τρία δρομολόγια ημερησίως·

- Βιέννη-Κολωνία/Βόννη, μέχρι τρία δρομολόγια ημερησίως, αλλά όχι περισσότερα από 18 δρομολόγια την εβδομάδα·
 - Βιέννη-Φρανκφούρτη επί του Μάιν, μέχρι πέντε δρομολόγια ημερησίως·
 - Βιέννη-Μόναχο, μέχρι τέσσερα δρομολόγια ημερησίως·
 - Βιέννη-Βρυξέλλες, μέχρι τέσσερα δρομολόγια ημερησίως αλλά όχι περισσότερα από 24 δρομολόγια την εβδομάδα.
- 46 Θα αφαιρούνται από τον αριθμό των ανωτέρω χρονοθυρίδων όσες έχουν ήδη μεταφερθεί σε νεοεισερχόμενο βάσει των δεσμεύσεων, υπό την προϋπόθεση ότι ο νεοεισερχόμενος δεν έχει παύσει να χρησιμοποιεί τις χρονοθυρίδες και αυτές δεν έχουν, επομένως, επιστρέψει στα μέρη.
- 47 Όσον αφορά όλα τα προσδιορισθέντα ζεύγη πόλεων, εκτός από τα ζεύγη Βιέννη-Φρανκφούρτη επί του Μάιν και Βιέννη-Μόναχο, για τα οποία ισχύουν ειδικές ρυθμίσεις, τα δρομολόγια που πραγματοποιούνται ήδη από αεροπορική εταιρία που είναι ανεξάρτητη από τα μέρη ή δεν συνδέεται με αυτά σε προσδιορισθέν ζεύγος πόλεων, αφαιρούνται από τον αριθμό των χρονοθυρίδων τις οποίες οφείλουν τα μέρη να διαθέσουν στην εν λόγω αεροπορική εταιρία βάσει των δεσμεύσεων.
- 48 Όσον αφορά τη σύνδεση Βιέννη-Φρανκφούρτη επί του Μάιν, τα δύο δρομολόγια που σήμερα πραγματοποιεί καθημερινά η προσφεύγουσα [τρία, στο μέτρο που η προσφεύγουσα αποκτά τρίτη χρονοθυρίδα από τη Lufthansa από τη χειμερινή περίοδο 2009/2010 της International Air Transport Association (IATA)] θα αφαιρεθούν από τον αριθμό χρονοθυρίδων που πρέπει να της διατεθούν βάσει των δεσμεύσεων. Σε περίπτωση που η προσφεύγουσα παύσει να πραγματοποιεί ένα ή περισσότερα από τα δρομολόγια αυτά πριν αποκτήσει κεκτημένα δικαιώματα, τα δρομολόγια τίθενται στη διάθεση των νεοεισερχομένων βάσει των δεσμεύσεων.
- 49 Η προσφεύγουσα θα έχει το δικαίωμα να ανταλλάξει τις χρονοθυρίδες που έλαβε από τη Lufthansa στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης επί του Μάιν με βάση την ισχύουσα σύμβαση μισθώσεως χρονοθυρίδων μεταξύ της Lufthansa και της προσφεύγουσας με τις χρονοθυρίδες που προσφέρει η Lufthansa βάσει των δεσμεύσεων. Προκειμένου, όμως, να ληφθεί υπόψη η κυματοειδής δομή της Lufthansa στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης επί του Μάιν, η Lufthansa δεν θα υποχρεωθεί να μεταβιβάσει στην προσφεύγουσα περισσότερες από μία χρονοθυρίδες στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης επί του Μάιν για κάθε μία από τις ακόλουθες περιόδους.

Αφιξη	Αναχώρηση
5:35 – 8:00	6:30 – 8:15
8:05 – 10:20	8:20 – 11:35
10:25 – 14:00	11:40 – 15:05
14:05 – 15:30	15:10 – 16:15
15:35 – 17:50	16:20 – 19:45
17:55 – 21:50	19:50 – 22:25

- 50 Εξάλλου, ανεξαρτήτως του αν η προσφεύγουσα επιλέξει να αποκτήσει νέες χρονοθυρίδες από τους μετέχοντες στη συγκέντρωση ανταλλάσσοντας τις χρονοθυρίδες που έχει σήμερα στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης επί του Μάιν, η Lufthansa δεσμεύεται να τροποποιήσει την ισχύουσα σύμβαση μισθώσεως χρονοθυρίδων μεταξύ αυτής και της προσφεύγουσας, προκειμένου η σύμβαση αυτή να ανταποκρίνεται στους όρους των δεσμεύσεων, ειδικότερα όσον αφορά τη δυνατότητα της προσφεύγουσας να αποκτήσει κεκτημένα δικαιώματα για αυτές τις χρονοθυρίδες.

- 51 Επιπλέον, σε περίπτωση που καμία εταιρία που δεν είναι μέλος της Star Alliance δεν ζητήσει διορθωτικά κάποια χρονοθυρίδα για τη θερινή περίοδο IATA 2010 (ή για την πρώτη περίοδο για την οποία θα έχουν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες που απαιτούνται για την υλοποίηση των δεσμεύσεων, ασχέτως του ποια είναι η τελευταία) ένα δρομολόγιο από τα τρία που πραγματοποιεί σήμερα η εταιρία Adria Airways στη γραμμή Βιέννη-Φρανκφούρτη επί του Μάιν θα αφαιρεθεί από τον αριθμό χρονοθυρίδων που πρέπει να διατεθούν βάσει των δεσμεύσεων. Η αφαίρεση αυτή θα εφαρμοστεί αρχικά για διάστημα τεσσάρων διαδοχικών περιόδων IATA και για κάθε επιπλέον διάστημα δύο ετών έως ότου κάποια εταιρία που δεν ανήκει στη Star Alliance ζητήσει διορθωτικά χρονοθυρίδα.
- 52 Επίσης, η Lufhansa δεσμεύεται να τροποποιήσει τις υφιστάμενες συμφωνίες της με την Adria Airways σχετικά με μια χρονοθυρίδα, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι όροι των δεσμεύσεων, υπό την προϋπόθεση, όμως, ότι η Adria δεν θα αποκτήσει κερτημένα δικαιώματα.
- 53 Όσον αφορά τη γραμμή Βιέννη-Μόναχο, στην οποία η προσφεύγουσα σήμερα πραγματοποιεί τρία δρομολόγια την ημέρα για τα οποία έχει αποκτήσει χρονοθυρίδες βάσει της συνήθους διαδικασίας κατανομής χρονοθυρίδων, οι δεσμεύσεις προβλέπουν ότι η Niki θα έχει το δικαίωμα να ανταλλάξει τις σημερινές της χρονοθυρίδες στη γραμμή αυτή με χρονοθυρίδες που θα της διαθέσει η Lufhansa βάσει των δεσμεύσεων. Είτε η Niki αποφασίσει να ανταλλάξει τις σημερινές της χρονοθυρίδες βάσει των δεσμεύσεων είτε όχι, τα δρομολόγιά της θα αφαιρεθούν από τον συνολικό αριθμό χρονοθυρίδων που οφείλουν τα μέρη να διαθέσουν στη γραμμή αυτή. Σε περίπτωση που η Niki παύσει να εκμεταλλεύεται ένα ή περισσότερα από τα δρομολόγιά της, αυτά πρέπει να τεθούν στη διάθεση νεοεισερχομένων βάσει των δεσμεύσεων.
- 54 Όσον αφορά τις γραμμές Βιέννη-Στουτγκάρδη και Βιέννη-Κολωνία/Βόννη, η Lufhansa είχε ήδη την υποχρέωση να διαθέσει χρονοθυρίδες σε νεοεισερχομένους δυνάμει προηγούμενης αποφάσεως περί συγκεντρώσεως, και συγκεκριμένα δυνάμει της αποφάσεως C 2006/018/07 της Επιτροπής, της 22ας Δεκεμβρίου 2005, στην υπόθεση COMP/M.3940 – Lufhansa/Eurowings (EE C 18, σ. 22). Στον βαθμό που τα μέρη έχουν ήδη διαθέσει χρονοθυρίδες σε νεοεισερχόμενο δυνάμει των δεσμεύσεων που ανέλαβαν στην ανωτέρω απόφαση, οι χρονοθυρίδες αυτές θα αφαιρεθούν από τον αριθμό των χρονοθυρίδων που πρέπει να διατεθούν βάσει των δεσμεύσεων της παρούσας υποθέσεως. Οι νεοεισερχόμενοι μπορούν να επιλέξουν τις χρονοθυρίδες για τις δύο αυτές γραμμές σύμφωνα με τις δεσμεύσεις που θέλουν να εφαρμοστούν, δηλαδή αυτές που ορίστηκαν στην προηγούμενη υπόθεση ή αυτές που ορίζονται στην παρούσα.
- Όροι που αφορούν τη μεταφορά των χρονοθυρίδων
- 55 Η διαδικασία μεταφοράς χρονοθυρίδων που προβλέπεται στις δεσμεύσεις θα εφαρμοσθεί παράλληλα με τη συνήθη διαδικασία κατανομής χρονοθυρίδων. Αεροπορική εταιρία που επιθυμεί να αποκτήσει χρονοθυρίδες σε κάποιο από τα προσδιορισθέντα ζεύγη πόλεων θα υποβάλει το σχετικό αίτημα μέσω της συνήθους διαδικασίας κατανομής χρονοθυρίδων και θα ζητήσει συγχρόνως μεταφορά χρονοθυρίδων βάσει των δεσμεύσεων. Σε περίπτωση που το αίτημα χρονοθυρίδων προς τον συντονιστή δεν ικανοποιηθεί λόγω της διασκέψεως προγραμματισμού της IATA, οι δεσμεύσεις προβλέπουν ότι τα μέρη πρέπει να προτείνουν τη μεταφορά των χρονοθυρίδων σε αυτόν που τις ζήτησε εντός μίας εβδομάδας από τη δέσμευση του τελευταίου ότι θα πραγματοποιήσει τα αντίστοιχα δρομολόγια. Οι χρονοθυρίδες πρέπει να παραχωρηθούν δωρεάν και με απόκλιση 20 λεπτών σε σχέση με το αίτημα που υποβλήθηκε σε περίπτωση που κάποιο από τα μέρη της συγκεντρώσεως έχει διαθέσιμες χρονοθυρίδες εντός του χρονικού αυτού πλαισίου. Σε διαφορετική περίπτωση, τα μέρη πρέπει να προτείνουν τις χρονοθυρίδες που προσεγγίζουν περισσότερο τον χρόνο που ζητήθηκε.
- 56 Η σύμβαση μισθώσεως χρονοθυρίδων μεταξύ των μερών της συγκεντρώσεως και του αιτούντος πρέπει να υπογραφεί και η μεταφορά πρέπει να έχει ολοκληρωθεί εντός προθεσμίας τριών εβδομάδων από την προθεσμία επιστροφής χρονοθυρίδων, ήτοι τη 15η Ιανουαρίου για τη θερινή περίοδο IATA και τη 15η Αυγούστου για τη χειμερινή περίοδο IATA. Η σύμβαση μισθώσεως χρονοθυρίδων θα έχει διάρκεια

ιση με την περίοδο χρήσεως του αντίστοιχου προσδιορισθέντος ζεύγους πόλεων, αλλά ο νεοεισερχόμενος θα έχει το δικαίωμα να τερματίσει αζημίως τη συμφωνία κατά το τέλος κάθε περιόδου ΙΑΤΑ. Τέλος, οι δεσμεύσεις προβλέπουν ότι προτιμάται ο νεοεισερχόμενος που αποφασίζει να πραγματοποιήσει τον μεγαλύτερο αριθμό δρομολογίων.

– Κεκτημένα δικαιώματα

- 57 Οι δεσμεύσεις δίνουν επίσης τη δυνατότητα στον νεοεισερχόμενο να αποκτήσει κεκτημένα δικαιώματα για τις χρονοθυρίδες που απέκτησε από τα μέρη της συγκεντρώσεως. Ο νεοεισερχόμενος θα αποκτήσει κεκτημένα δικαιώματα στις χρονοθυρίδες αυτές, δηλαδή θα έχει το δικαίωμα να χρησιμοποιεί τις χρονοθυρίδες που του μεταβίβασαν τα μέρη στις δύο πόλεις οποιουδήποτε προσδιορισθέντος ζεύγους πόλεων για διαφορετικό ζεύγος πόλεων εντός της Ευρώπης, εφόσον έχει πραγματοποιήσει δρομολόγια μεταξύ του προσδιορισθέντος ζεύγους πόλεων κατά τη διάρκεια δύο διαδοχικών περιόδων ΙΑΤΑ για όλα τα προσδιορισθέντα ζεύγη πόλεων εκτός από τη σύνδεση Βιέννη-Φρανκφούρτη επί του Μάιν και κατά τη διάρκεια οκτώ διαδοχικών περιόδων ΙΑΤΑ για τη σύνδεση Βιέννη-Φρανκφούρτη επί του Μάιν. Αντιθέτως, σε περίπτωση που ο νεοεισερχόμενος παύσει να εκτελεί δρομολόγια στις χρονοθυρίδες που του έχουν μεταβιβασθεί για προσδιορισμένο ζεύγος πόλεων πριν από την παρέλευση των δύο περιόδων ΙΑΤΑ που αναφέρθηκαν ανωτέρω, οι συγκεκριμένες χρονοθυρίδες επιστρέφουν στη Lufthansa και διατίθενται σε άλλο νεοεισερχόμενο βάσει των δεσμεύσεων.

– Μέλη της Star Alliance ως νεοεισερχόμενοι

- 58 Οι ανωτέρω δεσμεύσεις εφαρμόζονται πλήρως μόνο για τους νεοεισερχομένους που δεν είναι μέλη της Star Alliance. Κατ' αρχήν και τα μέλη της Star Alliance μπορούν να αποκτήσουν χρονοθυρίδες στο πλαίσιο των δεσμεύσεων, αλλά σε περίπτωση που περισσότεροι πιθανοί εισερχόμενοι ζητούν χρονοθυρίδες στην ίδια γραμμή βάσει των δεσμεύσεων, προηγούνται οι αεροπορικές εταιρίες που δεν είναι μέλη της Star Alliance. Θα δίνεται πάντα προτεραιότητα σε αιτούντα που δεν είναι μέλος της Star Alliance, δηλαδή ακόμα και στην περίπτωση που μέλος της Star Alliance ζητεί χρονοθυρίδες για μεγαλύτερο αριθμό γραμμών από αιτούντα μη μέλος της Star Alliance.
- 59 Επίσης, νεοεισερχόμενος ο οποίος είναι μέλος της Star Alliance δεν θα έχει τη δυνατότητα να αποκτήσει κεκτημένα δικαιώματα για χρονοθυρίδες που έχει αποκτήσει από τα μέρη. Νεοεισερχόμενος ο οποίος είναι μέλος της Star Alliance δεν θα μπορεί να συνάψει συμφωνία για την πραγματοποίηση πτήσεων με κοινό κωδικό ούτε συμφωνία κοινοπραξίας για την κατανομή κερδών και δαπανών με τα μέρη της συγκεντρώσεως ή με άλλους εταίρους της Star Alliance για τα προσδιορισθέντα ζεύγη πόλεων. Σε περίπτωση που μέλος της Star Alliance παύσει να χρησιμοποιεί τις χρονοθυρίδες που του παραχωρήθηκαν βάσει των δεσμεύσεων, τα μέρη της συγκεντρώσεως πρέπει να προτείνουν αυτές τις χρονοθυρίδες σε νεοεισερχομένους.
- 60 Αν μέλος της Star Alliance αποκτήσει χρονοθυρίδες βάσει των δεσμεύσεων, η Επιτροπή μπορεί να επιβάλει ειδικούς όρους, ιδίως για να διασφαλίσει την ανεξαρτησία του αιτούντος ο οποίος είναι μέλος της Star Alliance έναντι των μερών της συγκεντρώσεως.

Λοιπές δεσμεύσεις και όροι

– Ειδικές συμφωνίες επιμερισμού και συμφωνίες εκτελέσεως πτήσεων με κοινό κωδικό

- 61 Οι δεσμεύσεις παρέχουν σε νεοεισερχόμενο τη δυνατότητα να συνάψει ειδική συμφωνία επιμερισμού και συμφωνία εκτελέσεως πτήσεων με κοινό κωδικό, που θα του επιτρέπει να θέτει τους κωδικούς του σε πτήσεις με πραγματικό σημείο αναχωρήσεως και προορισμού είτε στην Αυστρία είτε στη Γερμανία είτε στο Βέλγιο, εφόσον τμήμα του δρομολογίου αφορά κάποιο προσδιορισμένο ζεύγος πόλεων. Οι

προϋποθέσεις της ειδικής αυτής συμφωνίας επιμερισμού πρέπει να είναι τέτοιες ώστε ο νεοεισερχόμενος να τυγχάνει της ίδιας μεταχειρίσεως με τους εταίρους της Lufhansa που είναι μέλη της Star Alliance για το ίδιο προσδιορισμένο ζεύγος πόλεων.

– Λοιποί όροι

- 62 Οι δεσμεύσεις σχετικά με την παραχώρηση χρονοθυρίδων συμπληρώνονται με άλλες δεσμεύσεις, όπως η δυνατότητα που παρέχεται σε νεοεισερχόμενο να συνάπτει με τα μέρη συμφωνίες εκδόσεως interline εισιτηρίων και προσβάσεως στο πρόγραμμα τακτικών επιβατών, καθώς και συμφωνίες συνδυασμένης μεταφοράς με σιδηροδρομική εταιρία ή με άλλη εταιρία επίγειων μεταφορών.
- 63 Οι δεσμεύσεις προβλέπουν τον καθορισμό ενός υπευθύνου ο οποίος θα είναι αρμόδιος να ελέγχει την τήρηση των δεσμεύσεων εκ μέρους των μερών και να επικουρεί την Επιτροπή κατά τη διαδικασία μεταφοράς χρονοθυρίδων που προβλέπεται από τις δεσμεύσεις.
- 64 Οι δεσμεύσεις περιλαμβάνουν, επίσης, διατάξεις σχετικά με ταχεία διαδικασία επιλύσεως των διαφορών, κατά την οποία ο νεοεισερχόμενος μπορεί να αποφασίσει να επιλύσει με διαιτησία κάθε διαφορά που έχει με τα μέρη σχετικά με τις δεσμεύσεις. Η διαιτητική απόφαση θα είναι δεσμευτική τόσο για τον νεοεισερχόμενο όσο και για τα μέρη. Ως προς το βάρος αποδείξεως ορίζεται ότι, για κάθε διαφορά, αφενός, ο νεοεισερχόμενος αποδεικνύει *prima facie* τα όσα ισχυρίζεται και, αφετέρου, τα μέρη της συγκεντρώσεως προσκομίζουν αποδείξεις περί του αντιθέτου.
- 65 Οι δεσμεύσεις, ειδικότερα δε η υποχρέωση μεταφοράς χρονοθυρίδων, δεν έχουν χρονικό περιορισμό, αλλά υπάρχει ρήτρα αναθεωρήσεως.

Αξιολόγηση των δεσμεύσεων

- 66 Στο πλαίσιο της αξιολογήσεως των δεσμεύσεων που πρότεινε η Lufthansa και η Austrian η Επιτροπή επισημαίνει ότι έλαβε υπόψη το ενδιαφέρον που εξέφρασαν οι ανταγωνιστές να ξεκινήσουν δρομολόγια μεταξύ των προσδιορισθέντων ζευγών πόλεων ή να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους σε αυτά και ότι έκρινε ότι η δέσμη διορθωτικών μέτρων ήταν συνολικά δελεαστική, λαμβανομένου υπόψη του σημερινού οικονομικού πλαισίου του τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι προταθείσες δεσμεύσεις μπορούσαν να οδηγήσουν στη δραστηριοποίηση μιας ή περισσότερων αεροπορικών εταιριών στα προσδιορισθέντα ζεύγη πόλεων με κατάλληλο τρόπο και ότι η είσοδός τους αρκούσε για να αρθούν οι σοβαρές αμφιβολίες που είχαν προκύψει για τις εν λόγω αγορές.

Συμπέρασμα

- 67 Κατά συνέπεια, η Επιτροπή έκρινε ότι η συγκέντρωση έπρεπε να κηρυχθεί συμβατή με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 2, του κανονισμού συγκεντρώσεων και με τη Συμφωνία ΕΟΧ, βάσει του άρθρου 57 της συμφωνίας αυτής, υπό την προϋπόθεση της τηρήσεως των δεσμεύσεων που παρατέθηκαν στο παράρτημα, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της προσβαλλομένης αποφάσεως.
- 68 Η Επιτροπή διευκρίνισε ότι το συμπέρασμα αυτό ισχύει ανεξαρτήτως της χορηγήσεως της ενισχύσεως διασώσεως και της ενισχύσεως αναδιαρθρώσεως, λόγω του ότι η χρηματοδότηση αυτή σκοπούσε κυρίως στη διασφάλιση της επιβιώσεως της Austrian και λόγω του χαμηλού της ύψους σε σχέση με τις χρηματοδοτικές ανάγκες της Austrian και τη συνολική οικονομική ισχύ της Lufthansa.

Διαδικασία

- 69 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 13 Απριλίου 2010, η προσφεύγουσα, Niki Luftfahrt, άσκησε προσφυγή με αίτημα την ακύρωση της προσβαλλομένης αποφάσεως.
- 70 Με δικόγραφα που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 9 Ιουλίου και στις 20 Ιουλίου 2010, αντιστοίχως, η Lufthansa και η ÖIAG ζήτησαν να παρέμβουν στην παρούσα διαδικασία υπέρ της Επιτροπής. Ο πρόεδρος του έβδομου τμήματος του Γενικού Δικαστηρίου με διάταξη της 5ης Οκτωβρίου 2010, επέτρεψε την παρέμβαση της Lufthansa και της ÖIAG.
- 71 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 2 Αυγούστου 2010, η Δημοκρατία της Αυστρίας ζήτησε να παρέμβει στην παρούσα διαδικασία υπέρ της Επιτροπής. Ο πρόεδρος του έβδομου τμήματος του Γενικού Δικαστηρίου, με διάταξη της 5ης Οκτωβρίου 2010, επέτρεψε την παρέμβαση της Δημοκρατίας της Αυστρίας.
- 72 Με δικόγραφα που κατέθεσε στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 20 Αυγούστου 2010 και την 1η Σεπτεμβρίου 2010, αντιστοίχως, η Επιτροπή ζήτησε εμπιστευτική μεταχείριση όσον αφορά ορισμένα στοιχεία τα οποία εμπίπτουν, κατά τη γνώμη της, στο επιχειρηματικό απόρρητο, έναντι των παρεμβαίνουσών.
- 73 Λόγω μεταβολής της συνθέσεως των τμημάτων του Γενικού Δικαστηρίου, ο εισηγητής δικαστής τοποθετήθηκε στο έβδομο τμήμα, στο οποίο, κατά συνέπεια, ανατέθηκε η υπό κρίση υπόθεση στις 27 Σεπτεμβρίου 2010.
- 74 Δεδομένου ότι οι παρεμβαίνουσες δεν ήγειραν αντιρρήσεις κατά του αιτήματος περί εμπιστευτικής μεταχείρισης, τους απεστάλησαν τα δικόγραφα σε μη εμπιστευτική μορφή, όπως είχαν αρχικώς ορίσει οι προπαρατεθείσες διατάξεις της 5ης Οκτωβρίου 2010.
- 75 Λόγω μεταβολής της συνθέσεως των τμημάτων του Γενικού Δικαστηρίου, ο εισηγητής δικαστής τοποθετήθηκε στο πρώτο τμήμα, στο οποίο, κατά συνέπεια, ανατέθηκε η υπό κρίση υπόθεση στις 24 Μαΐου 2012.
- 76 Στις 18 Φεβρουαρίου 2013, στο πλαίσιο μέτρου οργανώσεως της διαδικασίας βάσει του άρθρου 64, παράγραφος 3, στοιχεία β' και γ', του Κανονισμού Διαδικασίας του Γενικού Δικαστηρίου, το Γενικό Δικαστήριο ζήτησε από την Επιτροπή να διευκρινίσει ποια μέθοδο είχε χρησιμοποιήσει για να διασφαλίσει την αντιπροσωπευτικότητα των απαντήσεων που έδωσαν οι ανταγωνιστές, οι εταιρικοί πελάτες και τα ταξιδιωτικά γραφεία στο πλαίσιο της έρευνας αγοράς που έγινε κατά το στάδιο Ι της εξετάσεως της συγκεντρώσεως.
- 77 Την ίδια ημέρα, στο πλαίσιο μέτρου οργανώσεως της διαδικασίας βάσει του άρθρου 64, παράγραφος 3, στοιχείο δ', του Κανονισμού Διαδικασίας, το Γενικό Δικαστήριο ζήτησε από την Επιτροπή να προσκομίσει τις δεσμεύσεις που είχαν προτείνει τα μέρη της συγκεντρώσεως στις 10 Ιουλίου 2009, το ερωτηματολόγιο που είχε στείλει στους παράγοντες της αγοράς στις 27 Ιουλίου 2009, καθώς και τις απαντήσεις σε αυτό το ερωτηματολόγιο τις οποίες έλαβε η Επιτροπή πριν από τη σύσκεψη της 31ης Ιουλίου 2009, απαλείφοντας, εφόσον χρειάζεται, το όνομα όσων έλαβαν μέρος στην έρευνα αγοράς καθώς και τις απαντήσεις στην ερώτηση 28 του ερωτηματολογίου το οποίο υπέβαλε στις 12 Μαΐου 2009 στους ανταγωνιστές των μερών κατά το στάδιο Ι της εξετάσεως.
- 78 Στις 22 Μαρτίου 2013 η Επιτροπή απάντησε στο ερώτημα του Γενικού Δικαστηρίου και συμμορφώθηκε εν μέρει με το αίτημα προσκομίσεως εγγράφων.

- 79 Στις 17 Ιουλίου 2013 το Γενικό Δικαστήριο, με νέο μέτρο οργάνωσης της διαδικασίας βάσει του άρθρου 64, παράγραφος 3, στοιχείο δ', του Κανονισμού Διαδικασίας, κάλεσε την Επιτροπή να προσκομίσει τις δεσμεύσεις που είχαν προτείνει τα μέρη της συγκεντρώσεως στις 10 Ιουλίου 2009 και όσες από τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο που είχε απευθύνει στους παράγοντες της αγοράς στις 27 Ιουλίου 2009 δεν είχε προσκομίσει ακόμη, απαλείφοντας, εφόσον χρειάζεται, το όνομα των συντακτών των απαντήσεων. Η Επιτροπή συμμορφώθηκε προς το αίτημα αυτό στις 19 Αυγούστου 2013.
- 80 Λόγω μεταβολής της συνθέσεως των τμημάτων του Γενικού Δικαστηρίου, ο εισηγητής δικαστής τοποθετήθηκε στο έκτο τμήμα, στο οποίο, κατά συνέπεια, ανατέθηκε η υπό κρίση υπόθεση την 1η Οκτωβρίου 2013.

Αιτήματα των διαδίκων

- 81 Η προσφεύγουσα ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο:
- να ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση·
 - να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.
- 82 Η Επιτροπή, υποστηριζόμενη από τη Δημοκρατία της Αυστρίας, τη Lufthansa και την ÖIAG, ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο:
- να απορρίψει την προσφυγή·
 - να καταδικάσει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα.

Σκεπτικό

- 83 Προς στήριξη της προσφυγής η προσφεύγουσα προβάλλει τρεις λόγους ακυρώσεως. Ο πρώτος λόγος στηρίζεται σε παράβαση του άρθρου 81, παράγραφοι 1 και 3, ΕΚ και του άρθρου 8 του κανονισμού συγκεντρώσεων, καθώς και των κατευθυντήριων γραμμών του 2004. Ο δεύτερος λόγος στηρίζεται σε παράβαση ουσιαστικού τύπου. Ο τρίτος λόγος στηρίζεται σε κατάχρηση εξουσίας.
- 84 Υπενθυμίζεται, προκαταρκτικώς, ότι, κατά το άρθρο 2, παράγραφος 3, του κανονισμού συγκεντρώσεων, οι συγκεντρώσεις που ενδέχεται να παρακωλύουν σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην κοινή αγορά ή σε σημαντικό τμήμα της, ιδίως ως αποτέλεσμα της δημιουργίας δεσπόμενης θέσης, κηρύσσονται ασύμβατες με την κοινή αγορά. Αντιθέτως, κατά το άρθρο 2, παράγραφος 2, του κανονισμού συγκεντρώσεων, η Επιτροπή υποχρεούται να κηρύξει συμβατή με την κοινή αγορά κάθε συγκέντρωση που υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, όταν δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 2, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού.
- 85 Κατά πάγια νομολογία οι ουσιαστικοί κανόνες του κανονισμού συγκεντρώσεων και ειδικότερα το άρθρο 2 αυτού, παρέχουν στην Επιτροπή διακριτική εξουσία, ιδίως όσον αφορά τις εκτιμήσεις οικονομικής φύσεως και, κατά συνέπεια, ο εκ μέρους του δικαστή έλεγχος της ασκήσεως της εξουσίας αυτής, που είναι ουσιαστικής για τον καθορισμό των κανόνων στον τομέα των συγκεντρώσεων, πρέπει να λαμβάνει υπόψη το περιθώριο εκτιμήσεως, το οποίο στηρίζεται στους οικονομικής φύσεως κανόνες που απαρτίζουν το καθεστώς των συγκεντρώσεων (βλ. απόφαση της 6ης Ιουλίου 2010, Ryanair κατά Επιτροπής, T-342/07, Συλλογή, EU:T:2010:280, σκέψη 29 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

- 86 Μολονότι ο δικαστής της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναγνωρίζει στην Επιτροπή περιθώριο εκτιμήσεως σε οικονομικά ζητήματα, τούτο δεν συνεπάγεται ότι δεν πρέπει να ελέγχει την ερμηνεία στοιχείων οικονομικής φύσεως εκ μέρους της Επιτροπής. Συγκεκριμένα, ο δικαστής της Ένωσης οφείλει, ειδικότερα, όχι μόνο να εξετάζει την ακρίβεια των αποδεικτικών στοιχείων των οποίων γίνεται επίκληση, την αξιοπιστία και τη συνοχή τους, αλλά και να ελέγχει αν τα στοιχεία αυτά αποτελούν το σύνολο των κρίσιμων δεδομένων που πρέπει να ληφθούν υπόψη για να αξιολογηθεί μια περίπλοκη κατάσταση και αν τεκμηριώνουν τα συμπεράσματα που συνάγονται από αυτά (απόφαση Ryanair κατά Επιτροπής, σκέψη 85 ανωτέρω, EU:T:2010:280, σκέψη 30).
- 87 Επιπλέον, κατά πάγια νομολογία, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες τα θεσμικά όργανα διαθέτουν διακριτική ευχέρεια, η τήρηση των εγγυήσεων που κατοχυρώνονται από την έννομη τάξη της Ένωσης στις διοικητικές διαδικασίες αποκτά ακόμη μεγαλύτερη σημασία. Στις εγγυήσεις αυτές καταλέγεται ιδίως η υποχρέωση της Επιτροπής να εξετάζει, με επιμέλεια και αμεροληψία, όλα τα σχετικά με την κρινόμενη περίπτωση στοιχεία, το δικαίωμα του ενδιαφερομένου να εκθέσει την άποψή του, καθώς και το δικαίωμά του να εκδοθεί επί της υποθέσεώς του απόφαση επαρκώς αιτιολογημένη (υπόθεση Ryanair κατά Επιτροπής, σκέψη 85 ανωτέρω, EU:T:2010:280, σκέψη 31).
- 88 Τα αιτήματα και τα επιχειρήματα που προβάλλει η προσφεύγουσα πρέπει να εξετασθούν υπό το πρίσμα αυτών των αρχών.
- 89 Το Γενικό Δικαστήριο κρίνει σκόπιμο να εξεταστεί αρχικά ο δεύτερος λόγος της προσφυγής, ο οποίος αφορά παράβαση ουσιώδους τύπου.

1. Επί του δεύτερου λόγου της προσφυγής, ο οποίος στηρίζεται σε παράβαση ουσιώδους τύπου

- 90 Ο δεύτερος λόγος αποτελείται από δύο σκέλη εκ των οποίων το πρώτο στηρίζεται σε έλλειψη αιτιολογίας σχετικά με την κατάσταση του ανταγωνισμού όσον αφορά τις αεροπορικές συνδέσεις από την κεντρική προς την ανατολική Ευρώπη εκτός Ένωσης, και το δεύτερο στην ανεπαρκή εξακρίβωση των πραγματικών περιστατικών εκ μέρους της Επιτροπής στο πλαίσιο της έρευνας αγοράς.

Επί του πρώτου σκέλους του δεύτερου λόγου της προσφυγής, το οποίο στηρίζεται σε παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως

- 91 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι η προσβαλλόμενη απόφαση στερείται αιτιολογίας σχετικά με την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αεροπορικές συνδέσεις μεταξύ της κεντρικής και της ανατολικής Ευρώπης.
- 92 Ως προς το ζήτημα αυτό, πρέπει να απορριφθεί το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι για την ανάλυση των αποτελεσμάτων του ανταγωνισμού στις συνδέσεις από την κεντρική προς την ανατολική Ευρώπη η Επιτροπή, στην προσβαλλόμενη απόφαση, αρκέστηκε στο να παραπέμψει στην έρευνα αγοράς. Συγκεκριμένα, από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι η Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 267 και 268 της αποφάσεως αυτής επισήμανε ότι «η προτεινόμενη πράξη επηρεάζει [πολλές] αεροπορικ[ές] συνδέσ[εις] όσον αφορά τις άμεσες-έμμεσες και τις έμμεσες-έμμεσες επικαλύψεις μεταξύ της [Lufthansa] και της [Austrian], τόσο εντός της Ευρώπης όσο και από ευρωπαϊκά αεροδρόμια προς προορισμούς εκτός Ευρώπης», που αναλύθηκαν «υπό το πρίσμα της θέσεως των μερών στην αγορά και της αποκτήσεως τμημάτων αγοράς λόγω της συγκεντρώσεως». Η Επιτροπή διευκρίνισε, επίσης, ότι «εκτιμήθηκαν η παρουσία και η θέση των ανταγωνιστών και ο αριθμός επιβατών σε κάθε σύνδεση» και ότι «όπου χρειάστηκε, λήφθηκαν υπόψη ο αριθμός και η διάρκεια των δρομολογίων που προσφέρονται από τους ανταγωνιστές και η καταλληλότητά τους για τους επιβάτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνος». Η Επιτροπή επισήμανε στη συνέχεια ότι «[β]άσει των κριτηρίων αυτών δεν εντοπίστηκε κανένα πρόβλημα στον ανταγωνισμό» και ότι

«[ά]λλωστε η έρευνα αγοράς δεν αποκάλυψε κανένα πρόβλημα στον ανταγωνισμό όσον αφορά τις άμεσες-έμμεσες και τις έμμεσες-έμμεσες επικαλύψεις, με εξαίρεση τη θέση στην αγορά που έχει η [Lufthansa] και η [Austrian] στην κεντρική και την ανατολική Ευρώπη».

- 93 Επισημαίνεται, επίσης, ότι η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 269 της προσβαλλομένης αποφάσεως ανέφερε ότι «[κ]ατά τη διάρκεια του σταδίου I ορισμένοι [μετέχοντες] στην έρευνα αγοράς διατύπωσαν τον προβληματισμό τους όσον αφορά την ισχυρή θέση που έχει η [Lufthansa] και η [Austrian] στην αγορά στην [κεντρική και ανατολική Ευρώπη], εν όψει, ιδίως, του ελέγχου που θα αποκτούσε με τη συγκέντρωση η Lufthansa σε ένα πολύ σημαντικό τμήμα μιας «αγοράς της κεντρικής Ευρώπης», κυρίως λόγω του ότι ελέγχουν τους σημαντικότερους κόμβους που εξυπηρετούν την [κεντρική και ανατολική Ευρώπη] και ότι έχουν ιδιαίτερος ανεπτυγμένα δίκτυα στην εν λόγω περιοχή». Η Επιτροπή παρατήρησε, επίσης, ότι «[τ]α αποτελέσματα του σταδίου II της έρευνας αγοράς, το οποίο ήταν πιο εμπεριστατωμένο, έδειξαν ωστόσο ότι η μεγάλη πλειοψηφία των εταιρικών πελατών, ειδικότερα, δεν βλέπουν καμία αρνητική συνέπεια μιας ενδεχομένως ενισχυμένης θέσεως της επιχειρήσεως που θα προκύψει από τη συγκέντρωση για τις πτήσεις που εξυπηρετούν την [κεντρική και ανατολική Ευρώπη] και υπέδειξαν υφιστάμενους ανταγωνιστές που προσφέρουν εναλλακτικές επιλογές».
- 94 Κατά συνέπεια, από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι η Επιτροπή επισήμανε ότι αρχικά προέβη σε ανάλυση των αποτελεσμάτων του ανταγωνισμού στις συνδέσεις από την Ευρώπη προς προορισμούς εκτός Ευρώπης, περιλαμβανομένης, επομένως, της ανατολικής Ευρώπης, για τους οποίους υπήρχαν άμεσες-έμμεσες και έμμεσες-έμμεσες επικαλύψεις των υπηρεσιών της Lufthansa και της Austrian, κατά τη λήξη δε του σταδίου αυτού δεν είχε προκύψει κανένα πρόβλημα ανταγωνισμού στις επίμαχες συνδέσεις, και στη συνέχεια έκρινε ότι δεν υφίστανται τα προβλήματα ανταγωνισμού που είχαν επισημάνει ορισμένοι μετέχοντες στην έρευνα αγοράς κατά το στάδιο I της έρευνας, λαμβάνοντας υπόψη τις απαντήσεις που έδωσαν όσοι έλαβαν μέρος στην έρευνα αγοράς κατά το αναλυτικότερο στάδιο II της έρευνας αυτής.
- 95 Επομένως, το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η Επιτροπή για να εξηγήσει την απουσία προβλημάτων ανταγωνισμού στις συνδέσεις μεταξύ της κεντρικής και της ανατολικής Ευρώπης παρέπεμψε απλώς στα αποτελέσματα της έρευνας αγοράς είναι αβάσιμο.
- 96 Εξάλλου, πρέπει να απορριφθεί και το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η Επιτροπή κατά την ανάλυση της καταστάσεως του ανταγωνισμού στις συνδέσεις μεταξύ της ανατολικής και της κεντρικής Ευρώπης δεν προσδιόρισε σε ποιες από τις συνδέσεις αυτές οι αεροπορικές εταιρίες Air France-KLM, British Airways, CSA και Malev θα αποτελούσαν αξιόπιστες εναλλακτικές επιλογές έναντι της Lufthansa και της Austrian.
- 97 Συγκεκριμένα, επισημαίνεται ότι οι αιτιολογικές σκέψεις 270 και 271 της προσβαλλομένης αποφάσεως, στις οποίες η Επιτροπή αναφέρει τις ανωτέρω αεροπορικές εταιρίες, δεν σχετίζονται με την ανάλυση βάσει της οποίας η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα, στην αιτιολογική σκέψη 268 της αποφάσεως, ότι δεν υπάρχουν προβλήματα ανταγωνισμού στις συνδέσεις μεταξύ της κεντρικής και της ανατολικής Ευρώπης. Πρόκειται, στην πραγματικότητα, για απάντηση στον προβληματισμό που είχαν εκφράσει ορισμένοι από όσους μετείχαν στην έρευνα αγοράς κατά το στάδιο I της έρευνας, τον οποίο παρέθεσε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 269 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Στη σκέψη αυτή η Επιτροπή στην πραγματικότητα επισήμανε ότι ορισμένοι από τους μετασχόντες στην έρευνα αγοράς είχαν εκφράσει τον προβληματισμό τους σχετικά με το γεγονός ότι η συγκέντρωση θα έδινε στη Lufthansa τον έλεγχο «σε ένα πολύ σημαντικό τμήμα μιας “αγοράς της κεντρικής Ευρώπης”, κυρίως λόγω του ότι [η Austrian και η Lufthansa] ελέγχουν τους σημαντικότερους κόμβους που εξυπηρετούν την [κεντρική και ανατολική Ευρώπη] και [...] έχουν ιδιαίτερος ανεπτυγμένα δίκτυα στην εν λόγω περιοχή». Δεδομένου ότι ο προβληματισμός αυτός δεν αφορούσε κάποιες συγκεκριμένες συνδέσεις άλλα γενικά την προσβαλλόμενη ενίσχυση της θέσεως της Lufthansa συνολικά στην «αγορά της κεντρικής Ευρώπης», ορθώς η Επιτροπή αρκέστηκε στο να επιβεβαιώσει ότι, βάσει των επισημάνσεων που έκαναν κατά το στάδιο II όσων έλαβαν μέρος στην έρευνα αγοράς, η κεντρική και

η ανατολική Ευρώπη εξυπηρετείται από σημαντικές εταιρίες δικτύου. Επομένως, δεν μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η Επιτροπή παρέβη κατ' αυτόν τον τρόπο την υποχρέωση αιτιολογήσεως.

- 98 Όσον αφορά το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η έλλειψη αιτιολογίας της προσβαλλομένης αποφάσεως σχετικά με την κατάσταση του ανταγωνισμού στις συνδέσεις μεταξύ της κεντρικής και της ανατολικής Ευρώπης δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από τη σύντομη προθεσμία εκδόσεως αποφάσεως κατά το στάδιο II της διαδικασίας εξετάσεως, δεδομένου ότι αυτή έληγε στις 6 Νοεμβρίου 2009, επισημαίνεται ότι, όπως διαπιστώθηκε ανωτέρω, η προσφεύγουσα δεν αποδεικνύει ότι η Επιτροπή παρέβη την υποχρέωση αιτιολογήσεως σχετικά με την ανάλυση ανταγωνισμού των συνδέσεων μεταξύ της κεντρικής και της ανατολικής Ευρώπης, επομένως το επιχείρημα αυτό είναι αβάσιμο και πρέπει να απορριφθεί.
- 99 Εξάλλου, στο μέτρο που τα επιχειρήματα της προσφεύγουσας θα μπορούσαν να εκληφθούν ως αιτίαση ότι η Επιτροπή δεν παρέθεσε λεπτομερώς στην προσβαλλόμενη απόφαση την ανάλυση ανταγωνισμού όλων των συνδέσεων μεταξύ της κεντρικής και της ανατολικής Ευρώπης για τις οποίες υπήρχε άμεση-έμμεση ή έμμεση-έμμεση επικάλυψη των υπηρεσιών των μερών της συγκεντρώσεως, υπενθυμίζεται ότι η αιτιολογία που επιβάλλεται από το άρθρο 296 ΣΛΕΕ πρέπει να προσαρμόζεται στο είδος της πράξεως και πρέπει να προκύπτει από αυτή κατά τρόπο σαφή και μη διφορούμενο η συλλογιστική του οργάνου που εξέδωσε την πράξη, με τέτοιον τρόπο ώστε οι ενδιαφερόμενοι να είναι σε θέση να γνωρίζουν τους λόγους για τους οποίους λαμβάνεται το μέτρο, και ο αρμόδιος δικαστής να μπορεί να ασκήσει έλεγχο. Έτσι, η υποχρέωση αιτιολογήσεως πρέπει να εκτιμάται υπό το πρίσμα των περιστάσεων κάθε περιπτώσεως, όπως, ιδίως, το περιεχόμενο της πράξεως, η φύση των προβαλλόμενων λόγων και το συμφέρον που έχουν οι αποδέκτες της πράξεως ή άλλα πρόσωπα τα οποία αφορά η πράξη άμεσα και ατομικά, να μπορούν να λάβουν εξηγήσεις. Η αιτιολογία δεν απαιτείται να διασαφηνίζει όλα τα ουσιώδη πραγματικά και νομικά στοιχεία, καθόσον το ζήτημα αν η αιτιολογία μιας πράξεως ικανοποιεί τις απαιτήσεις του άρθρου 296 ΣΛΕΕ πρέπει να εκτιμάται όχι μόνο βάσει του περιεχομένου της, αλλά και βάσει του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται, καθώς και του συνόλου των κανόνων δικαίου που διέπουν το σχετικό θέμα (βλ. αποφάσεις της 2ας Απριλίου 1998, Επιτροπή κατά Sytraval και Brink's France, C-367/95 P, Συλλογή, EU:C:1998:154, σκέψη 63 της 22ας Ιουνίου 2004, Πορτογαλία κατά Επιτροπής, C-42/01, Συλλογή, EU:C:2004:379, σκέψη 66, και της 15ης Απριλίου 2008, Nuova Agricast, C-390/06, Συλλογή, EU:C:2008:224, σκέψη 79).
- 100 Ο εκδότης της πράξεως δεν υποχρεούται, πάντως, να λαμβάνει θέση επί σαφώς δευτερευόντων στοιχείων ή να απαντά εκ των προτέρων σε δυνητικές αντιρρήσεις (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση της 25ης Οκτωβρίου 2005, Γερμανία και Δανία κατά Επιτροπής, C-465/02 και C-466/02, Συλλογή, EU:C:2005:636, σκέψη 106). Επιπλέον, ο βαθμός ακρίβειας της αιτιολογίας της αποφάσεως πρέπει να είναι ανάλογος των υλικών δυνατοτήτων και των τεχνικών συνθηκών ή της προθεσμίας εντός της οποίας πρέπει να εκδοθεί η απόφαση (βλ. αποφάσεις της 1ης Δεκεμβρίου 1965, 16/65, Schwarze, Συλλογή, EU:C:1965:117, σ. 19, και της 14ης Φεβρουαρίου 1990, C-350/88, Delacre κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή, EU:C:1990:71, σκέψη 16). Επομένως, η Επιτροπή δεν αθετεί την υποχρέωση αιτιολογήσεως που υπέχει αν, κατά την άσκηση της εξουσίας ελέγχου των συγκεντρώσεων, δεν συμπεριλάβει στην απόφασή της ακριβή αιτιολογία όσον αφορά την εκτίμηση ορισμένων πτυχών της συγκεντρώσεως που θεωρεί ότι είναι προδήλως αλυσιτελείς, στερούμενες σημασίας ή σαφώς δευτερεύουσες για την εκτίμηση της συγκεντρώσεως (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση Επιτροπή κατά Sytraval και Brink's France, σκέψη 99 ανωτέρω, σκέψη 64). Πράγματι, μια τέτοια απαίτηση δύσκολα θα συμβιβαζόταν με την ανάγκη ταχύτητας και με τις σύντομες διαδικαστικές προθεσμίες που οφείλει να τηρεί η Επιτροπή όταν ασκεί την εξουσία ελέγχου των πράξεων συγκεντρώσεως, οι οποίες περιλαμβάνονται μεταξύ των ειδικών συνθηκών μιας διαδικασίας ελέγχου των πράξεων αυτών. Κατά συνέπεια, όταν η Επιτροπή κηρύσσει μια πράξη συγκεντρώσεως συμβατή με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 2, του κανονισμού συγκεντρώσεων, η απαίτηση περί αιτιολογήσεως τηρείται εφόσον η απόφαση αυτή εκθέτει σαφώς τους λόγους για τους οποίους η Επιτροπή θεωρεί ότι η εν λόγω συγκέντρωση, ενδεχομένως κατόπιν τροποποιήσεων που

επιφέρουν οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις, δεν παρακωλύει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην κοινή αγορά ή σε σημαντικό της τμήμα, ιδίως με τη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσεως.

- 101 Λαμβανομένου υπόψη, αφενός, του ότι η Επιτροπή είχε ήδη διαπιστώσει την ύπαρξη προβλημάτων ανταγωνισμού στις συνδέσεις στις οποίες υπήρχαν άμεσες επικαλύψεις, ως προς τις οποίες τα μέρη πρότειναν ικανοποιητικές δεσμεύσεις και ότι δεν διαπίστωσε κανένα πρόβλημα ανταγωνισμού στις συνδέσεις στις οποίες υπήρχαν άμεσες-έμμεσες και έμμεσες-έμμεσες επικαλύψεις και, αφετέρου, του μεγάλου αριθμού των τελευταίων σε σχέση με το μέγεθος των δικτύων της Lufthansa και της Austrian, αντιστοίχως, και, τέλος, της υποχρέωσης εκδόσεως αποφάσεως όταν αίρονται οι σοβαρές αμφιβολίες ιδίως λόγω των τροποποιήσεων που επιφέρουν τα μέρη της συγκεντρώσεως, η Επιτροπή μπορούσε, χωρίς να παραβεί την υποχρέωση αιτιολογήσεως, να αρκεστεί στην περιγραφή της καταστάσεως ανταγωνισμού στις συνδέσεις αυτές με τον τρόπο που το έπραξε στις αιτιολογικές σκέψεις 267 έως 273 της προσβαλλομένης αποφάσεως.
- 102 Επομένως, πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμο το πρώτο σκέλος του δεύτερου λόγου της προσφυγής, το οποίο στηρίζεται σε παράβαση της υποχρέωσης αιτιολογήσεως σχετικά με την κατάσταση ανταγωνισμού στις συνδέσεις μεταξύ της κεντρικής και της ανατολικής Ευρώπης.

Επί του δεύτερου σκέλους του δεύτερου λόγου της προσφυγής, με το οποίο προβάλλεται ότι δεν αποδείχτηκαν επαρκώς τα πραγματικά περιστατικά στο πλαίσιο της έρευνας αγοράς

- 103 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι, δεδομένων των συνθηκών υπό τις οποίες πραγματοποιήθηκε η έρευνα αγοράς, η Επιτροπή δεν μπορούσε ουσιαστικά να λάβει υπόψη τα αποτελέσματα της έρευνας όσον αφορά τις συνθήκες της αγοράς που αφορούσαν, ιδίως, τις συνδέσεις μεταξύ της κεντρικής και της ανατολικής Ευρώπης.
- 104 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, ειδικότερα, ότι στις 16 Ιουλίου 2009, στο πλαίσιο της έρευνας αγοράς, η Επιτροπή απηύθυνε στους ανταγωνιστές της Lufthansa και της Austrian ερωτηματολόγιο το οποίο έπρεπε να συμπληρωθεί το αργότερο στις 24 Ιουλίου 2009. Στο ερωτηματολόγιο αυτό η Επιτροπή ζητούσε μεγάλο αριθμό πληροφοριών, ιδίως όσον αφορά τις συνδέσεις προς την ανατολική Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή. Στις 20 και στις 24 Ιουλίου 2009 η Επιτροπή απηύθυνε, μόνο στην προσφεύγουσα, και νέα ερωτηματολόγια που έπρεπε να συμπληρωθούν το αργότερο στις 27 και στις 30 Ιουλίου 2009.
- 105 Στη συνέχεια, στις 27 Ιουλίου 2009, η Lufthansa υπέβαλε αναθεωρημένες προτάσεις δεσμεύσεων που ήταν πιο περιορισμένες σε σχέση με αυτές που είχε προτείνει κατά το στάδιο I της εξετάσεως της συγκεντρώσεως ως προς με τη διάθεση χρονοθυρίδων, κατά το ότι δεν προέβλεπαν πλέον την παραχώρηση χρονοθυρίδων στη σύνδεση Βιέννη-Ζυρίχη (Ελβετία), μολονότι οι προτάσεις δεσμεύσεων του σταδίου I είχαν κριθεί ανεπαρκείς από την Επιτροπή, όπως προκύπτει από την κίνηση του σταδίου II της εξετάσεως.
- 106 Κατά την προσφεύγουσα, από τις 27 Ιουλίου 2009 η Επιτροπή είχε απευθύνει στους ανταγωνιστές ερωτηματολόγιο σχετικά με τις νέες αυτές προτάσεις δεσμεύσεων που έπρεπε να συμπληρωθεί το αργότερο στις 30 Ιουλίου 2009. Στο πλαίσιο αυτό η προσφεύγουσα είχε πληροφορηθεί από μέλος της ομάδας της Επιτροπής ότι δεν θα γινόταν πλέον επεξεργασία των προηγούμενων ερωτηματολογίων και ότι θα εξετάζονταν μόνον οι τελευταίες προτάσεις δεσμεύσεων της Lufthansa.
- 107 Επίσης, η προσφεύγουσα υπογραμμίζει ότι, όπως προκύπτει από ανακοινωθέν Τύπου της Επιτροπής, η Επίτροπος που ήταν αρμόδια για την υπόθεση αυτή, Neelie Kroes, έδωσε οδηγίες στην ομάδα της στις 31 Ιουλίου 2009, ήτοι μία μόλις μέρα μετά τη λήξη της προθεσμίας για τη συμπλήρωση των τελευταίων ερωτηματολογίων, να ετοιμάσουν απόφαση που θα επέτρεπε τη συγκέντρωση μεταξύ της Lufthansa και της Austrian.

- 108 Είναι επομένως προφανές, κατά τη προσφεύγουσα, ότι η Επιτροπή δεν διεξήγαγε σωστά ιδίως όσον αφορά τις συνδέσεις προς την ανατολική Ευρώπη, την έρευνα σχετικά με τις συνθήκες της αγοράς, την οποία είχε κινήσει η ίδια.
- 109 Ως προς το ζήτημα αυτό υπενθυμίζεται ότι στην Επιτροπή απόκειται να κρίνει τόσο αν οι πληροφορίες που διαθέτει αρκούν για την ανάλυση της καταστάσεως από πλευράς ανταγωνισμού όσο και αν οι προτεινόμενες δεσμεύσεις αίρουν με επαρκή βεβαιότητα τα προβλήματα του ανταγωνισμού που έχουν εντοπισθεί.
- 110 Όσον αφορά, καταρχάς, το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο της 16ης Ιουλίου 2009 σχετικά με τις συνδέσεις προς την ανατολική Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή, επισημαίνεται ότι το επιχείρημα αυτό στηρίζεται αποκλειστικά σε δήλωση που φέρεται ότι έκανε προς την προσφεύγουσα στέλεχος της υπηρεσίας της Επιτροπής που ήταν αρμόδια για την υπόθεση. Διαπιστώνεται, όμως, ότι η προσφεύγουσα δεν προσκομίζει καμία απόδειξη σχετικά με τη δήλωση αυτή, με αποτέλεσμα το ανωτέρω επιχείρημα να πρέπει να απορριφθεί ως αναπόδεικτο.
- 111 Δεύτερον, όσον αφορά το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι δεν ήταν εφικτό η Επιτροπή να λάβει υπόψη τις απαντήσεις στα ερωτηματολόγια που αφορούσαν τις νέες δεσμεύσεις που πρότειναν τα μέρη στις 27 Ιουλίου 2009 λόγω του σύντομου χρονικού διαστήματος μεταξύ της προθεσμίας για τη συμπλήρωση των ερωτηματολογίων και της αποφάσεως της αρμόδιας Επιτροπής να ζητήσει από τις υπηρεσίες να ετοιμάσουν απόφαση για ενδεχόμενη έγκριση, παρατηρείται ότι η Επιτροπή στα δικόγραφα της υποστηρίζει ότι λόγω της μικρής εκτάσεως των τροποποιήσεων στις δεσμεύσεις που είχαν παρουσιάσει τα μέρη της συγκεντρώσεως στις 10 Ιουλίου 2009, χρειάστηκε πολύ λίγος χρόνος για την επεξεργασία των ερωτηματολογίων αυτών.
- 112 Καθώς δεν περιλαμβάνονταν στη δικογραφία ούτε οι δεσμεύσεις που πρότειναν τα μέρη της συγκεντρώσεως στις 10 Ιουλίου 2009 ούτε το ερωτηματολόγιο της 27ης Ιουλίου 2009 σχετικά με τις δεσμεύσεις που υποβλήθηκαν εκείνη την ημέρα ούτε οι απαντήσεις που δόθηκαν στο ερωτηματολόγιο, το Γενικό Δικαστήριο κάλεσε την Επιτροπή, στο πλαίσιο μέτρου οργανώσεως της διαδικασίας στις 18 Φεβρουαρίου 2013, να προσκομίσει τα έγγραφα αυτά για να εξετασθεί αν οι υπηρεσίες της Επιτροπής είχαν πράγματι τη δυνατότητα να λάβουν υπόψη τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο της 27ης Ιουλίου 2009 πριν τους ζητήσει η αρμόδια Επιτροπή να ετοιμάσουν απόφαση για ενδεχόμενη έγκριση.
- 113 Στις 22 Μαρτίου 2013 η Επιτροπή προσκόμισε τις από 27 Ιουλίου 2009 δεσμεύσεις των μερών της συγκεντρώσεως, καθώς και τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο της 27ης Ιουλίου 2009 σχετικά με τις δεσμεύσεις αυτές, που είχαν παραληφθεί μέχρι το πρωί της 31ης Ιουλίου 2009. Στην απάντησή της επί του αιτήματος προσκομίσεως των εγγράφων η Επιτροπή επισήμανε ότι είχε λάβει υπόψη για την αξιολόγηση και τις εκπρόθεσμες απαντήσεις, δηλαδή τις απαντήσεις που έφτασαν το απόγευμα της 31ης Ιουλίου 2009, οι οποίες δεν προσκομίστηκαν, αλλά το γεγονός αυτό δεν οδήγησε σε διαφορετικό αποτέλεσμα, ώστε να μην ασκεί καμία επιρροή το ότι δεν ενσωματώθηκαν οι απαντήσεις αυτές πριν από την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως από την ολομέλεια των Επιτρόπων. Η Επιτροπή δεν προσκόμισε, όμως, τις δεσμεύσεις της 10ης Ιουλίου 2009.
- 114 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Γενικό Δικαστήριο κάλεσε την Επιτροπή, με νέο μέτρο οργανώσεως της διαδικασίας, να προσκομίσει τις δεσμεύσεις που είχαν προτείνει τα μέρη της συγκεντρώσεως στις 10 Ιουλίου 2009, καθώς και όλες τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο που είχε σταλεί στους παράγοντες της αγοράς στις 27 Ιουλίου 2009 που δεν είχε προσκομίσει ακόμη. Η Επιτροπή συμμορφώθηκε προς το αίτημα αυτό στις 19 Αυγούστου 2013.
- 115 Από τη σύγκριση μεταξύ των δεσμεύσεων που υπέβαλαν τα μέρη της συγκεντρώσεως στις 10 Ιουλίου και στις 27 Ιουλίου διαπιστώνεται ότι η μόνη διαφορά μεταξύ τους αφορά τη διάθεση χρονοθυρίδων από τα μέρη της συγκεντρώσεως στις συνδέσεις μεταξύ ζευγών προσδιορισμένων πόλεων. Ειδικότερα,

επισημαίνεται ότι οι δεσμεύσεις της 27ης Ιουλίου 2009 προβλέπουν τη διάθεση σε νεοεισερχομένους στην αγορά τεσσάρων χρονοθυρίδων ημερησίως για τη σύνδεση Βιέννη-Μόναχο, ενώ οι δεσμεύσεις της 10ης Ιουλίου 2009 προέβλεπαν τη διάθεση δύο χρονοθυρίδων ημερησίως στη σύνδεση Βιέννη-Γενεύη. Επιπλέον, υπάρχουν μικρές διαφοροποιήσεις ως προς τη διαδικασία αναθεώρησης των υφιστάμενων συμβάσεων μεταξύ της Lufthansa και της προσφεύγουσας όσον αφορά τη διάθεση χρονοθυρίδων στη σύνδεση Βιέννη-Φρανκφούρτη-επί του Μάιν, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι δεσμεύσεις της Lufthansa (σκέψεις 1.1.1 και 1.1.3 των δύο διαδοχικών κειμένων δεσμεύσεων). Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των δεσμεύσεων των μερών της συγκεντρώσεως, διαπιστώνεται ότι οι αλλαγές αυτές μπορούν να χαρακτηριστούν περιορισμένες, ανεξαρτήτως της ειδικής σημασίας που έχουν για την προσφεύγουσα.

116 Επομένως, παρά το γεγονός ότι ο αριθμός των απαντήσεων που έλαβε η Επιτροπή στο ερωτηματολόγιο που είχε απευθύνει στους παράγοντες της αγοράς στις 27 Ιουλίου 2009 ήταν μεγάλος, η ανάλυση των απαντήσεων αυτών δεν φαίνεται πως ήταν αδύνατον να πραγματοποιηθεί από τις υπηρεσίες της Επιτροπής πριν τους ζητηθεί από την αρμόδια Επίτροπο, βάσει ιδίως της αναλύσεως αυτής, να ετοιμάσουν απόφαση για έγκριση υπό όρους.

117 Κατά συνέπεια, το δεύτερο σκέλος του δεύτερου λόγου της προσφυγής και, επομένως, και ο δεύτερος λόγος στο σύνολό του πρέπει να απορριφθούν ως αβάσιμα.

2. Επί του πρώτου λόγου της προσφυγής, ο οποίος στηρίζεται σε παράβαση του άρθρου 81, παράγραφοι 1 και 3, ΕΚ, του άρθρου 8 του κανονισμού συγκεντρώσεων, καθώς και των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004

118 Ο πρώτος λόγος αποτελείται από πέντε σκέλη. Το πρώτο σκέλος στηρίζεται σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως ως προς τον καθορισμό της σχετικής γεωγραφικής αγοράς για την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της συγκεντρώσεως στον ανταγωνισμό, το δεύτερο σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως ως προς τα αποτελέσματα της συγκεντρώσεως στον ανταγωνισμό στις συνδέσεις μεταξύ της Γερμανίας και της Αυστρίας, το τρίτο σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως ως προς τις συνέπειες της συγκεντρώσεως στις αεροπορικές συνδέσεις μεταξύ κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης εκτός Ένωσης, το τέταρτο σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως ως προς τη δυνατότητα των ανταγωνιστών της Lufthansa και της Austrian να παραμείνουν ή να εισέλθουν στη σχετική αγορά μετά την υλοποίηση της συγκεντρώσεως και το πέμπτο σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως ως προς την ικανότητα των δεσμεύσεων να άρουν τα προβλήματα ανταγωνισμού που προκαλεί η συγκέντρωση.

Επί του πρώτου σκέλους του πρώτου λόγου της προσφυγής, το οποίο στηρίζεται σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως ως προς τον ορισμό της σχετικής γεωγραφικής αγοράς

119 Η προσφεύγουσα προσάπτει, κατ' ουσίαν, στην Επιτροπή ότι όρισε τη σχετική γεωγραφική αγορά με τη μέθοδο Α-Π και δεν υιοθέτησε μια συνολικότερη προσέγγιση της σχετικής γεωγραφικής αγοράς, που θα ήταν καταλληλότερη για να εκτιμηθούν τα αποτελέσματα που θα είχε στον ανταγωνισμό η συγκέντρωση μεταξύ δυο αεροπορικών εταιριών δικτύου όπως η Lufthansa και η Austrian.

Επί του ορισμού της αγοράς εκ μέρους της Επιτροπής με τη μέθοδο Α-Π

120 Προκαταρκτικώς, υπενθυμίζεται ότι κατά το γράμμα του τμήματος 6 του εντύπου CO για την κοινοποίηση συγκεντρώσεως σύμφωνα με τον κανονισμό συγκεντρώσεων, που παρατίθεται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) 802/2004 της Επιτροπής, της 7ης Απριλίου 2004, για την εφαρμογή του κανονισμού [συγκεντρώσεων] (ΕΕ L 133, σ. 1), «[ο]ι σχετικές αγορές προϊόντων και οι γεωγραφικές αγορές αποτελούν το πλαίσιο στο οποίο πρέπει να γίνει εκτίμηση της ισχύος που θα έχει στην αγορά η νέα επιχείρηση που προκύπτει από τη συγκέντρωση».

121 Στο ίδιο τμήμα 6, υπό τον τίτλο «I. Αγορές των σχετικών προϊόντων», ορίζονται τα εξής:

«Η σχετική αγορά προϊόντων περιλαμβάνει το σύνολο των προϊόντων ή/και υπηρεσιών που θεωρούνται από τον καταναλωτή εναλλάξιμα ή δυνάμενα να υποκατασταθούν μεταξύ τους, λόγω των χαρακτηριστικών τους, των τιμών τους και της χρήσης για την οποία προορίζονται [...].

Μεταξύ των στοιχείων που επιτρέπουν τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς προϊόντων είναι η ανάλυση των λόγων για τους οποίους περιλαμβάνονται στις αγορές αυτές ορισμένα προϊόντα ή υπηρεσίες, ενώ αποκλείονται άλλα με βάση τον ανωτέρω ορισμό και λαμβάνοντας υπόψη, για παράδειγμα, τη δυνατότητα υποκατάστασης, τους όρους ανταγωνισμού, τις τιμές, τη σταυροειδή ελαστικότητα της ζήτησης ή άλλα στοιχεία που είναι κρίσιμα για τον ορισμό των σχετικών αγορών προϊόντων (για παράδειγμα δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της προσφοράς).»

122 Στο ίδιο τμήμα 6, υπό τον τίτλο «II. Σχετικές γεωγραφικές αγορές», ορίζονται τα εξής:

«Η σχετική γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή στην οποία προσφέρονται και ζητούνται τα σχετικά προϊόντα ή υπηρεσίες από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις, όπου επικρατούν αρκετά ομοιογενείς συνθήκες ανταγωνισμού και που μπορεί να διακριθεί από άλλες γειτονικές γεωγραφικές περιοχές, ιδίως λόγω των αισθητά διαφορετικών συνθηκών ανταγωνισμού που επικρατούν σ' αυτές.

Μεταξύ των στοιχείων που επιτρέπουν τον προσδιορισμό της σχετικής γεωγραφικής αγοράς είναι η φύση και τα χαρακτηριστικά των σχετικών προϊόντων ή υπηρεσιών, η ύπαρξη φραγμών κατά την είσοδο στην αγορά, οι προτιμήσεις των καταναλωτών, οι αισθητές διαφορές στα μερίδια αγοράς των επιχειρήσεων μεταξύ γειτονικών γεωγραφικών περιοχών ή οι αισθητές διαφορές ως προς τις τιμές.»

123 Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 9ης Δεκεμβρίου 1997 όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού (ΕΕ C 372, σ. 5, στο εξής: ανακοίνωση για τον ορισμό της αγοράς), στην οποία παραπέμπει το έντυπο CO που παρατίθεται στο παράρτημα I του κανονισμού 802/2004, καθορίζει τις βασικές αρχές για τον ορισμό της αγοράς.

124 Έτσι, όσον αφορά τους περιορισμούς στον ανταγωνισμό, στην παράγραφο 13 της ανακοινώσεως σχετικά με τον ορισμό της αγοράς ορίζονται τα εξής:

«Τρεις είναι κυρίως οι περιορισμοί στους οποίους υπόκεινται οι επιχειρήσεις λόγω του ανταγωνισμού: δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης, δυνατότητα υποκατάστασης στο επίπεδο της προσφοράς και δυνητικός ανταγωνισμός. Από οικονομική άποψη, για τον καθορισμό της αγοράς του σχετικού προϊόντος, η υποκατάσταση από την πλευρά της ζήτησης αποτελεί το πλέον άμεσο και αποτελεσματικό μέσο ελέγχου των προμηθευτών ενός δεδομένου προϊόντος, ιδίως όσον αφορά τις αποφάσεις τους για τον καθορισμό των τιμών [...].»

125 Εξάλλου, η παράγραφος 14 της ανακοινώσεως σχετικά με τον ορισμό της αγοράς αναφέρει τα εξής:

«Οι περιορισμοί που προκύπτουν όσον αφορά τη δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της προσφοράς, εκτός από αυτούς που περιγράφονται [στις παραγράφους] 20 έως 23 και από τον δυνητικό ανταγωνισμό είναι, κατά κανόνα, λιγότερο άμεσοι και απαιτούν την ανάλυση και άλλων παραγόντων. Ως εκ τούτου, οι περιορισμοί αυτοί λαμβάνονται υπόψη στο στάδιο αξιολόγησης της ανάλυσης από την άποψη του ανταγωνισμού.»

126 Η ανακοίνωση για τον ορισμό της αγοράς ορίζει στη συνέχεια τι νοείται ως δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης, υποκατάσταση από την πλευρά της προσφοράς και δυνητικός ανταγωνισμός.

127 Έτσι, η παράγραφος 15 της ανακοινώσεως για τον ορισμό της αγοράς ορίζει τα εξής:

«Η εκτίμηση της υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης συνεπάγεται καθορισμό του φάσματος των προϊόντων που ο καταναλωτής θεωρεί ως υποκατάστατα. Ένας τρόπος πραγματοποίησης του καθορισμού αυτού μπορεί να θεωρηθεί ως ένα διανοητικό πείραμα, στο πλαίσιο του οποίου υποθέτουμε μια μικρή αλλά διαρκή διακύμανση των σχετικών τιμών και αξιολογούμε τις πιθανές αντιδράσεις των πελατών. Ο ορισμός της αγοράς γίνεται κυρίως βάσει των τιμών για πρακτικούς λόγους και, πιο συγκεκριμένα, βάσει της υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης την οποία ενδέχεται να επιφέρουν οι μικρές αλλά διαρκείς μεταβολές των σχετικών τιμών [...]».

128 Κατά την παράγραφο 16 της ανακοινώσεως για τον ορισμό της αγοράς, η προσέγγιση αυτή επιτρέπει «αρχής γενομένης από το είδος των προϊόντων που οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις πωλούν και την περιοχή στην οποία πωλούν τα προϊόντα αυτά, να συμπεριληφθούν στον ορισμό της αγοράς ή να αποκλεισθούν και άλλα προϊόντα και περιοχές, ανάλογα με το αν ο ανταγωνισμός που ασκείται από τα άλλα αυτά προϊόντα και περιοχές επηρεάζει ή περιορίζει αισθητά τη στρατηγική των μερών όσον αφορά τον καθορισμό των τιμών βραχυπρόθεσμα».

129 Στο πλαίσιο της ανωτέρω προσεγγίσεως, η παράγραφος 17 της ανακοινώσεως για τον ορισμό της αγοράς διευκρινίζει τα εξής:

«Το ερώτημα που τίθεται είναι κατά πόσο οι πελάτες των μερών [της συγκεντρώσεως] θα στραφούν σε προϊόντα υποκατάστασης [στα οποία έχουν εύκολη πρόσβαση] ή σε προμηθευτές που είναι εγκατεστημένοι αλλού, σε περίπτωση μικρής αλλά διαρκούς αύξησης (5 %-10 %), των σχετικών τιμών των προϊόντων στις υπό εξέταση περιοχές. Αν η υποκατάσταση καθιστά ανώφελη την αύξηση των τιμών, λόγω της μείωσης των πωλήσεων που αυτή συνεπάγεται, τα πρόσθετα προϊόντα υποκατάστασης και οι πρόσθετες περιοχές ενσωματώνονται στη σχετική αγορά μέχρις ότου το σύνολο προϊόντων και η γεωγραφική ζώνη είναι τέτοια που να καθιστούν αποδοτικές τις μικρές αλλά διαρκείς αυξήσεις των σχετικών τιμών [...]».

130 Η παράγραφος 20 της ανακοινώσεως για τον ορισμό της αγοράς αναφέρεται στην υποκατάσταση από την πλευρά της ζήτησης, ως εξής:

«Η δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της προσφοράς μπορεί να λαμβάνεται επίσης υπόψη για τον καθορισμό των αγορών στις περιπτώσεις στις οποίες τα αποτελέσματα είναι ανάλογα με τα αποτελέσματα της υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης όσον αφορά την αποτελεσματικότητα και την αμεσότητα. Αυτό προϋποθέτει ότι οι προμηθευτές είναι σε θέση να μετατοπίζουν την παραγωγή τους στα σχετικά προϊόντα και να τα εμπορεύονται βραχυπρόθεσμα [...] χωρίς σημαντικό πρόσθετο κόστος και χωρίς να διατρέχουν σημαντικό επιπλέον κίνδυνο λόγω μικρών αλλά διαρκών μεταβολών των σχετικών τιμών. Όταν οι προϋποθέσεις αυτές πληρούνται, η πρόσθετη παραγωγή που διατίθεται στην αγορά θα επηρεάσει την ανταγωνιστική συμπεριφορά των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων. Οι επιπτώσεις αυτές ισοδυναμούν, λόγω της αμεσότητας και της αποτελεσματικότητάς τους με τα αποτελέσματα της υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης.»

131 Η παράγραφος 21 της ανακοινώσεως για τον ορισμό της αγοράς διαλαμβάνει τα εξής:

«Αυτό συμβαίνει συχνά όταν οι επιχειρήσεις προσφέρουν μεγάλη ποιοτική ποικιλία για το ίδιο προϊόν. Ακόμη και αν για συγκεκριμένο τελικό καταναλωτή ή ομάδα καταναλωτών, δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των διαφόρων ποιότητων, οι διάφορες αυτές ποιότητες συγκεντρώνονται σε μια αγορά προϊόντων, υπό την προϋπόθεση ότι οι περισσότεροι προμηθευτές είναι σε θέση να παράγουν και να πωλούν τις διάφορες ποιότητες άμεσα και χωρίς να αυξάνεται σημαντικά το κόστος τους. Στις περιπτώσεις αυτές, η αγορά του σχετικού προϊόντος περιλαμβάνει όλα τα προϊόντα που είναι δυνατόν να υποκαθίστανται αμοιβαία, τόσο από την άποψη της ζήτησης όσο και της

προσφοράς, και οι πωλήσεις των προϊόντων αυτών κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου προστίθενται προκειμένου να υπολογιστεί η συνολική αξία ή ο συνολικός όγκος της αγοράς. Ο ίδιος συλλογισμός μπορεί να οδηγήσει στη συνάθροιση διαφόρων γεωγραφικών ζωνών.»

- 132 Αντίθετα, η παράγραφος 24 της ανακοίνωσης για τον ορισμό της αγοράς έχει ως εξής:
- «Η τρίτη πηγή περιορισμών, ο δυνητικός ανταγωνισμός, δεν λαμβάνεται υπόψη στον ορισμό των αγορών, εφόσον οι συνθήκες κάτω από τις οποίες ο δυνητικός ανταγωνισμός μπορεί να αποτελέσει πραγματικό περιορισμό εξαρτώνται από την ανάλυση ορισμένων παραγόντων και περιστάσεων που συνδέονται με τις συνθήκες εισόδου στην αγορά. Η ανάλυση αυτή, ανάλογα με την περίπτωση, διεξάγεται σε μεταγενέστερο στάδιο, κατά κανόνα αφού προσδιοριστεί η θέση των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων στη σχετική αγορά και φανεί ότι δημιουργούνται προβλήματα από την άποψη του ανταγωνισμού.»
- 133 Ο τρόπος με τον οποίο πρέπει να οριστεί η σχετική αγορά στον συγκεκριμένο τομέα των τακτικών αεροπορικών μεταφορών επιβατών στο πλαίσιο της εφαρμογής του άρθρου 82 ΕΚ έχει ήδη διευκρινιστεί από τον δικαστή της Ένωσης
- 134 Συγκεκριμένα, κατά τη νομολογία, το άρθρο 82 ΕΚ μπορεί, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να αφορά τους ναύλους που ισχύουν για ορισμένη γραμμή ή για ορισμένες γραμμές τακτικών πτήσεων, όταν οι ναύλοι αυτοί έχουν καθοριστεί με διμερείς ή πολυμερείς συμβάσεις που συνήφθησαν μεταξύ εταιριών αεροπορικών μεταφορών, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις του εν λόγω άρθρου (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 11ης Απριλίου 1989, Saeed Flugreisen και Silver Line Reisebüro, 66/86, Συλλογή, EU:C:1989:140, σκέψη 38).
- 135 Για να κριθεί αν μια αεροπορική εταιρία, που ασχολείται με τις τακτικές μεταφορές, κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά, πρέπει, καταρχάς, να καθοριστεί η σχετική αγορά μεταφορικών υπηρεσιών. Ως προς το ζήτημα αυτό υπάρχουν δύο απόψεις: κατά την πρώτη, ο τομέας των τακτικών πτήσεων συνιστά χωριστή αγορά και, κατά τη δεύτερη, οι εναλλακτικές δυνατότητες μεταφοράς, όπως η μεταφορά με ναυλωμένες πτήσεις, η σιδηροδρομική ή οδική μεταφορά πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη, καθώς και οι τακτικές πτήσεις σε άλλες γραμμές που θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως υποκατάστατα (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση Saeed Flugreisen και Silver Line Reisebüro, σκέψη 134 ανωτέρω, EU:C:1989:140, σκέψη 39).
- 136 Το κριτήριο που πρέπει να ληφθεί υπόψη ως προς το ζήτημα αυτό είναι αν η τακτική πτήση σε ορισμένη γραμμή μπορεί να εξατομικευθεί, σε σχέση με τις εναλλακτικές δυνατότητες μεταφοράς, λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της που καθιστούν δύσκολη την υποκατάστασή της από τις άλλες δυνατότητες μεταφοράς και ανεπαίσθητο τον ανταγωνισμό τους (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση Saeed Flugreisen και Silver Line Reisebüro, σκέψη 134 ανωτέρω, EU:C:1989:140, σκέψη 40).
- 137 Το κριτήριο αυτό δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκην τα ίδια αποτελέσματα όταν εφαρμόζεται στις διάφορες δυνατές περιπτώσεις· πράγματι, σε ορισμένες αεροπορικές συνδέσεις δεν μπορεί να υπάρξει καθόλου ανταγωνισμός. Καταρχήν, πάντως, και ιδίως στο πλαίσιο των ενδοκοινοτικών γραμμών, η οικονομική ισχύς μιας αεροπορικής εταιρίας σε γραμμή τακτικών πτήσεων μπορεί να αποτελεί συνάρτηση της ανταγωνιστικής κατάστασης άλλων μεταφορέων οι οποίοι εξυπηρετούν την ίδια γραμμή ή μία γραμμή που θα μπορούσε να αποτελέσει υποκατάστατο (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση Saeed Flugreisen και Silver Line Reisebüro, σκέψη 134 ανωτέρω, EU:C:1989:140, σκέψη 41).
- 138 Όπως προκύπτει από την προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή, στο πλαίσιο του ελέγχου των συγκεντρώσεων στον τομέα των τακτικών αεροπορικών μεταφορών επιβατών, ανέπτυξε τη μέθοδο Α-Π, που αντιστοιχεί σε μια προσέγγιση ανά ζεύγος πόλεων «σημείο αναχωρήσεως/σημείο προορισμού» και που αντικατοπτρίζει την οπτική της ζητήσεως, κατά την οποία οι καταναλωτές εξετάζουν όλες τις δυνατές εναλλακτικές, περιλαμβανομένων των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς, για να μεταβούν από την πόλη αναχωρήσεως στην πόλη προορισμού. Κατά τη μέθοδο αυτή, κάθε

συνδυασμός σημείου αναχωρήσεως με σημείο προορισμού αποτελεί χωριστή αγορά. Όπως υπογραμμίζει η Επιτροπή, η μέθοδος Α-Π αναγνωρίζεται από τις εθνικές αρχές ανταγωνισμού (βλ., παραδείγματος χάριν, την απόφαση 09-DCC-17 της γαλλικής Αρχής Ανταγωνισμού, της 7ης Ιουλίου 2009, *Financière LMP SAS/Financière Linair SAS/Brit Air SA*, σημείο 22, καθώς και την απόφαση του βελγικού Συμβουλίου Ανταγωνισμού, της 24ης Δεκεμβρίου 2004, *SN Airholding II/Virgin Express*, σημείο 4.2).

- 139 Το ότι η μέθοδος Α-Π είναι συμβατή με τις κατευθύνσεις της νομολογίας επιβεβαιώθηκε από το Γενικό Δικαστήριο στην απόφαση της 19ης Μαΐου 1994, *Air France κατά Επιτροπής* (T-2/93, Συλλογή, EU:T:1994:55, σκέψη 84), και υπομνήσθηκε πιο πρόσφατα στην απόφαση της 4ης Ιουλίου 2006, *easyJet κατά Επιτροπής* (T-177/04, Συλλογή, EU:T:2006:187, σκέψη 56). Ως προς το ζήτημα αυτό επισημαίνεται ότι στην προαναφερθείσα απόφαση *easyJet κατά Επιτροπής* (EU:T:2006:187) η προσβαλλόμενη απόφαση αφορούσε συγκέντρωση μεταξύ δύο αερομεταφορέων δικτύου και συγκεκριμένα μεταξύ της *Air France* και της *KLM*.
- 140 Επομένως, η αιτίαση που στηρίζεται στη χρήση της μεθόδου Α-Π για τον ορισμό της αγοράς πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη βάσει της νομολογίας που εκτέθηκε ανωτέρω.
- 141 Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από τα διάφορα επιχειρήματα που ανέπτυξε η προσφεύγουσα.
- 142 Καταρχάς, όσον αφορά το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η Επιτροπή δεν είχε χρησιμοποιήσει τη μέθοδο Α-Π στην υπόθεση *Lufthansa/BMI*, υπενθυμίζεται ότι, όταν η Επιτροπή αποφαινεται επί της συμβατότητας συγκεντρώσεως προς την κοινή αγορά βάσει κοινοποιήσεως και φακέλου που αφορούν τη συγκεκριμένη συγκέντρωση, η προσφεύγουσα δεν μπορεί να αμφισβητήσει την ορθότητα των διαπιστώσεων της Επιτροπής με την αιτιολογία ότι διαφέρουν από τις διαπιστώσεις που έγιναν κατά το παρελθόν σε άλλη υπόθεση, βάσει διαφορετικής κοινοποιήσεως και διαφορετικού φακέλου, ακόμη και αν υποθεθεί ότι οι αγορές αναφοράς στις δύο υποθέσεις είναι παρεμφερείς, ή ακόμη και όμοιες. Έτσι, στο μέτρο που η προσφεύγουσα επικαλείται εν προκειμένω αναλύσεις που έκανε η Επιτροπή σε προηγούμενη απόφαση, το σχετικό τμήμα της επιχειρηματολογίας της προβάλλεται αλυσιτελώς (απόφαση της 14ης Δεκεμβρίου 2005, *General Electric κατά Επιτροπής*, T-210/01, Συλλογή, EU:T:2005:456, σκέψη 118).
- 143 Ακόμη και αν μπορεί να δοθεί διαφορετικός χαρακτηρισμός στην ανωτέρω αιτίαση, στον βαθμό που στηρίζεται σε παραβίαση της αρχής της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης, δεν μπορούν οι επιχειρήσεις να έχουν δικαιολογημένη εμπιστοσύνη ως προς τη διατήρηση μιας προηγούμενης πρακτικής, η οποία ενδέχεται να μεταβληθεί. Κατά μείζονα λόγο, δεν μπορούν να επικαλεστούν αυτή τη δικαιολογημένη εμπιστοσύνη για να αμφισβητήσουν την ορθότητα των διαπιστώσεων ή των εκτιμήσεων που έγιναν στο πλαίσιο δεδομένης διαδικασίας βάσει διαπιστώσεων ή εκτιμήσεων που έγιναν στο πλαίσιο μίας και μόνον προηγούμενης υποθέσεως (απόφαση της 14ης Δεκεμβρίου 2005, *General Electric κατά Επιτροπής*, σκέψη 142 ανωτέρω, EU:T:2005:456, σκέψη 119).
- 144 Εν πάση περιπτώσει, ούτε η Επιτροπή ούτε, κατά μείζονα λόγο, το Γενικό Δικαστήριο δεσμεύονται εν προκειμένω από τις πραγματικές διαπιστώσεις και τις οικονομικές εκτιμήσεις που περιλαμβάνονται στην απόφαση *Lufthansa/BMI*. Ακόμη και αν υποθεθεί ότι η ανάλυση στις δύο αποφάσεις είναι διαφορετική χωρίς η διαφορά αυτή να είναι αντικειμενικά δικαιολογημένη, το Γενικό Δικαστήριο πρέπει να ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας μόνον εάν αυτή, και όχι η απόφαση *Lufthansa/BMI*, είναι πλημμελής (απόφαση *General Electric κατά Επιτροπής*, σκέψη 142 ανωτέρω, EU:T:2005:456, σκέψη 120).
- 145 Δεύτερον, όσον αφορά το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η μέθοδος Α-Π που χρησιμοποιήθηκε στην προσβαλλόμενη απόφαση για τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς δεν ανταποκρίνεται στον ορισμό της αγοράς που δέχτηκε η Επιτροπή στην απόφαση που αφορά το σχέδιο αναδιάρθρωσεως, υπενθυμίζεται ότι, μολονότι και οι δύο αυτές αποφάσεις αφορούν τις συνθήκες υπό τις οποίες η *Lufthansa* εξαγόρασε την *Austrian*, διαφέρουν τόσο ως προς το αντικείμενό τους, που είναι στη μία

περίπτωση η έγκριση κρατικής ενισχύσεως και στην άλλη περίπτωση η έγκριση συγκεντρώσεως, όσο και ως προς τη νομική τους βάση, που είναι στη μία περίπτωση το άρθρο 88, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, ΕΚ, και στην άλλη περίπτωση το άρθρο 8, παράγραφος 2, του κανονισμού συγκεντρώσεων.

- 146 Στο πλαίσιο της εξετάσεως κρατικών ενισχύσεων που μπορούν να εγκριθούν βάσει του άρθρου 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ', ΕΚ, η Επιτροπή πρέπει να φροντίζει ώστε οι ενισχύσεις αυτές να μην αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον. Τα διορθωτικά μέτρα που μπορεί να επιβάλει η Επιτροπή προκειμένου να εγκρίνει μια τέτοια κρατική ενίσχυση σχετίζονται, επομένως, με τον τρόπο με τον οποίο η επίμαχη ενίσχυση μπορεί να αλλοιώσει τους όρους των συναλλαγών. Στην περίπτωση της αποφάσεως που αφορά το σχέδιο αναδιαρθρώσεως, η επίμαχη ενίσχυση σκοπεί στη μείωση των χρεών της Austrian και εντάσσεται στο πλαίσιο ενός σχεδίου αναδιαρθρώσεως που έχει ως σκοπό να εξασφαλίσει εκ νέου τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της εταιρίας. Επομένως, τα αποτελέσματα της ενισχύσεως αυτής δεν περιορίζονται σε μια συγκεκριμένη αγορά στην οποία δραστηριοποιείται η Austrian, αλλά αφορούν τη συνολική κατάσταση της εταιρίας. Για τον λόγο αυτό τα διορθωτικά μέτρα που επέβαλε η Επιτροπή με την απόφαση που αφορούσε το σχέδιο αναδιαρθρώσεως, δηλαδή η μείωση του αριθμού των θέσεων ανά χιλιόμετρο και ο περιορισμός της αναπτύξεως της Austrian για κάποιο χρονικό διάστημα, δεν αφορούν κάποια συγκεκριμένη αγορά, αλλά την ικανότητα της Austrian να αλλοιώσει τις συνθήκες των συναλλαγών συνολικά. Έτσι, στην υποσημείωση 1 της ανακοινώσεως για τον ορισμό της αγοράς διευκρινίζεται ότι «[ε]πίκεντρο της αξιολόγησης στις υποθέσεις κρατικών ενισχύσεων είναι ο αποδέκτης της ενίσχυσης και η σχετική βιομηχανία ή ο σχετικός τομέας και όχι ο εντοπισμός των περιορισμών που συνεπάγεται ο ανταγωνισμός που [υφίσταται ο] [αποδέκτης] της ενίσχυσης».
- 147 Αντιθέτως, στο πλαίσιο του ελέγχου των συγκεντρώσεων η Επιτροπή πρέπει να βεβαιωθεί, βάσει του άρθρου 2, παράγραφοι 2 και 3, του κανονισμού συγκεντρώσεων, ότι η συγκέντρωση δεν παρακωλύει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό, στην κοινή αγορά ή σε σημαντικό τμήμα αυτής. Το επίκεντρο της αξιολόγησεως είναι επομένως οι συνέπειες της συγκεντρώσεως στην ανταγωνιστική πίεση. Για τον λόγο αυτό οι δεσμεύσεις που πρότειναν τα μέρη που προέβησαν στην κοινοποίηση τις οποίες έκανε δεκτές η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση σκοπούν να άρουν τα προβλήματα ανταγωνισμού που προκαλεί η συγκέντρωση στις αγορές στις οποίες τα μέρη αυτά ανταγωνίζονταν μεταξύ τους πριν από τη συγκέντρωση.
- 148 Επομένως, σε αντίθεση προς όσα προβάλλει η προσφεύγουσα, ο ορισμός της σχετικής αγοράς στην προσβαλλόμενη απόφαση βάσει της μεθόδου Α-Π δεν έρχεται σε αντίθεση με τη συνολική προσέγγιση της αγοράς που μπορεί να επηρεαστεί από την κρατική ενίσχυση προς τη Lufthansa στην απόφαση σχετικά με το σχέδιο αναδιαρθρώσεως.
- 149 Τρίτον, όσον αφορά τα επιχειρήματα της προσφεύγουσας κατά τα οποία κακώς η Επιτροπή δικαιολόγησε την επιλογή της μεθόδου Α-Π για τον ορισμό της σχετικής αγοράς βάσει των αποτελεσμάτων της έρευνας αγοράς, διαπιστώνεται ότι, όπως ορθώς επισημαίνει η Επιτροπή, τα επιχειρήματα αυτά προβλήθηκαν για πρώτη φορά στο υπόμνημα απαντήσεως.
- 150 Επισημαίνεται, όμως, ότι τα επιχειρήματα αυτά βάλλουν κατά της ερμηνείας που έδωσε η Επιτροπή στα αποτελέσματα της έρευνας αγοράς τα οποία προσκόμισε για πρώτη φορά στο παράρτημα του υπομνήματος αντικρούσεως. Επομένως, τα εν λόγω επιχειρήματα πρέπει να κριθούν παραδεκτά, βάσει του άρθρου 48, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, καθώς στηρίζονται σε στοιχεία που ανέκυψαν κατά τη διαδικασία (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση της 28ης Σεπτεμβρίου 1999, Yasse κατά ΕΤΕπ, T-141/97, Συλλογή Υπ.Υπ., EU:T:1999:177, σκέψεις 126 έως 128). Κατά συνέπεια, πρέπει να εξετασθεί αν είναι βάσιμα.

- 151 Καταρχάς, η προσφεύγουσα προβάλλει ότι η Επιτροπή δεν συγκέντρωσε κατά τη διάρκεια της έρευνας αγοράς πραγματικά στοιχεία που θα της επέτρεπαν να εξακριβώσει αν η μέθοδος Α-Π ήταν κατάλληλη για τη συγκεκριμένη υπόθεση, αλλά αρκέστηκε απλώς να ζητήσει από τις επιχειρήσεις που μετείχαν στην έρευνα να δηλώσουν αν συμφωνούσαν με τη μέθοδο, με αποτέλεσμα η επιλογή της μεθόδου αυτής να οφείλεται αποκλειστικά και μόνο στην ψήφο των εν λόγω επιχειρήσεων.
- 152 Ως προς το ζήτημα αυτό υπενθυμίζεται ότι, όπως προκύπτει από το σημείο 56 του δικογράφου της προσφυγής, η προσφεύγουσα δεν αμφισβητεί την καταλληλότητα της μεθόδου Α-Π που χρησιμοποίησε η Επιτροπή σε προηγούμενες υποθέσεις συγκεντρώσεων. Αναγνωρίζει, έτσι, εμμέσως, ότι η χρήση της μεθόδου Α-Π για τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς στον τομέα των τακτικών αεροπορικών μεταφορών επιβατών αποτελεί καθιερωμένη πρακτική. Εξάλλου, όπως υπομνήσθηκε στη σκέψη 139 ανωτέρω, το Γενικό Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η μέθοδος Α-Π αποτελεί κατάλληλη μέθοδο για τον καθορισμό της σχετικής αγοράς στον τομέα των τακτικών αεροπορικών μεταφορών επιβατών. Επιπλέον, από το παράρτημα Β1 του υπομνήματος απαντήσεως, το οποίο αντιστοιχεί σε τμήμα των αποτελεσμάτων της έρευνας αγοράς που πραγματοποιήθηκε στην παρούσα υπόθεση, προκύπτει ότι κατά το στάδιο Ι της έρευνας αγοράς η Επιτροπή δεν ζήτησε απλώς από τις ανταγωνίστριες εταιρίες, τους εταιρικούς πελάτες και τα ταξιδιωτικά γραφεία να δηλώσουν αν συμφωνούσαν με την παραδοσιακή μέθοδο Α-Π που στηριζόταν στη δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης, αλλά τους ζήτησε επίσης να αναλύσουν τις απαντήσεις τους, κάτι που άλλωστε έπραξαν, όπως δέχεται και η προσφεύγουσα. Κατά συνέπεια, σε αντίθεση προς όσα υποστηρίζει η προσφεύγουσα, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η έρευνα αγοράς περιορίστηκε εν προκειμένω στη συλλογή της ψήφου όσων μετείχαν στην έρευνα αυτή σχετικά με το ζήτημα της καταλληλότητας της μεθόδου Α-Π.
- 153 Στη συνέχεια η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Επιτροπή δεν μπορούσε να χρησιμοποιήσει τις απαντήσεις των επιχειρήσεων που είχαν ερωτηθεί στο πλαίσιο της έρευνας αγοράς για να δικαιολογήσει τη χρήση της μεθόδου Α-Π, καθώς η έρευνα αγοράς δεν ήταν αντιπροσωπευτική, δεδομένου του μικρού αριθμού των επιχειρήσεων που ερωτήθηκαν σε σχέση με τις χιλιάδες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη σχετική αγορά.
- 154 Ως προς το ζήτημα αυτό επισημαίνεται ότι, όπως προκύπτει και από το παράρτημα Β1 του υπομνήματος απαντήσεως, η Επιτροπή απέστειλε ερωτηματολόγια σε 31 επιχειρήσεις ανταγωνίστριες των μερών της συγκεντρώσεως, περιλαμβανομένης της προσφεύγουσας, σε 35 εταιρικούς πελάτες και σε 18 ταξιδιωτικά γραφεία. Για να εκτιμηθεί η αντιπροσωπευτικότητα των αποτελεσμάτων της έρευνας αγοράς ως προς το σημείο αυτό πρέπει να ληφθούν υπόψη οι συνθήκες υπό τις οποίες πραγματοποιήθηκε.
- 155 Καθώς το παράρτημα Β1 του υπομνήματος απαντήσεως δεν έδινε καμία πληροφορία σχετικά με τον συνολικό αριθμό των επιχειρήσεων που ερωτήθηκαν από την Επιτροπή σχετικά με την καταλληλότητα της μεθόδου Α-Π ούτε σχετικά με την ταυτότητα ούτε σχετικά με το σχετικό βάρος όσων είχαν μετάσχει στην έρευνα αγοράς στον τομέα των τακτικών αεροπορικών μεταφορών επιβατών, το Γενικό Δικαστήριο κάλεσε την Επιτροπή, στις 18 Φεβρουαρίου 2013, να διευκρινίσει ποια μέθοδο είχε χρησιμοποιήσει για να εξασφαλίσει την αντιπροσωπευτικότητα των απαντήσεων των ανταγωνιστών, των εταιρικών πελατών και των ταξιδιωτικών γραφείων στο πλαίσιο της έρευνας αγοράς που πραγματοποιήθηκε κατά το στάδιο Ι της εξετάσεως της συγκεντρώσεως.
- 156 Στην απάντησή της σε αυτό το μέτρο οργανώσεως της διαδικασίας η Επιτροπή επισήμανε ότι οι επιχειρήσεις που είχαν ερωτηθεί στο πλαίσιο της έρευνας αγοράς ήταν οι ανταγωνιστές, οι πιθανοί ανταγωνιστές και οι κύριοι ανεξάρτητοι πελάτες των μερών της συγκεντρώσεως, των οποίων τα στοιχεία επικοινωνίας τους είχαν δώσει τα μέρη που πραγματοποίησαν την κοινοποίηση, σύμφωνα με τα σημεία 7.3, 8.9 και 8.6 του εντύπου CO το οποίο παρατίθεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού 802/2004 και στο οποίο γίνεται αναφορά στο άρθρο 3, παράγραφος 1, και στο άρθρο 4, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού. Η Επιτροπή διευκρίνισε, βάσει της δικής της γνώσης σχετικά με την αγορά λόγω της εξετάσεως πολλών άλλων σχεδίων συγκεντρώσεως στον τομέα των

αεροπορικών μεταφορών, ότι στις επίμαχες επιχειρήσεις περιλαμβάνονταν όλες οι αεροπορικές εταιρίες που ανταγωνίζονται τα μέρη της συγκεντρώσεως στις αγορές που προσδιορίστηκαν στην απόφαση, καθώς και η πλειοψηφία των μεγάλων εταιρικών πελατών και των ταξιδιωτικών γραφείων. Εξάλλου, η Επιτροπή υπογράμμισε ότι, για την αξιολόγηση της συγκεντρώσεως δεν είναι καθοριστική η απλή αριθμητική αναλογία, δηλαδή η αναλογία μεταξύ των θετικών και των αριθμητικών απαντήσεων που δόθηκαν σε μια ερώτηση. Η Επιτροπή θα προέβαινε σε συνολικότερη αξιολόγηση την οποία επηρεάζουν διάφοροι παράγοντες, όπως η αιτιολογία της απαντήσεως, οι γνώσεις που αναμένεται ότι έχει η ερωτώμενη επιχείρηση δεδομένων των συνθηκών (παραδείγματος χάριν, τα χρόνια παρουσίας μιας επιχείρησης στην αγορά, το πόσο σημαντικός ανταγωνιστής ή πελάτης των μερών της συγκεντρώσεως είναι, ο ειδικός τομέας δραστηριότητάς της) ή τα ιδιαίτερα συμφέροντα κάθε ερωτώμενης επιχείρησης (παραδείγματος χάριν το συμφέρον κάποιου ανταγωνιστή να εμποδίσει τη συγκέντρωση λόγω της δικής του επεκτατικής πολιτικής ή το συμφέρον να αγοράσει χρονοθυρίδες που θα διατεθούν σε περίπτωση που αναληφθούν δεσμεύσεις). Η Επιτροπή επισήμανε ότι για να αποκτήσει την αντιπροσωπευτικότερη δυνατή εικόνα των συνθηκών της αγοράς απευθύνθηκε, επίσης, σε άλλους ενημερωμένους παράγοντες της αγοράς (παραδείγματος χάριν σε αεροδρόμια, αεροπορικές αρχές και συντονιστές χρονοθυρίδων). Κατά την Επιτροπή, σε αυτά προστέθηκε η οικονομική ανάλυση αντικειμενικών στοιχείων. Η Επιτροπή διευκρίνισε, επίσης, ότι η αντιπροσωπευτικότητα της έρευνας αγοράς διασφαλίστηκε, επίσης, από τη δημοσίευση της κοινοποίησεως της συγκεντρώσεως, που προβλέπεται στο άρθρο 4, παράγραφος 3, του κανονισμού 139/2004, με την οποία τρίτα ενδιαφερόμενα μέρη καλούνται να υποβάλουν στην Επιτροπή τυχόν παρατηρήσεις τους σχετικά με το σχέδιο συγκεντρώσεως.

- 157 Όταν κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ζητήθηκε από την προσφεύγουσα να τοποθετηθεί επί των πρόσθετων πληροφοριών που είχε παράσχει η Επιτροπή σχετικά με την αντιπροσωπευτικότητα της έρευνας αγοράς, η προσφεύγουσα αρκέστηκε στο να προβάλλει ότι, στο μέτρο που δεν αποκαλύφθηκε η ταυτότητα όσων είχαν μετάσχει στην έρευνα αγοράς, δεν ήταν δυνατόν να κριθεί αν αυτοί δραστηριοποιούνται στις επίμαχες συνδέσεις και αν, επομένως, η έρευνα αγοράς ήταν αντιπροσωπευτική.
- 158 Ως προς το ζήτημα αυτό αρκεί να επισημανθεί ότι, σε αντίθεση προς όσα φαίνεται να φρονεί η προσφεύγουσα, η έρευνα αγοράς δεν περιορίζεται στους ανταγωνιστές που έχουν τα μέρη που κοινοποιούν τη συγκέντρωση στη σχετική γεωγραφική αγορά, αλλά εκτείνεται και στους πιθανούς ανταγωνιστές καθώς και στους πελάτες των μερών στην αγορά αυτή.
- 159 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Γενικό Δικαστήριο κρίνει ότι το επιχείρημα της προσφεύγουσας σχετικά με την έλλειψη αντιπροσωπευτικότητας της έρευνας αγοράς πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμο.
- 160 Τέλος, πρέπει να απορριφθεί, επίσης, το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη ότι μεγάλος αριθμός ανταγωνιστών στο πλαίσιο της έρευνας αγοράς εξέφρασαν την ανάγκη να ληφθούν υπόψη τα αποτελέσματα δικτύου.
- 161 Συγκεκριμένα, επισημαίνεται ότι, όπως προκύπτει από το παράρτημα Β1 του υπομνήματος απαντήσεως, από το στάδιο Ι της έρευνας αγοράς προέκυψε ότι η μεγάλη πλειοψηφία όσων έλαβαν μέρος στην έρευνα αγοράς (εν προκειμένω 22 ανταγωνιστές από τους 31, 15 ταξιδιωτικά γραφεία από τα 18 και 31 εταιρικοί πελάτες από τους 35) δήλωσαν ότι συμφωνούν με την παραδοσιακή μέθοδο Α-Π που στηρίζεται στη δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης.
- 162 Από το παράρτημα Β1 του υπομνήματος απαντήσεως προκύπτει, επίσης, ότι από τους 31 ανταγωνιστές που απάντησαν στην ερώτηση 7 της έρευνας αγοράς, η οποία εξέταζε κατά πόσο συμφωνούν με τη χρήση της μεθόδου Α-Π, έξι εξέφρασαν σαφώς αμφιβολίες όσον αφορά τη δυνατότητα της μεθόδου αυτής να λάβει υπόψη τον ανταγωνισμό μεταξύ δικτύων (συγκεκριμένα οι μετασχόντες στην έρευνα αγοράς με αριθμό 2, 3, 12, 19, 22 και 30) και τρεις εξέφρασαν τον προβληματισμό τους σχετικά με την ενίσχυση της θέσεως που θα είχε σε ένα συγκεκριμένο αεροδρόμιο η επιχείρηση που θα προέκυπτε από τη συγκέντρωση (συγκεκριμένα οι μετασχόντες στην

- έρευνα αγοράς με αριθμό 4, 7 και 10). Από τους έξι μετασχόντες στην έρευνα αγοράς που εξέφρασαν αμφιβολίες σχετικά με τη δυνατότητα της μεθόδου Α-Π να λάβει υπόψη τον ανταγωνισμό μεταξύ δικτύων, τρεις απάντησαν, ωστόσο, θετικά στο ερώτημα που είχε τεθεί (συγκεκριμένα οι μετασχόντες με αριθμό 2, 12 και 19). Από τους τρεις μετασχόντες στην έρευνα αγοράς που εξέφρασαν τον προβληματισμό τους σχετικά με την ενίσχυση της θέσεως που θα είχε σε ένα αεροδρόμιο η επιχείρηση που θα προέκυπτε από τη συγκέντρωση, ένας απάντησε θετικά στην ερώτηση 7 (συγκεκριμένα ο μετασχών με αριθμό 7). Επομένως, από τους εννέα μετασχόντες στην έρευνα αγοράς που εξέφρασαν τον προβληματισμό τους σχετικά με την ανάγκη να ληφθεί υπόψη ο ανταγωνισμός μεταξύ δικτύων και σχετικά με τη σημασία της θέσεως που θα είχε σε ορισμένα αεροδρόμια η επιχείρηση που θα προέκυπτε από τη συγκέντρωση, μόνο πέντε απάντησαν αρνητικά στην ερώτηση 7.
- 163 Από το παράρτημα Β1 του υπομνήματος απαντήσεως προκύπτει, ακόμη, ότι κανένα από τα ταξιδιωτικά γραφεία και κανένας από τους εταιρικούς πελάτες που απάντησαν στην ερώτηση 7 δεν έκανε σχόλιο σχετικά με την ανάγκη να ληφθεί υπόψη ο ανταγωνισμός μεταξύ των δικτύων των οικείων εταιριών.
- 164 Επομένως, από τους 81 μετάσχοντες στην έρευνα αγοράς πέντε μόνο εξέφρασαν τη διαφωνία τους με τη μέθοδο Α-Π, με την αιτιολογία ότι η μέθοδος αυτή δεν επιτρέπει να ληφθούν υπόψη τα αποτελέσματα δικτύου.
- 165 Εξάλλου, διαπιστώνεται ότι η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 269 της προσβαλλομένης αποφάσεως ανέφερε τους προβληματισμούς ορισμένων μετασχόντων στην έρευνα αγοράς κατά το στάδιο Ι της έρευνας σχετικά με την «ισχυρή θέση της [Lufthansa] και της [Austrian] στην αγορά στην [κεντρική και ανατολική Ευρώπη], εν όψει, ιδίως, του ελέγχου που θα αποκτούσε με τη συγκέντρωση η [Lufthansa] σε ένα πολύ σημαντικό μέρος μιας «αγοράς της κεντρικής Ευρώπης», κυρίως λόγω του ότι ελέγχουν τους σημαντικότερους κόμβους που εξυπηρετούν την [κεντρική και ανατολική Ευρώπη] και ότι έχουν ιδιαίτερος ανεπτυγμένα δίκτυα στην εν λόγω περιοχή». Διευκρίνισε, ωστόσο, ότι «[τ]α αποτελέσματα του σταδίου ΙΙ της έρευνας αγοράς, το οποίο ήταν πιο εμπεριστατωμένο, έδειξαν ωστόσο ότι η μεγάλη πλειοψηφία των εταιρικών πελατών, ειδικότερα, δεν βλέπουν καμία αρνητική συνέπεια μιας ενδεχομένως ενισχυμένης θέσεως της οντότητας που θα προκύψει από τη συγκέντρωση για τις πτήσεις που εξυπηρετούν [την κεντρική και ανατολική Ευρώπη] και υπέδειξαν υφιστάμενους ανταγωνιστές που προσφέρουν εναλλακτικές επιλογές».
- 166 Υπό τις συνθήκες αυτές, το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη τα σχόλια πολλών ανταγωνιστών κατά τους οποίους η μέθοδος Α-Π δεν επιτρέπει να εκτιμηθεί ο ανταγωνισμός μεταξύ των δικτύων πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμο.
- 167 Τέταρτο και τελευταίο, όσον αφορά το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η ύπαρξη προγραμμάτων τακτικών πελατών και συστημάτων εκπτώσεων για τους εταιρικούς πελάτες, τα ταξιδιωτικά γραφεία και τα γραφεία οργανωμένων ταξιδιών διαψεύδει την άποψη ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ αεροπορικών εταιριών πραγματοποιείται μόνο σε ορισμένες καθορισμένες συνδέσεις, επισημαίνεται ότι το επιχείρημα αυτό προβλήθηκε για πρώτη φορά στις παρατηρήσεις της προσφεύγουσας επί των υπομνημάτων παρεμβάσεως της Δημοκρατίας της Αυστρίας και της Lufthansa. Επισημαίνεται, επίσης, ότι το επιχείρημα αυτό δεν απαντά σε κάποιο ειδικό επιχείρημα των παρεμβαίνουσών. Επομένως, στο μέτρο που η προσφεύγουσα δεν προέβαλε νομικά ή πραγματικά στοιχεία που ανέκυψαν κατά τη διαδικασία για να δικαιολογήσει την εκπρόθεσμη προβολή του, το επιχείρημα αυτό πρέπει να θεωρηθεί απαράδεκτο λόγω της εκπρόθεσμης προβολής του, βάσει των προϋποθέσεων που τίθενται του άρθρου 44, παράγραφος 1, σε συνδυασμό με το άρθρο 48, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση της 8ης Μαρτίου 2007, France Télécom κατά Επιτροπής, T-340/04, Συλλογή, EU:T:2007:81, σκέψη 164).

168 Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, διαπιστώνεται ότι η προσφεύγουσα δεν αποδεικνύει ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως χρησιμοποιώντας τη μέθοδο Α-Π για τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς.

Επί της απουσίας αναλύσεως των αποτελεσμάτων της συγκεντρώσεως επί του ανταγωνισμού στη σχετική γεωγραφική αγορά η οποία ορίζεται βάσει «συνολικής προσεγγίσεως»

169 Η προσφεύγουσα προσάπτει στην Επιτροπή ότι δεν ανάλυσε τα αποτελέσματα της επίδικης συγκεντρώσεως επί του ανταγωνισμού στη σχετική γεωγραφική αγορά που ορίζεται βάσει μιας συνολικής προσεγγίσεως ώστε να καταλαμβάνει όλη τη ζώνη στην οποία η Lufthansa και η Austrian εκμεταλλεύονται τα δίκτυά τους ή παρέχουν πρόσβαση στα δίκτυά τους μέσω κόμβων ή βάσεων. Η προσέγγιση αυτή θα επέτρεπε να ληφθεί υπόψη η δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της προσφοράς, βάσει των προσδοκιών των πελατών, καθώς και η δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης, βάσει της δομής της προσφοράς των αεροπορικών εταιριών.

170 Όσον αφορά τη δομή της προσφοράς των αεροπορικών εταιριών, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι το δίκτυο μιας αεροπορικής εταιρίας αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για τους εταιρικούς πελάτες καθώς και για τα ταξιδιωτικά γραφεία και τα γραφεία οργανωμένων ταξιδιών. Επίσης, η οργάνωση σε δίκτυο μιας αεροπορικής εταιρίας της δίνει τη δυνατότητα να προσελκύει περισσότερους επιβάτες από τα μικρά αεροδρόμια, προσφέροντάς τους πρόσβαση σε κόμβους από τους οποίους διαθέτουν ευρεία επιλογή προορισμών. Η δομή της προσφοράς επηρεάζεται, επίσης, ιδίως στην αγορά της απευθείας πωλήσεως πτήσεων στον τομέα του τουρισμού, από τη δυνατότητα που έχει η αεροπορική εταιρία δικτύου να εφαρμόζει επιθετική πολιτική τιμών σε ορισμένα δρομολόγια.

171 Κατά την προσφεύγουσα, μόνο αυτή η συνολική προσέγγιση της σχετικής γεωγραφικής αγοράς επιτρέπει να γίνει αντιληπτή η ενίσχυση των παραγόντων κυριαρχίας στην αγορά υπέρ της επιχειρήσεως που θα προέκυπτε από την επίμαχη συγκέντρωση, οι οποίοι δεν λήφθηκαν υπόψη από την Επιτροπή στην «αγορά συνολικά της κεντρικής Ευρώπης» και στην «τοπική αγορά μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας».

172 Ως προς το ζήτημα αυτό υπενθυμίζεται ότι η Επιτροπή, βάσει ιδίως του άρθρου 2 του κανονισμού συγκεντρώσεων, πρέπει να εξετάσει τα αποτελέσματα που έχει μια συγκέντρωση στον ανταγωνισμό όσον αφορά τις αγορές για τις οποίες υπάρχει κίνδυνος σημαντικής παρακωλύσεως του αποτελεσματικού ανταγωνισμού, ιδίως ως αποτέλεσμα της δημιουργίας ή της ενισχύσεως δεσπόζουσας θέσεως (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση easyJet κατά Επιτροπής, σκέψη 139 ανωτέρω, EU:T:2006:187, σκέψη 63).

173 Μολονότι η ανάλυση του ανταγωνισμού που πραγματοποιεί η Επιτροπή στηρίζεται εν μέρει στις ανησυχίες που εξέφρασαν οι τρίτοι με τους οποίους υπήρξε διαβούλευση στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας, η ανάλυση της Επιτροπής πρέπει να εντοπίσει, έστω και αν δεν υπήρξε καμία ρητή επισήμανση εκ μέρους των τρίτων, αλλά με βάση σοβαρές ενδείξεις, τα σχετικά με τον ανταγωνισμό προβλήματα που δημιουργεί η συγκέντρωση στο σύνολο των αγορών που θα μπορούσαν να επηρεαστούν από αυτήν (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση easyJet κατά Επιτροπής, σκέψη 139 ανωτέρω, EU:T:2006:187, σκέψη 64).

174 Ωστόσο, όταν προσάπτεται στην Επιτροπή ότι δεν έλαβε υπόψη κάποιο ενδεχόμενο πρόβλημα σχετικά με τον ανταγωνισμό σε αγορές άλλες από αυτές στις οποίες ανέλυσε τον ανταγωνισμό, απόκειται στον προσφεύγοντα να προσκομίσει σοβαρές ενδείξεις προκειμένου να αποδειχθεί τεκμηριωμένα η ύπαρξη προβλήματος σχετικά με τον ανταγωνισμό το οποίο θα έπρεπε, λόγω της επιπτώσεώς του, να εξεταστεί από την Επιτροπή (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση easyJet κατά Επιτροπής, σκέψη 139 ανωτέρω, EU:T:2006:187, σκέψη 65).

- 175 Για να ικανοποιήσει την απαίτηση αυτή, ο προσφεύγων πρέπει να προσδιορίσει τις οικείες αγορές, να περιγράψει την κατάσταση του ανταγωνισμού που δεν θα υπήρχε χωρίς τη συγκέντρωση και να αναφέρει ποιες θα είναι οι πιθανές συνέπειες μιας συγκέντρωσης όσον αφορά την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές αυτές (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση *easyJet* κατά Επιτροπής, σκέψη 139 ανωτέρω, EU:T:2006:187, σκέψη 66).
- 176 Ως προς το ζήτημα αυτό υπενθυμίζεται, επίσης, ότι κατά το τμήμα 6 του εντύπου CO που παρατίθεται στο παράρτημα I του κανονισμού 802/2004, με τον τίτλο «II. Σχετικές γεωγραφικές αγορές», η σχετική γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή στην οποία προσφέρονται και ζητούνται τα σχετικά προϊόντα ή υπηρεσίες από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις, στην οποία επικρατούν αρκετά ομοιογενείς συνθήκες ανταγωνισμού και η οποία μπορεί να διακριθεί από άλλες γειτονικές γεωγραφικές περιοχές, ιδίως λόγω των αισθητά διαφορετικών συνθηκών ανταγωνισμού που επικρατούν σ' αυτές. Διευκρινίζεται ότι μεταξύ των στοιχείων που επιτρέπουν τον προσδιορισμό της σχετικής γεωγραφικής αγοράς είναι η φύση και τα χαρακτηριστικά των σχετικών προϊόντων ή υπηρεσιών, η ύπαρξη φραγμών κατά την είσοδο στην αγορά, οι προτιμήσεις των καταναλωτών, οι αισθητές διαφορές στα μερίδια αγοράς των επιχειρήσεων μεταξύ γειτονικών γεωγραφικών περιοχών ή οι αισθητές διαφορές ως προς τις τιμές.
- 177 Εν προκειμένω, όμως, επισημαίνεται καταρχάς, ότι ο ορισμός της γεωγραφικής αγοράς που προτείνει η προσφεύγουσα δεν είναι σαφής.
- 178 Συγκεκριμένα, ο ορισμός αυτός στηρίζεται στην ιδέα ότι η σχετική αγορά εκτείνεται σε όλες τις γεωγραφικές ζώνες από τις οποίες είναι δυνατή η πρόσβαση στα δίκτυα της Lufthansa και της Austrian. Η προσφεύγουσα, όμως δεν διευκρινίζει σαφώς αν αναφέρεται εν προκειμένω στις γεωγραφικές ζώνες από τις οποίες είναι δυνατή η πρόσβαση στα δύο δίκτυα ή μόνο στις γεωγραφικές ζώνες από τις οποίες είναι δυνατή η πρόσβαση σε ένα από αυτά. Επίσης, δεν διευκρινίζει ούτε αν το σημείο προσβάσεως στο δίκτυο είναι υποχρεωτικά ένα αεροδρόμιο. Εξάλλου, η προσφεύγουσα δεν διευκρινίζει ούτε πώς μπορεί να καθοριστεί η έκταση της γεωγραφικής ζώνης που βρίσκεται γύρω από ένα σημείο προσβάσεως στο δίκτυο.
- 179 Επιπλέον, όπως ορθώς υπογραμμίζει η Επιτροπή, η προσφεύγουσα σε διάφορα σημεία των δικογράφων της αναφέρεται σε διαφορετικές γεωγραφικές αγορές. Έτσι, στο σημείο 47 της προσφυγής η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Lufthansa κατέχει ανέκαθεν δεσπόζουσα θέση «στην αγορά στην κεντρική Ευρώπη». Στα σημεία 48 και 49 της προσφυγής η προσφεύγουσα επισημαίνει ότι η δεσπόζουσα αυτή θέση, που ενισχύθηκε με την εξαγορά της Swiss και της SN Brussels από τη Lufthansa και με τη δημιουργία της Lufthansa Italia, θα ενισχυόταν ακόμα περισσότερο με την εξαγορά της Austrian. Κατά την προσφεύγουσα οι κινήσεις αυτές στην πραγματικότητα θα επέτρεπαν στη Lufthansa να εξασφαλίσει «τον έλεγχο των αγορών στη Γερμανία, στην Ελβετία, στο Βέλγιο, στη βόρεια Ιταλία και στην Αυστρία». Η προσφεύγουσα διευκρινίζει, επίσης, ότι η διαπίστωση αυτή δεν λαμβάνει καν υπόψη το γεγονός ότι η Lufthansa είναι κυρίαρχη στη «σκανδιναβική αγορά» μέσω της Scandinavian Airlines System (SAS), καθώς και στην «εναέρια κυκλοφορία μεταξύ της κεντρικής και της ανατολικής Ευρώπης». Εξάλλου, στο σημείο 25 του υπομνήματος απαντήσεως η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η συγκέντρωση θα επιτρέψει στη Lufthansa να αποκτήσει «στο αεροδρόμιο Wien-Schwechat δεσπόζουσα θέση παρόμοια με αυτή που κατέχει στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης [επί του Μάιν] (όπου η Lufthansa μεταφέρει το 59 % των επιβατών) και στο αεροδρόμιο της Ζυρίχης (όπου η Lufthansa και η Swiss μεταφέρουν περισσότερο από το 60 % των επιβατών».
- 180 Εξάλλου, στο σημείο 70 της προσφυγής η προσφεύγουσα υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι η συνολική προσέγγιση της σχετικής γεωγραφικής αγοράς θα επέτρεπε, σε αντίθεση με τη μέθοδο Α-Π, να ληφθούν υπόψη τα αποτελέσματα που θα είχε η συγκέντρωση επί του ανταγωνισμού στην τοπική αγορά μεταξύ της Γερμανίας και της Αυστρίας.

- 181 Η γεωγραφική διάσταση της αγοράς στο πλαίσιο της οποίας πρέπει να αναλυθούν τα αποτελέσματα της συγκεντρώσεως στον ανταγωνισμό ποικίλλει, επομένως, κατά τα ίδια τα δικόγραφα της προσφεύγουσας, από ένα αεροδρόμιο μέχρι μια ηπειρωτική περιοχή, ή από το έδαφος δύο κρατών μελών, ενός κράτους μέλους ή τμήματος της επικράτειας κράτους μέλους.
- 182 Δεύτερον, η περιγραφή της καταστάσεως του ανταγωνισμού πριν από τη συγκέντρωση στη σχετική γεωγραφική αγορά, όπως αυτή ορίζεται από την προσφεύγουσα, είναι εξίσου συγκεχυμένη.
- 183 Συγκεκριμένα, όσον αφορά την κατάσταση του ανταγωνισμού στην αγορά συνολικά στην κεντρική Ευρώπη, η προσφεύγουσα περιγράφει απλώς στο υπόμνημα απαντήσεώς της αυτά που αποκαλεί «παράγοντες κυριαρχίας στην αγορά», που διέθετε η Lufthansa και η Austrian πριν από τη συγκέντρωση, δηλαδή τον αριθμό των κόμβων, τον αριθμό των χρονοθυρίδων στα διάφορα αεροδρόμια, τα δικαιώματα εναέριας κυκλοφορίας προς την ανατολική Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή που είχε η Lufthansa και η Austrian, το μέγεθος του στόλου, την κεφαλαιακή ισχύ, την ύπαρξη προγράμματος τακτικών πελατών, τη δυνατότητα συνάψεως συμβάσεων-πλαισίων με τους εταιρικούς πελάτες, τους ταξιδιωτικούς πράκτορες και τα γραφεία ταξιδίων, καθώς και τη δυνατότητα που έχουν να συνάπτουν ευνοϊκές συμβάσεις προμηθειών με τις επιχειρήσεις που παρέχουν τα μέσα λειτουργίας και τις υποδομές που απαιτούνται για την πτητική λειτουργία.
- 184 Ωστόσο, δεν υποβάλλει κανένα συναφές συγκριτικό στοιχείο σχετικά με την κατάσταση άλλων αεροπορικών εταιριών δικτύου που λειτουργούν στην κεντρική Ευρώπη και αρκείται στην επισήμανση ότι η επιχείρηση που θα προκύψει από τη συγκέντρωση θα είναι ο μόνος αερομεταφορέας δικτύου που θα μπορεί να προσφέρει συνδέσεις από την κεντρική Ευρώπη προς προορισμούς που βρίσκονται στο εσωτερικό της Ένωσης και στην ανατολική Ευρώπη, καθώς και διηπειρωτικές διαδρομές.
- 185 Εξάλλου, όσον αφορά την κατάσταση του ανταγωνισμού σε αυτό που αποκαλεί την «αγορά συνδέσεων μεταξύ της Γερμανίας και της Αυστρίας», η προσφεύγουσα αντιφάσκει επισημαίνουσα ότι, αφενός, τα μέρη που προβαίνουν στην κοινοποίηση κατένειμαν μεταξύ τους την κίνηση μεταξύ των περιφερειακών αυστριακών αεροδρομίων και της Γερμανίας μέσω της κοινοπραξίας τους (σημείο 71 της προσφυγής) και, αφετέρου, ότι ανταγωνίζονταν μεταξύ τους στις συνδέσεις μεταξύ των αεροδρομίων αυτών και της Γερμανίας, ιδίως στις συνδέσεις Graz-Κίεβο (Ουκρανία) και Linz-Παρίσι, για τις οποίες τόσο η Lufthansa όσο και η Austrian πρόσφεραν πτήσεις με ανταπόκριση μέσω των κόμβων τους στη Βιέννη και στη Φρανκφούρτη επί του Μάιν, αντιστοίχως. Εξάλλου, η προσφεύγουσα δεν παρέχει κανένα συγκεκριμένο στοιχείο σχετικά με τη δυνατότητα που έχουν οι ταξιδιώτες με αφετηρία περιφερειακά αυστριακά αεροδρόμια να χρησιμοποιήσουν της υπηρεσίες αεροπορικής εταιρίας δικτύου άλλης πλην της Lufthansa και της Austrian στις ίδιες συνδέσεις.
- 186 Επομένως, τα επιχειρήματα που προέβαλε η προσφεύγουσα προς στήριξη της απόψεως ότι κακώς η Επιτροπή δεν ανέλυσε τα αποτελέσματα της συγκεντρώσεως στον ανταγωνισμό όσον αφορά «το σύνολο της αγοράς της κεντρικής Ευρώπης», δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της νομολογίας οι οποίες αναφέρθηκαν στη σκέψη 175 ανωτέρω.
- 187 Υπό τις συνθήκες αυτές διαπιστώνεται ότι η προσφεύγουσα δεν προσδιόρισε με την απαιτούμενη σαφήνεια τη σχετική γεωγραφική αγορά που υποστηρίζει ότι υφίσταται και ότι, κατά συνέπεια, είναι αδύνατον το Γενικό Δικαστήριο να κρίνει αν η Επιτροπή όφειλε να εξετάσει τα πιθανά αποτελέσματα τις επίμαχης συγκεντρώσεως επί του ανταγωνισμού στη συγκεκριμένη αγορά.
- 188 Υπό τις συνθήκες αυτές, το πρώτο σκέλος του πρώτου λόγου της προσφυγής πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμο.

Επί του δεύτερου σκέλους του πρώτου λόγου της προσφυγής, το οποίο στηρίζεται σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως ως προς τα αποτελέσματα της συγκεντρώσεως επί του ανταγωνισμού στις συνδέσεις μεταξύ της Γερμανίας και της Αυστρίας

- 189 Η προσφεύγουσα προσάπτει, κατ' ουσίαν, στην Επιτροπή ότι δεν έλαβε υπόψη τις επιπτώσεις της συγκεντρώσεως στο σύνολο των συνδέσεων μεταξύ Γερμανίας και Αυστρίας.
- 190 Ως προς το ζήτημα αυτό επισημαίνεται, καταρχάς, ότι, σε αντίθεση προς όσα υποστηρίζει η προσφεύγουσα, από την αιτιολογική σκέψη 107 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η Επιτροπή ανέλυσε τα αποτελέσματα της συγκεντρώσεως τόσο στις 23 συνδέσεις μεταξύ της Αυστρίας και της Γερμανίας για τις οποίες υπήρχαν άμεσες επικαλύψεις μεταξύ των υπηρεσιών της Lufthansa και της Austrian όσο και στις συνδέσεις στις οποίες υπήρχαν έμμεσες-έμμεσες επικαλύψεις όπως αυτές που περιέγραψε η προσφεύγουσα.
- 191 Επίσης, επισημαίνεται ότι, σε αντίθεση προς όσα προβάλλει η προσφεύγουσα, η Επιτροπή έλαβε υπόψη την κοινοπραξία μεταξύ της Lufthansa και της Austrian για την κατανομή δαπανών και κερδών που είχε δημιουργηθεί πριν από τη συγκέντρωση, στο πλαίσιο της αναλύσεως του ανταγωνισμού όλων των συνδέσεων μεταξύ της Αυστρίας και της Γερμανίας, ως αντιπαράδειγμα (αιτιολογικές σκέψεις 64 έως 69, 113 έως 116, 129 έως 133, 145, 159 έως 169, 191 και 210 της προσβαλλομένης αποφάσεως) με εξαίρεση τις συνδέσεις Βιέννη-Βερολίνο, Βιέννη-Ντίσελντορφ, Βιέννη-Αμβούργο (Γερμανία), Βιέννη-Αννόβερο (Γερμανία), Βιέννη-Νυρεμβέργη (Γερμανία) (αιτιολογική σκέψη 185 της προσβαλλομένης αποφάσεως) και τη σύνδεση Μόναχο-Linz (αιτιολογική σκέψη 189 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Ο λόγος για τον οποίο η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη την κοινοπραξία στο πλαίσιο της αναλύσεως του ανταγωνισμού για τις ανωτέρω συνδέσεις απορρέει από το γεγονός ότι είχε προηγουμένως διαπιστώσει ότι οι ανταγωνιστές των μερών της συγκεντρώσεως είχαν σημαντικά μερίδια αγοράς στις συνδέσεις αυτές, κάτι που καθιστούσε μάλλον απίθανο να προκύψουν προβλήματα ανταγωνισμού εξαιτίας της συγκεντρώσεως στις συνδέσεις αυτές.
- 192 Τέλος, επισημαίνεται επίσης ότι, όσον αφορά το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη τον αριθμό των πτήσεων που πραγματοποιεί η Lufthansa και η Austrian στις συνδέσεις Βιέννη-Βερολίνο και Βιέννη-Αμβούργο στο πλαίσιο της εξετάσεως της καταστάσεως του ανταγωνισμού στις εν λόγω συνδέσεις, από την αιτιολογική σκέψη 185 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το μερίδιο αγοράς της Air Berlin, βάσει του ποσοστού του συνολικού αριθμού των μεταφερόμενων επιβατών, είτε είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνος είτε όχι, ανερχόταν μεταξύ 70 % και 80 % στη σύνδεση Βιέννη-Αμβούργου και μεταξύ 80 % και 90 % στη σύνδεση Βιέννη-Βερολίνο τον χειμώνα του 2008/2009, δηλαδή πριν από την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως. Οι αριθμοί αυτοί μαρτυρούσαν, εξάλλου, μια ελαφρά αλλά αισθητή αύξηση του μεριδίου αγοράς της Air Berlin σε σχέση με το καλοκαίρι του 2008, περίοδο κατά την οποία η AirBerlin είχε μεταφέρει μόνο το 70 % με 80 % των επιβατών στη σύνδεση Βιέννη-Βερολίνο. Το επιχείρημα ότι η Lufthansa και η Austrian είχαν πραγματοποιήσει περισσότερες πτήσεις σε σχέση με την Air Berlin κατά την ίδια περίοδο δεν ασκεί κάποια επιρροή, στο μέτρο που τα μερίδια αγοράς ορθώς εκφράζονται βάσει του αριθμού των μεταφερόμενων επιβατών. Εξάλλου, το γεγονός ότι η Lufthansa και η Austrian επέλεξαν σκοπίμως να μειώσουν την παραγωγική τους ικανότητα στις συνδέσεις αυτές, ακόμη και αν θεωρηθεί αποδεδειγμένο, δεν μπορεί να αναιρέσει την ανάλυση ανταγωνισμού που έκανε η Επιτροπή. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή οφείλει κατά την ανάλυση της καταστάσεως του ανταγωνισμού πριν από τη συγκέντρωση σε συγκεκριμένη σύνδεση να εκτιμήσει τα πραγματικά μερίδια αγοράς των ανταγωνιστών και όχι τα δυνητικά.
- 193 Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων το δεύτερο σκέλος του πρώτου λόγου της προσφυγής πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμο.

Επί του τρίτου σκέλους του πρώτου λόγου της προσφυγής, το οποίο στηρίζεται σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως ως προς τις συνέπειες της συγκεντρώσεως στις αεροπορικές συνδέσεις μεταξύ της κεντρικής Ευρώπης και της ανατολικής Ευρώπης εκτός Ένωσης

- 194 Στο πλαίσιο του τρίτου σκέλους του πρώτου λόγου της προσφυγής η προσφεύγουσα προβάλλει τρεις διακριτές αιτιάσεις. Η πρώτη αιτίαση στηρίζεται στο ότι στην προσβαλλόμενη απόφαση η Επιτροπή δεν ανέλυσε τα αποτελέσματα της συγκεντρώσεως στις αεροπορικές συνδέσεις μεταξύ της κεντρικής Ευρώπης και της ανατολικής Ευρώπης εκτός ΕΕ βάσει της μεθόδου Α-Π. Η δεύτερη αιτίαση στηρίζεται στο ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη τη δεσπόζουσα θέση που έχει η Lufthansa και η Austrian στις συνδέσεις μεταξύ των αεροδρομίων της Βιέννης, της Φρανκφούρτης επί του Μάιν, του Μονάχου και της Ζυρίχης, αφενός, και των αεροδρομίων της ανατολικής Ευρώπης εκτός ΕΕ, αφετέρου.
- 195 Η τρίτη αιτίαση, που στηρίζεται στο ότι η Επιτροπή δεν επέβαλε με την προσβαλλόμενη απόφαση κανέναν όρο ή επιβάρυνση που θα μπορούσε να διασφαλίσει ότι θα δοθούν στις αεροπορικές εταιρίες που ανταγωνίζονται την Austrian ή τη Lufthansa διμερή δικαιώματα αεροπορικών μεταφορών, ώστε οι εταιρίες αυτές να έχουν τη δυνατότητα να ξεκινήσουν την εκμετάλλευση αεροπορικών συνδέσεων με προορισμό την ανατολική Ευρώπη, δεν σχετίζεται με την ανάλυση των αποτελεσμάτων της συγκεντρώσεως στις συνδέσεις μεταξύ της κεντρικής και της ανατολικής Ευρώπης, αλλά με την προβαλλόμενη ανεπάρκεια των δεσμεύσεων που έκανε δεκτές η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση όσον αφορά τα προβλήματα ανταγωνισμού που προκαλούνται από τη συγκέντρωση που καταγγέλλονται από την προσφεύγουσα. Επομένως, το σκέλος αυτό πρέπει να εξετασθεί, ενδεχομένως, στο πλαίσιο του τέταρτου σκέλους του παρόντος λόγου στο οποίο συγκεντρώνονται οι αιτιάσεις σχετικά με την προβαλλόμενη ανεπάρκεια των δεσμεύσεων που ανέλαβαν τα μέρη της συγκεντρώσεως στην προσβαλλόμενη απόφαση.
- Επί της πρώτης αιτιάσεως που στηρίζεται στο ότι η Επιτροπή δεν ανέλυσε τα αποτελέσματα της συγκεντρώσεως στις αεροπορικές συνδέσεις μεταξύ της κεντρικής Ευρώπης και της ανατολικής Ευρώπης εκτός Ένωσης βάσει της μεθόδου Α-Π
- 196 Καταρχάς, πρέπει να απορριφθούν ως απαράδεκτα, λόγω της εκπρόθεσμης υποβολής τους, και βάσει της νομολογίας που υπομνήσθηκε στη σκέψη 167 ανωτέρω, τα επιχειρήματα με τα οποία η προσφεύγουσα σκοπεί να αποδείξει ότι η Επιτροπή δεν χρησιμοποίησε τη μέθοδο Α-Π για τις συνδέσεις μεταξύ της κεντρικής και της ανατολικής Ευρώπης, τα οποία προβλήθηκαν για πρώτη φορά στις παρατηρήσεις της προσφεύγουσας επί των υπομνημάτων παρεμβάσεως της Δημοκρατίας της Αυστρίας και της Lufthansa.
- 197 Εξάλλου, υπενθυμίζεται ότι η προσέγγιση Α-Π δεν αποτελεί μέθοδο ανάλυσεως του ανταγωνισμού, αλλά είναι απλώς η μέθοδος που χρησιμοποίησε η Επιτροπή για να προσδιορίσει τη σχετική αγορά στην οποία πρέπει να αναλυθούν οι επιπτώσεις της συγκεντρώσεως. Από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει, όμως, ότι σύμφωνα με τη μέθοδο αυτή η Επιτροπή εντόπισε τις συνδέσεις στις οποίες υπήρχαν επικαλύψεις μεταξύ των υπηρεσιών της Lufthansa και αυτών της Austrian.
- 198 Έτσι, από την αιτιολογική σκέψη 107 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η Επιτροπή εντόπισε 28 άμεσες-άμεσες επικαλύψεις, καμία από τις οποίες δεν αφορούσε σύνδεση μεταξύ αεροδρομίου της κεντρικής Ευρώπης και αεροδρομίου της ανατολικής Ευρώπης εκτός Ένωσης. Στη συνέχεια η Επιτροπή, στις αιτιολογικές σκέψεις 108 έως 266 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ανάλυσε τα αποτελέσματα που θα έχει η συγκέντρωση στις επικαλύψεις αυτές.
- 199 Εξάλλου, από την αιτιολογική σκέψη 267 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η Επιτροπή εντόπισε επίσης άμεσες-έμμεσες και έμμεσες-έμμεσες επικαλύψεις που αφορούν συνδέσεις μεταξύ ευρωπαϊκών αεροδρομίων και μεταξύ ευρωπαϊκών αεροδρομίων και αεροδρομίων εκτός Ευρώπης.

200 Επ' αυτού η Επιτροπή, στην αιτιολογική σκέψη 268 της προσβαλλομένης αποφάσεως, επισήμανε τα εξής:

«Η ανάλυση των συνδέσεων αυτών έγινε υπό το πρίσμα της θέσεως των μέρων στην αγορά και της αποκτήσεως τμημάτων αγοράς που προκαλείται από τη συγκέντρωση. Επίσης, εκτιμήθηκε η ύπαρξη και η θέση ανταγωνιστών και ο αριθμός επιβατών σε κάθε σύνδεση. Όπου χρειάστηκε λήφθηκαν υπόψη ο αριθμός και η διάρκεια των δρομολογίων που προσφέρονταν από τους ανταγωνιστές και η καταλληλότητά τους για τους επιβάτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνος. Βάσει των κριτηρίων αυτών δεν εντοπίστηκε κανένα πρόβλημα στον ανταγωνισμό. Άλλωστε, η έρευνα αγοράς δεν αποκάλυψε κανένα πρόβλημα στον ανταγωνισμό όσον αφορά τις άμεσες-έμμεσες και τις έμμεσες-έμμεσες επικαλύψεις που εντοπίστηκαν, με εξαίρεση τη θέση στην αγορά που έχει η [Lufthansa] και η [Austrian] στην κεντρική και την ανατολική Ευρώπη.»

201 Παρά την ελλειπτική της διατύπωση, από την αιτιολογική σκέψη 268 της προσβαλλομένης αποφάσεως μπορεί να συναχθεί ότι η Επιτροπή πράγματι εντόπισε άμεσες-έμμεσες και έμμεσες-έμμεσες επικαλύψεις μεταξύ των υπηρεσιών της Lufthansa και της Austrian σε συνδέσεις μεταξύ των αεροδρομίων της κεντρικής Ευρώπης και των αεροδρομίων της ανατολικής Ευρώπης για τις οποίες πραγματοποίησε ανάλυση των αποτελεσμάτων της συγκεντρώσεως από την οποία, σε αντίθεση με την έρευνα αγοράς, δεν προέκυψε πρόβλημα ανταγωνισμού.

202 Συνεπώς, η πρώτη αιτίαση πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.

Επί της δεύτερης αιτιάσεως, η οποία στηρίζεται στο ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη τη δεσπόζουσα θέση που κατέχει η Lufthansa και η Austrian στις συνδέσεις μεταξύ των αεροδρομίων της Βιέννης, της Φρανκφούρτης επί του Μάιν, του Μονάχου και της Ζυρίχης, αφενός, και των αεροδρομίων της ανατολικής Ευρώπης εκτός Ένωσης, αφετέρου

203 Επισημαίνεται, καταρχάς, ότι η προσφεύγουσα δεν προσδιορίζει επακριβώς τις συνδέσεις στις οποίες τα μέρη της συγκεντρώσεως κατέχουν δεσπόζουσα θέση. Συγκεκριμένα, η προσφεύγουσα αρκείται, στο σημείο 78 της προσφυγής της, να αναφερθεί κατά γενικό τρόπο στις συνδέσεις μεταξύ των αεροδρομίων της Βιέννης, της Φρανκφούρτης επί του Μάιν, του Μονάχου και της Ζυρίχης, αφενός, και των αεροδρομίων πόλεων της ανατολικής Ευρώπης όπως το Κίεβο, η Μόσχα (Ρωσία) και η Αγία Πετρούπολη (Ρωσία), αφετέρου. Επιπλέον, τα στοιχεία που έδωσε η προσφεύγουσα σχετικά με τον αριθμό εβδομαδιαίων πτήσεων που προσφέρει η Lufthansa, η Swiss και η Austrian από τα αεροδρόμια του Μονάχου, της Φρανκφούρτης επί του Μάιν, της Ζυρίχης και της Βιέννης προς αεροδρόμια της ανατολικής Ευρώπης, είναι συγκεντρωτικά στοιχεία που δεν παρέχουν καμία ένδειξη σχετικά με τον αριθμό εβδομαδιαίων πτήσεων που προσφέρονται από κάθε μία από αυτές τις εταιρίες σε συγκεκριμένη σύνδεση. Εξάλλου, τα στοιχεία αυτά δεν προσδιορίζουν ούτε τον αριθμό των μεταφερόμενων επιβατών που αποτελεί παραδοσιακά τον δείκτη ο οποίος επιτρέπει να υπολογιστεί το μερίδιο αγοράς ενός αερομεταφορέα σε συγκεκριμένη σύνδεση. Επίσης, η προσφεύγουσα δεν υποστηρίζει ότι η δεσπόζουσα θέση που προβάλλεται ότι θα έχει η οντότητα που θα προκύψει από τη συγκέντρωση σε ορισμένες συνδέσεις μεταξύ της κεντρικής και της ανατολικής Ευρώπης είναι το αποτέλεσμα της συγκεντρώσεως κατά το ότι η συγκέντρωση αυτή θα οδηγήσει στην κατάργηση του ανταγωνισμού που υπάρχει μεταξύ της Austrian και της Lufthansa στις συνδέσεις αυτές.

204 Φαίνεται ότι στην πραγματικότητα αυτό που προσάπτει η προσφεύγουσα στην Επιτροπή είναι ότι δεν έλαβε υπόψη, κατά την ανάλυση των επιπτώσεων της συγκεντρώσεως, το ότι η Lufthansa και η Austrian έχουν ισχυρή παρουσία στα αεροδρόμια της Βιέννης, της Φρανκφούρτης επί του Μάιν, του Μονάχου και της Ζυρίχης, από τα οποία εξυπηρετούν προορισμούς στην ανατολική Ευρώπη και ότι η μόνη επιλογή που θα έχουν οι ταξιδιώτες που επιθυμούν να μεταβούν στην ανατολική Ευρώπη από την κεντρική Ευρώπη θα είναι να στραφούν στην Austrian ή στη Lufthansa.

- 205 Ως προς το ζήτημα αυτό, από την αιτιολογική σκέψη 269 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι τέτοιοι προβληματισμοί είχαν διατυπωθεί στο πλαίσιο του σταδίου I της έρευνας αγοράς από ορισμένους μετέχοντες στην έρευνα αυτή, αλλά απαντήθηκαν κατά το στάδιο II της έρευνας, καθώς η μεγάλη πλειοψηφία των εταιρικών πελατών δεν έβλεπαν καμία αρνητική συνέπεια ενδεχόμενης ενισχύσεως της θέσεως της επιχειρήσεως που θα προέκυπτε από τη συγκέντρωση για τις πτήσεις που εξυπηρετούν την κεντρική και ανατολική Ευρώπη και υπέδειξαν υφιστάμενους ανταγωνιστές που προσέφεραν εναλλακτικές επιλογές».
- 206 Η Επιτροπή επισήμανε, στην αιτιολογική σκέψη 270 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι φαίνεται πως υπάρχουν σημαντικοί ανταγωνιστές που εξυπηρετούν την κεντρική και ανατολική Ευρώπη και ειδικότερα η Air France-KLM που εξυπηρετεί δεκαπέντε προορισμούς στην κεντρική και ανατολική Ευρώπη χρησιμοποιώντας το δικό της δίκτυο και έντεκα πρόσθετους προορισμούς σε συνεργασία με τους εταίρους της στο πλαίσιο της SkyTeam, την Aeroflot και τη CSA, καθώς και η British Airways, που εξυπηρετεί δεκατρείς προορισμούς στην κεντρική και ανατολική Ευρώπη χρησιμοποιώντας το δικό της δίκτυο και η Malev που εξυπηρετεί είκοσι δύο προορισμούς στην κεντρική και ανατολική Ευρώπη.
- 207 Ως προς το ζήτημα αυτό η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η επιχείρηση που θα προκύψει από τη συγκέντρωση δεν θα αντιμετωπίζει επαρκή ανταγωνιστική πίεση στις συνδέσεις μεταξύ των αεροδρομίων της Βιέννης, της Φρανκφούρτης επί του Μάιν, του Μονάχου και της Ζυρίχης, αφενός, και των αεροδρομίων της ανατολικής Ευρώπης, αφετέρου, ιδίως της Μόσχας, εκ μέρους της Air France-KLM, της British Airways, της Malev ή της CSA, στο μέτρο που οι εταιρίες αυτές προσφέρουν μόνο πτήσεις με ανταπόκριση που παρατείνει σημαντικά τη διάρκεια του ταξιδιού στις συνδέσεις αυτές.
- 208 Όσον αφορά τον βαθμό εναλλαξιμότητας μεταξύ των απευθείας πτήσεων και των πτήσεων με ανταπόκριση, επισημαίνεται ότι η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 24 της προσβαλλομένης αποφάσεως τονίζει ότι αυτός εξαρτάται από τη διάρκεια της πτήσεως. Έτσι, όσο μεγαλύτερη είναι η διάρκεια της πτήσεως τόσο πιθανότερο είναι οι πτήσεις με ανταπόκριση να ασκούν ανταγωνιστική πίεση στις απευθείας πτήσεις. Η Επιτροπή στη συνέχεια διευκρίνισε ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση η έρευνα αγοράς επιβεβαίωσε τη διαπίστωση που είχε γίνει σε προηγούμενες αποφάσεις ότι στην περίπτωση των πτήσεων μεταξύ μικρών αποστάσεων, δηλαδή των πτήσεων με διάρκεια μικρότερη των τριών ωρών, οι πτήσεις με ανταπόκριση δεν αποτελούν, σε γενικές γραμμές, ανταγωνιστική εναλλακτική επιλογή έναντι των απευθείας πτήσεων, δεδομένου ότι οι πελάτες προτιμούν στην πραγματικότητα τις απευθείας πτήσεις.
- 209 Δεν αμφισβητείται, όμως, ότι οι απευθείας πτήσεις μεταξύ της Βιέννης, αφενός, και της Μόσχας, της Αγίας Πετρούπολης και του Κιέβου, αφετέρου, καθώς και οι απευθείας πτήσεις Ζυρίχη-Κιέβο, Φρανκφούρτη επί του Μάιν-Κιέβο, Μόναχο-Αγία Πετρούπολη και Μόναχο-Κιέβο έχουν διάρκεια μικρότερη των τριών ωρών. Υπό τις συνθήκες αυτές, οι πτήσεις με ανταπόκριση που προσφέρει η Air France-KLM, η British Airways, η Malev και η CSA και κάθε άλλη αεροπορική εταιρία της ανατολικής Ευρώπης δεν αποτελούν ανταγωνιστική εναλλακτική επιλογή έναντι των απευθείας πτήσεων που προσφέρει η Austrian ή η Lufthansa στις συνδέσεις αυτές. Στην αιτιολογική σκέψη 271 της προσβαλλομένης αποφάσεως η Επιτροπή επισημαίνει, ωστόσο, ότι η έρευνα αγοράς επιβεβαίωσε το συμπέρασμα ότι οι μεταφορείς της ανατολικής Ευρώπης μπορούν, επίσης, να προσφέρουν εναλλακτική λύση έναντι της Lufthansa και της Austrian, στο μέτρο που από την έρευνα προέκυψε ότι η μεγάλη πλειοψηφία των ταξιδιωτικών γραφείων συγκρίνουν τις τιμές των εταιριών αυτών με τις τιμές εναλλακτικών μεταφορέων, περιλαμβανομένων των μεταφορέων της ανατολικής Ευρώπης. Η Επιτροπή επισήμανε, επίσης, ότι από την έρευνα αγοράς προέκυψε ότι η πλειοψηφία των εταιρικών πελατών δεν ανέφεραν ότι επιλέγουν πτήσεις συγκεκριμένης εταιρίας αλλά, ανάλογα με τον προορισμό στην κεντρική και ανατολική Ευρώπη, αναζητούν εναλλακτικές πτήσεις άλλων μεταφορέων, περιλαμβανομένων των μεταφορέων της ανατολικής Ευρώπης. Η προσφεύγουσα, όμως,

ούτε υποστηρίζει ούτε αποδεικνύει ότι καμία άλλη αεροπορική εταιρία της ανατολικής Ευρώπης, και ειδικότερα ρωσικές ή ουκρανικές εταιρίες, δεν προσέφερε κατά τον χρόνο εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως απευθείας πτήσεις για τις επίμαχες συνδέσεις.

- 210 Εξάλλου, η προσφεύγουσα στο υπόμνημα απαντήσεως αναγνωρίζει ότι υπήρχαν απευθείας πτήσεις στη σύνδεση Βιέννη-Μόσχα από τις εταιρίες Transaero και Aeroflot.
- 211 Ως προς το ζήτημα αυτό, το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η προσφορά πτήσεων από τις εταιρίες αυτές δεν είναι ανταγωνιστική λόγω του μικρού αριθμού πτήσεων που πραγματοποιούνται εβδομαδιαίως και του χρόνου πραγματοποιήσεώς τους ο οποίος δεν είναι κατάλληλος για τους πελάτες από την Αυστρία που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους, δεν είναι πειστικό. Διαπιστώνεται, συγκεκριμένα, ότι η προσφεύγουσα δεν προσκομίζει κανένα σχετικό αποδεικτικό στοιχείο. Εξάλλου, σε γενικές γραμμές οι πελάτες που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους αποτελούν τμήμα μόνο των ταξιδιωτών που ενδιαφέρονται για συγκεκριμένη σύνδεση και επομένως δεν μπορούν να συναχθούν συμπεράσματα σχετικά με τις εικαζόμενες προτιμήσεις αυτού του τμήματος της πελατείας χωρίς να είναι γνωστό το τμήμα του συνόλου όσων ταξιδεύουν μεταξύ Βιέννης και Μόσχας στο οποίο αντιστοιχεί.
- 212 Επομένως, η προσφεύγουσα δεν απέδειξε ότι η επιχείρηση που θα προκύψει από την συγκέντρωση δεν θα υπόκειται σε επαρκή ανταγωνιστική πίεση στις συνδέσεις από τη Βιέννη προς τη Μόσχα, την Αγία Πετρούπολη και το Κίεβο, καθώς και στις συνδέσεις Ζυρίχη-Κίεβο, Φρανκφούρτη επί του Μάιν-Κίεβο, Μόναχο-Αγία Πετρούπολη και Μόναχο-Κίεβο.
- 213 Το συμπέρασμα αυτό ισχύει, επίσης, για τις συνδέσεις μεσαίων αποστάσεων Ζυρίχη-Μόσχα, Ζυρίχη-Αγία Πετρούπολη, Φρανκφούρτη επί του Μάιν-Μόσχα, Φρανκφούρτη επί του Μάιν-Αγία Πετρούπολη, Μόναχο-Μόσχα, Φρανκφούρτη επί του Μάιν-Αγία Πετρούπολη, Μόναχο-Μόσχα και Μόναχο-Αγία Πετρούπολη, για τις οποίες δεν αποκλείεται άλλοι μεταφορείς της ανατολικής Ευρώπης να προσφέρουν απευθείας πτήσεις. Επίσης, η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 26 της προσβαλλομένης αποφάσεως διευκρίνισε ότι ορισμένοι από όσους μετείχαν στην έρευνα αγοράς είχαν επισημάνει ότι υπό ορισμένες προϋποθέσεις οι πτήσεις με ανταπόκριση αποτελούν ανταγωνιστική εναλλακτική επιλογή. Επομένως, η προσφεύγουσα δεν απέδειξε ούτε ότι η επιχείρηση που θα προκύψει από τη συγκέντρωση δεν θα υπόκειται σε επαρκή ανταγωνιστική πίεση στις συνδέσεις αυτές.
- 214 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει επίσης ότι, σε αντίθεση προς όσα προβάλλει η Επιτροπή, οι πτήσεις που πραγματοποιεί η CSA και η Malev δεν αποτελούν αξιόπιστη εναλλακτική επιλογή σε σχέση με τις πτήσεις με ανταπόκριση της Austrian και της Lufthansa για όσους επιθυμούν να ταξιδέψουν από τα περιφερειακά αεροδρόμια της Αυστρίας προς τα αεροδρόμια της ανατολικής Ευρώπης.
- 215 Συγκεκριμένα, κατά την προσφεύγουσα, δεν υπάρχουν απευθείας πτήσεις από τα περιφερειακά αεροδρόμια της Αυστρίας, δηλαδή τα αεροδρόμια του Γκρατς, του Λιντς, του Ίνσμπρουκ, του Σάλτσμπουργκ και του Κλάγκενφουρτ προς τους κόμβους της CSA και της Malev, δηλαδή την Πράγα (Τσεχική Δημοκρατία) και τη Βουδαπέστη (Ουγγαρία). Επομένως, οι επιβάτες που ζουν γύρω από τα περιφερειακά αυτά αεροδρόμια της Αυστρίας και επιθυμούν να μεταβούν από κάποιο από τα ανωτέρω αεροδρόμια προς προορισμό της ανατολικής Ευρώπης, για να χρησιμοποιήσουν τις πτήσεις που προσφέρει η Malev και η CSA, πρέπει πρώτα να πετάξουν στη Βιέννη και στη συνέχεια από εκεί να μεταβούν στην Πράγα ή τη Βουδαπέστη από όπου θα μπορέσουν τελικά να μεταβούν στον προορισμό τους στην ανατολική Ευρώπη. Για τον λόγο αυτό οι πτήσεις που προσφέρουν οι δύο ανωτέρω εταιρίες καθίστανται ελάχιστα ανταγωνιστικές για τους ταξιδιώτες αυτούς σε σχέση με τις πτήσεις που προσφέρει η Austrian και η Lufthansa που δίνουν τη δυνατότητα μεταβάσεως από τα εν λόγω περιφερειακά αεροδρόμια προς τους κόμβους τους στη Βιέννη, τη Φρανκφούρτη επί του Μάιν, το Μόναχο και τη Ζυρίχη και από εκεί προς τους προορισμούς της ανατολικής Ευρώπης.

- 216 Επισημαίνεται, επ' αυτού, ότι η προσφεύγουσα δεν διευκρινίζει σε ποιους προορισμούς της ανατολικής Ευρώπης αναφέρεται, με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατόν να προσδιοριστούν οι συνδέσεις μεταξύ των περιφερειακών αεροδρομίων της Αυστρίας και των προορισμών αυτών, για τις οποίες υποστηρίζει ότι τα αποτελέσματα της συγκεντρώσεως δεν λήφθηκαν υπόψη από την Επιτροπή.
- 217 Επιπλέον, διαπιστώνεται ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ πτήσεων με ανταπόκριση στην ίδια σύνδεση, λόγω της φύσεώς του, πρέπει να διακριθεί από τον ανταγωνισμό μεταξύ απευθείας πτήσεων ή ακόμα και από τον ανταγωνισμό μεταξύ απευθείας πτήσεων και πτήσεων με ανταπόκριση. Συγκεκριμένα, δεν φαίνεται πιθανό η Austrian να αυξήσει τον αριθμό πτήσεων μεταξύ των περιφερειακών αυστριακών αεροδρομίων και της Βιέννης ούτε να μειώσει τις τιμές για τις πτήσεις αυτές λόγω της ζήτησης πτήσεων μεταξύ των αεροδρομίων αυτών και των προορισμών της ανατολικής Ευρώπης, καθώς οι επιβάτες που ταξιδεύουν από τα εν λόγω περιφερειακά αεροδρόμια προς τους προορισμούς αυτούς πιθανότατα αντιστοιχούν σε μικρό τμήμα του συνολικού αριθμού των επιβατών που ζητούν απευθείας πτήση μεταξύ των περιφερειακών αεροδρομίων και της Βιέννης. Το ίδιο ισχύει, άλλωστε, για τη Malev και τη CSA όσον αφορά πτήσεις μεταξύ Βιέννης και Βουδαπέστης και μεταξύ Βιέννης και Πράγας, η τιμή και η συχνότητα των οποίων δεν είναι πιθανό να μεταβληθούν βάσει της ζήτησης πτήσεων μεταξύ των αεροδρομίων της Αυστρίας και των προορισμών της ανατολικής Ευρώπης. Στο πλαίσιο αυτό, ο ανταγωνισμός μεταξύ των πτήσεων με ανταπόκριση στην ίδια σύνδεση εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως η διάρκεια της πτήσεως σε κάθε τμήμα του ταξιδιού, η διάρκεια της αναμονής μεταξύ των πτήσεων, η συνολική τιμή και οι ώρες αναχωρήσεως. Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν μπορεί να αποκλειστεί εκ των προτέρων ότι οι πτήσεις της CSA και της Malev στις επίμαχες συνδέσεις, μολονότι είναι λιγότερο βολικές από αυτές της Austrian, μπορούν να αποτελέσουν αξιόπιστες εναλλακτικές επιλογές έναντι των τελευταίων.
- 218 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη η αιτίαση της προσφεύγουσας που στηρίζεται στο ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη, κατά την ανάλυση των αποτελεσμάτων της συγκεντρώσεως στον ανταγωνισμό, το ότι η Austrian και η Lufthansa διαθέτουν διάφορους κόμβους στην κεντρική Ευρώπη από τους οποίους προσφέρουν πτήσεις προς την ανατολική Ευρώπη.
- 219 Συνεπώς, το τρίτο σκέλος του πρώτου λόγου της προσφυγής είναι αβάσιμο.

Επί του τέταρτου σκέλους του πρώτου λόγου της προσφυγής, το οποίο στηρίζεται σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως όσον αφορά την ικανότητα των ανταγωνιστών της Lufthansa και της Austrian να παραμείνουν ή να εισέλθουν στη σχετική αγορά

- 220 Το τέταρτο σκέλος του πρώτου λόγου της προσφυγής περιλαμβάνει πέντε αιτιάσεις. Η πρώτη και η δεύτερη αιτίαση στηρίζονται σε παράβαση του σημείου 36 και του σημείου 31 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004, αντιστοίχως. Η τρίτη, η τέταρτη και η πέμπτη αιτίαση στηρίζονται σε παράβαση των σημείων 68 επ. των ανωτέρω κατευθυντηρίων γραμμών.

Επί της πρώτης αιτιάσεως που στηρίζεται σε παράβαση του σημείου 36 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004, κατά το ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη ότι η συγκέντρωση θα περιόριζε τη δυνατότητα των ανταγωνιστών να πωλούν αεροπορικά εισιτήρια σε εταιρικούς πελάτες και να συνάπτουν συμβάσεις-πλαίσια με ταξιδιωτικά γραφεία και γραφεία οργανωμένων ταξιδίων

- 221 Η προσφεύγουσα προσάπτει, κατ' ουσίαν, στην Επιτροπή ότι παρέβη το σημείο 36 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004 επιτρέποντας τη συγκέντρωση, μολονότι η συγκέντρωση αυτή, λόγω του συνδυασμού των δικτύων της Lufthansa και της Austrian και της αυξήσεως της προσφοράς συνδέσεων που θα προκαλέσει, θα έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της δυνατότητας των λοιπών αερομεταφορέων να πωλούν αεροπορικά εισιτήρια σε εταιρικούς πελάτες και να συνάπτουν συμβάσεις-πλαίσια με ταξιδιωτικά γραφεία και γραφεία οργανωμένων ταξιδίων.

- 222 Τα επιχειρήματα που προέβαλε η προσφεύγουσα προς στήριξη της αιτιάσεως αυτής δεν μπορούν να γίνουν δεκτά.
- 223 Καταρχάς, όσον αφορά τον προβαλλόμενο περιορισμό της δυνατότητας των λοιπών αερομεταφορέων να δραστηριοποιούνται στο τμήμα των επαγγελματικών ταξιδίων, επισημαίνεται ότι το παράρτημα Β4 του υπομνήματος αντικρούσεως περιλαμβάνει τις απαντήσεις των εταιρικών πελατών στην ερώτηση 13 του ερωτηματολογίου το οποίο τους είχε υποβληθεί στις 15 Μαΐου 2009 και αφορούσε την επίδραση που έχουν τα συστήματα εκπτώσεων και μειώσεων που προσφέρει, ιδίως, η Lufthansa και η Austrian στην πελατειακή πίστη των εταιρικών πελατών. Διαπιστώνεται, όμως, ότι από τις απαντήσεις αυτές προκύπτει ότι η πλειοψηφία όσων συμμετείχαν στην έρευνα αγοράς επισημαίνουν ότι δεν χρησιμοποιούν αποκλειστικά τις υπηρεσίες της Lufthansa και της Austrian και ότι οι μειώσεις που προτείνουν οι εταιρίες αυτές δεν είναι αρκετές ώστε να αποκλειστεί η πιθανότητα επιλογής πτήσεως άλλου μεταφορέα.
- 224 Επισημαίνεται, επίσης, ότι το παράρτημα Β5 του υπομνήματος αντικρούσεως περιλαμβάνει τις απαντήσεις των εταιρικών πελατών στις ερωτήσεις 71, 73, 76, 79 και 80 που τους υπέβαλε η Επιτροπή κατά το στάδιο ΙΙ της έρευνας αγοράς. Παρατηρείται, επ' αυτού, ότι η ερώτηση 71 αφορούσε το κατά πόσον οι εταιρικοί πελάτες θεωρούσαν τις αεροπορικές εταιρίες της ανατολικής Ευρώπης σοβαρές εναλλακτικές επιλογές για τα ταξίδια με προορισμό την κεντρική και ανατολική Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή. Διαπιστώνεται, όμως, ότι 22 από τους 31 μετασχόντες στην έρευνα αγοράς απάντησαν θετικά στην ερώτηση αυτή.
- 225 Επομένως, σε αντίθεση προς όσα υποστηρίζει η προσφεύγουσα, από την έρευνα αγοράς προκύπτει ότι οι εταιρικοί πελάτες θεωρούν ότι ορισμένοι από τους ανταγωνιστές της Lufthansa και της Austrian αποτελούν αξιόπιστες εναλλακτικές επιλογές για τις πτήσεις που μπορούν να προσφέρουν οι τελευταίες με τα δίκτυά τους.
- 226 Δεύτερον, όσον αφορά τον προβαλλόμενο περιορισμό της δυνατότητας των λοιπών μεταφορέων να συνάπτουν συμβάσεις-πλαίσια με ταξιδιωτικά γραφεία και γραφεία οργανωμένων ταξιδίων, επισημαίνεται ότι από το παράρτημα Β2 του υπομνήματος αντικρούσεως, το οποίο επικαλείται η Επιτροπή, προκύπτει ότι απαντώντας στις ερωτήσεις 2 και 3 του ερωτηματολογίου που εστάλη στους εταιρικούς πελάτες στις 15 Μαΐου 2009 στο πλαίσιο του σταδίου Ι της εξετάσεως της συγκεντρώσεως, η συντριπτική πλειοψηφία 38 μετασχόντων στην έρευνα ανέφεραν ότι δεν έχουν αποκλειστική εμπορική σχέση με κάποιον αερομεταφορέα ή με συγκεκριμένη ένωση αλλά, αντιθέτως, διατηρούν εμπορικές σχέσεις, ιδίως μέσω της συνάψεως συμβάσεων-πλαισίων, με διάφορους μεταφορείς και ενώσεις.
- 227 Η διαπίστωση, όμως, αυτή δεν παρέχει κανένα στοιχείο σχετικά με το ζήτημα αν τα ταξιδιωτικά γραφεία εφαρμόζουν το ίδιο είδος εμπορικής πολιτικής.
- 228 Παρά ταύτα, επισημαίνεται ότι το παράρτημα Β3 του υπομνήματος απαντήσεως αναφέρει το ποσοστό, βάσει του αριθμού των εισιτηρίων και της αξίας τους, στο οποίο αντιστοιχούν τα αεροπορικά εισιτήρια της Lufthansa και της Austrian σε σχέση με το σύνολο των αεροπορικών εισιτηρίων που πωλήθηκαν το 2007 και το 2008 από τα ταξιδιωτικά γραφεία τα οποία απάντησαν στο ερωτηματολόγιο της 13ης Μαΐου 2009.
- 229 Ως προς το ζήτημα αυτό παρατηρείται ότι τα ποσοστά αυτά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις υπηρεσίες της Επιτροπής, αφορούν το σύνολο των εισιτηρίων που πωλήθηκαν από κάθε μία από τις επιχειρήσεις που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο. Βάσει αυτού, η προσφεύγουσα προβάλλει ότι τα ταξιδιωτικά γραφεία που ερωτήθηκαν είχαν αγοράσει κατά μέσο όρο το 58,2% το 2007 και το 53,7% το 2008 των εισιτηρίων που πώλησε η Lufthansa και η Austrian. Ακόμη και αν ο υπολογισμός της προσφεύγουσας είναι ακριβής, τα νούμερα στα οποία καταλήγει δεν αντιστοιχούν στο ποσοστό

εισιτηρίων που εξέδωσε η Lufthansa και η Austrian τα οποία αγοράστηκαν από ταξιδιωτικά γραφεία, αλλά το ποσοστό των εισιτηρίων που αγόρασαν από τη Lufthansa και την Austrian τα ταξιδιωτικά γραφεία που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο.

- 230 Εξάλλου, μολονότι το ποσοστό αυτό είναι υψηλό, δείχνει ότι τα ταξιδιωτικά γραφεία που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο δεν έχουν αποκλειστική εμπορική σχέση με τη Lufthansa και την Austrian.
- 231 Όσον αφορά το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι το ποσοστό αυτό αποδεικνύει την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσεως της Lufthansa στην κεντρική Ευρώπη μετά τη συγκέντρωση, επισημαίνεται, όπως ορθώς παρατηρεί η Επιτροπή, ότι η προσβαλλόμενη απόφαση δεν προβαίνει σε ανάλυση της αγοράς πώλησας αεροπορικών εισιτηρίων σε ταξιδιωτικά γραφεία και ότι η προσφεύγουσα δεν έχει υποστηρίξει μέχρι στιγμής ότι υφίσταται μια τέτοια αγορά.
- 232 Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η αιτίαση που στηρίζεται σε παράβαση του σημείου 36 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004 πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.

Επί της δεύτερης αιτιάσεως, η οποία στηρίζεται σε παράβαση του σημείου 31 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004, κατά το ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη ότι η επιχείρηση που θα προκύψει από τη συγκέντρωση θα είναι η μόνη εταιρία δικτύου που θα μπορεί να προσφέρει στους πελάτες της πλήρες δίκτυο δρομολογίων σε ολόκληρο τον κόσμο και ιδίως στην ανατολική Ευρώπη

- 233 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Επιτροπή παρέβη το σημείο 31 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004 εγκρίνοντας τη συγκέντρωση μολονότι μετά την πραγματοποίησή της η Lufthansa θα είναι η μόνη εταιρία δικτύου που θα μπορεί να προσφέρει στους πελάτες της ένα πλήρες δίκτυο δρομολογίων σε ολόκληρο τον κόσμο και ιδίως στην ανατολική Ευρώπη. Οι εταιρικοί πελάτες, τα ταξιδιωτικά γραφεία και τα γραφεία οργανωμένων ταξιδίων που χρειάζονται, οι μεν ένα πλήρες δίκτυο και οι δε τη δυνατότητα να προσφέρουν στους πελάτες τους δρομολόγια σε ολόκληρο τον κόσμο δεν θα έχουν άλλη επιλογή πέρα από τη σύναψη συμβάσεων-πλαισίων με τη Lufthansa.
- 234 Ως προς το ζήτημα αυτό υπενθυμίζεται ότι στο σημείο 31 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004 η Επιτροπή περιγράφει μία από τις πιθανές επιπτώσεις των οριζόντιων συγκεντρώσεων στον ανταγωνισμό, και συγκεκριμένα το γεγονός ότι οι πελάτες έχουν περιορισμένες δυνατότητες να αλλάξουν προμηθευτή. Έτσι, η Επιτροπή διευκρινίζει ότι οι πελάτες των συμμετεχόντων μερών μπορεί να αντιμετωπίσουν δυσκολίες στην εξεύρεση άλλων προμηθευτών, επειδή υπάρχουν ελάχιστοι εναλλακτικοί προμηθευτές ή επειδή αντιμετωπίζουν σημαντικά έξοδα προσαρμογής. Οι πελάτες αυτοί επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από τις αυξήσεις των τιμών. Η συγκέντρωση μπορεί να επηρεάσει την ικανότητά τους να προστατευθούν έναντι των αυξήσεων. Αυτό μπορεί ιδίως να συμβεί με τους πελάτες που έχουν χρησιμοποιήσει και τις δύο συμμετέχουσες επιχειρήσεις ως πηγές εφοδιασμού προκειμένου να επιτύχουν ανταγωνιστικές τιμές. Στο πλαίσιο αυτό σημαντικές πληροφορίες μπορεί να προκύψουν από τα στοιχεία σχετικά με την προηγούμενη συμπεριφορά των πελατών που στρέφονται σε εναλλακτικές πηγές και τις αντιδράσεις τους στις μεταβολές των τιμών (σημείο 31 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004).
- 235 Επισημαίνεται, ωστόσο, ότι η προσφεύγουσα δεν αποδεικνύει ότι η κατοχή ενός δικτύου δρομολογίων τόσο πλήρους όσο αυτό της Lufthansa αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη σύναψη συμβάσεων-πλαισίων με τα ταξιδιωτικά γραφεία και τα γραφεία οργανωμένων ταξιδίων.
- 236 Εξάλλου, από το παράρτημα Β2 του υπομνήματος απαντήσεως προκύπτει ότι η μεγάλη πλειοψηφία των εταιρικών πελατών που απάντησαν στις ερωτήσεις 2 και 3 του ερωτηματολογίου που τους είχε αποσταλεί από την Επιτροπή κατά το στάδιο Ι της έρευνας αγοράς επισήμαναν ότι έχουν συνάψει συμβάσεις-πλαίσια με άλλες αεροπορικές εταιρίες πέραν της Lufthansa και της Austrian και με μέλη

άλλης ενώσεως πέραν της Star Alliance, όπως η Air Berlin-Fly Niki, η British Airways, η Air France-KLM, η CSA, η Malev, η Alitalia, η Emirates, η Finnair και η Iberia. Η προσφεύγουσα δεν προβάλλει, όμως, κανένα επιχείρημα που θα μπορούσε να κλονίσει τη διαπίστωση αυτή.

237 Επομένως, πρέπει να θεωρηθεί ότι η Επιτροπή μπορούσε εύλογα να κρίνει ότι η επίμαχη συγκέντρωση δεν είχε ως αποτέλεσμα να στερήσει από τους εταιρικούς πελάτες, τα γραφεία οργανωμένων ταξιδιών και τα ταξιδιωτικά γραφεία από εναλλακτικούς παρόχους υπηρεσιών, χωρίς να παραβεί το σημείο 31 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004 και, κατά συνέπεια, η υπό εξέταση αιτίαση πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.

Επί της τρίτης αιτιάσεως, η οποία στηρίζεται στην παράβαση των σημείων 68 επ. των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004 κατά το ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη ότι η προσφορά της επιχειρήσεως που θα προκύψει από τη συγκέντρωση θα καλύπτει το σύνολο της διαθέσιμης ζήτησης στα δρομολόγια στα οποία κυριαρχούν τα μέρη της συγκεντρώσεως

238 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι η είσοδος στην αγορά εξαρτάται από την προϋπόθεση να υπάρχει ζήτηση για πρόσθετες πτήσεις οι οποίες θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν από νεοεισερχόμενο ανταγωνιστή. Η προσφορά εκ μέρους της Lufthansa και της Austrian, όμως, από απόψεως αριθμού πτήσεων, χρονοθυρίδων και αριθμού προσφερόμενων θέσεων είναι τέτοια που καλύπτει το σύνολο της ζήτησης στα δρομολόγια στα οποία οι εταιρίες αυτές κυριαρχούν είτε από κοινού είτε μεμονωμένα και είναι, επομένως, αδύνατον να εισέλθει νέος ανταγωνιστής σε κάποιο από αυτά τα δρομολόγια.

239 Ως προς το ζήτημα αυτό επισημαίνεται ότι η προσφεύγουσα δεν υποστηρίζει ότι υπήρχε πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στα δρομολόγια στα οποία κυριαρχεί η Lufthansa και η Austrian, αλλά απλώς ότι η προσφορά των δύο αυτών εταιριών κάλυπτε το σύνολο της ζήτησης στα εν λόγω δρομολόγια. Η προσφορά πτήσεων της Lufthansa και της Austrian σε συγκεκριμένη σύνδεση, όσο σημαντική και αν είναι, δεν μπορεί να αποκλείσει αφεαυτής την πιθανότητα να εισέλθει επιτυχώς στη σύνδεση αυτή νέος ανταγωνιστής παρέχοντας ειδικές υπηρεσίες ή καλύτερες τιμές έτσι ώστε να αποσπάσει τμήμα της ζήτησης ή να δημιουργήσει νέα πελατεία.

240 Επομένως, η άποψη της προσφεύγουσας ότι η προσφορά εκ μέρους της Lufthansa και της Austrian στα δρομολόγια στα οποία κυριαρχούν αποτελεί εμπόδιο εισόδου στην αγορά πρέπει να απορριφθεί.

241 Αντιθέτως, η διατήρηση σημαντικού αριθμού χρονοθυρίδων σε σημαντικές περιόδους της ημέρας, παραδείγματος χάριν το πρωί και το βράδυ, μπορεί να έχει μεγάλη σημασία για τμήμα των πελατών, ιδίως για τους εταιρικούς πελάτες, και αποτελεί, κατά συνέπεια, κρίσιμο παράγοντα για την εξασφάλιση της κερδοφορίας της εκμεταλλεύσεως μιας αεροπορικής συνδέσεως.

242 Το παράδειγμα της συνδέσεως Βιέννη-Βρυξέλλες που επέλεξε η προσφεύγουσα είναι συναφές, στο μέτρο που από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι η Επιτροπή αναγνώρισε την ύπαρξη προβλημάτων ανταγωνισμού στη συγκεκριμένη σύνδεση ενόψει της συγκεντρώσεως, με την αιτιολογία, αφενός, ότι δεν υπήρχε επαρκής ανταγωνιστική πίεση και, αφετέρου, ότι η απουσία διαθέσιμων χρονοθυρίδων κατά τις ώρες αιχμής στα αεροδρόμια της Βιέννης και των Βρυξελλών θα δυσχέραινε την είσοδο στην αγορά (αιτιολογικές σκέψεις 257 και 261 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

243 Παρά ταύτα, επισημαίνεται ότι, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 330 της προσβαλλομένης αποφάσεως, τα μέρη της συγκεντρώσεως δεσμεύτηκαν να θέσουν στη διάθεση νέου παρόχου αεροπορικών υπηρεσιών χρονοθυρίδες που δίνουν τη δυνατότητα να πραγματοποιηθούν έως τέσσερα δρομολόγια την ημέρα, αλλά όχι περισσότερα από 24 δρομολόγια την εβδομάδα, στη σύνδεση Βιέννη-Βρυξέλλες. Επισημαίνεται επίσης ότι η Επιτροπή ανέφερε στην αιτιολογική σκέψη 356 της προσβαλλομένης αποφάσεως ότι, όσον αφορά όλα τα προσδιορισθέντα ζεύγη πόλεων, η έρευνα

αγοράς επιβεβαίωσε σε μεγάλο βαθμό ότι ο αριθμός των χρονοθυρίδων που προτεινόταν στις δεσμεύσεις επαρκούσε για να ασκήσουν αποτελεσματικό ανταγωνισμό στα μέρη μία ή περισσότερες άλλες εταιρίες που ήθελαν να προσφέρουν νέα δρομολόγια ή επιπλέον δρομολόγια. Διαπιστώνεται, όμως, ότι η προσφεύγουσα δεν αμφισβητεί τα αποτελέσματα της έρευνας αγοράς ως προς το ζήτημα αυτό.

244 Επομένως, η προσφεύγουσα δεν απέδειξε ότι η συγκέντρωση είχε ως συνέπεια τη δημιουργία εμποδίου εισόδου στη σύνδεση Βιέννη-Βρυξέλλες.

245 Κατά συνέπεια, η υπό κρίση αιτίαση πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.

Επί της τέταρτης αιτιάσεως, η οποία στηρίζεται σε παράβαση των σημείων 68 επ. των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004 κατά το ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη ότι η επιθετική πολιτική τιμών της Lufthansa και της Austrian αποτελεί εμπόδιο εισόδου στην αγορά

246 Η προσφεύγουσα επισημαίνει, κατ' ουσίαν, ότι η Lufthansa και η Austrian ασκούν αθέμιτη πολιτική τιμών η οποία εμποδίζει τους ανταγωνιστές να εισέλθουν ή να παραμείνουν στην αγορά. Κατά την προσφεύγουσα, τα μέρη της συγκεντρώσεως διαφοροποιούν πάντα την τιμή των εισιτηρίων τους ανάλογα με την κατάσταση του ανταγωνισμού στα δρομολόγια που εξυπηρετούν. Εφαρμόζουν έτσι χαμηλές ή και πολύ χαμηλές τιμές στα δρομολόγια στα οποία αντιμετωπίζουν ανταγωνισμό και υψηλότερες τιμές στα δρομολόγια στα οποία έχουν μονοπώλιο ή οιονεί μονοπώλιο. Αυτό τους δίνει τη δυνατότητα να εκτοπίζουν τους ανταγωνιστές τους μέσω επιθετικής πολιτικής τιμών. Η πολιτική αυτή αποδεικνύεται από τις πολύ χαμηλές τιμές που εφαρμόζει η Lufthansa και η Austrian στις συνδέσεις Βιέννη-Βερολίνο, Βιέννη-Ινσμπρουκ, Βιέννη-Ζυρίχη, Βιέννη-Μόναχο, Βιέννη-Αμβούργο, Βιέννη-Φρανκφούρτη επί του Μάιν ή ακόμα και Βιέννη-Ντίσελντορφ, στις οποίες αντιμετωπίζει ή αντιμετώπιζε τον ανταγωνισμό αεροπορικών εταιριών που τελικά εκτοπίζονται, όπως η Sky Europe στη γραμμή Βιέννη-Ινσμπρουκ ή που δυσκολεύονται να εισέλθουν στην αγορά, όπως η Air Alps στην ίδια σύνδεση. Κατά την προσφεύγουσα, η πολιτική αυτή έγινε επιθετικότερη πρόσφατα εξαιτίας της κρατικής ενισχύσεως ύψους 500 000 000 ευρώ η οποία έδωσε τη δυνατότητα στην Austrian να εφαρμόσει ιδιαίτερος χαμηλές τιμές σε μεγάλο αριθμό συνδέσεων και, ιδίως, σε αυτές που η προσφεύγουσα άρχισε πρόσφατα να εξυπηρετεί.

247 Ως προς το ζήτημα αυτό επισημαίνεται, καταρχάς, ότι η πολιτική τιμών που εφάρμοσε πρόσφατα η επιχείρηση που προέκυψε από τη συγκέντρωση, στην οποία αναφέρεται η προσφεύγουσα στη σκέψη 132 της προσφυγής της καθώς και στο παράρτημα Α 26 της προσφυγής αφορά πραγματικά στοιχεία μεταγενέστερα της εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως τα οποία, κατά πάγια νομολογία του Γενικού Δικαστηρίου, δεν ασκούν επιρροή στη νομιμότητα της αποφάσεως.

248 Επίσης, επισημαίνεται ότι η αθέμιτη πολιτική τιμών που προβάλλεται ότι ασκούσε η Lufthansa και η Austrian πριν από την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως ήταν δυνατή, κατά την προσφεύγουσα, μόνο λόγω του μονοπωλίου το οποίο είχαν τα μέρη σε ορισμένες συνδέσεις. Στο πλαίσιο, όμως, της εξετάσεως της συμβατότητας μιας συγκεντρώσεως με την κοινή αγορά η Επιτροπή οφείλει να εκτιμήσει τα αποτελέσματα που έχει η συγκέντρωση στον ανταγωνισμό όσον αφορά τις αγορές στις οποίες υπάρχει επικάλυψη μεταξύ των δραστηριοτήτων των μερών της συγκεντρώσεως. Επομένως, εάν ένα από τα μέρη κατέχει ήδη το μονοπώλιο σε ορισμένη αεροπορική σύνδεση, δηλαδή σε σχετική αγορά, πριν από τη συγκέντρωση, η κατάσταση αυτή εκφεύγει εξ ορισμού της αναλύσεως των αποτελεσμάτων της συγκεντρώσεως στον ανταγωνισμό.

249 Αντιθέτως, δεν ισχύει το ίδιο όταν το μονοπώλιο ή η δεσπόζουσα θέση σε αεροπορική σύνδεση απορρέει από τη συγκέντρωση ή ενισχύεται από αυτή. Στην περίπτωση αυτή η Επιτροπή δεν μπορεί να κηρύξει τη συγκέντρωση συμβατή με την κοινή αγορά, χωρίς τα μέρη να αναλάβουν δεσμεύσεις που θα μπορούσαν να άρουν τις επιπτώσεις της δεσπόζουσας θέσεως στον ανταγωνισμό.

Υπενθυμίζεται, όμως ότι η Επιτροπή εντόπισε προβλήματα ανταγωνισμού που συνδέονται με τη συγκέντρωση σε πέντε μόνο αεροπορικές συνδέσεις, για τις οποίες τα μέρη ανέλαβαν δεσμεύσεις υπό τη μορφή διορθωτικών μέτρων.

- 250 Τέλος, παρατηρείται ότι ακόμη και αν το γεγονός ότι μια αεροπορική εταιρία χρησιμοποιεί τη δεσπόζουσα θέση που έχει σε ορισμένες αεροπορικές συνδέσεις για να εφαρμόσει πολιτική αποκλεισμού του ανταγωνισμού μέσω των τιμών σε άλλη σύνδεση μπορεί να αποτελεί περίπτωση καταχρήσεως δεσπόζουσας θέσεως που απαγορεύεται από το άρθρο 102 ΣΛΕΕ, απόκειται στους ανταγωνιστές της εταιρίας αυτής να καταγγείλουν την πρακτική αυτή στις εθνικές αρχές ανταγωνισμού ή στην Επιτροπή, χωρίς να θίγεται η δυνατότητα των τελευταίων να ενεργήσουν αυτεπαγγέλτως, βάσει του άρθρου 5 και του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα [101 ΣΛΕΕ] και [102 ΣΛΕΕ] (ΕΕ L 1, σ. 1). Μόνο στο πλαίσιο μιας τέτοιας διαδικασίας οι αρμόδιες αρχές μπορούν να αξιολογήσουν αν αληθεύει η καταγγελλείσα συμπεριφορά.
- 251 Συνεπώς, η υπό κρίση αιτίαση πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.

Επί της πέμπτης αιτιάσεως, η οποία στηρίζεται σε παράβαση των σημείων 68 επ. των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004, κατά το ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη ότι η επιχείρηση που θα προκύψει από τη συγκέντρωση θα έχει το μονοπώλιο των δικαιωμάτων εναέριας κυκλοφορίας από την κεντρική Ευρώπη προς την ανατολική Ευρώπη και προς τη Μέση Ανατολή

- 252 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι η επιχείρηση που θα προκύψει από τη συγκέντρωση θα έχει το μονοπώλιο των δικαιωμάτων εναέριας κυκλοφορίας από την κεντρική Ευρώπη προς τους προορισμούς της ανατολικής Ευρώπης και της Μέσης Ανατολής. Η κατάσταση αυτή, που θα απέρρεε, στην περίπτωση της Αυστρίας, από τις διατάξεις του Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 2008 (ομοσπονδιακού νόμου του 2008 για τη διεθνή εναέρια κυκλοφορία) της 2ας Ιουλίου 2008 (*BGBI. I* αριθ. 96/2008, όπως τροποποιήθηκε πρόσφατα με τον *BGBI. I* αριθ. 89/2009), θα δημιουργούσε εμπόδιο εισόδου στις συνδέσεις από την κεντρική Ευρώπη προς την ανατολική Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή.
- 253 Προς στήριξη της αιτιάσεως αυτής η προσφεύγουσα ζήτησε, στις παρατηρήσεις της επί των υπομνημάτων παρεμβάσεως, προκειμένου να αποδείξει όσα ισχυρίζεται στα σημεία 45 και 46 των παρατηρήσεών της, σχετικά με τη συμπεριφορά της Δημοκρατίας της Αυστρίας στο πλαίσιο της επαναδιαπραγματεύσεως της συμβάσεως αεροπορικών υπηρεσιών με τη Ρωσική Ομοσπονδία, την αυτοπρόσωπη εμφάνιση του διευθυντή της, Otmar Lenz. Η προσφεύγουσα ζήτησε, επίσης, να εξεταστούν ως μάρτυρες διάφοροι υπάλληλοι του Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten (ομοσπονδιακού Υπουργείου Ευρωπαϊκών και Διεθνών Υποθέσεων), καθώς και ένας υπάλληλος του Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (ομοσπονδιακού Υπουργείου Μεταφορών, Καινοτομίας και Τεχνολογίας), επειδή είχαν συμμετάσχει στην επαναδιαπραγμάτευση της συμβάσεως αεροπορικών υπηρεσιών με τη Ρωσική Ομοσπονδία.
- 254 Προκαταρκτικά πρέπει να εξεταστούν τα ανωτέρω αιτήματα.
- 255 Προς στήριξη των αιτημάτων της σχετικά με την κλήτευση μαρτύρων και την αυτοπρόσωπη εμφάνιση του διευθυντή της, η προσφεύγουσα προβάλλει ότι, κατά το άρθρο 48, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, νέα επιχειρήματα και επομένως και τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία προβάλλονται παραδεκτώς ακόμα και μετά τα υπομνήματα απαντήσεως και ανταπαντήσεως, όταν στηρίζονται σε νομικά και πραγματικά στοιχεία που ανέκυψαν κατά τη διαδικασία. Τα επιχειρήματα που προβλήθηκαν στις παρατηρήσεις επί των υπομνημάτων παρεμβάσεως, καθώς και τα σχετικά προτεινόμενα αποδεικτικά μέσα, αφορούσαν την ανατροπή όσων υποστήριξε η Δημοκρατία της Αυστρίας στο υπόμνημα παρεμβάσεως και ήταν, κατά συνέπεια, παραδεκτά.

- 256 Η Επιτροπή και οι παρεμβαίνουσες φρονούν ότι τα αιτήματα της προσφεύγουσας αποτελούν απαράδεκτη πρόταση αποδεικτικών μέσων, επειδή είναι εκπρόθεσμη. Υποστηρίζουν, επίσης, ότι το αίτημα σχετικά με την κλήτευση μαρτύρων είναι απαράδεκτο, λόγω του ότι δεν διευκρινίζεται σε αυτό ποια πραγματικά περιστατικά πρέπει να αποδειχτούν. Το αίτημα αυτοπρόσωπης εμφανίσεως του διευθυντή είναι επίσης απαράδεκτο, επειδή δεν θα μπορούσε να συμβάλει στην απόδειξη του βασίμου των επιχειρημάτων που προέβαλε η προσφεύγουσα στις παρατηρήσεις της επί των υπομνημάτων παρεμβάσεως.
- 257 Ως προς το ζήτημα αυτό επισημαίνεται ότι, όπως προκύπτει από το άρθρο 44, παράγραφος 1, στοιχείο ε', του Κανονισμού Διαδικασίας σε συνδυασμό με το άρθρο 48, παράγραφος 1, αυτού, ο προσφεύγων οφείλει να προτείνει αποδεικτικά μέσα με το δικόγραφο της προσφυγής και μπορεί, επίσης, να το κάνει με το υπόμνημα απαντήσεως, αιτιολογώντας την καθυστερημένη πρότασή τους.
- 258 Στη συγκεκριμένη περίπτωση, όμως, από το σημείο 60 των παρατηρήσεων επί των υπομνημάτων παρεμβάσεως της Δημοκρατίας της Αυστρίας και της Lufthansa προκύπτει ότι τα αιτήματα της προσφεύγουσας αφορούν ρητώς αποδεικτικά μέσα για την απόδειξη των δικών της επιχειρημάτων. Κατά συνέπεια τα αιτήματα αυτά αποτελούν πρόταση αποδεικτικών μέσων υπό την έννοια των ανωτέρω διατάξεων.
- 259 Όσον αφορά το προβαλλόμενο εκπρόθεσμο των εν λόγω αιτημάτων, διαπιστώνεται ότι αυτά δεν υποβλήθηκαν με το δικόγραφο της προσφυγής ούτε με το υπόμνημα απαντήσεως, αλλά με τις παρατηρήσεις της προσφεύγουσας επί των υπομνημάτων παρεμβάσεως της Δημοκρατίας της Αυστρίας και της Lufthansa. Παρά ταύτα, δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκην ότι τα αιτήματα αυτά πρέπει να θεωρηθούν εκπρόθεσμα. Συγκεκριμένα, στο μέτρο που τα επιχειρήματα προς στήριξη των οποίων προβάλλονται δεν αποτελούν νέους λόγους ή νέες αιτιάσεις κατά της αποφάσεως της Επιτροπής, αλλά απαντούν σε επιχειρήματα των παρεμβαίνουσών, η πρόταση αποδεικτικών μέσων που γίνεται στις παρατηρήσεις επί των υπομνημάτων παρεμβάσεως δεν μπορεί να θεωρηθεί εκπρόθεσμη. Εν προκειμένω, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι τα αιτήματά της αφορούν ακριβώς την πρόταση αποδεικτικών στοιχείων για επιχειρήματα που περιλαμβάνονται στις παρατηρήσεις της επί των υπομνημάτων παρεμβάσεως σε απάντηση προς την επιχειρηματολογία των παρεμβαίνουσών.
- 260 Ως προς το ζήτημα αυτό, όσον αφορά, πρώτον, το αίτημα αυτοπρόσωπης εμφανίσεως του διευθυντή της προσφεύγουσας, επισημαίνεται ότι αφορά, κατά την προσφεύγουσα, την απόδειξη των επιχειρημάτων που προβλήθηκαν στα σημεία 45 έως 56 των παρατηρήσεών της επί των υπομνημάτων παρεμβάσεως. Επισημαίνεται ότι η επιχειρηματολογία που παρατίθεται στα ανωτέρω σημεία απαντά στα επιχειρήματα της Δημοκρατίας της Αυστρίας σχετικά με την επαναδιαπραγμάτευση των διμερών συμβάσεων υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, ιδίως με τη Ρωσική Ομοσπονδία. Επομένως, η πρόταση αποδεικτικού μέσου που συνίσταται στην αυτοπρόσωπη εμφάνιση του διευθυντή της προσφεύγουσας δεν μπορεί να θεωρηθεί εκπρόθεσμη, καθώς σκοπεύει να αποδείξει το βάσιμο της ανωτέρω επιχειρηματολογίας.
- 261 Δεύτερον, όσον αφορά το αίτημα κλητεύσεως μαρτύρων, επισημαίνεται ότι και αυτό σκοπεύει να αποδείξει το βάσιμο των επιχειρημάτων που πρόβαλε η προσφεύγουσα στα σημεία 45 και 46 των παρατηρήσεών της επί των υπομνημάτων παρεμβάσεως. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να θεωρηθεί εκπρόθεσμο, στο μέτρο που, όπως διαπιστώθηκε ανωτέρω, τα επιχειρήματα αυτά προβλήθηκαν από την προσφεύγουσα ως απάντηση σε συγκεκριμένα επιχειρήματα της Δημοκρατίας της Αυστρίας σχετικά με την επαναδιαπραγμάτευση της διμερούς συμβάσεως υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών με τη Ρωσική Ομοσπονδία.
- 262 Πρέπει, ωστόσο, να υπομνησθεί, επίσης, ότι κατά το άρθρο 68, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο, του Κανονισμού Διαδικασίας του, «[σ]την αίτηση του διαδίκου για την εξέταση μάρτυρα αναφέρονται με ακρίβεια τα πραγματικά περιστατικά για τα οποία πρέπει να εξεταστεί ο μάρτυρας και οι λόγοι που δικαιολογούν την εξέτασή του».

- 263 Εν προκειμένω, το Γενικό Δικαστήριο κρίνει ότι τα πραγματικά περιστατικά που πρέπει να αποδειχτούν περιγράφονται με επαρκή ακρίβεια στα σημεία 45 και 46 των παρατηρήσεων επί των υπομνημάτων παρεμβάσεως, στα οποία παραπέμπει η προσφεύγουσα. Στο εν λόγω σημείο 46 αναφέρεται ότι, «[σ]το πλαίσιο των υπό εξέλιξη διαπραγματεύσεων, από την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως, με τη Ρωσική Ομοσπονδία σχετικά με την υφιστάμενη συμφωνία για τις αεροπορικές μεταφορές [...] η Δημοκρατία της Αυστρίας δεν κατέβαλε καμία προσπάθεια να τροποποιήσει τη ρήτρα ιθαγένειας που περιλαμβάνεται στην επίμαχη συμφωνία» και ότι «στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων αυτών η αντιπροσωπεία της Δημοκρατίας της Αυστρίας ενδιαφέρθηκε μόνο να καταδείξει ότι η Austrian –ακόμα και μετά την εξαγορά της από τη Lufthansa– παραμένει μια αυστριακή αεροπορική εταιρία (η πλειοψηφία των μετοχών και ο πραγματικός έλεγχος της οποίας ανήκουν σε Αυστριακούς υπήκοους) προκειμένου να διασφαλιστεί, κατ' αυτόν τον τρόπο, η διατήρηση των δικαιωμάτων εναέριας κυκλοφορίας που έχουν δοθεί στην Austrian». Επισημαίνεται, εξάλλου, ότι «[η] Δημοκρατία της Αυστρίας έφτασε μέχρι του σημείου να επιδιώξει να εκδοθεί από το γραφείο διεθνούς δικαίου του ομοσπονδιακού υπουργείου ευρωπαϊκών και διεθνών [υ]ποθέσεων γνωμοδότηση κατά την οποία η Austrian είναι αυστριακή αεροπορική εταιρία (της οποίας η πλειοψηφία των μετοχών ή ο πραγματικός έλεγχος ανήκουν σε Αυστριακούς υπήκοους) και ότι πληροί τις απαιτήσεις της ρήτρας ιθαγένειας της διμερούς συμφωνίας σχετικά με τις αεροπορικές υπηρεσίες που έχει συναφθεί με τη Ρωσική Ομοσπονδία».
- 264 Παρά ταύτα, η προσφεύγουσα δεν αναφέρει για ποιους λόγους ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο να εξετάσει τα πρόσωπα που προσδιόρισε ονομαστικά στο αίτημά της. Η προσφεύγουσα αρκείται, στην πραγματικότητα, να αναφέρει το όνομα των προσώπων αυτών καθώς και το υπουργείο στο οποίο εργάζονται και τη διεύθυνσή του. Δεν εξηγεί, όμως, για ποιον λόγο τα πρόσωπα αυτά θα μπορούσαν να αποδείξουν τα πραγματικά περιστατικά που προβάλλει στο σημείο 46 των παρατηρήσεων της επί των υπομνημάτων παρεμβάσεως.
- 265 Επομένως, το αίτημα της προσφεύγουσας να εξεταστούν μάρτυρες για να αποδειχτούν τα επιχειρήματα που παρατίθενται στα σημεία 45 και 46 των παρατηρήσεων της επί των υπομνημάτων παρεμβάσεως δεν πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 68, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο, του Κανονισμού Διαδικασίας και πρέπει, κατά συνέπεια, να απορριφθεί ως απαράδεκτο.
- 266 Εξάλλου, παρατηρείται ότι η προσφεύγουσα στο σημείο 46 των παρατηρήσεων της επί των υπομνημάτων παρεμβάσεως επισήμανε ότι ο διευθυντής της είχε συμμετάσχει στις διαπραγματεύσεις που εξελίσσονται από τότε που εκδόθηκε η προσβαλλόμενη απόφαση μεταξύ της Δημοκρατίας της Αυστρίας και της Ρωσικής Ομοσπονδίας σχετικά με τη διμερή συμφωνία για τις αεροπορικές υπηρεσίες που έχει συναφθεί μεταξύ των δύο κρατών.
- 267 Κατά τα άρθρα 65, στοιχείο α', και 66, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο του Κανονισμού Διαδικασίας, εντούτοις, ο διευθυντής της προσφεύγουσας δεν μπορεί να εμφανιστεί ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου ως μάρτυρας αλλά μόνον ως διάδικος. Κατά συνέπεια, οι δηλώσεις του δεν θα είχαν καμία πρόσθετη αποδεικτική αξία για τα επιχειρήματα της προσφεύγουσας.
- 268 Εξάλλου, διαπιστώνεται ότι τα πραγματικά περιστατικά που πρόβαλε η προσφεύγουσα στο σημείο 46 των παρατηρήσεων της επί των υπομνημάτων παρεμβάσεως είναι μεταγενέστερα της εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως και επομένως, σε κάθε περίπτωση, δεν μπορούν να κλονίσουν τη νομιμότητά της.
- 269 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Γενικό Δικαστήριο δεν έκρινε σκόπιμο να καλέσει τον διευθυντή της προσφεύγουσας να εμφανιστεί αυτοπροσώπως στο ακροατήριο.
- 270 Προκειμένου να δοθεί απάντηση στην αιτίαση της προσφεύγουσας απαιτείται να υπομνησθεί, εν συντομία, σε τι συνίστανται τα δικαιώματα εναέριας κυκλοφορίας. Για να εξυπηρετήσει μια σύνδεση μεταξύ αεροδρομίων που βρίσκονται στην επικράτεια δύο διαφορετικών κρατών, μια αεροπορική εταιρία πρέπει να έχει δικαίωμα διεθνούς εναέριας κυκλοφορίας, δηλαδή την άδεια να εξυπηρετεί τη

συγκεκριμένη σύνδεση. Κάθε κράτος καθορίζει τις αεροπορικές εταιρίες που εδρεύουν σε αυτό στις οποίες δίνει το δικαίωμα να εξυπηρετούν μια σύνδεση μεταξύ της επικράτειάς του και της επικράτειας άλλου κράτους. Ο αριθμός των αδειών που μπορούν να δοθούν από κάθε κράτος για την εξυπηρέτηση διεθνούς αεροπορικής συνδέσεως παραδοσιακά καθορίζεται από διμερή διεθνή συμφωνία μεταξύ των δύο κρατών. Αυτά τα δικαιώματα κυκλοφορίας αποτελούν, επομένως, a priori, ένα νομικό εμπόδιο για την είσοδο σε διεθνή αεροπορική σύνδεση.

- 271 Η άρση των νομικών αυτών εμποδίων εντός της Ένωσης έγινε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240, σ. 8), ο οποίος καταργήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 293, σ. 3).
- 272 Κατά το άρθρο 15 του κανονισμού 1008/2008, οι αερομεταφορείς με έγκυρη άδεια εκμεταλλεύσεως που έχει εκδοθεί από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο έχουν την κύρια εγκατάστασή τους έχουν δικαίωμα εκμεταλλεύσεως των ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών και τα κράτη μέλη δεν μπορούν να εξαρτήσουν την εκμετάλλευση των υπηρεσιών αυτών από τους ανωτέρω αερομεταφορείς από κανενός είδους άδεια.
- 273 Αντιθέτως, για την εξυπηρέτηση αεροπορικής συνδέσεως μεταξύ της επικράτειας κράτους μέλους της Ένωσης και τρίτου κράτους απαιτούνται ακόμα δικαιώματα κυκλοφορίας. Λόγω της αβεβαιότητας που προκαλούσε το άρθρο 84, παράγραφος 2, ΕΟΚ, στη συνέχεια άρθρο 80, παράγραφος 2, ΕΚ, στη συνέχεια άρθρο 100, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, σχετικά με την ύπαρξη εξωτερικής αρμοδιότητας της Κοινότητας και στη συνέχεια της Ένωσης στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, τα κράτη μέλη εξακολούθησαν να ρυθμίζουν την κατανομή δικαιωμάτων εναέριας κυκλοφορίας για τις συνδέσεις μεταξύ της επικράτειάς τους και της επικράτειας τρίτων χωρών βάσει διμερών διεθνών συμφωνιών.
- 274 Στις αποφάσεις της 5ης Νοεμβρίου 2002, Επιτροπή κατά Ηνωμένου Βασιλείου (C-466/98, Συλλογή, EU:C:2002:624), Επιτροπή κατά Δανίας (C-467/98, Συλλογή, EU:C:2002:625), Επιτροπή κατά Σουηδίας (C-468/98, Συλλογή, EU:C:2002:626), Επιτροπή κατά Φινλανδίας (C-469/98, Συλλογή, EU:C:2002:627), Επιτροπή κατά Βελγίου (C-471/98, Συλλογή, EU:C:2002:628), Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου (C-472/98, Συλλογή, EU:C:2002:629), Επιτροπή κατά Αυστρίας (C-475/98, Συλλογή, EU:C:2002:630) και Επιτροπή κατά Γερμανίας (C-476/98, Συλλογή, EU:C:2002:631) (στο εξής: αποφάσεις ελεύθερη αεροπλοΐα), το Δικαστήριο έκρινε ότι η Ένωση είχε αποκτήσει αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα λόγω της ασκήσεως της εσωτερικής της αρμοδιότητας σε ορισμένους τομείς των αεροπορικών μεταφορών, και συγκεκριμένα στην κατανομή χρονοθυρίδων στα αεροδρόμια, στα ηλεκτρονικά συστήματα κρατήσεως θέσεων και στους ενδοκοινοτικούς ναύλους. Κατά συνέπεια, καταδίκασε τα κράτη μέλη που είχαν συνάψει διμερείς συμφωνίες με τις Ηνωμένες Πολιτείες με αντικείμενο, μεταξύ άλλων, τη ρύθμιση των ανωτέρω ζητημάτων.
- 275 Στις αποφάσεις ελεύθερης αεροπλοΐας το Δικαστήριο καταδίκασε επίσης ορισμένα κράτη μέλη επειδή είχαν συνάψει με τις Ηνωμένες Πολιτείες διμερείς συμβάσεις που περιλάμβαναν ρήτρες με τις οποίες τους έδιναν το δικαίωμα να ανακαλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν δικαιώματα κυκλοφορίας σε περίπτωση που οι αερομεταφορείς που είχαν οριστεί από το αντίστοιχο κράτος μέλος δεν ανήκαν στο τελευταίο ή σε υπηκόους αυτού, βάσει των λεγόμενων ρητρών περί «national ownership and control» (εθνικής ιδιοκτησίας και ελέγχου), λόγω της διακρίσεως που προκαλούσαν οι ρήτρες αυτές σε βάρος των κοινοτικών αεροπορικών εταιριών που δεν ανήκαν ούτε ελέγχονταν από το κράτος μέλος ή τους υπηκόους του κράτους στην επικράτεια του οποίου ήθελαν να εγκατασταθούν, κάτι που αποτελούσε παράβαση του άρθρου 52 ΕΚ.
- 276 Κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να επαναδιαπραγματευθούν όσες διμερείς συμφωνίες για την εναέρια κυκλοφορία που περιλαμβάνουν ρήτρα περί «national ownership and control» έχουν συνάψει με τρίτα κράτη, προκειμένου να τερματίσουν τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν από το

Δικαστήριο στις αποφάσεις ελεύθερης αεροπλοΐας, για τα κράτη κατά των οποίων είχε κινηθεί η διαδικασία, στα οποία περιλαμβάνεται και η Αυστρία, και για να αποφευχθούν τυχόν αντίστοιχες διαδικασίες για τα λοιπά κράτη μέλη.

- 277 Στο πλαίσιο αυτό, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν τον κανονισμό 847/2004, της 29ης Απριλίου 2004, για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή των συμφωνιών περί αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΕ L 157, σ. 7). Από την αιτιολογική σκέψη 6 του κανονισμού αυτού προκύπτει ότι όλες οι διμερείς συμφωνίες μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών οι οποίες περιλαμβάνουν διατάξεις αντίθετες προς το δίκαιο της Ένωσης έπρεπε να τροποποιηθούν ή να αντικατασταθούν από νέες συμφωνίες οι οποίες συνάδουν πλήρως με το δίκαιο της Ένωσης.
- 278 Το άρθρο 5 του κανονισμού 847/2004, για την κατανομή των δικαιωμάτων εναέριας κυκλοφορίας, ορίζει ότι, «[ό]ταν κράτος μέλος συνάπτει συμφωνία ή τροποποιεί συμφωνία ή τα παραρτήματά της, με τα οποία προβλέπονται περιορισμοί στη χρήση των μεταφορικών δικαιωμάτων ή στον αριθμό των κοινοτικών αερομεταφορέων που είναι επιλέξιμοι για να μπορούν να επωφεληθούν από τα μεταφορικά δικαιώματα, το εν λόγω κράτος μέλος διασφαλίζει την κατανομή των μεταφορικών δικαιωμάτων μεταξύ των επιλέξιμων κοινοτικών αερομεταφορέων βάσει διαφανούς διαδικασίας που δεν εισάγει δυσμενείς διακρίσεις».
- 279 Από την έκδοση των αποφάσεων ελεύθερης αεροπλοΐας και την έκδοση του κανονισμού 847/2004 οι αερομεταφορείς της Ένωσης μπορούν, έτσι, κατ' αρχήν, να ανταγωνιστούν τους αερομεταφορείς κράτους μέλους για την απόκτηση δικαιωμάτων διεθνούς κυκλοφορίας στο πλαίσιο διαφανούς διαδικασίας που δεν εισάγει δυσμενείς διακρίσεις.
- 280 Αυτό προϋποθέτει όμως ότι η διμερής συμφωνία που ορίζει τις προϋποθέσεις χορηγήσεως δικαιωμάτων κυκλοφορίας περιλαμβάνει τη λεγόμενη ρήτρα περί «community ownership and control» (κοινοτικής ιδιοκτησίας και ελέγχου), κάτι που προφανώς δεν συμβαίνει ακόμη στην περίπτωση της συμφωνίας μεταξύ της Δημοκρατίας της Αυστρίας και της Ρωσικής Ομοσπονδίας.
- 281 Κατά συνέπεια, μόνο οι αερομεταφορείς που ελέγχονται ή ανήκουν στο αυστριακό κράτος ή σε Αυστριακούς υπήκοους μπορούν να αποκτήσουν δικαιώματα κυκλοφορίας για να εκτελέσουν πτήσεις από την επικράτεια της Αυστρίας απευθείας προς την επικράτεια της Ρωσίας. Επισημαίνεται επίσης ότι η Δημοκρατία της Αυστρίας, όπως προκύπτει από το υπόμνημα παρεμβάσεως της ίδιας, χορήγησε δικαιώματα κυκλοφορίας μεταξύ της Αυστρίας και της Ρωσίας μόνο στην Austrian και στην προσφεύγουσα, οι οποίες ήταν αυστριακές αεροπορικές εταιρίες.
- 282 Έτσι, οι μη αυστριακοί κοινοτικοί μεταφορείς δεν μπορούν να εισέλθουν στις συνδέσεις μεταξύ της Αυστρίας και της Ρωσίας ώστε να μπορέσουν να ανταγωνιστούν την προσφορά της Austrian. Συγκεκριμένα, λόγω της διατηρήσεως της ρήτρας «national ownership and control» στη συμφωνία μεταξύ της Δημοκρατίας της Αυστρίας και της Ρωσικής Ομοσπονδίας, δεν μπορούν να αποκτήσουν δικαίωμα κυκλοφορίας ώστε να προσφέρουν απευθείας πτήσεις στις συνδέσεις αυτές. Εξάλλου, όπως διαπιστώθηκε προηγουμένως, οι πτήσεις με ανταπόκριση που θα μπορούσαν να προσφέρουν στις εν λόγω συνδέσεις χρησιμοποιώντας τον κόμβο που έχουν σε κράτος μέλος που τους έχει χορηγήσει δικαίωμα κυκλοφορίας στη Ρωσία δεν ασκούν επαρκή ανταγωνιστική πίεση στις συνδέσεις μικρών αποστάσεων, όπως η σύνδεση Βιέννη-Μόσχα.
- 283 Επισημαίνεται, όμως, ότι στην προσφεύγουσα έχουν χορηγηθεί δικαιώματα εναέριας κυκλοφορίας στη σύνδεση Βιέννη-Μόσχα, οπότε μπορεί να ανταγωνιστεί την Austrian. Εξάλλου, επισημαίνεται ότι ρωσικές αεροπορικές εταιρίες μπορούν να αποκτήσουν από τις αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας δικαιώματα κυκλοφορίας που τους δίνουν τη δυνατότητα να εισέλθουν στην αγορά και να ανταγωνιστούν την Austrian προσφέροντας απευθείας πτήσεις μεταξύ της Αυστρίας και της Ρωσίας. Επίσης, το πλέον σημαντικό, η συγκέντρωση δεν ασκεί επιρροή, αφεαυτής, στο ζήτημα της κατανομής των υφιστάμενων δικαιωμάτων κυκλοφορίας. Έτσι, ακόμη και αν μετά την ολοκλήρωση

της συγκεντρώσεως η Lufthansa διατηρήσει τα δικαιώματα κυκλοφορίας που της επιτρέπουν να προσφέρει απευθείας πτήσεις από τη Γερμανία, την Αυστρία ή την Ελβετία προς τις χώρες της ανατολικής Ευρώπης, κάτι που μένει να αποδειχτεί στο μέτρο που η προσφεύγουσα αναφέρθηκε σαφώς ως προς το ζήτημα αυτό μόνο για τα δικαιώματα που έχει χορηγήσει η Δημοκρατία της Αυστρίας, αυτή η κατάσταση δεν θα εμπόδιζε, αφεαυτής, άλλους ανταγωνιστές να εισέλθουν στις εν λόγω συνδέσεις. Συγκεκριμένα, ο λόγος για τον οποίο οι ανταγωνιστές αυτοί δεν θα μπορούσαν να εισέλθουν στις συγκεκριμένες συνδέσεις είναι ότι δεν είναι διαθέσιμα δικαιώματα κυκλοφορίας, κάτι που είναι ανεξάρτητο από τη συγκέντρωση.

284 Κατά συνέπεια, η αιτίαση που στηρίζεται στο ότι η επιχείρηση που θα προκύψει από τη συγκέντρωση θα επωφελείται από μονοπώλιο στα δικαιώματα εναέριας κυκλοφορίας το οποίο θα δημιουργήσει εμπόδιο εισόδου στις συνδέσεις μεταξύ της κεντρικής και της ανατολικής Ευρώπης πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.

285 Επομένως, το τέταρτο σκέλος του πρώτου λόγου της προσφυγής πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμο.

Επί του πέμπτου σκέλους του πρώτου λόγου της προσφυγής, το οποίο στηρίζεται σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως ως προς την ικανότητα των δεσμεύσεων να άρουν τα προβλήματα που προκαλεί η συγκέντρωση στον ανταγωνισμό

286 Στο πλαίσιο του πέμπτου σκέλους του πρώτου λόγου της προσφυγής η προσφεύγουσα προβάλλει, κατ' ουσίαν, ότι οι δεσμεύσεις που πρότειναν τα μέρη της συγκεντρώσεως δεν επιτρέπουν να αρθούν τα προβλήματα που προκαλεί η επίμαχη συγκέντρωση στον ανταγωνισμό.

287 Προκαταρκτικώς, πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτη, λόγω του ότι είναι εκπρόθεσμη, η πρόταση αποδεικτικού στοιχείου με τη μορφή του αιτήματος αυτοπρόσωπης εμφανίσεως του διευθυντή της προσφεύγουσας, το οποίο η προσφεύγουσα υπέβαλε για πρώτη φορά στις παρατηρήσεις της επί των υπομνημάτων παρεμβάσεως, προς στήριξη των επιχειρημάτων που παρατίθενται στα σημεία 47 έως 56 των εν λόγω παρατηρήσεων. Διαπιστώνεται, συγκεκριμένα, ότι τα επιχειρήματα αυτά εν μέρει επαναλαμβάνουν και εν μέρει ενισχύουν επιχειρήματα που είχαν ήδη προβληθεί στο δικόγραφο της προσφυγής και στην αντίκρουση ως προς την προβαλλόμενη ανεπάρκεια των δεσμεύσεων που ανέλαβαν τα μέρη της συγκεντρώσεως.

288 Στη συνέχεια υπενθυμίζεται το πλαίσιο αναλύσεως που εφαρμόζεται από την Επιτροπή στις δεσμεύσεις, καθώς και η έκταση του ελέγχου που ασκεί ο δικαστής της Ένωσης επί της αναλύσεως αυτής.

289 Σκοπός του ελέγχου των συγκεντρώσεων είναι η παροχή στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις της προηγούμενης άδειας που απαιτείται για την υλοποίηση οποιασδήποτε πράξεως συγκεντρώσεως έχει κοινοτική διάσταση. Στο πλαίσιο του ελέγχου αυτού, οι εν λόγω επιχειρήσεις έχουν τη δυνατότητα να προτείνουν στην Επιτροπή την ανάληψη δεσμεύσεων, ώστε η απόφαση της Επιτροπής να διαπιστώνει το συμβατό της πράξεως που σχεδιάζουν με την κοινή αγορά (απόφαση Ryanair κατά Επιτροπής, σκέψη 85 ανωτέρω, EU:T:2010:280, σκέψη 448).

290 Ανάλογα με το στάδιο εξελίξεως της διοικητικής διαδικασίας, οι προτεινόμενες δεσμεύσεις πρέπει να είναι τέτοιας φύσεως ώστε η Επιτροπή είτε να αποφανθεί ότι η κοινοποιηθείσα πράξη δεν εγείρει πλέον σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητά της με την κοινή αγορά κατά το στάδιο της προκαταρκτικής έρευνας (άρθρο 6, παράγραφος 2, του κανονισμού συγκεντρώσεων) είτε να κρίνει ότι αίρονται οι αμφιβολίες που είχαν επισημανθεί στο πλαίσιο της εμπεριστατωμένης έρευνας (άρθρο 18, παράγραφος 3, σε συνδυασμό με το άρθρο 8, παράγραφος 2, του κανονισμού συγκεντρώσεων). Κατά συνέπεια, οι δεσμεύσεις αυτές μπορούν, κατ' αρχάς, να αποτρέψουν την κίνηση της διαδικασίας

- εμπεριστατωμένης έρευνας και, ακολούθως, να αποκλείσουν το ενδεχόμενο εκδόσεως αποφάσεως κρίνουσας ασύμβατη προς την κοινή αγορά τη σκοπούμενη πράξη (βλ., απόφαση Ryanair κατά Επιτροπής, σκέψη 85 ανωτέρω, EU:T:2010:280, σκέψη 449).
- 291 Πράγματι, το άρθρο 8, παράγραφος 2, του κανονισμού συγκεντρώσεων παρέχει στην Επιτροπή τη δυνατότητα να συνοδεύσει την απόφαση που κρίνει συμβατή προς την κοινή αγορά μια συγκέντρωση κατ' εφαρμογήν του κριτηρίου που θέτει το άρθρο 2, παράγραφος 2, του εν λόγω κανονισμού, με την επιβολή προϋποθέσεων και επιβαρύνσεων που διασφαλίζουν ότι οι οικείες επιχειρήσεις θα τηρήσουν τις δεσμεύσεις που ανέλαβαν απέναντί της με σκοπό η συγκέντρωση γίνει συμβατή με την κοινή αγορά (απόφαση Ryanair κατά Επιτροπής, σκέψη 85 ανωτέρω, EU:T:2010:280, σκέψη 450).
- 292 Λαμβανομένης υπόψη της σημασίας των χρηματοπιστωτικών συμφερόντων και των βιομηχανικών ή εμπορικών διακυβευμάτων που συνδέονται με τέτοιου είδους πράξεις, αλλά και των εξουσιών της Επιτροπής στον τομέα αυτό, είναι προς το συμφέρον των ενδιαφερόμενων επιχειρήσεων να διευκολύνουν την εργασία των διοικητικών αρχών. Οι ίδιοι λόγοι επιβάλλουν επίσης στην Επιτροπή την υποχρέωση να επιδείξει τη μεγαλύτερη δυνατή επιμέλεια κατά την άσκηση της αποστολής του ελέγχου των συγκεντρώσεων (απόφαση Ryanair κατά Επιτροπής, σκέψη 85 ανωτέρω, EU:T:2010:280, σκέψη 451).
- 293 Επισημαίνεται επίσης ότι, στο πλαίσιο του ελέγχου των συγκεντρώσεων, η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί μόνον την ανάληψη δεσμεύσεων ικανών να καταστήσουν την κοινοποιηθείσα πράξη συγκεντρώσεως συμβατή προς την κοινή αγορά (απόφαση Ryanair κατά Επιτροπής, σκέψη 85 ανωτέρω, EU:T:2010:280, σκέψη 452).
- 294 Κρίνεται, συναφώς, ότι οι δεσμεύσεις που προτείνει ένα από τα μέρη της συγκεντρώσεως πληρούν το κριτήριο αυτό μόνο στο μέτρο που η Επιτροπή είναι σε θέση να καταλήξει με βεβαιότητα στο συμπέρασμα ότι θα είναι δυνατή η θέση των δεσμεύσεων αυτών σε εφαρμογή και ότι οι εντεύθεν προκύπτουσες λύσεις θα είναι αρκούντως βιώσιμες και διαρκείς ώστε να μη δημιουργηθεί ούτε να ενισχυθεί στο σχετικώς εγγύς μέλλον δεσπόζουσα θέση ούτε να εγερθούν τα εμπόδια στον αποτελεσματικό ανταγωνισμό τα οποία οι δεσμεύσεις σκοπούν να αποτρέψουν (απόφαση Ryanair κατά Επιτροπής, σκέψη 85 ανωτέρω, EU:T:2010:280, σκέψη 453).
- 295 Όσον αφορά τον έλεγχο που ασκεί ο δικαστής της Ένωσης στις δεσμεύσεις που κάνει δεκτές η Επιτροπή στο πλαίσιο του ελέγχου των συγκεντρώσεων, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία, η Επιτροπή διαθέτει ευρεία εξουσία εκτιμήσεως ως προς την ανάγκη επιβολής δεσμεύσεων κατάλληλων για την άρση των σοβαρών αμφιβολιών που ανακύπτουν από μια συγκέντρωση. Ως εκ τούτου, το Γενικό Δικαστήριο δεν είναι αρμόδιο να υποκαταστήσει την εκτίμηση της Επιτροπής με τη δική του, διότι ο έλεγχός του περιορίζεται στην εξακρίβωση ότι η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως. Ειδικότερα, το ότι προβάλλεται ότι δεν ελήφθησαν υπόψη οι δεσμεύσεις που πρότεινε η προσφεύγουσα δεν αποδεικνύει, αυτό καθεαυτό, ότι η προσβαλλόμενη απόφαση πάσχει πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως, το ότι δε κάποιες άλλες δεσμεύσεις θα μπορούσαν επίσης να γίνουν δεκτές, ή ακόμη και ότι θα ήταν πλέον ευνοϊκές για τον ανταγωνισμό, δεν μπορεί να οδηγήσει στην ακύρωση της προσβαλλόμενης αποφάσεως, καθόσον η Επιτροπή μπορούσε ευλόγως να συμπεράνει ότι οι δεσμεύσεις που περιελήφθησαν στην προσβαλλόμενη απόφαση είναι ικανές να άρουν τις σοβαρές αμφιβολίες (απόφαση easyJet κατά Επιτροπής, σκέψη 139 ανωτέρω, EU:T:2006:187, σκέψη 128).
- 296 Στο πλαίσιο της ασκήσεως του δικαστικού του ελέγχου το Γενικό Δικαστήριο πρέπει να λαμβάνει υπόψη τον ειδικό σκοπό που επιδιώκουν οι δεσμεύσεις, αναλόγως του αν αυτές ελήφθησαν κατά το στάδιο I ή κατά το στάδιο II της διαδικασίας εξετάσεως της συγκεντρώσεως.
- 297 Έτσι, οι δεσμεύσεις που αναλαμβάνονται κατά το στάδιο I αποσκοπούν στο να εξαλείψουν όλες τις σοβαρές αμφιβολίες ως προς το κατά πόσον η συγκέντρωση θα είχε ως συνέπεια τη σημαντική παρακώλυση του ουσιαστικού ανταγωνισμού στην κοινή αγορά ή σε σημαντικό τμήμα της, ιδίως λόγω της δημιουργίας ή της ενισχύσεως δεσπόζουσας θέσεως. Κατά συνέπεια, όταν το Γενικό Δικαστήριο

καλείται να εξετάσει αν οι δεσμεύσεις που ανελήφθησαν κατά το στάδιο I, βάσει της εκτάσεως και του περιεχομένου τους, δίνουν τη δυνατότητα στην Επιτροπή να εκδώσει εγκριτική απόφαση χωρίς να προχωρήσει στο στάδιο II, σ' αυτό απόκειται να εξακριβώσει αν η Επιτροπή, κρίνοντας ότι οι εν λόγω δεσμεύσεις αποτελούσαν άμεση και επαρκή απάντηση ικανή να εξαλείψει πλήρως όλες τις σοβαρές αμφιβολίες, υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως [βλ., υπ' αυτή την έννοια όσον αφορά τον προϊσχύσαντα κανονισμό συγκεντρώσεων, δηλαδή τον κανονισμό (ΕΟΚ) 4064/89 του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1989, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ των επιχειρήσεων (ΕΕ L 395, σ. 1), απόφαση easyJet κατά Επιτροπής, σκέψη 139 ανωτέρω, ΕU:T:2006:187, σκέψη 129].

- 298 Αντιθέτως, οι δεσμεύσεις που αναλαμβάνονται κατά τη διάρκεια του σταδίου II σκοπούν, ιδίως, να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα ανταγωνισμού που διαπίστωσε η Επιτροπή κατά το στάδιο I τα οποία οδήγησαν την Επιτροπή να κινήσει το στάδιο II. Επομένως όταν το Γενικό Δικαστήριο καλείται να εξετάσει αν οι δεσμεύσεις που ανελήφθησαν κατά το στάδιο II, βάσει της εκτάσεως και του περιεχομένου τους, δίνουν τη δυνατότητα στην Επιτροπή να εκδώσει απόφαση εγκρίσεως της συγκεντρώσεως, σε αυτό απόκειται να ελέγξει αν η Επιτροπή, κρίνοντας ότι οι εν λόγω δεσμεύσεις αποτελούσαν άμεση και επαρκή απάντηση στα προβλήματα του ανταγωνισμού που είχαν διαπιστωθεί κατά το στάδιο I, υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως.
- 299 Τα επιχειρήματα που προβάλλει η προσφεύγουσα πρέπει να εξετασθούν υπό το πρίσμα αυτών των αρχών.
- 300 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι οι επίμαχες δεσμεύσεις δεν είναι κατάλληλες για να άρουν τα προβλήματα ανταγωνισμού που διαπίστωσε η Επιτροπή σε ορισμένες συνδέσεις στην προσβαλλόμενη απόφαση.
- 301 Επισημαίνεται, όμως, ότι η προσφεύγουσα προσάπτει επίσης στην Επιτροπή ότι ενέκρινε τη συγκέντρωση χωρίς τη λήψη αντισταθμιστικών μέτρων που θα μπορούσαν να εξουδετερώσουν τα προβλήματα ανταγωνισμού στο σύνολο των προορισμών, μικρών και μεσαίων αποστάσεων, που εξυπηρετούνται από την Austrian στις συνδέσεις μεταξύ της κεντρικής και της ανατολικής Ευρώπης, καθώς και στις συνδέσεις μεταξύ της Αυστρίας και της Γερμανίας. Η προσφεύγουσα αποδοκιμάζει επίσης την απουσία δεσμεύσεων που θα μπορούσαν να άρουν τα προβλήματα ανταγωνισμού που προκαλεί η συγκέντρωση σε σχέση με τις δυνατότητες της επιχειρήσεως που θα προκύψει από τη συγκέντρωση και την πολιτική τιμών της Lufthansa και της Austrian.
- 302 Ως προς το ζήτημα αυτό υπενθυμίζεται ότι, όπως έχει ήδη διαπιστωθεί στο πλαίσιο του ελέγχου των τεσσάρων πρώτων σκελών του παρόντος λόγου, η Επιτροπή, κρίνοντας ότι δεν υπάρχουν άλλα προβλήματα ανταγωνισμού πέραν των προβλημάτων που διαπιστώθηκαν στην προσβαλλόμενη απόφαση, δεν υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως. Επομένως, δεν μπορεί να προσαφθεί στην Επιτροπή ότι υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως αποδεχόμενη δεσμεύσεις που δεν μπορούσαν να άρουν τα προβλήματα του ανταγωνισμού που επισημαίνει η προσφεύγουσα τα οποία δεν διαπιστώθηκαν στην προσβαλλόμενη απόφαση.
- 303 Επιπλέον, όσον αφορά το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι, λαμβανομένου υπόψη του μονοπωλίου των δικαιωμάτων εναέριας κυκλοφορίας που θα έχει η επιχείρηση που θα προκύψει από την συγκέντρωση στις συνδέσεις μεταξύ, αφενός, της Αυστρίας και, αφετέρου, των χωρών της ανατολικής Ευρώπης και της Μέσης Ανατολής, η Επιτροπή έπρεπε να επιβάλει στις αυστριακές αρχές τη δέσμευση να χορηγήσουν δικαιώματα εναέριας κυκλοφορίας στους ανταγωνιστές της Lufthansa που επιθυμούν να αρχίσουν να εξυπηρετούν τις συνδέσεις αυτές, υπενθυμίζεται ότι κατά το άρθρο 8, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού συγκεντρώσεων, η απόφαση με την οποία η Επιτροπή κηρύσσει τη συγκέντρωση συμβατή με την κοινή αγορά μπορεί να συνοδεύεται από όρους και υποχρεώσεις για να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση των συμμετεχουσών επιχειρήσεων με τις δεσμεύσεις που έχουν αναλάβει έναντι της Επιτροπής, προκειμένου να καταστεί η συγκέντρωση συμβατή με την κοινή αγορά. Επομένως, στην περίπτωση αυτή η απόφαση που κηρύσσει τη συγκέντρωση συμβατή με την κοινή αγορά εξαρτάται από την τήρηση εκ μέρους των μερών των

υποχρεώσεων που αποτελούν για αυτές οι δεσμεύσεις που ανέλαβαν απέναντι στην Επιτροπή. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορεί να εξαρτήσει την έκδοση αποφάσεως που κηρύσσει τη συγκέντρωση μεταξύ δύο αεροπορικών εταιριών συμβατή με την κοινή αγορά από τη δέσμευση ενός κράτους μέλους να χορηγήσει δικαιώματα αεροπορικής κυκλοφορίας στους ανταγωνιστές των εταιριών αυτών βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού συγκεντρώσεων.

- 304 Υπό τις συνθήκες αυτές το Γενικό Δικαστήριο θα περιοριστεί στην εξέταση της αιτιάσεως της προσφεύγουσας ότι οι δεσμεύσεις των μερών που έκαναν την κοινοποίηση δεν ήταν κατάλληλες για να άρουν τα προβλήματα ανταγωνισμού που προσδιόρισε η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση.

Επί της καταλληλότητας των δεσμεύσεων που αφορούν τις χρονοθυρίδες στις προδιορισθείσες συνδέσεις μεταξύ της Αυστρίας και της Γερμανίας

– Επί των χρονοθυρίδων που διατίθενται στη σύνδεση Βιέννη-Φρανκφούρτη επί του Μάιν

- 305 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι η αφαίρεση των χρονοθυρίδων που της είχαν μεταβιβαστεί στο παρελθόν από τη Lufthansa από τον αριθμό χρονοθυρίδων που πρέπει να διαθέσει η Lufthansa στη σύνδεση αυτή θα έχει ως συνέπεια η δέσμευση της Lufthansa να περιοριστεί στη διάθεση δύο πρόσθετων χρονοθυρίδων, κάτι που δεν μπορεί να επιτρέψει σε νεοεισερχόμενο να ασκήσει επαρκή ανταγωνιστική πίεση.

- 306 Καταρχάς, όσον αφορά το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι δεν είναι δικαιολογημένη η αφαίρεση των χρονοθυρίδων που της είχαν χορηγηθεί στο παρελθόν από τη Lufthansa από τον αριθμό χρονοθυρίδων που πρέπει να διατεθούν στην επίμαχη σύνδεση, επισημαίνεται ότι κατά τον χρόνο εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως στη σύνδεση Βιέννη-Φρανκφούρτη επί του Μάιν η Lufthansa και η Austrian είχαν πέντε δρομολόγια την ημέρα η καθεμία, η Adria Airways, μέλος της Star Alliance, τρία δρομολόγια και η προσφεύγουσα είχε ήδη δύο και απέκτησε και ένα τρίτο από τη χειμερινή περίοδο IATA 2009/2010 (αιτιολογικές σκέψεις 154 και 162 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

- 307 Όπως επισημαίνει, όμως, η Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 159 έως 162 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η κατανομή των χρονοθυρίδων στην επίμαχη σύνδεση συνδέεται με την συμφωνία κοινοπραξίας μεταξύ της Lufthansa και της Austrian, βάσει της οποίας δεσμεύονται να μοιράζονται όλα τα έσοδα και όλες τις δαπάνες που σχετίζονται με την εκμετάλλευση της συγκεκριμένης συνδέσεως. Η Επιτροπή χορήγησε προσωρινή εξαίρεση σε αυτή τη συμφωνία κοινοπραξίας, βάσει του άρθρου 81, παράγραφος 3, ΕΚ, ως αντάλλαγμα για την ανάληψη ορισμένων δεσμεύσεων. Όταν έληξε η απόφαση περί εξαιρέσεως της Επιτροπής, το 2005, τα μέρη διατήρησαν τη συνεργασία τους στο πλαίσιο της κοινοπραξίας βάσει ενός αυτοελέγχου σχετικά με το συμβατό της συνεργασίας αυτής με το άρθρο 81 ΕΚ. Η Επιτροπή διευκρίνισε ότι αυτή η αυτοαξιολόγηση οδήγησε τα μέρη στη διαπίστωση ότι υπήρχε «σοβαρής ανησυχίας» ως προς το συμβατό της συμφωνίας κοινοπραξίας με το άρθρο 81 ΕΚ και στο συμπέρασμα ότι ήταν πολύ πιθανό να πρέπει να μεταφερθούν χρονοθυρίδες στους ανταγωνιστές τους. Από την αιτιολογική σκέψη 162 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι βάσει αυτής της αυτοαξιολόγησεως η Lufthansa μεταβίβασε δύο χρονοθυρίδες στην προσφεύγουσα στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης επί του Μάιν το 2006, ώστε να της επιτραπεί να εισέλθει στη σύνδεση αυτή με δύο πτήσεις ημερησίως. Σε αυτό το πλαίσιο τον Ιούλιο του 2009 η Lufthansa μεταβίβασε άλλη μία χρονοθυρίδα στην προσφεύγουσα, ώστε να της επιτραπεί να εκμεταλλεύεται και ένα τρίτο δρομολόγιο ημερησίως στη σύνδεση αυτή κατά τη χειμερινή περίοδο IATA 2009/2010.

- 308 Η Επιτροπή επισήμανε στην προσβαλλόμενη απόφαση ότι η κατάσταση αυτή έπρεπε να συγκριθεί, εν είδει αντιπαραδείγματος, με την περίπτωση της πραγματοποιήσεως της συγκεντρώσεως, οπότε η κοινοπραξία θα τερματιζόταν λόγω της δημιουργίας διαρθρωτικού δεσμού μεταξύ της Lufthansa και

της Austrian, κάτι που θα είχε ως αποτέλεσμα, βάσει των διατάξεων της συμφωνίας για την κοινοπραξία, η προσφεύγουσα να επιστρέψει τις χρονοθυρίδες στη Lufthansa. Κατά την Επιτροπή, λόγω της συμφορήσεως στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης επί του Μάιν, θα ήταν σχεδόν αδύνατον η προσφεύγουσα να αποκτήσει τις δικές της χρονοθυρίδες και θα αναγκαζόταν, κατά συνέπεια, να σταματήσει να εκμεταλλεύεται τη σύνδεση Βιέννη-Φρανκφούρτη επί του Μάιν. Η Adria Airways θα απέμενε η μόνη ανταγωνίστρια της επιχειρήσεως που θα προέκυπτε από τη συγκέντρωση στη συγκεκριμένη σύνδεση και δεν θα ήταν, κατά την Επιτροπή, σε θέση να ασκήσει επαρκή ανταγωνιστική πίεση (αιτιολογικές σκέψεις 162 έως 168 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

- 309 Προκειμένου να αρθεί αυτό το πρόβλημα ανταγωνισμού τα μέρη ανέλαβαν τη δέσμευση να διαθέσουν χρονοθυρίδες που θα επέτρεπαν σε νέο πάροχο αεροπορικών υπηρεσιών να εκμεταλλεύεται μέχρι και πέντε δρομολόγια ημερησίως στη σύνδεση αυτή (αιτιολογική σκέψη 330 της προσβαλλομένης αποφάσεως).
- 310 Ως προς το ζήτημα αυτό διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 331 της προσβαλλομένης αποφάσεως ότι από τον αριθμό χρονοθυρίδων που πρέπει να διατεθούν θα αφαιρεθεί ο αριθμός χρονοθυρίδων που έχουν ήδη μεταφερθεί σε νεοεισερχόμενο δυνάμει των δεσμεύσεων, εκτός αν αυτές οι χρονοθυρίδες παύσουν να χρησιμοποιούνται από τον νεοεισερχόμενο και επιστρέψουν, για τον λόγο αυτό, στα μέρη.
- 311 Στην περίπτωση, ειδικότερα, της συνδέσεως Βιέννη-Φρανκφούρτη επί του Μάιν ορίζεται ότι τα τρία δρομολόγια που εκμεταλλεύεται η προσφεύγουσα στη σύνδεση αυτή θα αφαιρεθούν από τον αριθμό των χρονοθυρίδων που πρέπει να διατεθούν βάσει των δεσμεύσεων (αιτιολογική σκέψη 333 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Κατά συνέπεια, η προσφεύγουσα θα διατηρήσει τις χρονοθυρίδες που της είχε μεταβιβάσει στο παρελθόν η Lufthansa και η Lufthansa θα πρέπει να διαθέσει δύο επιπλέον χρονοθυρίδες.
- 312 Η διατήρηση των τριών χρονοθυρίδων που είχαν μεταφερθεί στο παρελθόν από τη Lufthansa στην προσφεύγουσα και η αφαίρεσή τους από τις πέντε χρονοθυρίδες που πρέπει να διατεθούν στη συγκεκριμένη σύνδεση δικαιολογούνται στην προσβαλλόμενη απόφαση από το γεγονός ότι η μεταφορά των εν λόγω χρονοθυρίδων προς την προσφεύγουσα ανταποκρίνεται στη διαμετρικά αντίθετη περίπτωση που περιγράφει η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση, στο οποίο η μεταφορά αυτή σε συνδυασμό με την παρουσία της Adria Airways θα εξασφάλιζε επαρκή ανταγωνιστική πίεση στη σύνδεση Βιέννη-Φρανκφούρτη επί του Μάιν. Ως προς το ζήτημα αυτό διαπιστώνεται ότι η προσφεύγουσα δεν αμφισβητεί τη διαμετρικά αντίθετη περίπτωση που διατυπώνει η Επιτροπή στο πλαίσιο της αναλύσεως των αποτελεσμάτων της συγκεντρώσεως στον ανταγωνισμό όσον αφορά τη σύνδεση Βιέννη-Φρανκφούρτη επί του Μάιν.
- 313 Δεύτερον, όσον αφορά το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η δέσμευση της διαθέσεως επιπλέον χρονοθυρίδων στη σύνδεση Βιέννη-Φρανκφούρτη επί του Μάιν αφορά τη διάθεση δύο μόνο επιπλέον χρονοθυρίδων, παρατηρείται ότι, όπως επισημάνθηκε ανωτέρω, οι δεσμεύσεις που ανέλαβαν τα μέρη της συγκεντρώσεως στην πραγματικότητα έχουν ως αποτέλεσμα όχι μόνο να διατηρήσουν στη διάθεση της προσφεύγουσας τρεις χρονοθυρίδες που αυτή διαφορετικά θα ήταν υποχρεωμένη να επιστρέψει στη Lufthansa αλλά και να διαθέσουν δύο επιπλέον χρονοθυρίδες. Οι δύο επιπλέον χρονοθυρίδες μπορούσαν να ζητηθούν από την προσφεύγουσα ή από κάθε νεοεισερχόμενο.
- 314 Εξάλλου, από την αιτιολογική σκέψη 334 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι επιτρέπεται στην προσφεύγουσα να ανταλλάξει τις χρονοθυρίδες που έλαβε από τη Lufthansa στη Φρανκφούρτη επί του Μάιν, σύμφωνα με τη σύμβαση μισθώσεως χρονοθυρίδων που έχει συνάψει με αυτή, με χρονοθυρίδες που θα διαθέσει η Lufthansa δυνάμει των δεσμεύσεων.
- 315 Από την αιτιολογική σκέψη 335 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει, επίσης, ότι ανεξαρτήτως του αν η προσφεύγουσα επιλέξει να αποκτήσει νέες χρονοθυρίδες από τα μέρη σε αντάλλαγμα για τις χρονοθυρίδες που έχει ήδη στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης επί του Μάιν, η Lufthansa δεσμεύεται

να τροποποιήσει την ισχύουσα σύμβαση μισθώσεως χρονοθυρίδων με την προσφεύγουσα, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι δεσμεύσεις, ιδίως όσον αφορά τη δυνατότητα της προσφεύγουσας να αποκτήσει κεκτημένα δικαιώματα για τις χρονοθυρίδες αυτές, βάσει όσων προβλέπονται στην αιτιολογική σκέψη 342 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

- 316 Από την ανωτέρω αιτιολογική σκέψη προκύπτει, συγκεκριμένα, ότι ο νεοεισερχόμενος θα αποκτήσει κεκτημένα δικαιώματα στις χρονοθυρίδες που αποκτά από τα μέρη, δηλαδή θα έχει το δικαίωμα να χρησιμοποιεί τις χρονοθυρίδες που του μεταβίβασαν τα μέρη στις δύο πόλεις οποιουδήποτε προσδιορισθέντος ζεύγους πόλεων για διαφορετικό ζεύγος πόλεων εντός της Ευρώπης, εφόσον θα έχει πραγματοποιήσει δρομολόγια μεταξύ του προσδιορισθέντος ζεύγους πόλεων κατά τη διάρκεια δύο διαδοχικών περιόδων IATA, με εξαίρεση το ζεύγος πόλεων Βιέννη-Φρανκφούρτη επί του Μάιν, για το οποίο η απόκτηση κεκτημένων δικαιωμάτων απαιτεί να έχει εξυπηρετήσει τη σύνδεση αυτή κατά τη διάρκεια οκτώ διαδοχικών περιόδων IATA.
- 317 Επομένως, διαπιστώνεται ότι, βάσει των δεσμεύσεων που ανέλαβαν τα μέρη της συγκεντρώσεως, η προσφεύγουσα δεν θα μπορεί, απλώς, να διατηρήσει τις τρεις χρονοθυρίδες που της είχαν μεταβιβαστεί στο παρελθόν και να αποκτήσει ενδεχομένως και δύο ακόμα, αλλά θα μπορεί επίσης να αποκτήσει κεκτημένα δικαιώματα στις χρονοθυρίδες που της μεταβίβασε η Lufthansa δυνάμει της συμβάσεως μισθώσεως στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης επί του Μάιν μετά από οκτώ διαδοχικές περιόδους IATA και να ανταλλάξει τις χρονοθυρίδες αυτές με άλλες χρονοθυρίδες που διαθέτει η Lufthansa στο πλαίσιο των δεσμεύσεων.
- 318 Τρίτον, όσον αφορά το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η διάθεση επιπλέον χρονοθυρίδων που προβλέπεται από τις δεσμεύσεις δεν επιτρέπει σε νέο ανταγωνιστή να εισέλθει στη σύνδεση Βιέννη-Φρανκφούρτη επί του Μάιν, διαπιστώνεται ότι αυτό αναιρείται από τα αποτελέσματα της έρευνας αγοράς τα οποία εκθέτει η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση. Η Επιτροπή επισήμανε στην αιτιολογική σκέψη 362 της προσβαλλομένης αποφάσεως ότι η πλειοψηφία όσων είχαν λάβει μέρος στην έρευνα αγοράς έκριναν σε γενικές γραμμές ότι οι δεσμεύσεις έδιναν τη δυνατότητα στην προσφεύγουσα ή σε νεοεισερχόμενο να παράσχει ανταγωνιστικές και βιώσιμες υπηρεσίες στη σύνδεση Βιέννη-Φρανκφούρτη επί του Μάιν. Διευκρινίζεται, επίσης, ότι όσοι έλαβαν μέρος στην έρευνα αγοράς σε μεγάλο βαθμό συμφωνούν ότι οι δεσμεύσεις είναι σε γενικές γραμμές επαρκείς για να διευκολύνουν και να αυξήσουν την πιθανότητα εισόδου στη σύνδεση ή επεκτάσεως ενός ανταγωνιστή και, επομένως, για να αρθούν τα προβλήματα ανταγωνισμού στη συγκεκριμένη σύνδεση.
- 319 Τέταρτον, όσον αφορά το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η Επιτροπή πρέπει να προβεί στη δική της αξιολόγηση των δεσμεύσεων και να μη παραπέμψει απλώς ως προς το ζήτημα αυτό στα συμπεράσματα της έρευνας αγοράς, διαπιστώνεται ότι το επιχείρημα αυτό προβλήθηκε για πρώτη φορά στην αντίκρουση της προσφεύγουσας. Επισημαίνεται, όμως, ότι σκοπεί να απαντήσει σε επιχείρημα που διατύπωσε η Επιτροπή στο υπόμνημα απαντήσεως και, ως εκ τούτου δεν μπορεί να θεωρηθεί εκπρόθεσμο. Παρά ταύτα δεν μπορεί να γίνει δεκτό, στο μέτρο που από την ίδια τη διατύπωση της αιτιολογικής σκέψεως 362 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η έρευνα αγοράς χρησιμοποιήθηκε από την Επιτροπή απλώς προς επιβεβαίωση των δικών της συμπερασμάτων σχετικά με την καταλληλότητα των δεσμεύσεων στην επίμαχη σύνδεση.
- 320 Πέμπτον, όσον αφορά τα επιχειρήματα που προβάλλει η προσφεύγουσα σχετικά με την ικανότητα της αεροπορικής εταιρίας MAP να εξυπηρετήσει τη σύνδεση Βιέννη-Φρανκφούρτη επί του Μάιν, διαπιστώνεται ότι, ακόμη και αν θεωρηθεί ότι είναι βάσιμα, αφορούν μόνο την άποψη ενός από όσους έλαβαν μέρος στην έρευνα αγοράς και δεν επομένως μπορούν, αφεαυτών, να αναιρέσουν τα συμπεράσματα της όλης έρευνας.
- 321 Επιπλέον, επισημαίνεται ότι, σε αντίθεση προς όσα προβάλλει η προσφεύγουσα, από το παράρτημα C8 της αντικρούσεως δεν προκύπτει ότι η αεροπορική εταιρία MAP διαθέτει μόνο δύο αεροσκάφη τύπου MD-83 170 θέσεων τα οποία ήταν στη διάθεση άλλων αεροπορικών εταιριών στο πλαίσιο συμφωνιών χρηματοδοτικής μίσθωσης, αλλά ότι, πέρα από τα δεκατρία επιχειρηματικά της

αεροσκάφη, διαθέτει και δύο αεροσκάφη μεταφοράς επιβατών τύπου MD-83 χωρητικότητας 170 θέσεων για την πρόσθετη ζήτηση. Το γεγονός ότι έχει εκμισθώσει αυτά τα αεροσκάφη τύπου MD-83 σε άλλες εταιρίες δεν αποκλείει τα αεροπλάνα αυτά να μπορέσουν να χρησιμοποιηθούν στο μέλλον από τη MAP για λογαριασμό της, όπως επισημαίνει η Επιτροπή. Επομένως, διαπιστώνεται ότι το επιχείρημα αυτό δεν ανταποκρίνεται στα πραγματικά περιστατικά.

322 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η αιτίαση που στηρίζεται στην ανεπάρκεια της διαθέσεως χρονοθυρίδων στη σύνδεση Βιέννη-Φρανκφούρτη επί του Μάιν πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.

– Επί των χρονοθυρίδων που διατίθενται στη σύνδεση Βιέννη-Μόναχο

323 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι η διάθεση μίας μόνο χρονοθυρίδας στη σύνδεση Βιέννη-Μόναχο, λόγω της αφαιρέσεως του αριθμού των δρομολογίων που εκμεταλλεύεται ήδη στη σύνδεση αυτή από τον αριθμό των χρονοθυρίδων που δεσμεύονται να διαθέσουν τα μέρη της συγκεντρώσεως δεν θα επιτρέψει σε αερομεταφορέα να εισέλθει στη σύνδεση αυτή με ανταγωνιστικό τρόπο.

324 Ως προς το ζήτημα αυτό επισημαίνεται ότι η προσφεύγουσα στηρίζει την ανάλυσή της στην υπόθεση ότι θα αποφασίσει να διατηρήσει τον υπάρχοντα αριθμό δρομολογίων της. Διαπιστώνεται όμως ότι, μολονότι στην περίπτωση αυτή θα είναι διαθέσιμη μία μόνο χρονοθυρίδα για νεοεισερχόμενο, η Επιτροπή επισήμανε στην αιτιολογική σκέψη 363 της προσβαλλομένης αποφάσεως τα εξής:

«[...] Παρόλο που η παροχή ανταγωνιστικών αεροπορικών υπηρεσιών, ιδίως για τους επιβάτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνος κατά κανόνα απαιτεί περισσότερα από ένα δρομολόγιο την ημέρα, επισημαίνεται ότι [...] στο αεροδρόμιο του [Μονάχου] αναμένεται να υπάρξουν σημαντική επέκταση στο εγγύς μέλλον. Συγκεκριμένα, η κατασκευή ενός τρίτου διαδρόμου βρίσκεται στο δεύτερο στάδιο μιας μακράς διαδικασίας εγκρίσεως και αναμένεται να λειτουργήσει από το 2011. Αυτός ο τρίτος διάδρομος θα αυξήσει το συντονισμό σε μέχρι και 120 κινήσεις την ώρα σε σχέση με τις 90 κινήσεις την ώρα με το υπάρχον σύστημα των δύο διαδρόμων και θα είναι διαθέσιμος και για τους δύο τερματικούς σταθμούς του αεροδρομίου [του Μονάχου]. Αυτή η προγραμματισμένη αύξηση του δυναμικού αυξάνει την πιθανότητα νεοεισερχόμενοι να μπορέσουν στο εγγύς μέλλον [ιδίως όταν βελτιωθεί το οικονομικό κλίμα για τις αεροπορικές υπηρεσίες που αναφέρεται κατωτέρω στις αιτιολογικές σκέψεις (384) επ. να αποκτήσουν χρονοθυρίδες βάσει της κανονικής διαδικασίας χορηγήσεως χρονοθυρίδων [...]]. Συγχρόνως, θα μπορούν να αποκτήσουν μία χρονοθυρίδα δυνάμει των δεσμεύσεων για την οποία θα μπορούν να αποκτήσουν κεκτημένα δικαιώματα μετά από δύο περιόδους, κάτι που θα αποτελέσει επιπλέον κίνητρο να αρχίσουν να εκμεταλλεύονται τη σύνδεση αυτή.»

325 Η Επιτροπή επισήμανε, επίσης, στην αιτιολογική σκέψη 364 της προσβαλλομένης αποφάσεως ότι τα στοιχεία αυτά εξεταζόμενα από κοινού δικαιολογούν την αφαίρεση των υφιστάμενων δρομολογίων της προσφεύγουσας από τις χρονοθυρίδες που πρέπει να διατεθούν βάσει των δεσμεύσεων και θα έδιναν δυνατότητα στην προσφεύγουσα και σε νεοεισερχόμενο να υποκαταστήσει επαρκώς την ανταγωνιστική πίεση που θα ασκούσαν αμοιβαία η Lufthansa και η Austrian αν δεν γινόταν η συγκέντρωση.

326 Επισημαίνεται, όμως, ότι η προσφεύγουσα δεν εξηγεί γιατί οι διαπιστώσεις στις οποίες προέβη η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 363 της προσβαλλομένης αποφάσεως ήταν πλημμελείς ή δεν δικαιολογούσαν το συμπέρασμα ότι οι δεσμεύσεις θα έδιναν τη δυνατότητα σε νεοεισερχόμενο να εισέλθει επιτυχώς στη γραμμή Βιέννη-Μόναχο.

327 Επίσης, επισημαίνεται ότι η προσφεύγουσα δεν αμφισβητεί τα συμπεράσματα της έρευνας αγοράς τα οποία επικαλείται η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 365 της προσβαλλομένης αποφάσεως, κατά τα οποία όσοι μετείχαν στην έρευνα αγοράς συμφωνούν σε μεγάλο βαθμό ότι οι δεσμεύσεις αίρουν τα

προβλήματα ανταγωνισμού στη σύνδεση Βιέννη-Μόναχο και οι πλειοψηφία αυτών κρίνει ότι, συνολικά, οι δεσμεύσεις διευκολύνουν επαρκώς την είσοδο ή την επέκταση και αυξάνουν την πιθανότητά τους και, κατ' αυτόν τον τρόπο, επιτρέπουν στην προσφεύγουσα ή σε νεοεισερχόμενο να προσφέρει μια ανταγωνιστική και βιώσιμη αεροπορική υπηρεσία στην εν λόγω σύνδεση. Στην πραγματικότητα η προσφεύγουσα προβάλλει απλώς ότι η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει η ίδια την επάρκεια των δεσμεύσεων και να μην παραπέμψει απλώς στα αποτελέσματα της έρευνας αγοράς. Από το γράμμα της αιτιολογικής σκέψεως 365 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει, όμως, ότι η Επιτροπή δεν αρκέστηκε στο να παραπέμψει στην έρευνα αγοράς για την εκτίμηση της επάρκειας των δεσμεύσεων αλλά διαπίστωσε, απλώς, ότι τα συμπεράσματα στα οποία είχε καταλήξει «[...] συμφωνούσαν με τη συνολική αξιολόγηση των διορθωτικών μέτρων για τη συγκεκριμένη σύνδεση που έγινε στην έρευνα αγοράς».

328 Υπό τις συνθήκες αυτές και ελλείψει ειδικότερων επιχειρημάτων προς στήριξή της, διαπιστώνεται ότι η αιτίαση αυτή δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις ακρίβειας που απορρέουν, κατά τη νομολογία, από το άρθρο 44, παράγραφος 1, στοιχεία γ' και δ', του Κανονισμού Διαδικασίας και κατά συνέπεια πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτη (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση της 27ης Σεπτεμβρίου 2012, *Nynäs Petroleum και Nynas Belgium κατά Επιτροπής*, T-347/06, Συλλογή, EU:T:2012:480, σκέψεις 107 και 108).

Επί των χρονοθυρίδων που διατίθενται στις συνδέσεις Βιέννη-Κολωνία και Βιέννη-Στουτγκάρδη

329 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι οι δεσμεύσεις δεν επαρκούν για να επιτρέψουν σε νέο ανταγωνιστή να εισέλθει στις συνδέσεις Βιέννη-Στουτγκάρδη και Βιέννη-Κολωνία, με την αιτιολογία ότι οι συνδέσεις αυτές εξυπηρετούνται από την εταιρία χαμηλού κόστους Germanwings.

330 Προς στήριξη της αιτιάσεως αυτής η προσφεύγουσα προβάλλει ένα μοναδικό επιχειρήμα που στηρίζεται στο ότι εταιρία χαμηλού κόστους μπορεί να εισέλθει σε σύνδεση, δημιουργώντας ζήτηση εισιτηρίων με χαμηλή τιμή, μόνο στο μέτρο που η σύνδεση αυτή δεν εξυπηρετείται ήδη από άλλη εταιρία χαμηλού κόστους.

331 Ως προς το ζήτημα αυτό επισημαίνεται ότι η προσφεύγουσα δεν διευκρινίζει γιατί η αρχή που προβάλλει, ακόμη και αν υποθεθεί ότι ισχύει σε κάθε περίπτωση και ειδικότερα στην προκειμένη περίπτωση, δεν επιτρέπει σε μια παραδοσιακή εταιρία της οποίας το επιχειρηματικό μοντέλο, η προσφορά υπηρεσιών και η δομή των τιμών διαφοροποιούνται από αυτά των εταιριών χαμηλού κόστους να εισέλθει στις επίμαχες συνδέσεις.

332 Επισημαίνεται, επίσης, ότι, ακόμη και αν ήταν ακριβές το επιχειρήμα ότι το γεγονός ότι αεροπορική εταιρία χαμηλού κόστους εξυπηρετεί ορισμένη σύνδεση εμποδίζει κάθε άλλη αεροπορική εταιρία χαμηλού κόστους να εισέλθει στη σύνδεση αυτή, δεν θα υπήρχε κανένας ανταγωνισμός μεταξύ των εταιριών αυτού του είδους σύμφωνα με την προσέγγιση Α-Π. Από την αιτιολογική σκέψη 123 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει, όμως, ότι κατά τον χρόνο εκδόσεως της αποφάσεως αυτής η αεροπορική εταιρία TUIfly (που προσφέρει ναυλωμένες πτήσεις και πτήσεις χαμηλού κόστους) επρόκειτο να ξεκινήσει να δραστηριοποιείται στη σύνδεση Βιέννη-Κολωνία με δύο δρομολόγια εβδομαδιαίως και ένα δρομολόγιο το Σάββατο και την Κυριακή και ότι μπορούσε να γίνει κράτηση στις πτήσεις αυτές για τη χειμερινή περίοδο IATA 2009/2010, παρά το γεγονός ότι τη σύνδεση αυτή την εξυπηρετούσε ήδη η Germanwing.

333 Επομένως, η προσφεύγουσα δεν αποδεικνύει ότι η παρουσία της Germanwings στις συνδέσεις αυτές θα καθιστούσε αδύνατη την είσοδο νέου ανταγωνιστή παρά τις δεσμεύσεις των μερών της συγκεντρώσεως.

- 334 Το συμπέρασμα αυτό επιβεβαιώνεται, εξάλλου, κατά την Επιτροπή, από τις απαντήσεις που έδωσαν οι ανταγωνιστές στην ερώτηση 28 του ερωτηματολογίου που τους δόθηκε κατά το στάδιο I της έρευνας αγοράς, η οποία αφορούσε το ζήτημα, αφενός, αν η παρουσία εταιρίας χαμηλού κόστους αποτελούσε σημαντικό παράγοντα στη λήψη αποφάσεως σχετικά με την εκμετάλλευση μιας συνδέσεως και, αφετέρου, με ποιον τρόπο η παρουσία αυτή επηρέαζε την απόφαση να ξεκινήσει, να εγκαταλειφθεί ή να συνεχιστεί η εκμετάλλευση μιας συνδέσεως.
- 335 Καθώς οι απαντήσεις στην ερώτηση 28 δεν υπήρχαν στο παράρτημα των δικογράφων της Επιτροπής, το Γενικό Δικαστήριο της ζήτησε, στο πλαίσιο μέτρου οργανώσεως της διαδικασίας της 18ης Φεβρουαρίου 2013, να τις προσκομίσει. Η Επιτροπή συμμορφώθηκε προς το αίτημα αυτό στις 22 Μαρτίου 2013.
- 336 Από την ανάγνωση των απαντήσεων που προσκόμισε η Επιτροπή προκύπτει ότι στο πρώτο σκέλος της ερωτήσεως η μεγάλη πλειοψηφία όσων είχαν λάβει μέρος στην έρευνα αγοράς απάντησαν θετικά και ότι στο δεύτερο σκέλος της ερωτήσεως η πλειοψηφία των ανταγωνιστών που ερωτήθηκαν ανέφεραν ότι το γεγονός αυτό επηρέαζε τόσο την απόφασή τους να εισέλθουν ή να παραμείνουν στην αγορά, κατά το ότι εξ αυτού του λόγου μειώνονται οι πιθανότητες να το πράξουν βάσει, ιδίως, της συχνότητας των πτήσεων της εταιρίας χαμηλού κόστους ή του γεγονότος ότι λάμβανε δημόσιες επιχορηγήσεις, όσο και την απόφασή τους να εξέλθουν από την αγορά, ως προς το ότι την καθιστούσε πιθανότερη. Παρά ταύτα, λίγοι μόνο από αυτούς ανέφεραν ότι η παρουσία εταιρίας χαμηλού κόστους σε μια σύνδεση θα αποτελούσε λόγο να μην εισέλθουν στην εν λόγω σύνδεση ή να αποχωρήσουν από αυτή. Εξάλλου, λίγοι από τους ανταγωνιστές που ερωτήθηκαν ανέφεραν ότι η παρουσία εταιρίας χαμηλού κόστους σε μια σύνδεση δεν επηρεάζει την απόφασή τους να εξυπηρετήσουν τη σύνδεση αυτή, με την αιτιολογία ότι θεωρούσαν ότι επρόκειτο για διαφορετικό τμήμα της αγοράς ή ότι αποτελούσαν και οι ίδιοι εταιρία χαμηλού κόστους. Παρά την ποικιλία των απαντήσεων στο δεύτερο σκέλος της ερωτήσεως, προκύπτει σαφώς ότι η πλειοψηφία των ανταγωνιστών που ερωτήθηκαν δεν αποκλείουν να εισέλθουν σε μια σύνδεση λόγω της παρουσίας εταιρίας χαμηλού κόστους στην ίδια σύνδεση, μολονότι αναγνωρίζουν ότι το γεγονός αυτό θα καταστήσει δυσκολότερη την είσοδο υπό ορισμένες συνθήκες.
- 337 Υπό τις συνθήκες αυτές το Γενικό Δικαστήριο κρίνει ότι η Επιτροπή βάσιμα έκρινε ότι η παρουσία της Germanwings στις συνδέσεις Βιέννη-Κολωνία και Βιέννη-Στουτγκάρδη δεν μπορούσε να εμποδίσει την είσοδο νέων ανταγωνιστών στις συνδέσεις αυτές.
- Επί του γεγονότος ότι από τότε που εκδόθηκε η προσβαλλόμενη απόφαση καμία αεροπορική εταιρία δεν είχε ξεκινήσει να εκμεταλλεύεται κάποια από τις συνδέσεις τις οποίες αφορούσαν οι δεσμεύσεις
- 338 Η προσφεύγουσα προβάλλει, κατ' ουσίαν, ότι η ανεπάρκεια των δεσμεύσεων των μερών της συγκεντρώσεως αποδεικνύεται από το γεγονός ότι το καλοκαίρι του 2010 καμία αεροπορική εταιρία δεν είχε ξεκινήσει να εκμεταλλεύεται κάποια από τις συνδέσεις τις οποίες αφορούσαν οι δεσμεύσεις.
- 339 Ως προς το ζήτημα αυτό υπενθυμίζεται ότι κατά πάγια νομολογία, το γεγονός αυτό, που είναι μεταγενέστερο της προσβαλλομένης αποφάσεως, ακόμη και αν θεωρηθεί αληθές, δεν ασκεί καμία επιρροή στη νομιμότητα της πράξεως, δεδομένου ότι αυτή πρέπει να κριθεί υπό το πρίσμα των πραγματικών στοιχείων που υπήρχαν κατά τον χρόνο της εκδόσεώς της (βλ., υπ' αυτή την έννοια, αποφάσεις της 7ης Φεβρουαρίου 1979, Γαλλία κατά Επιτροπής, 15/76 και 16/76, Συλλογή, EU:C:1979:29, σκέψη 7· της 17ης Μαΐου 2001, IECG κατά Επιτροπής, C-449/98 P, Συλλογή, EU:C:2001:275, σκέψη 87, και της 12ης Δεκεμβρίου 1996, Altmann κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-177/94 και T-377/94, Συλλογή, EU:T:1996:193, σκέψη 119).
- 340 Κατά συνέπεια, το επιχείρημα αυτό πρέπει να απορριφθεί ως αλυσιτελές.

Επί της καταλληλότητας των λοιπών δεσμεύσεων

- 341 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι οι συμφωνίες διασυνδέσεων γραμμών και επιμερισμού καθώς και η συμμετοχή στο πρόγραμμα τακτικών επιβατών της Lufthansa «Miles & More» δεν μπορούν εγγυηθούν επαρκή ανταγωνισμό.
- 342 Προς στήριξη της αιτιάσεως αυτής η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η σύναψη συμφωνιών διασυνδέσεως γραμμών και επιμερισμού μπορούσαν να αξιοποιηθούν μόνο από τις μικρές αεροπορικές εταιρίες οι οποίες μεταφέρουν ιδίως διερχόμενους επιβάτες στο πλαίσιο τοπικών μεταφορών προς αεροπορικούς κόμβους και όχι από τους πραγματικούς ανταγωνιστές της Lufthansa, ήτοι την Air Berlin, την Air France-KLM, την British Airways, την easyJet και τη Ryanair.
- 343 Το ίδιο ισχύει για το πρόγραμμα τακτικών πελατών της Lufthansa, καθώς οι περισσότεροι από τους ανταγωνιστές της διαθέτουν τα δικά τους προγράμματα και επομένως δεν έχουν λόγο να μετάσχουν σε αυτό. Το μόνο αποτελεσματικό μέτρο σχετικά με το πρόγραμμα αυτό θα ήταν να απαγορευτεί η χρήση του στα δρομολόγια που υπόκεινται σε ανταγωνισμό ώστε να περιοριστεί το αποτέλεσμά του.
- 344 Ως προς το ζήτημα αυτό επισημαίνεται ότι, βάσει των δεσμεύσεων, ο νεοεισερχόμενος θα έχει τη δυνατότητα να συνάψει με τα μέρη της συγκεντρώσεως συμφωνίες διασυνδέσεως γραμμών, κάτι που θα του δώσει τη δυνατότητα να πωλήσει στους πελάτες, στο προσδιορισμένο ζεύγος πόλεων στο οποίο δραστηριοποιείται, ταξίδια μετ' επιστροφής στα οποία η μία διαδρομή παρέχεται από τα μέρη της συγκεντρώσεως και η άλλη από τον ίδιο. Αυτό δίνει, παραδείγματος χάριν, τη δυνατότητα στους πελάτες, όπως υπογράμμισε η Επιτροπή, να αναχωρήσουν το πρωί με πτήση του ανταγωνιστή και, σε περίπτωση που ο τελευταίος δεν διαθέτει χρονοθυρίδα ή δεν πραγματοποιεί πτήση το βράδυ, να επιστρέψουν με πτήση Lufthansa-Austrian.
- 345 Εξάλλου, επισημαίνεται ότι οι δεσμεύσεις προβλέπουν επίσης τη δυνατότητα ο νεοεισερχόμενος, κατόπιν σχετικού αιτήματός του προς τα μέρη της συγκεντρώσεως, να συνάψει με αυτά ειδική συμφωνία επιμερισμού για μετακινήσεις με πραγματική αφετηρία και προορισμό είτε στην Αυστρία ή στη Γερμανία είτε στην Αυστρία ή στο Βέλγιο, υπό την προϋπόθεση ότι τμήμα του ταξιδιού πραγματοποιείται σε μία από τις συνδέσεις Βιέννη-Φρανκφούρτη επί του Μάιν, Βιέννη-Μόναχο, Βιέννη-Κολωνία, Βιέννη-Στουτγκάρδη ή Βιέννη-Βρυξέλλες. Οι προϋποθέσεις της συμφωνίας αυτής πρέπει να είναι τέτοιες ώστε ο νέος πάροχος αεροπορικών υπηρεσιών να τυγχάνει της ίδιας μεταχειρίσεως με τους εταίρους της Lufthansa (σημείο 5.1 των δεσμεύσεων) στο πλαίσιο της Star Alliance για το ίδιο προσδιορισμένο ζεύγος πόλεων.
- 346 Οι επίμαχες δεσμεύσεις αφορούν όλες τις συνδέσεις στις οποίες εντοπίστηκαν προβλήματα ανταγωνισμού και προστίθενται στη διάθεση χρονοθυρίδων στις συνδέσεις αυτές.
- 347 Όπως προβάλλει και η προσφεύγουσα, όλα αυτά τα συμπληρωματικά μέτρα ενδέχεται να ενδιαφέρουν τις τοπικές εταιρίες που εξυπηρετούν τους κόμβους της Lufthansa και της Austrian από τα περιφερειακά γερμανικά και αυστριακά αεροδρόμια, παραδείγματος χάριν στο πλαίσιο πτήσεως με ανταπόκριση μέσω του αεροδρομίου της Βιέννης στις συνδέσεις μεταξύ των περιφερειακών αυστριακών αεροδρομίων, αφενός, και των αεροδρομίων της Φρανκφούρτης επί του Μάιν, της Στουτγκάρδης, της Κολωνίας ή των Βρυξελλών, αφετέρου ή ακόμα στο πλαίσιο πτήσεως με ανταπόκριση μέσω της Φρανκφούρτης επί του Μάιν ή του Μονάχου στις συνδέσεις μεταξύ των περιφερειακών γερμανικών αεροδρομίων, αφενός, και της Βιέννης, αφετέρου.
- 348 Δεν προκύπτει, όμως, σαφώς ο λόγος για τον οποίο τέτοια διορθωτικά μέτρα δεν θα μπορούσαν να ενδιαφέρουν και άλλους ανταγωνιστές, είτε πρόκειται για αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους που λειτουργούν βάσει του μοντέλου παροχής υπηρεσιών από σημείο σε σημείο και επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν σε κάποια από τις συνδέσεις που προσδιορίστηκαν είτε πρόκειται για αεροπορική εταιρία δικτύου που επιθυμεί να δραστηριοποιηθεί στις συνδέσεις αυτές για να διευρύνει την προσφορά της περιορίζοντας συγχρόνως τις δαπάνες που συνεπάγεται μια τέτοια κίνηση.

- 349 Επ' αυτού επισημαίνεται ότι η προσφεύγουσα δεν προέβαλε κανένα επιχείρημα προς στήριξη της θέσεως ότι εταιρίες όπως η easyJet, η Ryanair, η Air France-KLM και η British Airways δεν φαίνεται να ενδιαφέρονται για τέτοια διορθωτικά μέτρα.
- 350 Η προσφεύγουσα δεν αμφισβητεί ούτε τη θέση της Επιτροπής ότι η έρευνα αγοράς έδειξε ότι, όσον αφορά τις συμφωνίες διασυνδέσεως γραμμών, η απουσία μιας τέτοιας λύσεως αποτελούσε έναν από τους λόγους για τους οποίους τρίτοι μεταφορείς έπαυαν να δραστηριοποιούνται στις συνδέσεις μεταξύ Γερμανίας και Αυστρίας (αιτιολογική σκέψη 337 της προσβαλλομένης αποφάσεως).
- 351 Από τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο που έστειλε η Επιτροπή στους δραστηριοποιούμενους στην αγορά στις 27 Ιουνίου 2009, οι οποίες προσκομίστηκαν από την Επιτροπή στο πλαίσιο του από 18 Φεβρουαρίου 2013 μέτρου οργανώσεως της διαδικασίας, προκύπτει, όμως, ότι από τους 48 που απάντησαν στις ερωτήσεις 10 και 11 του ερωτηματολογίου αυτού, μόνον έξι θεώρησαν ότι οι δεσμεύσεις που πρότειναν τα μέρη που γνωστοποιούσαν τη συγκέντρωση δεν αποτελούσαν κίνητρο για την είσοδο ή την επέκταση στις συνδέσεις μεταξύ των προσδιορισθέντων ζευγών πόλεων. Η διαπίστωση αυτή επιβεβαιώνει τη θέση που διατύπωσε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 377 της προσβαλλομένης αποφάσεως και επιτρέπει να απορριφθεί το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως κρίνοντας ότι οι δεσμεύσεις αυτές μπορούσαν να άρουν τα προβλήματα ανταγωνισμού που έθετε η επίμαχη συγκέντρωση.
- 352 Υπό τις συνθήκες αυτές, η προσφεύγουσα δεν αποδεικνύει ως προς τι η δυνατότητα συνάψεως συμφωνιών διασυνδέσεως γραμμών και ειδικών συμφωνιών επιμερισμού, που προβλέπεται στις δεσμεύσεις, μαζί με τη διάθεση χρονοθυρίδων, δεν αποτελούν κίνητρο για τους ανταγωνιστές να δραστηριοποιηθούν στις προσδιορισμένες συνδέσεις.
- 353 Το επιχείρημα που προβάλλει η προσφεύγουσα σχετικά με τη δυνατότητα προσβάσεως στο πρόγραμμα τακτικών πελατών της Lufthansa δεν ασκεί κάποια επιρροή. Συγκεκριμένα, υπενθυμίζεται ότι βάσει των δεσμεύσεων σε περίπτωση που νεοεισερχόμενος που δεν μετέχει στο πρόγραμμα τακτικών πελατών της Lufthansa «Miles & More» υποβάλει σχετικό αίτημα, η Luftansa επιτρέπει την πρόσβαση στο πρόγραμμα αυτό για τα προσδιορισθέντα ζεύγη πόλεων στα οποία δραστηριοποιείται ο νέος πάροχος αεροπορικής υπηρεσίας. Η συμφωνία πρέπει να είναι τέτοια ώστε ο νέος πάροχος αεροπορικής υπηρεσίας να τυγχάνει της ίδιας μεταχειρίσεως με τους εταίρους της Lufthansa στο πλαίσιο της Star Alliance. Οι οικονομικοί όροι πρέπει να ανταποκρίνονται στους μέσους όρους που συμφωνούνται με τους εταίρους της Lufthansa (σημείο 7.1 των δεσμεύσεων). Το Γενικό Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει στην απόφαση easyJet κατά Επιτροπής, σκέψη 139 ανωτέρω (EU:T:2006:187), ότι το γεγονός ότι οι επιβάτες των πτήσεων τις οποίες εκμεταλλεύονται οι ανταγωνιστικές αεροπορικές εταιρίες στις θιγόμενες αγορές μπορούν να λάβουν «μίλια» από τον συγχωνευθέντα φορέα παρέχει ένα όχι αμελητέο πλεονέκτημα στους επιβάτες αυτούς και, επομένως, εμμέσως, στις ανταγωνιστικές αεροπορικές εταιρίες. Στην περίπτωση κατά την οποία μια ανταγωνιστική αεροπορική εταιρία δεν θα επιθυμούσε να μετάσχει στο πρόγραμμα τακτικής πελατείας λόγω των δικών της αναγκών και της οργάνωσής της, παραδείγματος χάριν επειδή διαθέτει το δικό της πρόγραμμα τακτικών πελατών, η συμπεριφορά αυτή θα προέκυπτε από δική της εμπορική απόφαση. Επομένως, μια τέτοια στρατηγική επιλογή δεν μπορεί να αποδείξει την ανεπάρκεια αυτού του διορθωτικού μέτρου και, κατά συνέπεια, την ύπαρξη πρόδηλης πλάνης εκτιμήσεως της Επιτροπής (απόφαση easyJet κατά Επιτροπής, σκέψη 139 ανωτέρω, EU:T:2006:187, σκέψη 143).
- 354 Επομένως, η αιτίαση που στηρίζεται στην ανεπάρκεια των λοιπών δεσμεύσεων πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.

3. Επί του τρίτου λόγου της προσφυγής, ο οποίος στηρίζεται σε κατάχρηση εξουσίας

- 355 Η προσφεύγουσα προβάλλει απλώς ότι κατά την εξέταση της επίμαχης συγκεντρώσεως η Επιτροπή απέκλινε από τις δικές της κατευθυντήριες γραμμές και ανακοινώσεις, και παραπέμπει επ' αυτού σε διάφορα σημεία της προσφυγής της.
- 356 Ως προς το ζήτημα αυτό υπενθυμίζεται ότι, κατά το άρθρο 44, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του Κανονισμού Διαδικασίας, το δικόγραφο της προσφυγής πρέπει να περιέχει, μεταξύ άλλων, συνοπτική έκθεση των ισχυρισμών των οποίων γίνεται επίκληση. Επιπλέον, ανεξάρτητα από κάθε ζήτημα ορολογίας, η έκθεση αυτή πρέπει να είναι αρκούντως σαφής και ακριβής ώστε να καθίσταται δυνατό στον καθού να προετοιμάσει την άμυνά του και στο Γενικό Δικαστήριο να αποφανθεί επί της προσφυγής, ενδεχομένως χωρίς να χρειαστεί άλλες πληροφορίες. Συγκεκριμένα, για να είναι παραδεκτή μια προσφυγή επιβάλλεται τα ουσιώδη πραγματικά και νομικά στοιχεία επί των οποίων αυτή στηρίζεται να προκύπτουν, τουλάχιστον συνοπτικώς, αλλά κατά τρόπο λογικό και κατανοητό, από το κείμενο του δικογράφου, τούτο δε προκειμένου να εξασφαλιστεί η ασφάλεια δικαίου και η ορθή απονομή της δικαιοσύνης. Συναφώς, δεν απόκειται στο Γενικό Δικαστήριο να αναζητεί από το σύνολο των στοιχείων των οποίων γίνεται επίκληση προς στήριξη ενός πρώτου λόγου αν τα στοιχεία αυτά μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν προς στήριξη ενός δευτέρου λόγου (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση της 27ης Σεπτεμβρίου 2006, Roquette Frères κατά Επιτροπής, T-322/01, Συλλογή, EU:T:2006:267, σκέψεις 208 και 209).
- 357 Διαπιστώνεται, όμως, ότι η προσφεύγουσα δεν προβάλλει κανένα επιχείρημα προς στήριξη του συγκεκριμένου λόγου και αρκείται στο να παραπέμπει σε όσα έχει εκθέσει σε άλλα τμήματα των δικογράφων της.
- 358 Συνεπώς, ο τρίτος λόγος της προσφυγής πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτος.
- 359 Βάσει όλων των προεκτεθέντων, η προσφυγή πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό της.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 360 Κατά το άρθρο 87, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου.
- 361 Επειδή η προσφεύγουσα ηττήθηκε, η δε Επιτροπή, η ÖIAG και η Lufthansa ζήτησαν να καταδικαστεί η προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα, η προσφεύγουσα πρέπει να φέρει, εκτός από τα δικά της δικαστικά έξοδα, και τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Επιτροπή, η ÖIAG και η Lufthansa.
- 362 Η Δημοκρατία της Αυστρίας φέρει τα δικαστικά της έξοδα, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 87, παράγραφος 4, πρώτο εδάφιο, του Κανονισμού Διαδικασίας.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο τμήμα)

αποφασίζει:

- 1) **Απορρίπτει την προσφυγή.**
- 2) **Η Niki Luftfahrt GmbH φέρει, εκτός των δικών της δικαστικών εξόδων, και τα δικαστικά έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η Österreichische Industrieholding AG και η Deutsche Lufthansa AG.**
- 3) **Η Δημοκρατία της Αυστρίας φέρει τα δικαστικά της έξοδα.**

Γρατσίας

Kancheva

Wetter

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 13 Μαΐου 2015.

(υπογραφές)

Περιεχόμενα

Το ιστορικό της διαφοράς	2
1. Εμπλεκόμενες επιχειρήσεις	2
2. Διοικητική διαδικασία	2
3. Περιεχόμενο της προσβαλλομένης αποφάσεως	4
Σχετικές αγορές	4
Εκτίμηση των αποτελεσμάτων της συγκεντρώσεως επί του ανταγωνισμού	7
Εννοιολογικό πλαίσιο για την αξιολόγηση της συγκεντρώσεως	7
Ανάλυση του ανταγωνισμού	8
Δεσμεύσεις	10
Δεσμεύσεις σχετικά με τις χρονοθυρίδες	10
– Παραχώρηση χρονοθυρίδων στα ζεύγη πόλεων για τα οποία υπήρχαν προβλήματα ανταγωνισμού	10
– Όροι που αφορούν τη μεταφορά των χρονοθυρίδων	12
– Κεκτημένα δικαιώματα	13
– Μέλη της Star Alliance ως νεοεισερχόμενοι	13
Λοιπές δεσμεύσεις και όροι	13
– Ειδικές συμφωνίες επιμερισμού και συμφωνίες εκτελέσεως πτήσεων με κοινό κωδικό	13
– Λοιποί όροι	14
Αξιολόγηση των δεσμεύσεων	14
Συμπέρασμα	14
Διαδικασία	15
Αιτήματα των διαδίκων	16
Σκεπτικό	16
1. Επί του δεύτερου λόγου της προσφυγής, ο οποίος στηρίζεται σε παράβαση ουσιαστικού τύπου	17
Επί του πρώτου σκέλους του δεύτερου λόγου της προσφυγής, το οποίο στηρίζεται σε παράβαση της υποχρέωσης αιτιολογήσεως	17
Επί του δεύτερου σκέλους του δεύτερου λόγου της προσφυγής, με το οποίο προβάλλεται ότι δεν αποδείχθηκαν επαρκώς τα πραγματικά περιστατικά στο πλαίσιο της έρευνας αγοράς	20

2. Επί του πρώτου λόγου της προσφυγής, ο οποίος στηρίζεται σε παράβαση του άρθρου 81, παράγραφοι 1 και 3, ΕΚ, του άρθρου 8 του κανονισμού συγκεντρώσεων, καθώς και των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004	22
Επί του πρώτου σκέλους του πρώτου λόγου της προσφυγής, το οποίο στηρίζεται σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως ως προς τον ορισμό της σχετικής γεωγραφικής αγοράς.....	22
Επί του ορισμού της αγοράς εκ μέρους της Επιτροπής με τη μέθοδο Α-Π	22
Επί της απουσίας αναλύσεως των αποτελεσμάτων της συγκεντρώσεως επί του ανταγωνισμού στη σχετική γεωγραφική αγορά η οποία ορίζεται βάσει «συνολικής προσεγγίσεως».....	31
Επί του δεύτερου σκέλους του πρώτου λόγου της προσφυγής, το οποίο στηρίζεται σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως ως προς τα αποτελέσματα της συγκεντρώσεως επί του ανταγωνισμού στις συνδέσεις μεταξύ της Γερμανίας και της Αυστρίας.....	34
Επί του τρίτου σκέλους του πρώτου λόγου της προσφυγής, το οποίο στηρίζεται σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως ως προς τις συνέπειες της συγκεντρώσεως στις αεροπορικές συνδέσεις μεταξύ της κεντρικής Ευρώπης και της ανατολικής Ευρώπης εκτός Ένωσης.....	35
Επί της πρώτης αιτιάσεως που στηρίζεται στο ότι η Επιτροπή δεν ανέλυσε τα αποτελέσματα της συγκεντρώσεως στις αεροπορικές συνδέσεις μεταξύ της κεντρικής Ευρώπης και της ανατολικής Ευρώπης εκτός Ένωσης βάσει της μεθόδου Α-Π	35
Επί της δεύτερης αιτιάσεως, η οποία στηρίζεται στο ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη τη δεσπόζουσα θέση που κατέχει η Lufthansa και η Austrian στις συνδέσεις μεταξύ των αεροδρομίων της Βιέννης, της Φρανκφούρτης επί του Μάιν, του Μονάχου και της Ζυρίχης, αφενός, και των αεροδρομίων της ανατολικής Ευρώπης εκτός Ένωσης, αφετέρου	36
Επί του τέταρτου σκέλους του πρώτου λόγου της προσφυγής, το οποίο στηρίζεται σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως όσον αφορά την ικανότητα των ανταγωνιστών της Lufthansa και της Austrian να παραμείνουν ή να εισέλθουν στη σχετική αγορά	39
Επί της πρώτης αιτιάσεως που στηρίζεται σε παράβαση του σημείου 36 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004, κατά το ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη ότι η συγκέντρωση θα περιορίζει τη δυνατότητα των ανταγωνιστών να πωλούν αεροπορικά εισιτήρια σε εταιρικούς πελάτες και να συνάπτουν συμβάσεις-πλαίσια με ταξιδιωτικά γραφεία και γραφεία οργανωμένων ταξιδιών	39
Επί της δεύτερης αιτιάσεως, η οποία στηρίζεται σε παράβαση του σημείου 31 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004, κατά το ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη ότι η επιχείρηση που θα προκύψει από τη συγκέντρωση θα είναι η μόνη εταιρία δικτύου που θα μπορεί να προσφέρει στους πελάτες της πλήρες δίκτυο δρομολογίων σε ολόκληρο τον κόσμο και ιδίως στην ανατολική Ευρώπη	41
Επί της τρίτης αιτιάσεως, η οποία στηρίζεται στην παράβαση των σημείων 68 επ. των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004 κατά το ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη ότι η προσφορά της επιχειρήσεως που θα προκύψει από τη συγκέντρωση θα καλύπτει το σύνολο της διαθέσιμης ζήτησης στα δρομολόγια στα οποία κυριαρχούν τα μέρη της συγκεντρώσεως	42
Επί της τέταρτης αιτιάσεως, η οποία στηρίζεται σε παράβαση των σημείων 68 επ. των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004 κατά το ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη ότι η επιθετική πολιτική τιμών της Lufthansa και της Austrian αποτελεί εμπόδιο εισόδου στην αγορά	43
Επί της πέμπτης αιτιάσεως, η οποία στηρίζεται σε παράβαση των σημείων 68 επ. των κατευθυντηρίων γραμμών του 2004, κατά το ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη ότι η επιχείρηση που θα προκύψει από τη συγκέντρωση θα έχει το μονοπώλιο των δικαιωμάτων αναέριας κυκλοφορίας από την κεντρική Ευρώπη προς την ανατολική Ευρώπη και προς τη Μέση Ανατολή	44

Επί του πέμπτου σκέλους του πρώτου λόγου της προσφυγής, το οποίο στηρίζεται σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως ως προς την ικανότητα των δεσμεύσεων να άρουν τα προβλήματα που προκαλεί η συγκέντρωση στον ανταγωνισμό	49
Επί της καταλληλότητας των δεσμεύσεων που αφορούν τις χρονοθυρίδες στις προδιορισθείσες συνδέσεις μεταξύ της Αυστρίας και της Γερμανίας	52
– Επί των χρονοθυρίδων που διατίθενται στη σύνδεση Βιέννη-Φρανκφούρτη επί του Μάιν	52
– Επί των χρονοθυρίδων που διατίθενται στη σύνδεση Βιέννη-Μόναχο	55
Επί των χρονοθυρίδων που διατίθενται στις συνδέσεις Βιέννη-Κολωνία και Βιέννη-Στουτγκάρδη	56
Επί του γεγονότος ότι από τότε που εκδόθηκε η προσβαλλόμενη απόφαση καμία αεροπορική εταιρία δεν είχε ξεκινήσει να εκμεταλλεύεται κάποια από τις συνδέσεις τις οποίες αφορούσαν οι δεσμεύσεις	57
Επί της καταλληλότητας των λοιπών δεσμεύσεων	58
3. Επί του τρίτου λόγου της προσφυγής, ο οποίος στηρίζεται σε κατάχρηση εξουσίας	60
Επί των δικαστικών εξόδων	60