



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN YLEISEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kahdeksas jaosto)

13 päivänä toukokuuta 2015*

Kilpailu — Yrityskeskittymät — Lentoliikenne — Päätös, jolla todetaan yrityskeskittymä yhteismarkkinoille soveltuvaksi — Toimella kilpailuun olevien vaikutusten arviointi — Sitoumukset

Asiassa T-162/10,

Niki Luftfahrt GmbH, kotipaikka Wien (Itävalta), edustajinaan asianajajat H. Asenbauer ja A. Habeler,
kantajana,

vastaan

Euroopan komissio, asiamiehinään aluksi S. Noë, R. Sauer ja N. von Lingen, sittemmin Noë, Sauer ja H. Leupold,

vastaajana,

jota tukevat

Itävallan tasavalta, asiamiehinään aluksi C. Pesendorfer, E. Riedl ja A. Posch, sittemmin Pesendorfer ja M. Klamert,

Deutsche Lufthansa AG, kotipaikka Köln (Saksa), edustajinaan aluksi asianajajat S. Völcker ja A. Israel, sittemmin Völcker ja J. Orologas,

ja

Österreichische Industrieholding AG, kotipaikka Wien, edustajinaan asianajajat H. Kristoferitsch, P. Lewisch ja B. Kofler-Senoner,

väliintulijoina,

jossa on kyse keskittymän julistamisesta yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan soveltuvaksi (asia COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines) 28.8.2009 tehdyn komission päätöksen K (2009) 6690 lopullinen kumoamista koskevasta vaatimuksesta,

UNIONIN YLEINEN TUOMIOISTUIN (kahdeksas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja D. Gratsias sekä tuomarit M. Kancheva (esittelevä tuomari) ja C. Wetter,

kirjaaja: hallintovirkamies K. Andová,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 26.6.2014 pidetyssä istunnossa esitetyn,
on antanut seuraavan

tuomion

Tosiseikat

1. Kyseessä olevat yritykset

- 1 Deutsche Lufthansa AG (jäljempänä Lufthansa) on Saksan suurin lentoyhtiö. Se tarjoaa säännöllisiä matkustaja- ja rahtilentoliikennepalveluja ja niihin liittyviä palveluja. Vuonna 2008 Lufthansalla oli 272 lentokonetta, joilla se kuljetti 45 000 000 matkustajaa yli 200 määräpaikkaan 85 maassa. Sen keskuslentoasemia ovat Frankfurt am Mainin (Saksa) kansainvälinen lentoasema ja Münchenin (Saksa) lentoasema, ja sillä on toimipaikka myös Düsseldorfin (Saksa) lentoasemalla. Lufthansan määräysvallassa on myös Swiss International Air Lines Ltd (jäljempänä Swiss), jonka toimipaikka on Zürichin (Sveitsi) lentoasemalla, sekä Air Dolomiti, Eurowings ja halpalentotytäryhtiönsä Germanwings. Se on hankkinut myös British Midlandsin (jäljempänä BMI) ja Brussels Airlinesin (jäljempänä SN Brussels). Lufthansa omistaa lisäksi 19 prosenttia Jet Bluen, joka on Yhdysvalloissa toimiva halpalentoyhtiö, osakkeista. Lufthansa ja Swiss ovat Star Alliance -liittoutuman jäseniä.
- 2 Austrian Airlines (jäljempänä Austrian) on Itävallan suurin lentoyhtiö, ja sen keskuslentoasema on Wienin (Itävalta) kansainvälinen lentoasema. Se suorittaa säännöllisiä matkustaja- ja rahtilentoliikennepalveluja ja niihin liittyviä palveluja. Se liikennöi 121 määräpaikkaan 63 maassa, kun mukaan luetaan liikennöinti yhteisten reittitunnusten käyttämisestä muiden lentoyhtiöiden kanssa tehtyjen sopimusten nojalla. Sen tytäryhtiöitä ovat muun muassa Lauda Air ja Tyrolean Airways. Se omistaa lisäksi 22,5 prosenttia Ukraine International Airlinesin osakkeista. Austrian on Star Alliance -liittoutuman jäsen.
- 3 Niki Luftfahrt GmbH on Itävallan oikeuden nojalla perustettu, nimellä ”FlyNiki” tai ”Niki” tunnettu lentoyhtiö, jonka kotipaikka on Wien. Se toimii Wienistä, Linzistä (Itävalta), Salzburgista (Itävalta), Grazista (Itävalta) ja Innsbruckista (Itävalta) käsin, joista sillä on lentoja muun muassa koko Eurooppaan ja Pohjois-Afrikkaan. Kantaja oli kanteen nostamisajankohtana 76-prosenttisesti Privatstiftung Laudan (yksityissätiö Lauda) ja 24-prosenttisesti toisen saksalaisen lentoyhtiön Air Berlinin omistuksessa.

2. Hallinnollinen menettely

- 4 Austrianille kertyi vuonna 2008 tappiota 430 000 000 euroa ja sen nettotulos oli vuoden 2009 puolivälissä vuoden 2009 tammikuun ja kesäkuun välisen ajanjakson osalta 166 600 000 euroa tappiollinen. Austrianin valvontakomitea katsoi vuoden 2008 heinäkuussa, että Austrianin liiketoimintaa olisi vaikeaa jatkaa itsenäisenä yhtiönä. Austrianin valvontakomitea pyysi näin ollen, että Austrianin suurin osakkeenomistaja Itävallan tasavalta yksityistäisi Austrianin. Itävallan hallitus antoi siis yksityistämistoimeksiannon, jolla Österreichische Industrieholding Aktiengesellschaft -niminen julkinen holdingyhtiö (jäljempänä ÖIAG) valtuutettiin myymään kaikki sen Austrianista omistamat osakkeet.
- 5 Austrianin yksityistämismenettelyn yhteydessä Lufthansa suostui 5.12.2008 hankkimaan välillisesti ÖIAG:lta 41,56 prosentin suuruisen osuuden Austrianista.

- 6 Lufthansa teki lisäksi 27.2.2009 julkisen ostotarjouksen kaikista jäljellä olevista Austrianin vapaasti vaihdettavista osakkeista, joiden osalta se sai enemmän kuin tarvitsemansa määrän hyväksymisilmoituksia. ÖIAG:n osuus mukaan luettuna Lufthansa saattoi siten hankkia 85 prosenttia Austrianin osakkeista.
- 7 Lufthansan Austrianista hankkimasta osuudesta seurannut keskittymä ilmoitettiin Euroopan yhteisöjen komissiolle 8.5.2009.
- 8 Samalla kun komissio arvioi kyseessä olevan keskittymän soveltuvuutta yhteismarkkinoille se tarkasteli EY 87 ja EY 88 kannalta niitä ehtoja, joilla Lufthansa oli tarjoutunut hankkimaan Itävallan tasavallan omistamat Austrianin osakkeet ja joihin kuului Itävallan tasavallan Austrianin pääoman korottamiseksi maksama 500 000 000 euron suuruinen summa.
- 9 Komissio katsoi 1.7.2009 tekemällään päätöksellä, että keskittymä herätti vakavia epäilyjä sen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan. Komissio päätti näin ollen aloittaa perusteellisen tutkintamenettelyn yrityskeskittymien valvonnasta 20.1.2004 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004 (EUVL L 24, s. 1; jäljempänä sulautuma-asetus) 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti.
- 10 Lufthansa esitti 10.7.2009 sulautuma-asetuksen 8 artiklan 2 kohdan perusteella sitoumuksia koskevan tarjouksen. Lufthansa esitti 17. ja 27.7.2009 kyseisten sitoumusten tarkastetut versiot. Saatuaan kyseisten sitoumusten tarkastetun version komissio aloitti markkinatutkimuksen saadakseen kilpailijoiden, asiakkaiden ja muiden markkinatoimijoiden näkemykset kyseisistä sitoumuksista. Markkinatutkimuksen tulokset ilmoitettiin Lufthansalle, joka esitti tämän jälkeen 31.7.2009 lopullisen version sitoumuksistaan (jäljempänä sitoumukset).
- 11 Koska komissio katsoi, että Lufthansan esittämät sitoumukset olivat riittäviä vakavien epäilyjen poistamiseksi keskittymän soveltuvuudesta yhteismarkkinoille, se ei lähettänyt Lufthansalle väitetiedoksiantoa ja teki 28.8.2009 päätöksen K (2009) 6690 lopull. (asia COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines) (jäljempänä riidanalainen päätös). Kyseisessä päätöksessä, jonka tiivistelmä on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä (EUVL 2010, C 16, s. 11), komissio totesi, että keskittymätoimi, jolla Lufthansa hankkii sulautuma-asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua määräysvallan Austrianista, oli yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan soveltuva.
- 12 Komissio teki keskittymätoimen valvontamenettelyn rinnalla kaksi valtioneuvoston päätöstä. Komissio hyväksyi ensinnäkin valtioneuvoston päätöksen NN 72/08, Austrian Airlines – Pelastustuki – 19.1.2009 tehdyllä päätöksellä pelastustuen 100-prosenttina takuuna, jonka Itävallan tasavalta antaa Austrianille myönnettävälle lainalle, jonka suuruus on 200 000 000 euroa ja joka oli ensisijaisesti tarkoitettu käyttämään Austrianin velkojen takaisinmaksamiseen. Komissio teki toiseksi 28.8.2009 päätöksen 2010/137/EY (ex N 663/08) – Autriche Austrian Airlines – Rakenneuudistussuunnitelma (EYVL 2010, L 59, s. 1) (jäljempänä rakenneuudistussuunnitelmaa koskeva päätös), jolla Itävallan tasavallan Austrianille Lufthansa-konsernin Austriaa ostaessa myöntämä 500 000 000 euron suuruinen rakenneuudistustuki todetaan yhteismarkkinoille soveltuvaksi edellyttäen, että tietyt ehdot täytetään. Tästä viimeksi mainitusta päätöksestä on nostettu kumoamiskanne, joka on rekisteröity unionin yleisen tuomioistuimen asialuetteloon numerolla T-511/09.

3. Riidanalaisen päätöksen sisältö

Merkitykselliset markkinat

- 13 Komissio yksilöi merkityksellisiä markkinoita määriteltäessä useita Lufthansan ja Austrianin tarjoamia palveluja. Kyse oli matkustajalentoliikenteestä, rahtilentoliikenteestä, matkanjärjestäjille myytävistä lentopaikoista, huolto-, korjaus- ja tarkastuspalveluista, catering-palveluista ja maahuolintapalveluista. Nyt käsiteltävän oikeusriidan yhteydessä merkityksellisiä ovat kuitenkin ainoastaan matkustajalentoliikenne ja matkanjärjestäjille myytävät lentopaikat.
- 14 Komissio tutki ensinnäkin matkustajalentoliikenteen osalta käytäntöään noudattaen olennaisesti kysymystä kysynnän korvattavuudesta. Se määritteli merkitykselliset markkinat viittaamalla lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistapaan (origine & destination; niin kutsuttu O & D -lähestymistapa), jonka mukaan jokaista lähtöpaikan ja määräpaikan välistä reittiä pidetään erillisinä markkinoina. Voidakseen todeta, muodostiko tietty lähtöpaikan ja määräpaikan välinen reitti markkinat, jotka on otettava huomioon, komissio tutki eri mahdollisuuksia, joita kuluttajilla oli käytettävänä matkustaakseen näiden kahden paikan välillä.
- 15 Komissio otti kuitenkin erityisesti reittiverkoston omaavien liikenteenharjoittajien osalta huomioon tarjonnan kannalta tiettyjä seikkoja, kuten lentoyhtiöiden välisen kilpailun perinteisten liikenteenharjoittajien niin kutsutun pää- ja sivulentoasemaverkoston perusteella. Se täsmensi siten, että vaikka tarjonnan kannalta reittiverkoston omaava liikenteenharjoittaja saattaa teoriassa lentää mistä tahansa lähtöpaikasta mihin tahansa määräpaikkaan, reittiverkoston omaavat liikenteenharjoittajat perustavat käytännössä verkostonsa niiden keskuslentoasemiin yhteydessä oleville reiteille ja päättävät lentää lähes yksinomaan niitä. Komission mukaan samankaltaiset näkökohdat pätevät lentoyhtiöihin, jotka keskittyvät kahden paikkakunnan välisiin palveluihin. Se huomautti myös, että se oli kysynnän kannalta katsonut aikaisemmin, että vaikka verkostoilla on tiettyä merkitystä yritysasiakkaille, joiden kysyntään vaikuttivat sekä verkoston vaikutukset että lähtö- ja määräpaikkaa koskevat näkökohdat, yksityiset hakevat olennaisilta osin halvinta ja mukavinta yhteyttä kahden kaupungin välillä.
- 16 Komissio täsmentää riidanalaisessa päätöksessä, että markkinatutkimus vahvisti yleisesti lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavan. Eräissä vastauksissa ja erityisesti perinteisten reittiverkoston omaavien liikenteenharjoittajien vastauksissa oli kuitenkin todettu, ettei lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavassa oteta huomioon suurten lentoasemien pää- ja sivulentoasemaverkkotehtävää eikä tästä seuraavia verkoston vaikutuksia. Useat liikenteenharjoittajat olivat siten todenneet, että sekä lähtöpaikkaan että määräpaikkaan oli sisällytettävä kaikki matkustajien kannalta korvattavissa olevat lentoasemat.
- 17 Komissio tutki tässä yhteydessä lentojen korvattavuutta matkustajien kannalta seuraavien tekijöiden mukaan: se, että lähtö- tai määräpaikassa on ainakin kaksi lentoasemaa, se, miten merkittävä tekijä aika on matkustajille, ja se, ovatko lennot suoria vai välilaskullisia lentoja. Komissio katsoi aluksi siitä, onko lähtö- tai määräpaikassa vähintään kaksi lentoasemaa, että sen 27.6.2007 tekemässä päätöksessä K(2007) 3104, Ryanair/Aer Lingus (Asia COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus) (EUVL 2008 C 47, s. 9) käytetty peruste, jossa otetaan huomioon lentoasemien olemassaolo samalla asiakashankinta-alueella, joka vastaa 100 kilometrin etäisyyttä tai yhden tunnin ajomatkaa kaupungin keskustan ja mainittujen lentoasemien välillä, ja jonka nojalla voidaan katsoa, että kaksi lentoasemaa ovat korvattavissa, oli vasta ensimmäinen arvio, joka ei välttämättä pätenyt muiden tapausten, kuten verkostolento-yhtiöiden liikennöimien reittien osalta. Tämän johdosta komissio totesi, että huomioon on otettava kunkin erityistapauksen ominaispiirteet, jotta voidaan asianmukaisesti ymmärtää kilpailupaine, jota lennot kohdistivat toinen toisiinsa kahdelta eri lentoasemalta lähdetessä tai sinne saavuttaessa. Komissio tutki siten eri lentoasemilta lähtevien lentojen välistä korvattavuutta erityisesti seuraavien lentoasemaparien osalta: Bratislavan lentoasema (Slovakia) ja Wienin kansainvälinen

lentoasema (Schwechat); Frankfurt-Hahnin lentoasema ja Frankfurt am Mainin kansainvälinen lentoasema; Köln-Bonnin lentoasema ja Düsseldorfin kansainvälinen lentoasema sekä Brussels South Charleroin lentoasema (Belgia) ja Brysselin kansallinen lentoasema (Zaventem).

- 18 Komissio huomautti tämän jälkeen lentojen korvattavuudesta sellaisten matkustajien osalta, joille aika on merkittävä tekijä, että se on aikaisemmissa päätöksissä katsonut, että liput, joihin ei sovelleta rajoituksia ja joita ostavat olennaisilta osin matkustajat, joille aika on merkittävä tekijä, voivat muodostaa markkinat, jotka ovat erilliset sellaisten lippujen markkinoista, joihin sovelletaan rajoituksia ja joita ostavat pääosin matkustajat, joille aika ei ole merkittävä tekijä. Yhtäältä matkustajilla, joille aika on merkittävä tekijä, on taipumus matkustaa liikeasioissa, ostaa lippunsa vähän ennen lähtöä, edellyttää lipuiltaan suurempaa joustoa, kuten mahdollisuutta peruuttaa ne tai muuttaa lähtöaikaa ilman kustannuksia, maksaa enemmän tästä joustosta ja vaatia enemmän vuoroja tiettyä lähtö- ja määräpaikkaparina kohden. Toisaalta matkustajat, joille aika ei ole merkittävä tekijä, matkustavat komission mukaan olennaisilta osin lomailakseen tai käydäkseen tapaamassa ystäviään tai perhettään, varaavat liput hyvissä ajoin eivätkä vaadi varauksiltaan mitään joustavuutta. Matkustajilla, joille aika on merkittävä tekijä, on siis erilaiset mieltymykset kuin matkustajilla, joille aika ei ole merkittävä tekijä, mikä kuvastuu niissä erilaisissa lipuissa, joita lentoyhtiöt tarjoavat näille kahdelle eri matkustajaryhmälle.
- 19 Komission mukaan nyt käsiteltävän tapauksen arviointi vahvisti, että on olemassa olennaisilta osin kaksi matkustajaryhmää, joilla on eri tarpeet ja joille hinnalla on eri merkitys, vaikka eräät markkinatutkimukseen osallistujat ovatkin todenneet, että kyseinen eron tekeminen niiden matkustajien, joille aika on merkittävä tekijä, ja niiden matkustajien välillä, joille aika ei ole merkittävä tekijä, ei ole enää niin ilmeistä siltä osin kuin samat matkustajat, joille aika on merkittävä tekijä, kiinnittävät yhä enemmän huomiota hintoihin ja heillä on taipumusta valita mieluummin lippu, johon sovelletaan rajoituksia, kuin lippu, johon ei sovelleta rajoituksia, jos se on halvempi. Koska matkustajilla on taipumus valita liput, joihin sovelletaan rajoituksia, suurin osa liikenteenharjoittajista ja myös halpaliikenteen harjoittajista tarjoaa maksua vastaan toisen varauksen palveluja (joko päivämäärän tai matkustajan nimen muuttaminen). Eron tekeminen niiden matkustajien, joille aika on merkittävä tekijä, ja niiden matkustajien välillä, joille aika ei ole merkittävä tekijä, ja näin ollen niiden lippujen, joihin ei sovelleta rajoituksia, ja niiden lippujen välillä, joihin sovelletaan rajoituksia, on siis edelleen merkityksellinen. Matkustajat, joilla aika on merkittävä tekijä, vaativat siis edelleen useita vuoroja ja tarkkoja lähtö- ja saapumisaikoja lähtö- ja määräpaikoissa. Kun lopuksi otetaan huomioon joustavuuden ja mahdollisimman lyhyen odotusajan tarve, matkustajat, joille aika on merkittävä tekijä, ovat haluttomampia käyttämään toissijaisia lentoasemia kuin matkustajat, joille aika ei ole merkittävä tekijä.
- 20 Komissio totesi erityisesti, että suurin osa markkinatutkimukseen osallistujista katsoi, että matkustajien, joille aika on merkittävä tekijä, on maksimoitava aikansa määräpaikassa ja minimoitava matkaan käytetty aika. Suurin osa markkinatutkimukseen osallistujista on siis sitä mieltä, että kyseinen matkustajasegmentti haluaa aikaisin aamulla ja myöhään loppupäivästä lennettäviä lentoja (kaikkein paras lähtöaika on aamulla noin kello 7.00 ja enintään kello 6.30–8.30 ja lähtö illalla noin kello 18.00 tai 19.00 ja enintään kello 17.00–20.00). Matkustajat, joille aika on merkittävä tekijä, edellyttävät myös riittävän paljon lentoja päivää kohden. Vähintään kaksi päivittäistä lentoa on tarpeen, jotta meno ja paluu ovat mahdollisia saman päivän aikana, vaikka suurin osa markkinatutkimukseen osallistujista on todennut, että matkustajat, joille aika on merkittävä tekijä, vaativat määräpaikasta riippuen enemmän kuin kaksi päivittäistä lentoa. Vaikutusta on myös sillä, minkälaiselle lentoliikenteen harjoittajalle matkustajat, joille aika on merkittävä tekijä, antavat etusijan, ja suurin osa markkinatutkimukseen osallistujista katsoo, että matkustajat, joille aika on merkittävä tekijä, antavat halpalentoliikenteen harjoittajien sijasta etusijan reittiverkoston omaaville liikenteenharjoittajille, jotka tarjoavat kattavan palvelun. Kaikki markkinatutkimuksen osallistujaryhmät eli yritysasiakkaat, matkatoimistot ja kilpailevat lentoyhtiöt ovat samaa mieltä näistä seikoista.

- 21 Komissio korostaa lisäksi, että kaikki vastauksen antaneet yritysasiakkaat ovat pitäneet tärkeänä mahdollisuutta lentää meno- ja tulolento saman päivän aikana lyhyen matkan määräpaikkoihin ajan ja rahan säästämiseksi, ja suurin osa on jopa valmis maksamaan pienen lisämaksun voidakseen suorittaa meno- ja paluulennon saman päivän aikana. Tämä on vahvistettu matkatoimistojen vastauksissa.
- 22 Suurin osa tutkimukseen vastanneista matkatoimistoista ja kilpailevista lentoyhtiöistä on todennut lentoaseman sijainnista, että liikekeskusten läheisyydessä ja lyhyen matkan päässä sijaitsevat pääasialliset lentoasemat ovat tärkeämpiä matkustajille, joille aika on merkittävä tekijä, kuin matkustajille, joille aika ei ole merkittävä tekijä. Yritysasiakkaat ovat todenneet, että niille on huomattavasti tärkeämpää minimoida työntekijöidensä matkan kesto (ja liikematkojen kustannukset) riippumatta siitä, katsovatko ne työntekijöidensä olevan työntekijöitä, joille aika on merkittävä tekijä, vai työntekijöitä, joille aika ei ole merkittävä tekijä.
- 23 Komissio katsoi lopuksi välilaskullisten lentojen ja suorien lentojen korvattavuuden riippuvan lennon kestosta. Pääsääntöisesti on niin, että mitä pidempi lento on, sitä enemmän välilaskulliset lennot voivat luoda kilpailupainetta suoriin lentoihin nähden. Komissio huomauttaa lyhyiden lentoreittien osalta katsoneensa aikaisemmissa päätöksissä, että välilaskulliset lennot eivät aiheuta kilpailupainetta suoriin lentoihin lukuun ottamatta poikkeuksellisia olosuhteita, kuten esimerkiksi silloin, kun suoran lennon osalta meno ja paluu eivät ole mahdollisia saman päivän aikana, millä on erityistä merkitystä matkustajille, jotka matkustavat liikeasioissa. Markkinatutkimuksessa on laajalti vahvistettu, että lyhyen matkan lentojen osalta välilaskulliset lennot eivät yleisesti katsoen muodosta kilpailukykyistä korvaavaa vaihtoehtoa suorille lennoille, koska asiakkaat käyttävät todellakin mieluummin suorita lentoja. Komissio korostaa, että se on aikaisemmissa päätöksissään arvioinut keskipitkiä lentoja eli lentoja, jotka kestävät yli kolme tuntia ja joiden osalta meno ja paluu saman päivän aikana ei normaalisti ole mahdollista suorilla lennoilla, joten ne voivat joutua kilpailemaan välilaskullisten lentojen kanssa (4.7.2005 tehty komission päätös asiassa COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss (EUVL C 204, s. 3), 17 perustelukappale, ja komission päätös asiassa COMP/M.4439 Ryanair/Aer Lingus, 288 perustelukappale ja sitä seuraavat perustelukappalet).
- 24 Koska näiden keskipitkien lentoreittien lentoaika on pidempi, välilaskulliset lennot näyttävät muodostavan uskottavamman korvaavan vaihtoehdon, ja eräät markkinatutkimukseen osallistujat ovatkin todenneet, että välilaskulliset lennot merkitsevät tietyissä olosuhteissa kilpailukykyistä korvaavaa ratkaisua. Tämä arviointi on komission aikaisemman käytännön (ks. 22.6.2009 tehty komission päätös asiassa COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding, (EUVL C 295, s. 11), 45 perustelukappale) mukainen.
- 25 Komissio huomauttaa katsoneensa pitkien lentojen (lennot, jotka kestävät yli kuusi tuntia ja kattavat yli 5 000 kilometrin välimatkan) osalta aikaisemmissa päätöksissä, että välilaskulliset lennot merkitsevät kilpailukykyistä korvaavaa ratkaisua välilaskuttomille palveluille tietyin edellytyksin erityisesti silloin, kun ensinnäkin niitä myydään jatkolentoina lähtöpaikka/määräpaikka-parilla tietokonevarausjärjestelmissä, toiseksi niitä lennetään päivittäin ja kolmanneksi ne johtavat ainoastaan matkustusajan vähäiseen pitenemiseen (enintään 150 minuuttia) (ks. esim. 12.1.2001 tehty komission päätös asiassa COMP/M.2041 – United/US Airways ja 5.3.2002 tehty komission päätös asiassa COMP/M.2672 – SAS/Spanair (EYVL C 93, s. 7)). Markkinatutkimuksessa on laajalti vahvistettu, että välilaskulliset lennot merkitsevät kilpailukykyistä korvaavaa ratkaisua silloin, kun on kyse yli kuuden tunnin pituisista lennoista, ja useat markkinatutkimukseen osallistujat katsovat niiden olevan korvaavia.
- 26 Komissio katsoi toiseksi matkanjärjestäjille tukuittain myytävistä lentopaikoista, ettei markkinatutkimuksessa ole osoitettu vääräksi sen aikaisemmissa päätöksissä tekemiä päätelmiä tällaisten matkustajalentoliikenteen markkinoista erillisten markkinoiden olemassaolosta (ks. esim. 17.12.2008 tehty komission päätös asiassa COMP/M.5141 – KLM/Martinair (EUVL 2009, C 51, s. 4),

121 perustelukappale tai komission päätös asiassa COMP/M.4439 – RyanAir/AerLingus, 299 perustelukappale). Komissio oli kuitenkin sitä mieltä, ettei markkinatutkimuksen avulla voitu selkeästi määrittää, ovatko kyseiset markkinat laajuudeltaan kansalliset vai kattoivatko ne Saksan ja Itävallan.

Keskittymätoimella kilpailuun olevien vaikutusten arviointi

Keskittymän arvioinnin käsitteelliset puitteet

- 27 Komissio korosti riidanalaisessa päätöksessä aluksi sitä, että ennen kuin ehdotettu keskittymätoimi ilmoitettiin, se oli saanut 26.11.2008 keskittymätoimea koskevan ilmoituksen, jonka mukaan Lufthansa aikoi hankkia yksinomaisen määräysvallan SN Airholding SA/NV:sta, joka on SN Brusselsin holdingyhtiö. Komissio hyväksyi 22.6.2009 tietyn edellytyksin sen, että Lufthansa hankkii omistukseensa SN Brusselsin (asia COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding). Komissio sai 3.4.2009 lisäksi myös ilmoituksen toimesta, jolla Lufthansa aikoi hankkia yksinomaisen määräysvallan BMI:stä. Komissio hyväksyi kyseisen liiketoimen ehdotta 14.5.2009 tehdyllä päätöksellä (asia COMP/M.5403 – Lufthansa/BMI (EYVL C 158, s. 1)) (jäljempänä Lufthansa/BMI-päätös). Lufthansan keskittymätoimista SN Brusselsin ja BMI:n kanssa sovittiin 24.6.2009 ja 1.7.2009, ja ne pantiin tämän jälkeen täytäntöön. Komissio tarkasteli näin ollen Lufthansan ja Austrianin keskittymän arvioinnin yhteydessä SN Brusselsia ja BMI:tä Lufthansan tytäryhtiöinä.
- 28 Komissio totesi seuraavaksi, että keskittymätoimi toi esiin kaksi käsitteellistä kysymystä, joista ensimmäinen koski sitä, miten Lufthansan ja Austrianin kumppaneita on tarkasteltava Star Alliance -liittoutumassa merkityksellisten markkinoiden määrittelemiseksi ja toimen arvioimiseksi kilpailun kannalta, ja joista jälkimmäinen liittyi merkitykselliseen vaihtoehtoiseen tilanteeseen arvioitaessa keskittymätoimen vaikutuksia reitteihin, joilla Lufthansa (Swiss, Germanwings, SN Brussels ja BMI mukaan lukien) ja Austrian tekevät yhteistyötä.
- 29 Komissio katsoi ensimmäiseksi tässä yhteydessä, että Lufthansan ja Austrianin kumppaneita Star Alliance -liittoutumassa ei ollut otettava huomioon vaikutusalaan kuuluvia markkinoita määriteltäessä, koska keskittymä ei johtaisi siihen, että Lufthansan ja sen Star Alliance -liittoutumaan kuuluvien kumppaneiden välillä tehdyt yhteistyösopimukset ulotetaan automaattisesti koskemaan Austriaa, eikä se johtaisi myöskään siihen, että Austrianin ja sen Star Alliance -liittoutumaan kuuluvien kumppaneiden välillä tehdyt yhteistyösopimukset ulotetaan koskemaan Lufthansaa. Komissio katsoi kilpailua vaikutusalaan kuuluvilla markkinoilla koskevasta arvioinnista, että lentoyhtiöiden välistä suhdetta ja keskittymästä seuraavia vaikutuksia lentoyhtiöiden kannustimeen kilpailla toisiaan vastaan keskittymän jälkeen oli arvioitava reiteittäin. Komission mukaan oli siis niin, että jos todetaan, että jollakin keskittymän osapuolella ja kolmannella on keskittymän johdosta vähemmän kannustinta kilpailla, kyseinen seikka on otettava huomioon arvioinnissa.
- 30 Komissio määritteli toiseksi merkitykselliset vaihtoehtoiset tilanteet voidakseen arvioida keskittymätoimen vaikutuksia reiteillä, joilla Lufthansa ja Austrian tekevät yhteistyötä. Komissio palautti mieleen horisontaalisten sulautumien arvioinnista yrityskeskittymien valvonnasta annetun neuvoston asetuksen nojalla annettujen suuntaviivojen (EUVL 2004, C 31, s. 5; jäljempänä vuoden 2004 suuntaviivat) 9 kohdan sanamuodon, joka on seuraava:

”Arvioidessaan sulautuman kilpailuvaikutuksia komissio vertaa ilmoitetun sulautuman jälkeisiä kilpailuedellytyksiä niihin, jotka vallitsisivat ilman sulautumaa. Useimmissa tapauksissa sulautumisajankohtana olemassa olevat kilpailuedellytykset ovat tärkein vertailukohta arvioitaessa sulautuman vaikutuksia. Joissakin tapauksissa komissio voi kuitenkin ottaa huomioon markkinoiden tulevat muutokset, jotka voidaan kohtuudella ennustaa – –”

- 31 Komissio arvioi tässä yhteydessä, että merkitykselliset vaihtoehdot skenaariot arvioitaessa keskittymän vaikutuksia kilpailuun olivat yhtäältä keskittymän osapuolten välinen yhteistyö ennen keskittymää ja toisaalta todennäköisin tuleva kehitys, jos Lufthansa ei ostaisi Austriania.
- 32 Komissio totesi Lufthansa ja Austrianin välisestä yhteistyöstä ennen keskittymää, että yhteistyötä oli tehty useassa muodossa, joita olivat kustannusten ja tuottojen jakoa varten perustettu yhteisyritys kaikilla Saksan ja Itävallan välisillä reiteillä, kahdenvälinen maailmanlaajuinen yhteistyösopimus, sopimus yhteisten reittitunnusten käytöstä Itävallan ja Sveitsin välisillä reiteillä sekä sopimus yhteisten reittitunnusten käytöstä Lufthansan tytäryhtiön British Midlandsin ja Austrianin välillä.
- 33 Sen todennäköisimmän kehityksen osalta siinä tapauksessa, että Lufthansa ei ostaisi Austriania, komissio vahvisti – ottaen huomioon Itävallan hallituksen päätöksen löytää yksityinen sijoittaja Austrianille – skenaarion, jossa jokin toinen lentoyhtiö ja tarkemmin sanottuna Air France-KLM ostaa Austrianin. Kyseisessä skenaariossa Austrian päättäisi yhteistyönsä Lufthansan kanssa ja jättäisi Star Alliance -liittoutuman liittyäkseen Sky Team -liittoutumaan, johon Air France-KLM kuuluu.

Kilpailuanalyysi

- 34 Komissio katsoi ensinnäkin säännöllisestä matkustajalentoliikenteestä, että keskittymä johtaa useisiin horisontaalisiin päällekkäisyyksiin, jotka voidaan jakaa seuraaviin ryhmiin:
- 23 Itävallan ja Saksan välistä lyhyttä lentoreittiä, joita liikennöidään kustannusten ja tuottojen jakoa varten perustetun yhteisyrityksen puitteissa
 - kolme Itävallan ja Sveitsin välistä lyhyttä lentoreittiä
 - yksi Itävallan ja Belgian välinen lyhyt lentoreitti
 - yksi Itävallan ja Yhdistyneen kuningaskunnan välinen lyhyt lentoreitti
 - toisen osapuolen suorita lentoja ja toisen osapuolen välilaskullisia lentoja koskevat päällekkäisyydet eli reitit, joiden osalta yksi osapuoli tarjoaa suoraa yhteyttä ja toinen puolestaan välilaskullista yhteyttä
 - molempien osapuolten välilaskullisia lentoja koskevat päällekkäisyydet eli reitit, joiden osalta kumpikin osapuolista tarjoaa ainoastaan välilaskullisia palveluja.
- 35 Erilaisista horisontaalisista päällekkäisyyksistä tekemänsä kilpailuanalyysin päätteeksi komissio tuli siihen lopputulokseen, että keskittymätoimi toi esiin vakavia epäilyjä sen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille seuraavilla reiteillä: Wien-Stuttgart (Saksa), Wien-Köln-Bonn (Saksa), Wien-München, Wien-Frankfurt am Main ja Wien-Bryssel (jäljempänä yksilöidyt kaupunkiparit).
- 36 Komissio katsoi toiseksi matkanjärjestäjille myydyistä lentopaikoista, että Lufthansalla ja Austrianilla yhdessä Saksan markkinoilla, Itävallan markkinoilla sekä Itävallan ja Saksan yhdistetyillä markkinoilla pitkien lentojen osalta olevien markkinaosuuksien, jotka ovat näissä kolmessa tapauksessa 5–10 prosenttia, vuoksi ja sen vuoksi, että FlyNiki on vahvasti mukana Itävallan markkinoilla (40–50 prosenttia markkinaosuuksista lyhyiden ja keskipitkien lentojen osalta), keskittymä ei estä olennaisesti tehokasta kilpailua matkanjärjestäjille myytyjen lentopaikkojen markkinoilla.
- 37 Komission mielestä oli lisäksi arvioitava myös Austrianille myönnetyn pelastustuen ja rakenneuudistustuen vaikutusta etenkin matkustajalentoliikenteen ja matkanjärjestäjille myytyjen lentopaikkojen markkinoilla, koska kyseiset varat saattavat vahvistaa Austrianin kaupallista asemaa.

- 38 Komissio huomautti kuitenkin tässä yhteydessä, että Austrianilla oli taloudellisia vaikeuksia. Komissio totesi siten, että Itävalta oli ilmoittanut sille 19.12.2008 päätöksestään myöntää Austrian-konsernille pelastustukea ja että komissio oli 22.12.2008 saanut tietää, että 67 000 000 euron suuruinen ensimmäinen erä kyseisestä pelastustuesta oli myönnetty Austrianille, jotta tämä voisi jatkaa toimintaansa, ja näin oli tehty ennen kuin komissio saattoi ottaa kantaa kyseisen tuen soveltuvuuteen yhteismarkkinoille.
- 39 Komissio täsmensi, että Austrianin vaarallista rahoituksellista tilannetta kuvasi se, että Austrianin itsenäinen liiketoiminta edellytti lisävaroja, jotka ylittivät suuruudeltaan pelastustuen ja rakenneuudistustuen määrän. Komissio totesi lisäksi, että Austrian oli jo suurelta osin käyttänyt 200 000 000 euron suuruisen pelastustuen maksaakseen takaisin lentokoneidensa rahoituksen ja että Austrianin rahoitustarpeen laajuus vastasi niitä päätelmiä, jotka komissio oli esittänyt päätöksessään 2010/137, jonka mukaan rakenneuudistuksen kustannukset ylittivät selkeästi 500 000 000 euroa.
- 40 Komissio päätteli tämän perusteella olevan epätodennäköistä, että Austrian olisi käyttänyt tai käyttäisi pelastustukea ja rakenneuudistustukea siten, että komission keskittymän vaikutuksista vaikutusalueeseen kuuluviin markkinoihin tekemä arviointi asetettaisiin kyseenalaiseksi ja etenkin siten, että Austrianin kilpailijoiden laajentuminen estyisi. Komissio täsmensi, että sekä pelastustuella että rakenneuudistustuella pyrittiin siihen, että Lufthansan toteuttama Austrianin osto on taloudellisesti kannattavaa ja etenkin siihen, että Austrianin maksuvalmius varmistetaan, sen velkoja vähennetään ja sen kannattavuus pitkällä aikavälillä palautetaan. Komissio huomautti myös valvovansa tulevaisuudessa sitä, miten Austrian käyttää kyseisiä varoja.
- 41 Komissio totesi, että kyseinen päätelmä sai lisäksi vahvistuksen Lufthansan vahvasta rahoitusasemasta: Lufthansan liiketoiminnan tulos oli ollut vuonna 2007 ja vuonna 2008 yli 1 000 000 000 euroa ja 31.3.2009 sen kokonaismaksuvalmius oli 5 200 000 000 euroa, josta strateginen vähimmäismaksuvalmius oli 2 000 000 000 euroa. Komission mukaan näet pelastustuen ja rakenneuudistustuen vaikutus on rajallinen suhteessa keskittymän tuloksena syntyvän yksikön rahoitukselliseen vahvuuteen.
- 42 Komissio totesi lisäksi molempien osapuolten suorista reiteistä, joita vain toinen osapuoli liikennöi, ettei markkinatutkimus ollut osoittanut, että lisävarojen myöntäminen Austrianille muuttaisi erityisesti kyseisiä reittejä koskevia päätelmiä eli että keskittymätoimi johtaisi mahdollisen kilpailun poistamiseen. Pääasialliset syyt, joiden vuoksi kyseisillä reiteillä ei synny mitään kilpailuongelmia, eli vähäinen kysyntä suurimmalla osalla kyseisistä reiteistä, Lufthansan ja Austrianin markkinoilletulostrategiat, sellaisina kuin niitä on tuettu sisäisillä asiakirjoilla, ja se, ettei suurimmalla osalla kyseisistä reiteistä ollut ollut ennen yhteistyötä rinnakkaisia toimintoja, pätevät sitä vastoin kyseessä olevista valtiontuista riippumatta. Erityisesti Austrianin markkinoilletulostrategiasta komissio totesi lisäksi, ettei markkinatutkimus ollut tuonut esiin mitään viitettä siitä, että Austrian muuttaisi markkinoilletulostrategiaansa kyseessä olevien lisävarojen johdosta, mitä osoittaa myös se, että Austrian oli jo käyttänyt pelastustuen lähes kokonaan markkinoilletulostrategiaansa muuttamatta. Komission mielestä oli siis epätodennäköistä, että Austrian käyttäisi lisävarat alkaakseen liikennöidä kyseisiä reittejä.

Sitoumukset

- 43 Lufthansa ja Austrian ovat esittäneet niiden vakavien epäilyjen poistamiseksi, joita keskittymä aiheuttaa sen yhteismarkkinoille soveltuvuudesta, sitoumuksia, joilla määritettyjä kaupunkipareja koskevat kilpailuongelmat voidaan ratkaista. Sitoumukset, joilla pyritään vähentämään markkinoilletulon esteitä ja helpottamaan yhden tai useamman uuden tulijan markkinoilletuloa tai kyseisillä reiteillä jo toimivien kilpailijoiden laajentumista, esitetään lyhyesti jäljempänä.

Lähtö- ja saapumisaikoja koskevat sitoumukset

- Lähtö- ja saapumisaikojen myöntäminen kilpailuongelmia aiheuttavilla kaupunkipareilla
- 44 Osapuolet sitoutuvat sitoumusten yhteydessä antamaan käyttöön lähtö- ja saapumisaikoja erityismenettelyn mukaisesti Wienin, Stuttgartin, Köln/Bonnin, Münchenin, Frankfurt am Mainin ja Brysselin lentoasemilla niiden viiden reitin osalta, joilla komissio on katsonut olevan kilpailuongelmia.
- 45 Käyttöön annettujen lähtö- ja saapumisaikojen avulla uusi markkinoilletulija voi liikennöidä seuraavaa määrää vuoroja määritetyillä kaupunkipareilla:
- Wien–Stuttgart: enintään kolme päivittäistä vuoroa
 - Wien–Köln/Bonn: enintään kolme päivittäistä vuoroa muttei enempää kuin 18 viikoittaista vuoroa
 - Wien–Frankfurt am Main: enintään viisi päivittäistä vuoroa
 - Wien–München: enintään neljä päivittäistä vuoroa
 - Wien–Bryssel: enintään neljä päivittäistä vuoroa muttei enempää kuin 24 viikoittaista vuoroa.
- 46 Edellä tarkoitettujen lähtö- ja saapumisaikojen määrästä vähennetään lähtö- ja saapumisajat, jotka on jo siirretty uudelle markkinoilletulijalle sitoumusten perusteella, jollei uusi markkinoilletulija lopeta käyttämästä kyseisiä lähtö- ja saapumisaikoja, jolloin ne palautetaan osapuolille.
- 47 Kaikkien määritettyjen kaupunkiparien, lukuun ottamatta Wien–Frankfurt am Main ja Wien–München-kaupunkipareja, joihin sovelletaan erityissäännöksiä, osalta osapuolista riippumattoman lentoyhtiön tai lentoyhtiön, joka ei ole sidoksissa niihin, jo käyttämät vuorot määritetyillä kaupunkiparilla vähennetään niiden lähtö- ja saapumisaikojen määrästä, jotka osapuolten on annettava kyseisen lentoyhtiön käyttöön sitoumusten nojalla.
- 48 Wienin ja Frankfurt am Mainin välisen reitin osalta kantajan liikennöimät kaksi päivittäistä vuoroa (kolme vuoroa siltä osin kuin kantaja saa Lufthansan kolmannen lähtö- ja saapumisajan International Air Transport Associationin (IATA) talvikaudelta 2009/2010 alkaen) vähennetään sitoumusten nojalla käyttöön annettavien lähtö- ja saapumisaikojen määrästä. Jos kantaja lopettaa yhden tai useamman näiden vuorojen liikennöinnin ennen vakiintuneiden oikeuksien saamista, kyseiset vuorot annetaan sitoumusten nojalla uusien markkinoilletulijoiden käyttöön.
- 49 Kantajalle annetaan lupa vaihtaa lähtö- ja saapumisajat, jotka se on saanut Lufthansalta Frankfurt am Mainin lentoasemalle Lufthansan ja kantajan välisen nykyisen lähtö- ja saapumisaikojen vuokraamista koskevan sopimuksen nojalla, niihin lähtö- ja saapumisaikoihin, jotka Lufthansa antaa käyttöön sitoumusten nojalla. Jotta voidaan kuitenkin ottaa huomioon Lufthansan häilyvä rakenne Frankfurt am Mainin lentoasemalla, Lufthansan ei tarvitse siirtää kantajalle enempää kuin yksi lähtö- ja saapumisaika Frankfurt am Mainin lentoasemalle kunkin seuraavan ajanjakson aikana:

Saapumisaika	Lähtöaika
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 Siitä riippumatta, päättääkö kantaja hankkia uusia lähtö- ja saapumisaikoja keskittymän osapuolilta korvauksena nykyisistä lähtö- ja saapumisajoistaan Frankfurt am Mainin lentoasemalla, Lufthansa sitoutuu lisäksi sitoumusten määräysten kuvastamiseksi muuttamaan nykyistä kantajan kanssa tekemäänsä sopimusta lähtö- ja saapumisaikojen vuokraamisesta etenkin siltä osin kuin on kyse kantajan mahdollisuudesta saada vakiintuneita oikeuksia kyseisiin lähtö- ja saapumisaikoihin.
- 51 Jos yksikään Star Alliance -liittoutumaan kuuluvista toimijoista ei pyydä korjaavia lähtö- ja saapumisaikoja IATA:n kesäkaudelle 2010 (tai ensimmäiselle kaudelle, jolla sitoumusten täytäntöönpanomenettelyt otetaan käyttöön, riippumatta siitä, kumpi on myöhäisempi), yksi vuoro Adira Airways -lentoyhtiön Wienin ja Frankfurt am Mainin välisellä reitillä liikennöimästä kolmesta vuorosta vähennetään lisäksi sitoumusten nojalla käyttöön annettavien lähtö- ja saapumisaikojen määrästä. Tätä vähennystä sovelletaan aluksi neljän peräkkäisen IATA-kauden jaksoon ja kaikkiin kahden vuoden pituisiin lisäjaksoihin siihen saakka, kunnes Star Alliance -liittoutumaan kuulumaton toimija vaatii korjaavia lähtö- ja saapumisaikoja.
- 52 Lufthansa sitoutuu lisäksi muuttamaan Adria Airwaysin kanssa lähtö- ja saapumisajoista tekemiään voimassa olevia sopimuksia siten, että ne kuvastavat sitoumusten määräyksiä, kuitenkin siltä osin, ettei Adria Airways saa vakiintuneita oikeuksia.
- 53 Sitoumuksissa määrätään Wienin ja Münchenin välisestä reitistä, jolla kantajalla on nykyään kolme päivittäistä vuoroa, joiden osalta se on saanut lähtö- ja saapumisajat lähtö- ja saapumisaikojen jakoa koskevan normaalin menettelyn mukaisesti, että Nikillä on oikeus vaihtaa nykyiset lähtö- ja saapumisaikansa kyseisellä reitillä niihin lähtö- ja saapumisaikoihin, jotka Lufthansa antaa käyttöön sitoumusten nojalla. Riippumatta siitä, päättääkö Niki vaihtaa kyseiset nykyiset lähtö- ja saapumisaikansa sitoumusten nojalla, sen vuorot vähennetään niiden lähtö- ja saapumisaikojen kokonaismäärästä, jotka osapuolten on annettava käyttöön kyseisellä reitillä. Jos Niki lopettaa yhden tai useamman näiden vuorojen liikennöinnin, vuorot annetaan sitoumusten nojalla uusien markkinoilletulijoiden käyttöön.
- 54 Lufthansan on jo Wienin ja Stuttgartin sekä Wienin ja Köln/Bonnin välisten reittien osalta pitänyt antaa lähtö- ja saapumisaikoja uusien markkinoilletulijoiden käyttöön aikaisemmin keskittymää koskevan päätöksen eli asiassa COMP/M.3940 – Lufthansa/Eurowings – 22.12.2005 tehdyn komission päätöksen K 2006/018/07 (EUVL C 18, s. 22) nojalla. Siltä osin kuin osapuolet ovat jo antaneet uuden markkinoilletulijan käyttöön lähtö- ja saapumisaikoja kyseisessä asiassa annettujen sitoumusten nojalla, kyseiset lähtö- ja saapumisajat vähennetään käsiteltävässä asiassa sitoumusten mukaisesti käyttöön annettavien lähtö- ja saapumisaikojen määrästä. Uudet markkinoilletulijat voivat valita lähtö- ja saapumisajat näille kummallekin reitille niiden sitoumusten mukaisesti, joita ne haluavat sovellettavan, eli edellä mainitussa asiassa tai nyt käsiteltävässä asiassa annettujen sitoumusten mukaisesti.

– Lähtö- ja saapumisaikojen siirtämistä koskevat ehdot

- 55 Sitoumusten mukaista lähtö- ja saapumisaikojen siirtämismenettelyä sovelletaan rinnakkain lähtö- ja saapumisaikojen jakamista koskevan normaalin menettelyn kanssa. Lentoyhtiö, joka haluaa saada lähtö- ja saapumisaikoja jollekin määritetyistä kaupunkipareista, tekee lähtö- ja saapumisaikoja koskevan hakemuksensa lähtö- ja saapumisaikojen jakamista koskevan normaalin menettelyn perusteella ja pyytää samanaikaisesti lähtö- ja saapumisaikojen siirtämistä sitoumusten nojalla. Jos hakijan koordinaattorille tekemää lähtö- ja saapumisaikoja koskevaa hakemusta ei hyväksytä IATA:n aikataulukokouksen vuoksi, sitoumuksissa määrätään, että osapuolten on ehdotettava pyydettyjen lähtö- ja saapumisaikojen siirtämistä hakijalle yhden viikon kuluessa siitä, kun hakija on antanut sitoumuksen niiden käyttämisestä. Lähtö- ja saapumisajat on myönnettävä maksutta ja 20 minuutin intervallissa hakijan toivomaan aikaan nähden, jos jommallakummalla keskittymän osapuolista on

käytettävissä olevia lähtö- ja saapumisaikoja tällaisessa aikaintervallissa. Jos näin ei ole, osapuolten on ehdotettava lähtö- ja saapumisaikoja, jotka ovat mahdollisimman lähellä sitä aikaa, jota hakija on pyytänyt.

- 56 Keskittymän osapuolten ja hakijan välinen lähtö- ja saapumisaikojen vuokraamista koskeva sopimus on allekirjoitettava ja siirto on toteutettava kolmen viikon kuluessa lähtö- ja saapumisaikojen luovuttamiselle asetetusta määräajasta eli IATA:n kesäkauden osalta 15 päivään tammikuuta mennessä ja IATA:n talvikauden osalta 15 päivään elokuuta mennessä. Lähtö- ja saapumisaikojen vuokraamista koskeva sopimus on voimassa yhtä kauan kuin määritetyt kaupunkipareja voidaan käyttää, mutta uudella markkinoilletulijalla on oikeus päättää sopimus kunkin IATA:n kauden päättyessä ilman seuraamusta. Sitoumusten mukaan uudella markkinoilletulijalla, joka päättää liikennöidä suurinta määrää reittejä, on etusija.

– Vakiintuneet oikeudet

- 57 Sitoumuksissa määrätään myös uudella markkinoilletulijalla olevasta mahdollisuudesta hankkia vakiintuneita oikeuksia keskittymän osapuolilta saatuihin lähtö- ja saapumisaikoihin. Uusi markkinoilletulija saa vakiintuneita oikeuksia kyseisiin lähtö- ja saapumisaikoihin eli sillä on oikeus käyttää osapuolten siirtämiä lähtö- ja saapumisaikoja minkä tahansa määritetyn kaupunkiparin kahdessa päässä määritetyistä kaupunkipareista poikkeavan Euroopan sisäisen kaupunkiparin osalta, jos se on liikennöinyt määritettyä kaupunkiparia kahden peräkkäisen IATA:n kauden aikana kaikkien määritettyjen kaupunkiparien osalta Wienin ja Frankfurt am Mainin välistä reittiä lukuun ottamatta ja kahdeksan peräkkäisen IATA:n kauden aikana Wienin ja Frankfurt am Mainin välisen reitin osalta. Jos uusi markkinoilletulija sitä vastoin lopettaa käyttämästä määritetyille kaupunkiparille siirrettyjä lähtö- ja saapumisaikoja ennen edellä mainitun kahden IATA:n kauden pituisen ajanjakson päättymistä, kyseiset lähtö- ja saapumisajat palautetaan Lufthansalle ja annetaan sitoumusten nojalla jonkin toisen uuden markkinoilletulijan käyttöön.

– Star Alliance -liittoutuman jäsenet uusina markkinoilletulijoina

- 58 Edellä mainittuja sitoumuksia sovelletaan täysimääräisesti ainoastaan sellaisiin uusiin markkinoilletulijoihin, jotka eivät ole Star Alliance -liittoutuman jäseniä. Myös Star Alliance -liittoutuman jäsenet voivat lähtökohtaisesti saada lähtö- ja saapumisaikoja sitoumusten yhteydessä, mutta Star Alliance -liittoutumaan kuulumattomilla lentoyhtiöillä on etusija, jos useat mahdolliset markkinoilletulijat hakevat lähtö- ja saapumisaikoja samalle reitille sitoumusten nojalla. Etusija annetaan aina hakijalle, joka ei ole Star Alliance -liittoutuman jäsen, eli myös siinä tapauksessa, että Star Alliance -liittoutuman jäsen hakee lähtö- ja saapumisaikoja useammalle reitille kuin hakija, joka ei ole Star Alliance -liittoutuman jäsen.
- 59 Uudella markkinoilletulijalla, joka on Star Alliance -liittoutuman jäsen, ei myöskään ole mahdollisuutta saada vakiintuneita oikeuksia osapuolilta saatuihin lähtö- ja saapumisaikoihin. Uusi markkinoilletulija, joka on Star Alliance -liittoutuman jäsen, ei voi tehdä keskittymän osapuolten tai muiden Star Alliance -liittoutuman kumppaneiden kanssa sopimusta yhteisten reittitunnusten käytöstä eikä sopimusta kustannusten ja tuottojen jakoa varten perustetusta yhteisyrityksestä määritetyillä kaupunkipareilla. Kun Star Alliance -liittoutuman jäsen lakkaa käyttämästä jotakin sitoumusten nojalla myönnettyä lähtö- tai saapumisaikaa, keskittymän osapuolten on tarjottava uudelleen näitä lähtö- ja saapumisaikoja uusille markkinoilletulijoille.
- 60 Jos Star Alliance -liittoutuman jäsen saa sitoumusten nojalla lähtö- ja saapumisaikoja, komissio voi asettaa erityisehtoja etenkin siksi, että taataan Star Alliance -liittoutumaan kuuluvan hakijan riippumattomuus suhteessa keskittymän osapuoliin.

Muut sitoumukset ja määräykset

– Tuottojen ositusta koskevat erityiset sopimukset ja yhteisten reittitunnusten käyttöä koskevat sopimukset

61 Sitoumuksissa myönnetään uudelle markkinoilletulijalle mahdollisuus tehdä tuottojen ositusta koskeva erityinen sopimus ja yhteisten reittitunnusten käyttöä koskeva sopimus, jonka mukaan se voi käyttää omia reittitunnuksiaan lennoilla, joiden todellinen lähtö- ja määräpaikka on joko Itävallassa, Saksassa tai Belgiassa, jos osaan matkasta sisältyy määritetty kaupunkipari. Kyseisen tuottojen osituksesta tehdyn erityisen sopimuksen ehtojen on oltava sellaiset, että uutta markkinoilletulijaa kohdellaan samalla tavalla kuin Star Alliance -liittoutumaan kuuluvia Lufthansan kumppaneita saman määritetyn kaupunkiparin osalta.

– Muut määräykset

62 Lähtö- ja saapumisaikojen myöntämistä koskevia sitoumuksia on täydennetty muilla sitoumuksilla, kuten uudella markkinoilletulijalla olevalla mahdollisuudella tehdä osapuolten kanssa interlining-sopimuksia ja kanta-asiakasohjelmäsopimuksia sekä rautatieyhtiön tai muun maakuljetusyhtiön kanssa intermodaaliosopimuksia.

63 Sitoumuksissa määrätään sellaisen asiamiehen nimittämisestä, jonka tehtävänä on valvoa sitä, että osapuolet noudattavat sitoumuksia, ja auttaa komissiota sitoumusten mukaisten lähtö- ja saapumisaikojen siirtämistä koskevan menettelyn aikana.

64 Sitoumukset sisältävät myös määräyksiä, jotka koskevat nopeaa oikeusriitojen ratkaisumenettelyä, jonka mukaan uusi markkinoilletulija voi päättää ratkaista kaikki sitoumuksia koskevat oikeusriidat osapuolten kanssa välimiesmenettelyssä. Välimiesmenettelyssä annettu ratkaisu sitoo sekä uutta markkinoilletulijaa että osapuolia. Todistustaakka kaikissa oikeusriidoissa edellyttää yhtäältä uudelta markkinoilletulijalta, että tämä näyttää oikeudelliset perusteensa toteen alustavasti, ja toisaalta osapuolilta, että ne esittävät vastanäyttöä.

65 Sitoumuksia ja erityisesti velvollisuutta siirtää lähtö- ja saapumisaikoja ei ole rajoitettu ajallisesti vaan niissä on tarkistuslauseke.

Sitoumusten arviointi

66 Komissio täsmentää Lufthansan ja Austrianin esittämien sitoumusten arvioinnin yhteydessä, että se on ottanut huomioon kilpailijoiden ilmaiseman intressin alkaa liikennöidä määritettyjä kaupunkipareja tai laajentaa toimintojaan kyseisillä kaupunkipareilla ja että se katsonut, että korjaustoimenpidepaketti oli kokonaisuudessaan houkutteleva, kun otetaan huomioon lentoliikenneteollisuuden nykyinen taloudellinen tilanne. Komissio toteaa päätelleensä tämän perusteella, että tarjotut sitoumukset olivat omiaan johtamaan yhden tai useamman lentoyhtiön markkinoilletuloon määritetyillä kaupunkipareilla oikea-aikaisesti ja että tämä markkinoilletulo riittäisi poistamaan kyseisillä markkinoilla määritetyt vakavat epäilyt.

Johtopäätös

67 Komissio katsoi tämän perusteella, että keskittymän on todettava soveltuvan yhteismarkkinoille sulautuma-asetuksen 8 artiklan 2 kohdan nojalla ja ETA-sopimuksen toimintaan ETA-sopimuksen 57 artiklan nojalla, kun liitteessä, joka on erottamaton osa riidanalaista päätöstä, esitettyjä sitoumuksia noudatetaan.

68 Komissio täsmensi, että kyseinen johtopäätös oli pätevä pelastustuesta ja rakenneuudistustuesta riippumatta, koska kyseisillä varoilla pyritään ensisijaisesti takaamaan Austrianin eloonjääminen ja sen vuoksi, että niiden määrä on vähäinen suhteessa Austrianin rahoitustarpeisiin ja Lufthansan kokonaisrahoitusasemaan.

Asian käsittelyn vaiheet

- 69 Kantajana oleva Niki Luftfahrt nosti unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 13.4.2010 toimittamallaan kannekirjelmällä kanteen, jossa vaaditaan riidanalaisen päätöksen kumoamista.
- 70 Lufthansa ja ÖIAG toimittivat unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 9.7.2010 ja 20.7.2010 väliintulohakemukset, joissa ne pyysivät saada osallistua tähän oikeudenkäyntiin tukeakseen komission vaatimuksia. Unionin yleisen tuomioistuimen seitsemännen jaoston puheenjohtaja hyväksyi Lufthansan ja ÖIAG:n väliintulohakemukset 5.10.2010 antamallaan määräyksellä.
- 71 Itävallan tasavalta toimitti unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 2.8.2010 väliintulohakemuksen, jossa se pyysi saada osallistua tähän oikeudenkäyntiin tukeakseen komission vaatimuksia. Unionin yleisen tuomioistuimen seitsemännen jaoston puheenjohtaja hyväksyi Itävallan tasavallan väliintulohakemuksen 5.10.2010 antamallaan määräyksellä.
- 72 Komissio pyysi unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 20.8.2010 ja 1.9.2010 toimittamallaan asiakirjoilla, että asia käsitellään luottamuksellisesti siltä osin kuin on kyse tietyistä tiedoista, jotka kuuluvat sen mukaan väliintulijoihin nähden liikesalaisuuden piiriin.
- 73 Unionin yleisen tuomioistuimen jaostojen kokoonpanon muutoksen vuoksi esittelevä tuomari nimettiin seitsemänten jaostoon, jolle nyt käsiteltävä asia näin ollen siirrettiin 27.10.2010.
- 74 Koska väliintulijat eivät olleet vastustaneet luottamuksellista käsittelyä koskevaa pyyntöä, niille toimitettiin kirjelmien versio, josta oli poistettu luottamukselliset osat, kuten edellä mainituissa 5.10.2010 annetuissa määräyksissä oli alun perin todettu.
- 75 Unionin yleisen tuomioistuimen jaostojen kokoonpanon muutoksen vuoksi esittelevä tuomari nimettiin ensimmäiseen jaostoon, jolle nyt käsiteltävä asia näin ollen siirrettiin 24.5.2012.
- 76 Unionin yleinen tuomioistuin pyysi komissiota 18.2.2013 työjärjestyksensä 64 artiklan 3 kohdan b ja c alakohtaan perustuvalla prosessinjohtotoimella ilmoittamaan sille, mitä menetelmää se oli käyttänyt varmistaakseen niiden vastausten edustavuuden, jotka kilpailijat, yritysasiakkaat ja matkatoimistot olivat antaneet keskittymän tutkinnan I vaiheen aikana toteutetun markkinatutkimuksen yhteydessä.
- 77 Unionin yleinen tuomioistuin kehotti komissiota samana päivänä työjärjestyksensä 64 artiklan 3 kohdan d alakohtaan perustuvalla prosessinjohtotoimella toimittamaan keskittymän osapuolten 10.7.2009 esittämät sitoumukset, markkinatoimijoille 27.7.2009 lähetetyn kyselyn ja mainittuun kyselyyn annetut vastaukset, jotka komissio oli saanut ennen 31.7.2009 pidettyä kokousta, anonymisoimalla tarvittaessa markkinatutkimuksen osallistujien nimet sekä keskittymän osapuolten kilpailijoille 12.5.2009 tutkinnan I vaiheen aikana lähetetyn kyselyn kysymyksen nro 28 annetut vastaukset.
- 78 Komissio vastasi 22.3.2013 unionin yleisen tuomioistuimen kysymykseen ja noudatti osittain tämän esittämää pyyntöä asiakirjojen toimittamisesta.

- 79 Unionin yleinen tuomioistuin kehotti 17.7.2013 komissiota uudella työjärjestyksensä 64 artiklan 3 kohdan d alakohtaan perustuvalla prosessinjohtotoimella toimittamaan keskittymän osapuolten 10.7.2009 esittämät sitoumukset ja kaikki markkinatoimijoille 27.7.2009 lähetettyyn kyselyyn annetut vastaukset, joita se ei ollut vielä toimittanut, anonymisoimalla tarvittaessa vastausten antajien nimet. Komissio noudatti tätä pyyntöä 19.8.2013.
- 80 Unionin yleisen tuomioistuimen jaostojen kokoonpanon muutoksen vuoksi esittelevä tuomari nimettiin kahdeksanteen jaostoon, jolle nyt käsiteltävä asia näin ollen siirrettiin 1.10.2013.

Asianosaisten vaatimukset

- 81 Kantaja vaatii, että unionin yleinen tuomioistuin
- kumoaa riidanalaisen päätöksen ja
 - velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.
- 82 Komissio vaatii Itävallan tasavallan, Lufthansan ja ÖIAG:n tukemana, että unionin yleinen tuomioistuin
- hylkää kanteen ja
 - velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Oikeudellinen arviointi

- 83 Kantaja vetoaa kanteensa tueksi kolmeen kanneperusteeseen. Ensimmäinen kanneperuste koskee EY 81 artiklan 1 ja 3 kohdan, sulautuma-asetuksen 8 artiklan sekä vuoden 2004 suuntaviivojen rikkomista. Toinen kanneperuste perustuu olennaisten menettelymääräysten rikkomiseen. Kolmas kanneperuste koskee harkintavallan väärinkäyttöä.
- 84 Aluksi on huomautettava, että sulautuma-asetuksen 2 artiklan 3 kohdan mukaan keskittymätoimi julistetaan yhteismarkkinoille soveltumattomaksi, jos se olennaisesti estää tehokasta kilpailua yhteismarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla erityisesti siitä syystä, että sillä luodaan määräävä asema. Komission on puolestaan julistettava sulautuma-asetuksen 2 artiklan 2 kohdan mukaan yhteismarkkinoille soveltuvaksi mainitun asetuksen soveltamisalaan kuuluvat keskittymätoimet, jolle saman asetuksen 2 artiklan 3 kohdassa säädetty edellytys ole täyttynyt.
- 85 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan sulautuma-asetuksen aineellisissa säännöksissä ja erityisesti sen 2 artiklassa komissiolle annetaan tietty harkintavalta erityisesti taloudellisten seikkojen arvioinnissa ja näin ollen harkintavallan käytön tuomioistuinvalvonnassa, jolla on olennainen merkitys keskittymiä koskevien säännösten määrittämisessä, on otettava huomioon se harkintavalta, joka on taustalla keskittymiä koskevan järjestelmän taloudellisuonteisissa oikeussäännöissä (ks. tuomio 6.7.2010, Ryanair v. komissio, T-342/07, Kok., EU:T:2010:280, 29 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 86 Vaikka Euroopan unionin tuomioistuimet tunnustavat komissiolla olevan harkintavaltaa taloudellisissa asioissa, se ei tarkoita sitä, että unionin tuomioistuinten on pidättäydyttävä valvomasta sitä, miten komissio on tulkinnut taloudellisuonteisia seikkoja. Unionin tuomioistuinten on paitsi muun muassa tutkittava esitettyjen todisteiden aineellinen paikkansapitävyys, luotettavuus ja johdonmukaisuus myös tarkistettava, sisältävätkö nämä todisteet kaikki ne merkitykselliset seikat, jotka on otettava huomioon monitahoisen tilanteen arvioinnissa, ja voivatko kyseiset todisteet tukea päätelmiä, jotka niistä on tehty (edellä 85 kohdassa mainittu tuomio Ryanair v. komissio, EU:T:2010:280, 30 kohta).

- 87 Lisäksi vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan silloin, kun toimielimillä on harkintavaltaa, unionin oikeusjärjestyksessä luotujen takeiden kunnioittamisella hallinnollisissa menettelyissä on vielä olennaisempi merkitys. Tällaisia takeita ovat erityisesti komission velvollisuus yksittäistapauksessa tutkia huolellisesti ja puolueettomasti kaikki asiaankuuluvat seikat sekä osapuolen, jota asia koskee, oikeus ilmaista kantansa ja oikeus saada riittävät perustelut päätökselle (edellä 85 kohdassa mainittu tuomio Ryanair v. komissio, EU:T:2010:280, 31 kohta).
- 88 Kantajien esittämiä väitteitä ja perusteluja on arvioitava näiden periaatteiden valossa.
- 89 Unionin yleinen tuomioistuimien katsoo, että heti alkuun on tarkoituksenmukaista tutkia toinen kanneperuste, joka koskee olennaisten menettelymääräysten rikkomista.

1. Toinen kanneperuste, joka koskee olennaisten menettelymääräysten rikkomista

- 90 Toinen kanneperuste jakautuu kahteen osaan, joista ensimmäinen koskee kilpailutilannetta koskevien perustelujen puuttumista siltä osin kuin on kyse Keski-Euroopasta Itä-Eurooppaan unionin ulkopuolelle liikennöitävistä lentoreiteistä ja toinen sitä, ettei komissio ole markkinatutkimuksen yhteydessä selvittänyt tosiseikkoja riittävällä tavalla.

Toisen kanneperusteen ensimmäinen osa, joka koskee perusteluvelvollisuuden noudattamatta jättämistä

- 91 Kantaja väittää, ettei riidanalaisessa päätöksessä ole esitetty perusteluja Keski-Euroopan ja Itä-Euroopan välisten lentoreittien kilpailutilanteesta.
- 92 Tässä yhteydessä on hylättävä kantaja väite, jonka mukaan komissio tyytyisi riidanalaisessa päätöksessä viittaamaan markkinatutkimukseen siltä osin kuin on kyse arvioinnista, joka koskee keskittymän vaikutuksia Keski-Euroopasta Itä-Eurooppaan liikennöitäviin reitteihin. Riidanalaisesta päätöksestä näet ilmenee, että komissio on mainitun päätöksen 267 ja 268 perustelukappaleessa todennut, että ”ehdotettu keskittymätoimi vaikuttaa lukuisiin reitteihin siltä osin kuin on kyse päällekkäisyyksistä [Lufthansan] suorien lentojen ja [Austrianin] välilaskullisten lentojen tai [Lufthansan] välilaskullisten lentojen ja [Austrianin] suorien lentojen osalta sekä niiden molempien välilaskullisten lentojen osalta sekä Euroopassa että eurooppalaisilta lentoasemilta Euroopan ulkopuolisiin määräpaikkoihin lennettäessä” ja että näitä reittejä on arvioitu ”osapuolten markkina-aseman ja keskittymätoimen perusteella saatavien markkinaosuuksien valossa”. Komissio on myös täsmentänyt, että se oli arvioinut ”kilpailijoiden toimintaa ja asemaa sekä matkustajamäärää kullakin reitillä” ja että ”muun muassa kilpailijoiden tarjoamien vuorojen määrä ja kesto sekä niiden merkitys matkustajille, joille aika on merkittävä tekijä, on tarvittaessa otettu huomioon”. Komissio on tämän jälkeen todennut, että ”kyseisten kriteerien perusteella ei ole yksilöity mitään kilpailuongelmia” ja että ”myöskään markkinatutkimuksessa ei ole tullut ilmi pienintäkään kilpailuongelmaa määritettyjen toisen osapuolen suorien lentojen ja toisen osapuolen välilaskullisten lentojen sekä molempien osapuolten välilaskullisten lentojen päällekkäisyyksien osalta lukuun ottamatta [Lufthansan] ja [Austrianin] markkina-asemaa Keski- ja Itä-Euroopassa”.
- 93 Komission on myös korostettava todennetun riidanalaisen päätöksen 269 perustelukappaleessa, että ”I vaiheen aikana eräät markkinatutkimukseen [osallistujat] ovat ilmaisseet huolensa [Lufthansan] ja [Austrianin] vahvasta asemasta [Keski- ja Itä-Euroopan] markkinoilla, kun otetaan huomioon erityisesti määräysvalta, jonka [Lufthansa] saa keskittymätoimen perusteella hyvin merkittävällä osalla ’Keski-Euroopan markkinoita’ varsinkin sen vuoksi, että ne valvovat kaikkein suurimpia keskuslentoasemia, joista liikennöidään [Keski- ja Itä-Eurooppaan], ja että niillä on kyseisellä alueella hyvin kehittyneet verkostot”. Komissio on lisäksi huomauttanut, että ”markkinatutkimuksen yksityiskohtaisemman II vaiheen tulokset ovat kuitenkin osoittaneet, ettei erityisestikään

yritysasiakkaiden enemmistö näe mitään kielteistä vaikutusta keskittymän tuloksena syntyvän yksikön mahdollisesti vahvemmasta asemasta [Keski- ja Itä-Eurooppaan] liikennöitävien lentojen osalta, ja se on maininnut olemassa olevat vaihtoehtoiset kilpailijat”.

- 94 Riidanalaisesta päätöksestä ilmenee näin ollen, että komissio on todennut arvioineensa aluksi keskittymän vaikutuksia Euroopasta Euroopan ulkopuolisiin määräpaikkoihin liikennöitäviin reitteihin mukaan lukien siis Itä-Eurooppaan liikennöitäviin reitteihin, joilla Lufthansan ja Austrianin palvelut olivat päällekkäisiä toisen osapuolten suorien lentojen ja toisen osapuolen välilaskullisten lentojen sekä molempien osapuolten välilaskullisten lentojen osalta, eikä tämän arvioinnin jälkeen ollut tullut esiin mitään kilpailuongelmia kyseessä olevilla reiteillä, ja hylänneensä tämän jälkeen eräiden markkinatutkimukseen osallistujien mainitun tutkimuksen I vaiheessa esiin tuomat kilpailuongelmat markkinatutkimukseen osallistujien kyseisen tutkimuksen yksityiskohtaisemmassa II vaiheessa antamien vastausten perusteella.
- 95 Kantajan väite, jonka mukaan komissio on tyytynyt viittaamaan markkinatutkimuksen tuloksiin selittääkseen sitä, ettei kilpailuongelmia ollut Keski-Euroopan ja Itä-Euroopan välisillä reiteillä, on siis perusteeton.
- 96 Myös kantajan väite, jonka mukaan komissio ei ole arvioidessaan kilpailutilannetta Keski-Euroopan ja Itä-Euroopan välisillä reiteillä todennut, millä näistä reiteistä lentoliikenteen harjoittajat Air France-KLM, British Airways, CSA ja Malev olisivat olleet uskottavia vaihtoehtoja Lufthansalle ja Austrianille, on hylättävä.
- 97 On näet korostettava, että riidanalaisen päätöksen 270 ja 271 perustelukappaleet, joissa komissio mainitsee edellä mainitut lentoliikenteen harjoittajat, eivät koske arviointia, jonka perusteella komissio on todennut mainitun päätöksen 268 perustelukappaleessa, ettei Keski-Euroopan ja Itä-Euroopan välisillä reiteillä ollut mitään kilpailuongelmia. Kyse on näet todellisuudessa vastauksesta eräiden markkinatutkimukseen osallistujien mainitun tutkimuksen I vaiheessa ilmaisemiin huoliin, joihin komissio viittaa riidanalaisen päätöksen 269 perustelukappaleessa. Komissio on näet todennut tuossa viimeksi mainitussa perustelukappaleessa, että eräät markkinatutkimukseen osallistujat olivat huolissaan määräysvallasta, jonka Lufthansa saisi keskittymän perusteella ”hyvin merkittävällä osalla ’Keski-Euroopan’ markkinoita varsinkin sen vuoksi, että [Austrianilla ja Lufthansalla] oli määräysvalta kaikkein suurimmilla keskuslentoasemilla, joista liikennöidään [Keski- ja Itä-Eurooppaan], ja että niillä on kyseisellä alueella hyvin kehittyneet verkostot”. Koska kyseiset huolet eivät koskeneet erityisiä reittejä vaan Lufthansan väitetysti vahvempaa asemaa ”Keski-Euroopan markkinoilla” kokonaisuudessaan, komissio on perustellusti vain vahvistanut, että sen mukaan, mitä markkinatutkimukseen osallistujat olivat todenneet II vaiheessa, suurimmat verkostolentoyhtiöt liikennöivät Keski- ja Itä-Eurooppaan. Tämän perusteella ei siis voida päätellä, että komissio olisi näin tehdessään laiminlyönyt perusteluvollisuutensa.
- 98 Kantajan väitteestä, jonka mukaan perustelujen puuttumista riidanalaisesta päätöksestä Keski-Euroopan ja Itä-Euroopan välisillä reiteillä vallitsevasta kilpailutilanteesta ei voida selittää sillä, että määräaika päätöksen tekemiseksi tutkintamenettelyn II vaiheessa on lyhyt, koska kyseinen määräaika päättyi vasta 6.11.2009, on riittävää huomauttaa, että – kuten edellä on todettu – kantaja ei osoita, että komissio olisi laiminlyönyt perusteluvollisuutensa Keski-Euroopan ja Itä-Euroopan välisiä reittejä koskevan kilpailuanalyysin osalta, joten mainittu väite on perusteeton ja se on hylättävä.
- 99 Siltä osin kuin kantajan väitteellä olisi tulkittava arvosteltavan komissiota siitä, ettei se ole esittänyt riidanalaisessa päätöksessä yksityiskohtaista kilpailuanalyysiä kaikista niistä Keski-Euroopan ja Itä-Euroopan välisistä reiteistä, joilla keskittymän osapuolten palvelut olivat päällekkäisiä toisen osapuolen suorien lentojen ja toisen osapuolen välilaskullisten lentojen osalta sekä molempien osapuolten välilaskullisten lentojen osalta, on lisäksi huomautettava, että SEUT 296 artiklan mukainen perusteluvollisuus määräytyy kyseisen toimen luonteen mukaan, ja perusteluista on selkeästi ja yksiselitteisesti ilmeistä toimen tehneen toimielimen päättely siten, että niille, joita toimi koskee,

selviävät sen syyt, ja että toimivaltainen tuomioistuin voi tutkia toimen laillisuuden. Vaatimusta perusteluvollisuuden täyttymisestä on arvioitava asiaan liittyvien olosuhteiden perusteella, joita ovat erityisesti toimen sisältö, esitettyjen perustelujen luonne ja se tarve, joka niillä, joille toimi on osoitettu, tai muilla henkilöillä, joita se koskee suoraan ja erikseen, voi olla saada selvennystä tilanteeseen. Perusteluissa ei tarvitse esittää kaikkia asiaan liittyviä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja koskevia yksityiskohtia, koska tutkittaessa sitä, täyttävätkö toimen perustelut SEUT 296 artiklan vaatimukset, on otettava huomioon sen sanamuodon lisäksi myös asiayhteys ja kaikki asiaa koskevat oikeussäännöt (tuomio 2.4.1998, komissio v. Sytraval ja Brink's France, C 367/95 P, Kok., EU:C:1998:154, 63 kohta; tuomio 22.6.2004, Portugali v. komissio, C-42/01, Kok., EU:C:2004:379, 66 kohta ja tuomio 15.4.2008, Nuova Agricast, C-390/06, Kok., EU:C:2008:224, 79 kohta).

- 100 Toimen tekijällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta ottaa kantaa sellaisiin kysymyksiin, jotka ovat selvästi toissijaisia, tai ennakoita mahdollisia huomautuksia (ks. vastaavasti tuomio 25.10.2005, Saksa ja Tanska v. komissio, C 465/02 ja C 466/02, Kok., EU:C:2005:636, 106 kohta). Lisäksi päätöksen perustelujen yksityiskohtaisuuden on oltava oikeassa suhteessa niihin aineellisiin mahdollisuuksiin ja teknisiin tai määräaikoja koskeviin edellytyksiin, joiden rajoissa se on tehtävä (tuomio 1.12.1965, Schwarze, 16/65, Kok., EU:C:1965:117, s. 1081, 1096 ja 1097 sekä tuomio 14.2.1990, Delacre ym. v. komissio, C 350/88, Kok., EU:C:1990:71, 16 kohta). Komissio ei siis laiminlyö perusteluvollisuuttaan, jos se ei keskittymätöimien valvontaa koskevaa toimivaltaansa käyttäessään sisällytä päätökseensä täsmällisiä perusteluja sille, miten se on arvioinut keskittymän tiettyjä seikkoja, jotka ovat sen mielestä selvästi asiaankuulumattomia, merkityksettömiä tai selvästi toissijaisia keskittymän arvioimisen kannalta (ks. vastaavasti edellä 99 kohdassa mainittu asia komissio v. Sytraval ja Brink's France, tuomion 64 kohta). Tällainen vaatimus olisi näet vaikea sovittaa yhteen joutuisuusvaatimuksen ja niiden menettelyä koskevien lyhyiden määräaikojen kanssa, jotka velvoittavat komissiota, kun se käyttää keskittymätöimien valvontaa koskevaa toimivaltaansa, ja jotka kuuluvat näiden toimien valvontamenettelyä koskeviin erityisiin olosuhteisiin. Tästä seuraa, että kun komissio julistaa keskittymätöimien yhteismarkkinoille soveltuvaksi sulautuma-asetuksen 8 artiklan 2 kohdan perusteella, perusteluvaatimus täytetään, jos kyseisessä päätöksessä esitetään selvästi syyt, joiden vuoksi komissio katsoo, että kyseinen keskittymä, tarvittaessa asianomaisten yritysten tekemien muutosten jälkeen, ei rajoita olennaisesti tehokasta kilpailua yhteismarkkinoilla tai niiden merkittäväällä osalla erityisesti sen takia, että sillä luodaan määräävä markkina-asema tai vahvistetaan sitä.
- 101 Kun otetaan huomioon yhtäältä se, että komissio oli jo todennut kilpailuongelmia reiteillä, joilla oli päällekkäisyyksiä suorien lentojen osalta ja joita varten osapuolet olivat tarjonneet tyydyttäviä sitoumuksia, ja että se ei ollut todennut mitään kilpailuongelmia reiteillä, joilla oli päällekkäisyyksiä toisen osapuolen suorien lentojen ja toisen osapuolen välilaskullisten lentojen osalta sekä molempien osapuolten välilaskullisten lentojen osalta, ja toisaalta se, että viimeksi mainittujen reittien määrä oli huomattava Lufthansan ja Austrianin verkostojen kokoon nähden, ja lopuksi velvollisuus tehdä päätös heti, kun vakavat epäilyt on poistettu muun muassa keskittymän osapuolina olevien yritysten tekemien muutosten johdosta, komissio saattoi perusteluvollisuuttaan laiminlyömättä tyytyä kuvaamaan kilpailutilannetta kyseisillä reiteillä riidanalaisen päätöksen 267–273 perustelukappaleessa tekemällään tavalla.
- 102 Toisen kanneperusteen ensimmäinen osa, joka koskee perusteluvollisuuden noudattamatta jättämistä siltä osin kuin on kyse kilpailutilanteesta Keski-Euroopan ja Itä-Euroopan välisillä reiteillä, on siis hylättävä perusteettomana.

Toisen kanneperusteen toinen osa, joka perustuu siihen, ettei tosiseikkoja ole näytetty riittävällä tavalla toteen markkinatutkimuksen yhteydessä

- 103 Kantaja väittää, että kun otetaan huomioon olosuhteet, joissa markkinatutkimus on toteutettu, komissio ei ole konkreettisesti voinut ottaa huomioon markkinatutkimuksen tuloksia muun muassa Keski-Euroopan ja Itä-Euroopan välisiä reittejä koskevien markkinaolosuhteiden osalta.

- 104 Kantaja väittää erityisesti, että komissio lähetti 16.7.2009 markkinatutkimuksen yhteydessä Lufthansan ja Austrianin kilpailijoille kyselyn, joka oli täytettävä viimeistään 24.7.2009. Komissio on tuossa kyselyssä pyytänyt suurta määrää tietoja muun muassa Itä-Eurooppaan ja Keski-Itään suuntautuvien reittien osalta. Komissio on 20. ja 24.7.2009 lähettänyt yksinomaan kantajalle muita kyselyjä, jotka oli täytettävä viimeistään 27. ja 30.7.2009.
- 105 Lufthansa on tämän jälkeen toimittanut 27.7.2009 tarkastetut sitoumuksia koskevat ehdotukset, jotka olivat kantajan mukaan suppeampia kuin keskittymän tutkinnan I vaiheessa esitetyt sitoumukset lähtö- ja saapumisaikojen käyttöön antamisen osalta, koska niiden mukaan lähtö- ja saapumisaikoja ei ollut enää luovutettava Wienin ja Zürichin (Sveitsi) välisellä reitillä, vaikka komissio oli katsonut I vaiheen sitoumuksia koskevat ehdotukset riittämättömiksi, kuten tutkinnan II vaiheen aloittamisesta ilmenee.
- 106 Kantajan mukaan komissio oli jo 27.7.2009 lähettänyt kilpailijoille kyselyn, jossa oli kyse näitä uusia sitoumuksia koskevista ehdotuksista ja joka oli täytettävä viimeistään 30.7.2009. Komission ryhmän jäsen on tässä yhteydessä ilmoittanut kantajalle, ettei aikaisemmin toimitettuja kyselyjä enää käsiteltäisi ja että pelkästään viimeiset Lufthansan toimittamat sitoumuksia koskevat ehdotukset tutkitaan.
- 107 Kantaja korostaa lisäksi, että – kuten komission lehdistötiedotteesta ilmenee – komission kyseessä olevasta asiasta vastuussa oleva jäsen Neelie Kroes on antanut ryhmälleen 31.7.2009 eli vain yksi päivä viimeisten kyselyjen täyttämiseksi varatun määräajan päättymisen jälkeen ohjeet valmistella päätös, jolla Lufthansan ja Austrianin keskittymä hyväksytään.
- 108 On siis selvää, ettei komissio ole suorittanut asianmukaisesti markkinaolosuhteita koskevaa tutkimustaan, jonka se oli itse aloittanut, etenkin siltä osin kuin on kyse Itä-Eurooppaan suuntautuvista reiteistä.
- 109 Tässä yhteydessä on korostettava, että komission on arvioitava, riittävätkö sillä olevat tiedot kilpailuanalyysin tekemiseksi, samalla tavalla kuin sen on arvioitava, poistetaanko ehdotetuilla sitoumuksilla riittävällä varmuudella esiin tulleet kilpailuongelmat.
- 110 Ensinnäkin on huomautettava siitä kantajan väitteestä, jonka mukaan komissio ei ole ottanut huomioon siihen 16.7.2009 päivättyyn kyselyyn annettuja vastauksia, joka koski Itä-Eurooppaan ja Keski-Itään suuntautuvia reittejä, että kyseinen väite perustuu yksinomaan lausumaan, jonka asiasta vastaavan komission yksikön jäsenen väitetään esittäneen kantajalle. On kuitenkin todettava, ettei kantaja näytä tällaista lausumaa millään tavalla toteen, joten kyseinen väite on hylättävä pelkkänä väitteenä, jota ei ole näytetty toteen.
- 111 Toiseksi on todettava siitä kantajan väitteestä, jonka mukaan komissio ei ole voinut ottaa huomioon osapuolten 27.7.2009 ehdottamia uusia sitoumuksia koskeviin kyselyihin annettuja vastauksia, koska kyseisiin kyselyihin vastaamiseksi asetetun määräajan ja sen päätöksen, jolla asiasta vastaava komission jäsen kehotti yksiköitään valmistelemaan ehdollisen hyväksymispäätöksen, välillä oli kulunut niin vähän aikaa, että komissio ilmoittaa kirjelmässään, että näitä sitoumuksia koskeviin kyselyihin annettujen vastausten tarkastelu kesti lyhyen aikaa sen vuoksi, että keskittymän osapuolten 10.7.2009 esittämiin sitoumuksiin tehdyt muutokset olivat hyvin vähäisiä.
- 112 Koska oikeudenkäyntiasiakirjoissa ei ole keskittymän osapuolten 10.7.2009 esittämiä sitoumuksia, 27.7.2009 päivättyä kyselyä samana päivänä esitetyistä sitoumuksista eikä edes kyseiseen kyselyyn annettuja vastauksia, unionin yleinen tuomioistuin kehotti komissiota 18.2.2013 toteutetulla prosessinjohtotoimella toimittamaan kyseiset asiakirjat, jotta voidaan tarkistaa, oliko komission yksiköillä käytännössä ollut mahdollisuus ottaa huomioon 27.7.2009 päivättyyn kyselyyn annetut vastaukset ennen kuin kyseessä olevasta asiasta vastaava komission jäsen kehotti niitä valmistelemaan ehdollisen hyväksymispäätöksen.

- 113 Komissio toimitti 22.3.2013 keskittymän osapuolten 27.7.2009 esittämät sitoumukset sekä 27.7.2009 päivättyyn mainittuja sitoumuksia koskevaan kyselyyn annetut vastaukset, jotka oli saatu viimeistään varhain aamulla 31.7.2009. Komissio totesi asiakirjojen toimittamista koskevaan pyyntöön antamassaan vastauksessa, että se oli ottanut arvioinnissaan huomioon myös myöhässä annetut vastaukset eli vastaukset, jotka olivat saapuneet 31.7.2009 iltapäivällä ja joita ei ole toimitettu tuomioistuimelle, mutta että tämä ei ollut johtanut erilaiseen tulokseen, joten siitä, ettei komissaarien kollegio ollut kirjannut näitä vastauksia ennen riidanalaisen päätöksen tekemistä, ei ole ollut seurauksia. Komissio ei sitä vastoin ole toimittanut 10.7.2009 esitettyjä sitoumuksia.
- 114 Unionin yleinen tuomioistuin kehotti tämän johdosta komissiota uudella prosessinjohtotoimella toimittamaan keskittymän osapuolten 10.7.2009 tarjoamat sitoumukset ja kaikki markkinatoimijoille 27.7.2009 lähetettyyn kyselyyn annetut vastaukset, joita se ei ollut vielä toimittanut. Komissio noudatti tätä pyyntöä 19.8.2013.
- 115 Kun keskittymän osapuolten 10.7. ja 27.7.2009 esittämiä sitoumuksia luetaan rinnakkain, on mahdollista todeta, että niiden väliset eroavuudet koskevat vain keskittymän osapuolten käyttöön antamia lähtö- ja saapumisaikoja määritettyjen kaupunkiparien välisillä reiteillä. Erityisesti on huomautettava, että 27.7.2009 esitettyjen sitoumusten mukaan uusien markkinoilletulijoiden käyttöön annetaan neljä päivittäistä lähtö- ja saapumisaikaa Wienin ja Münchenin välisellä reitillä, kun taas 10.7.2009 esitettyjen sitoumusten mukaan Wienin ja Geneven välisellä reitillä annettiin käyttöön kaksi päivittäistä lähtö- ja saapumisaikaa. Samoin Lufthansan ja kantajan välillä voimassa olevien sopimusten tarkistamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt – siltä osin kuin on kyse lähtö- ja saapumisaikojen käyttöön antamisesta Wienin ja Frankfurt am Mainin välisellä reitillä siten, että niissä otetaan huomioon Lufthansan sitoumukset – eroavat hieman toisistaan (kahden sitoumuksia koskevan peräkkäisen version 1.1.1 ja 1.1.3 kohta). Kun keskittymän osapuolten esittämät sitoumukset otetaan huomioon kokonaisuudessaan, on katsottava, että kyseisiä muutoksia voidaan pitää pieninä ja näin on siitä huolimatta, että niillä on kantajalle erityistä merkitystä.
- 116 Vaikka komission markkinatoimijoille 27.7.2009 lähetettyyn kyselyyn saamien vastausten määrä oli huomattava, kyseisten vastausten arviointi ei näytä olleen mahdoton tehtävä komission yksiköille ennen kuin kyseessä olevasta asiasta vastaava komission jäsen kehotti niitä muun muassa mainitun arvioinnin perusteella valmistelemaan ehdollisen hyväksymispäätöksen.
- 117 Tästä seuraa, että toisen kanneperusteen toinen osa ja näin ollen toinen kanneperuste kokonaisuudessaan on hylättävä perusteettomana.

2. Ensimmäinen kanneperuste, joka koskee EY 81 artiklan 1 ja 3 kohdan, sulautuma-asetuksen 8 artiklan ja vuoden 2004 suuntaviivojen rikkomista

- 118 Ensimmäinen kanneperuste jakautuu viiteen osaan. Ensimmäinen osa perustuu ilmeiseen arviointivirheeseen siltä osin kuin on kyse merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden määrittelystä keskittymän kilpailuvaikutusten arvioimiseksi, toinen ilmeiseen arviointivirheeseen siltä osin kuin on kyse keskittymän kilpailuvaikutuksista Saksan ja Itävallan välisiin reitteihin, kolmas ilmeiseen arviointivirheeseen siltä osin kuin on kyse keskittymän seurauksista Keski-Euroopan ja Itä-Euroopan välisille lentoreiteille unionin ulkopuolella, neljäs ilmeiseen arviointivirheeseen siltä osin kuin on kyse Lufthansan ja Austrianin kilpailijoiden mahdollisuudesta jatkaa toimintaansa merkityksellisillä markkinoilla tai tulla niille keskittymän jälkeen, ja viides ilmeistä arviointivirhettä siltä osin kuin on kyse siitä, voidaanko sitoumuksilla korjata keskittymästä aiheutuvat kilpailuongelmat.

Ensimmäisen kanneperusteen ensimmäinen osa, joka perustuu ilmeiseen arviointivirheeseen, joka koskee merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden määrittelemistä

- 119 Kantaja moittii komissiota siitä, että se on määritellyt merkitykselliset maantieteelliset markkinat lähtöpaikka/määräpaikka -lähestymistapaan perustuen eikä se ole turvautunut merkityksellisiä maantieteellisiä markkinoita koskevaan kokonaisvaltaisempaan lähestymistapaan, joka olisi ollut asianmukaisempi niiden vaikutusten arvioimiseksi, jotka keskittymällä on kilpailuun kahden Lufthansan ja Austrianin kaltaisen verkostolentoliikenteen harjoittajan välillä.

Komission esittämä lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistapaan perustuva markkinoiden määritelmä

- 120 Alustavasti on huomautettava, että [sulautuma-asetuksen] täytäntöönpanosta 7.4.2004 annetun komission asetuksen (EY) N:o 802/2004 (EUVL L 133, s. 1) liitteessä 1 olevan yrityskeskittymän ilmoittamista varten sulautuma-asetuksen mukaisesti vahvistetun CO-lomakkeen 6 jakson mukaan ”merkitykselliset tuote- ja maantieteelliset markkinat määrittävät keskittymän seurauksena syntyvän uuden yrityksen markkinavoiman arvioinnissa käytettävän alueen”.

- 121 Mainitun 6 jakson kohdassa ”I. Merkitykselliset tuotemarkkinat” täsmennetään seuraavaa:

”Merkitykselliset tuotemarkkinat kattavat kaikki tuotteet ja/tai palvelut, joita kuluttaja pitää keskenään vaihdettavissa tai korvattavissa olevina niiden ominaisuuksien, hinnan ja käyttötarkoituksen vuoksi – –

Merkityksellisten tuotemarkkinoiden määrittelemiseksi on tarpeen muun muassa analysoida edellä olevan määritelmän perusteella syyt, miksi jotkin näiden markkinoiden tuotteet tai palvelut on otettu mukaan ja toiset jätetty pois, ottaen erityisesti huomioon esimerkiksi korvattavuus, kilpailuolosuhteet, hinnat, kysynnän ristijousto tai muut tuotemarkkinoiden määrittelyn kannalta merkitykselliset tekijät (esimerkiksi tarjontapuolen korvattavuus asianmukaisissa tapauksissa).”

- 122 Saman 6 jakson kohdassa ”II. Merkitykselliset maantieteelliset markkinat” todetaan seuraavaa:

”Merkitykselliset maantieteelliset markkinat muodostuvat alueesta, jolla keskittymään osallistuvat yritykset ovat mukana asian kannalta merkityksellisten tuotteiden tai palvelujen tarjonnassa ja kysynnässä, jolla kilpailuolosuhteet ovat riittävän yhtenäiset ja joka voidaan erottaa lähialueista erityisesti kilpailuolosuhteiden huomattavan erilaisuuden perusteella.

Merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden määrittelemiseen vaikuttavia seikkoja ovat muun muassa kyseessä olevien tuotteiden tai palvelujen luonne ja ominaisuudet, markkinoille tulon esteet, kuluttajien mieltymykset, yritysten markkinaosuuksien huomattavat erot verrattuna lähialueisiin tai merkittävät hintaerot.”

- 123 Merkityksellisten markkinoiden määritelmästä yhteisön kilpailuoikeuden kannalta 9.12.1997 annetussa komission tiedonannossa (EYVL C 372, s. 5; jäljempänä markkinoiden määritelmästä annettu tiedonanto), johon asetuksen N:o 802/2004 liitteessä I olevassa CO-lomakkeessa viitataan, täsmennetään markkinoiden määritelmään liittyvät peruseriaatteen.

- 124 Markkinoiden määritelmästä annetun tiedonannon 13 kohdassa todetaan siten kilpailurajoitusten osalta seuraavaa:

”Yrityksiin kohdistuvien kilpailurajoitusten tärkeimmät syyt ovat seuraavat: kysynnän korvattavuus, tarjonnan korvattavuus ja mahdollinen kilpailu. Merkityksellisten markkinoiden määrittelyssä kysynnän korvaaminen on taloudelliselta kannalta välittömin ja tehokkain tekijä, joka rajoittaa tietyn tuotteen toimittajien käyttäytymistä erityisesti niiden hinnoittelupäätösten suhteen – –”

125 Markkinoiden määritelmästä annetun tiedonannon 14 kohdassa todetaan lisäksi seuraavaa:

”Tarjonnan korvattavuudesta ja mahdollisesta kilpailusta aiheutuvat muut kuin 20–23 kohdassa kuvaillut kilpailun rajoitukset eivät yleensä ole yhtä välittömiä ja vaativat joka tapauksessa lisätekkijöiden selvittämistä. Tämän vuoksi tällaiset rajoitukset otetaan huomioon kilpailuanalyysin arviointivaiheessa.”

126 Markkinoiden määritelmästä annetussa tiedonannossa määritellään tämän jälkeen se, mitä kysynnän korvattavuudella, tarjonnan korvattavuudella ja mahdollisella kilpailulla on ymmärrettävä tarkoitettavan.

127 Markkinoiden määritelmästä annetun tiedonannon 15 kohdassa todetaan siten seuraavaa:

”Kysynnän korvattavuuden arviointiin kuuluu sellaisten tuotteiden määrittelemineen, joita kuluttaja pitää korvaavina tuotteina. Yksi mahdollinen tapa tehdä tämä määritelmä on olettaa, että suhteellisissa hinnoissa tapahtuu pieni, pysyvä muutos, ja arvioida asiakkaiden todennäköiset reaktiot tähän hinnannousuun. Markkinoiden määrittelyssä keskitytään sekä toiminnallisista että käytännön syistä hintoihin; erityisesti suhteellisten hintojen pienistä mutta pysyvistä muutoksista seuraavaan kysynnän korvaamiseen. – –”

128 Markkinoiden määritelmästä annetun tiedonannon 16 kohdan mukaan tämä lähestymistapa tarkoittaa sitä, että ”aloitetaan asianosaisten yritysten myymistä tuotteista ja alueesta, joilla ne niitä myyvät, ja muita tuotteita ja alueita otetaan mukaan tai jätetään pois markkinoiden määritelmästä sen perusteella, vaikuttaako näiden muiden tuotteiden tai alueiden taholta tuleva kilpailu osapuolten tuotteiden hinnoitteluun lyhyellä aikavälillä tai rajoittaako se sitä riittävästi”.

129 Markkinoiden määritelmästä annetun tiedonannon 17 kohdassa täsmennetään edellä mainitun lähestymistavan yhteydessä seuraavaa:

”Kysymys kuuluu, vaihtaisivatko [keskittymän] osapuolten asiakkaat helposti saatavilla oleviin korvaaviin tuotteisiin tai muualla sijaitseviin tavarantoimittajiin vastatakseen oletettuun pieneen (5–10 prosentin), mutta pysyvään hinnanmuutokseen kyseisten tuotteiden tai alueiden hinnoissa. Jos korvaamista esiintyy niin paljon, että hinnankorotus muuttuu kannattamattomaksi siitä seuraavien myyntitappioiden vuoksi, merkityksellisiin markkinoihin otetaan mukaan muita korvaavia tuotteita ja alueita, kunnes tuotevalikoima ja maantieteellinen alue ovat sellaisia, että pieni mutta pysyvä suhteellisten hintojen nousu olisi kannattavaa – –”

130 Markkinoiden määritelmästä annetun tiedonannon 20 kohdassa todetaan tarjonnan korvattavuudesta seuraavaa:

”Tarjonnan korvattavuus otetaan myös huomioon määriteltäessä markkinoita sellaisissa tapauksissa, joissa sen vaikutukset vastaavat kysynnän korvattavuuden vaikutuksia tehokkuudeltaan ja välittömyydeltään. Tämä edellyttää, että tavarantoimittajat voivat vaihtaa tuotannon merkityksellisten tuotteiden tuotantoon ja saattaa tuotteet markkinoille lyhyellä aikavälillä – – ilman, että tästä seuraa merkittäviä lisäkustannuksia tai riskiä [, pienen mutta pysyvän suhteellisten hintojen vaihtelun vaikutuksesta]. Jos nämä edellytykset toteutuvat, markkinoille saatettu lisätuotanto hillitsee asianosaisten yritysten kilpailukäyttäytymistä. Tällainen vaikutus vastaa tehokkuudeltaan ja välittömyydeltään kysynnän korvattavuudesta johtuvaa vaikutusta.”

131 Markkinoiden määritelmästä annetun tiedonannon 21 kohdassa mainitaan seuraavaa:

”Tällaisia tilanteita esiintyy tavallisesti, kun yritykset markkinoivat yhden tuotteen useita laatuja tai lajeja; vaikka tietyn loppuasiakkaan tai loppuasiakasryhmän kannalta eri laadut eivät olekaan keskenään korvattavia, eri laadut ryhmitellään samoille tuotemarkkinoille kuuluviksi, jos suurin osa toimittajista voi tarjota ja myydä eri laatuja välittömästi ja ilman edellä kuvailtuja merkittäviä lisäkustannuksia.

Tällaisissa tapauksissa merkitykselliset markkinat käsittävät kaikki tuotteet, joiden kysyntä ja tarjonta ovat korvattavissa, ja kyseisten tuotteiden myynti lasketaan yhteen markkinoiden kokonaisarvon tai -määrän selville saamiseksi. Samanlaiset perustelut voivat johtaa maantieteellisten alueiden yhdistämiseen.”

132 Markkinoiden määritelmästä annetun tiedonannon 24 kohdassa todetaan sitä vastoin seuraavaa:

”Kolmatta kilpailurajoituksen aiheuttajaa, mahdollista kilpailua, ei oteta huomioon markkinoita määriteltäessä, koska edellytykset, joiden perusteella mahdollisen kilpailun katsotaan todella rajoittavan kilpailua, riippuvat markkinoille pääsyyn liittyvistä erityisistä tekijöistä ja olosuhteista. Jos niiden selvittäminen on tarpeen, se toteutetaan vasta myöhemmin, yleensä siinä vaiheessa, kun merkityksellisillä markkinoilla mukana olevien yritysten asemasta on jo varmistauduttu ja asema antaa aiheutta huoleen kilpailun kannalta.”

133 Unionin tuomioistuimet ovat jo täsmentäneet sitä tapaa, jolla merkitykselliset markkinat on määriteltävä säännöllisen matkustajalentoliikenteen erityissektorilla EY 82 artiklaa sovellettaessa.

134 Oikeuskäytännön mukaan näet EY 82 artikla voi tietyn edellytyksin koskea säännöllisen lentoliikenteen tietyllä reitillä tai tietyillä reiteillä noudatettavien tariffien soveltamista silloin, kun mainitut tariffit on vahvistettu lentoliikenteen harjoittajien kahden- tai monenvälisillä sopimuksilla, jos mainitussa artiklassa asetetut edellytykset täyttyvät (ks. analogisesti tuomio 11.4.1989, Saeed Flugreisen ja Silver Line Reisebüro, 66/86, Kok., EU:C:1989:140, 38 kohta).

135 Sen arvioimiseksi, onko säännöllistä lentoliikennettä harjoittavalla ilmailualan yrityksellä markkinoilla määräävä markkina-asema, on ensinnäkin rajattava liikennepalvelujen merkitykselliset markkinat. Tältä osin on olemassa kaksi näkemystä, joista ensimmäisen mukaan säännöllisen lentoliikenteen ala muodostaa erilliset markkinat, ja toisen mukaan on otettava huomioon charter-, rautatie- tai maantiekuljetusten kaltaiset vaihtoehtoiset kuljetusmuodot sekä säännöllinen lentoliikenne muilla reiteillä, jotka voivat olla korvaavia reittejä (ks. analogisesti edellä 134 kohdassa mainittu tuomio Saeed Flugreisen ja Silver Line Reisebüro, EU:C:1989:140, 39 kohta).

136 Ratkaiseva peruste tässä yhteydessä on se, voidaanko tietyllä reitillä harjoitettava säännöllinen lentoliikenne erottaa vaihtoehtoisista kuljetusmahdollisuuksista niiden erityisominaisuuksiensa perusteella, joiden vuoksi se on vain vähäisessä määrin korvattavissa vaihtoehtoisilla kuljetusmahdollisuuksilla ja joiden vuoksi niiden taholta tulevalle kilpailulle ei ole siihen huomattavaa vaikutusta (ks. analogisesti edellä 134 kohdassa mainittu tuomio Saeed Flugreisen ja Silver Line Reisebüro, EU:C:1989:140, 40 kohta).

137 Tämän perusteen soveltaminen ei välttämättä johda samanlaisiin tuloksiin eri vaihtoehtoissa, koska on mahdollista, ettei erällä lentoreiteillä synny lainkaan todellista kilpailua. Kuitenkin periaatteessa ja erityisesti yhteisön sisäisten reittien osalta lentoyhtiön taloudellinen vahvuus säännöllisen lentoliikenteen reitillä voi riippua lentoliikenteen toisten sellaisten harjoittajien kilpailutilanteesta, jotka liikennöivät samaa reittiä tai reittiä, joka voi olla korvaava reitti (ks. analogisesti edellä 134 kohdassa mainittu tuomio Saeed Flugreisen ja Silver Line Reisebüro, EU:C:1989:140, 41 kohta).

138 Kuten riidanalaisesta päätöksestä ilmenee, komissio on säännöllisen lentomatkatustajaliikenteen alan keskittymien valvonnan yhteydessä kehittänyt lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavan, joka vastaa lähtöpaikkaa/määräpaikkaa kaupunkipareittain koskevaa lähestymistapaa ja kuvastaa kysynnän kantaa, jonka mukaan kuluttajat tarkastelevat kaikkia mahdollisia vaihtoehtoja ja siis myös eri kuljetusmuotoja matkustaakseen lähtökaupungista määränpääkaupunkiin. Kyseisen lähestymistavan mukaan kukin lähtöpaikan ja määräpaikan välinen yhdistelmä muodostaa erilliset markkinat. Kuten komissio korostaa, kansalliset kilpailuviranomaiset ovat hyväksyneet lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavan (ks. esim. Ranskan Autorité de la concurrence (kilpailuviranomainen) 7.7.2009 tekemä päätös

09-DCC-17, Financière LMP SAS/Financière Linair SAS/Brit Air SA, 22 kohta ja Belgian Conseil de la concurrence (kilpailuneuvosto) 24.12.2004 tekemä päätös, SN Airholding II/Virgin Express, 4.2 kohta).

- 139 Lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavan yhteensoveltuvuus oikeuskäytännössä esitettyjen suuntaviivojen kanssa on vahvistettu tuomiossa 19.5.1994, Air France v. komissio (T-2/93, Kok., EU:T:1994:55, 84 kohta), ja se on palautettu mieleen viimeksi tuomiossa 4.7.2006, easyJet v. komissio (T-177/04, Kok, EU:T:2006:187, 56 kohta). Tässä yhteydessä on korostettava, että edellä mainitussa tuomiossa easyJet v. komissio (EU:T:2006:187) riidanalainen päätös koski kahden verkostolentoyhtiön eli Air Francen ja KLM:n välistä keskittymää.
- 140 Väite, joka koskee lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavan käyttämistä markkinoita määriteltäessä, voidaan siis hylätä perusteettomana pelkästään edellä esitetyn oikeuskäytännön perusteella.
- 141 Tätä päätelmää ei voida kyseenalaistaa kantajan esittämillä eri väitteillä.
- 142 Ensinnäkin siitä kantajan väitteestä, jonka mukaan komissio ei ole käyttänyt lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistapaa Lufthansa/BMI- päätöksessä, on huomautettava, että kun komissio antaa ratkaisun yrityskeskittymän soveltuvuudesta yhteismarkkinoille keskittymään liittyvän ilmoituksen ja asiakirja-aineiston perusteella, kantajalla ei ole oikeutta kyseenalaistaa sen toteamuksia sillä perusteella, että ne poikkeavat toteamuksista, jotka on tehty aikaisemmin toisessa asiassa eri ilmoituksen ja asiakirja-aineiston perusteella, vaikka oletettaisiin, että merkitykselliset markkinat ovat samankaltaiset tai jopa samat molemmissa asioissa. Siltä osin kuin kantaja vetoaa tässä tapauksessa selvityksiin, joita komissio on tehnyt aikaisemmassa päätöksessään, sen perustelujen tällä osalla ei siis ole merkitystä (tuomio 14.12.2005, General Electric v. komissio, T-210/01, Kok., EU:T:2005:456, 118 kohta).
- 143 Vaikka tämä väite voitaisiin luokitella uudelleen siten, että se koskee luottamuksensuojan periaatteen loukkaamista, taloudelliset toimijat eivät voi kuitenkaan perustaa perusteltua luottamustaan siihen, että aikaisempi päätöksentekokäytäntö, jota voidaan muuttaa, pysyisi ennallaan. Ne eivät voi varsinkaan vedota perusteltuun luottamukseen kiistääkseen sellaisten toteamusten tai arviointien paikkansapitävyyden, joita on esitetty tietyssä menettelyssä sellaisten toteamusten tai arviointien perusteella, jotka on esitetty yhden ainoan aikaisemman asian yhteydessä (edellä 142 kohdassa mainittu tuomio General Electric v. komissio, EU:T:2005:456, 119 kohta).
- 144 Komissio ja varsinkaan unionin yleinen tuomioistuin ei ole tässä tapauksessa missään tapauksessa sidottu Lufthansa/BMI- päätöksessä esitettyjä tosiseikkoja koskeviin toteamuksiin ja taloudellisiin arviointeihin. Vaikka oletettaisiin, että näissä kahdessa päätöksessä tehty selvitys on erilainen eikä tämä ero ole objektiivisesti perusteltavissa, unionin yleisen tuomioistuimen pitäisi kumota riidanalainen päätös tässä oikeudenkäynnissä ainoastaan siinä tapauksessa, että se, eikä Lufthansa/BMI-päätös, on virheellinen (edellä 142 kohdassa mainittu tuomio General Electric v. komissio, EU:T:2005:456, 120 kohta).
- 145 Toiseksi on huomautettava siitä kantajan väitteestä, jonka mukaan riidanalaisessa päätöksessä merkityksellisten markkinoiden määrittelemiseksi käytetty lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistapa ei ole komission rakenneuudistussuunnitelmasta tekemässä päätöksessä vahvistaman markkinoiden määritelmän mukainen, että vaikka kummassakin näistä päätöksistä on käsitelty niitä ehtoja, joilla Lufthansa osti Austrian, ne eroavat kuitenkin toisistaan kohteeltaan – yhdessä tapauksessa valtiontuen hyväksyminen ja toisessa keskittymän hyväksyminen – sekä oikeudelliselta perusteeltaan – yhdessä tapauksessa EY 88 artiklan 2 kohdan ensimmäinen alakohta ja toisessa sulautuma-asetuksen 8 artiklan 2 kohta.

- 146 Tutkittaessa valtiontukia, jotka voidaan hyväksyä EY 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella, komission on huolehdittava siitä, että kyseessä olevilla tuilla ei muuteta kaupankäynnin olosuhteita yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Korjaustoimenpiteet, joita komissio voi edellyttää tällaisen valtiontuen hyväksymiseksi, on siis suhteutettava siihen tapaan, jolla kyseessä olevan tuki voi vaikuttaa kaupankäynnin olosuhteisiin. Rakennemuutossuunnitelmasta tehdyn päätöksen osalta kyseessä olevalla tuella pyritään varmistamaan Austrianin velkaantumisen vähentäminen ja se muodostaa osan rakennemuutossuunnitelmaa, jonka tarkoituksena on varmistaa kyseisen yhtiön elinkelpoisuuden palauttaminen pitkällä aikavälillä. Kyseisen tuen vaikutukset eivät siis koske pelkästään erityisiä markkinoita, joilla Austrian toimii, vaan ne koskevat myös Austrianin kokonaistilannetta. Juuri tästä syystä komission rakennemuutossuunnitelmasta tehdyssä päätöksessä edellyttämät korjaustoimenpiteet eli istumapaikkojen vähentäminen kilometriä kohden ja Austrianin kasvun rajoittaminen tietyn ajanjakson ajan eivät koske tiettyjä markkinoita erityisesti vaan pikemminkin Austrianin kykyä aiheuttaa häiriötä kaupankäynnin olosuhteille kokonaisuudessaan. Markkinoiden määritelmästä annetun tiedonannon alaviitteessä 1 on siten täsmennetty, että ”valtiontukiasioiden tarkastelussa huomio kohdistuu tuen saajaan ja kyseiseen teollisuuden alaan/sektoriin eikä niinkään tuensaajan kohtaamiin kilpailurajoituksiin”.
- 147 Keskittymien valvonnan yhteydessä komission on sitä vastoin sulautuma-asetuksen 2 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaan varmistettava, ettei keskittymä olennaisesti estä tehokasta kilpailua yhteismarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla. Arvioinnin keskipisteenä on siis keskittymän vaikutus kilpailupaineeseen. Juuri tästä syystä ilmoituksen tekevien osapuolten tarjoamalla sitoumuksilla, jotka komissio on hyväksynyt riidanalaisessa päätöksessä, pyritään korjaamaan keskittymästä niille markkinoille aiheutuvat kilpailuongelmat, joilla mainitut osapuolet kilpailivat ennen keskittymää.
- 148 Tästä seuraa, että – toisin kuin kantaja väittää – se, että merkitykselliset markkinat on riidanalaisessa päätöksessä määritelty lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavan mukaan, ei ole millään tavalla ristiriidassa sen kanssa, miten markkinat, joihin Lufthansalle myönnetty tuki saattaa vaikuttaa, on ymmärretty kokonaisuudessaan rakennusuudistussuunnitelmasta tehdyssä päätöksessä.
- 149 Kolmanneksi on todettava niistä kantajan väitteistä, joiden mukaan komissio on virheellisesti perustellut markkinatutkimuksen tuloksilla sitä, että se on päättänyt käyttää lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistapaa merkityksellisten markkinoiden määrittelemiseksi, että – kuten komissio perustellusti väittää – ne on esitetty ensimmäistä kertaa vastauksessa.
- 150 On kuitenkin todettava, että kyseisillä väitteillä pyritään kyseenalaistamaan komission omaksuma tulkinta markkinatutkimuksen tuloksista, jotka se on esittänyt ensimmäistä kertaa vastineensa liitteessä. Tällaiset väitteet voidaan siis ottaa tutkittaviksi työjärjestyksen 48 artiklan 2 kohdan nojalla, koska ne perustuvat seikkoihin, jotka ovat tulleet esiin vasta kirjallisen käsittelyn aikana (ks. vastaavasti tuomio 28.9.1999, Yasse v. EIP, Kok. H., EU:T:1999:177, 126–128 kohta). Näin ollen niiden perusteltavuus on tutkittava.
- 151 Kantaja väittää ensinnäkin, ettei komissio ole kerännyt markkinatutkimuksella tosiseikkoja, joiden avulla se olisi voinut tarkistaa, oliko lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistapa asianmukainen nyt käsiteltävässä tapauksessa, vaan se on vain tiedustellut toimijoilta, joille kysymyksiä esitettiin, hyväksyvätkö nämä kyseisen lähestymistavan, joten kyseisen menetelmän valinta perustui yksinomaan mainittujen toimijoiden äänestykseen.
- 152 Tässä yhteydessä on korostettava, että – kuten kanteen 56 kohdasta ilmenee – kantaja ei riitauta komission aikaisemmissa keskittymäasioissa käyttämän lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavan asianmukaisuutta. Se myöntää siis implisiittisesti, että lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavan käyttäminen merkityksellisten markkinoiden määrittelemiseksi säännöllisen matkustajalentoliikenteen alalla on vakiintunut käytäntö. Kuten edellä 139 kohdassa on lisäksi huomautettu, unionin yleinen tuomioistuin on katsonut, että lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistapa oli asianmukainen lähestymistapa määritellä merkitykselliset markkinat säännöllisen matkustajalentoliikenteen alalla.

Lisäksi vastineen liitteestä B1 – jonka yhden osan muodostavat nyt käsiteltävässä asiassa tehdyn markkinatutkimuksen tulokset – ilmenee, että komissio on markkinatutkimuksen I vaiheessa tiedustellut kilpailijoilta, yritysasiakkailta ja matkatoimistoilta, olivatko ne samaa mieltä kysynnän korvattavuuteen perustuvasta perinteisestä lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavasta, ja se on tämän lisäksi pyytänyt niitä myös selittämään vastauksiaan, minkä nämä ovat lisäksi tehneet, kuten kantaja itsekkin myöntää. Toisin kuin kantaja väittää, ei siis ole mahdollista katsoa, että markkinatutkimuksessa on käsiteltävässä tapauksessa vain kerätty markkinatutkimukseen osallistujien äänet lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavan asianmukaisuuden osalta.

- 153 Tämän jälkeen on todettava kantajan väittävän, ettei komissio voinut käyttää niiden toimijoiden vastauksia, joille kysymyksiä esitettiin markkinatutkimuksen yhteydessä, perustellakseen turvautumisen lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistapaan, koska kun otetaan huomioon niiden toimijoiden vähäinen määrä, joille kysymyksiä esitettiin, suhteessa tuhansiin merkityksellisillä markkinoilla toimiviin toimijoihin, markkinatutkimus ei ollut edustava.
- 154 Tässä yhteydessä on korostettava, että – kuten myös vastineen liitteestä B1 ilmenee – komissio on esittänyt kysymyksiä 31:lle keskittymän osapuolten kanssa kilpailevalle yritykselle, joihin myös kantaja kuului, 53 yritysasiakkaalle ja 18 matkatoimistolle. Jotta voidaan arvioida, ovatko markkinatutkimuksen tulokset tältä osin edustavia, on otettava huomioon olosuhteet, joissa tutkimus toteutettiin.
- 155 Koska vastineen liitteestä B1 ei saada mitään tietoja niiden toimijoiden kokonaisuudesta, joille komissio esitti kysymyksiä lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavan asianmukaisuudesta, eikä markkinatutkimukseen osallistujien henkilöllisyydestä tai suhteellisesta painoarvosta säännöllisen matkustajalentoliikenteen alalla, unionin yleinen tuomioistuimien kehotti 18.2.2013 komissiota ilmoittamaan sille, mitä menetelmää tämä oli käyttänyt varmistaakseen kilpailijoiden, yritysasiakkaiden ja matkatoimistojen keskittymää koskevan tutkimuksen I vaiheessa toteutetun markkinatutkimuksen yhteydessä antamien vastausten edustavuuden.
- 156 Komissio on kyseiseen prosessinjohtotoimeen antamassaan vastauksessa todennut, että yritykset, joille se oli esittänyt kysymyksiä markkinatutkimuksen yhteydessä, olivat kilpailijoita, mahdollisia kilpailijoita ja suurimpia keskittymän osapuolista riippumattomia asiakkaita, joiden yhteystiedot ilmoituksen tehneet osapuolet olivat antaneet asetuksen N:o 802/2004 liitteessä I olevan ja saman asetuksen 3 artiklan 1 kohdassa ja 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun CO-lomakkeen 7.3, 8.9 ja 8.6 kohdan perusteella. Komissio on täsmentänyt oman markkinatutkimuksensa, joka perustuu monien muiden lentoliikenteen alan keskittymäehdotusten tutkintaan, että kyseessä oleviin yrityksiin kuuluvat muun muassa kaikki keskittymän osapuolten kanssa päätöksessä määritetyillä markkinoilla kilpailevat lentoyhtiöt sekä valtaosa suurimmista yritysasiakkaista ja matkatoimistoista. Komissio on lisäksi korostanut, että ehdotetun keskittymän arvioimiseksi pelkkä numeroita sisältävä kertomus eli kertomus johonkin kysymykseen annetuista myönteisistä ja kielteisistä vastauksista ei ollut ratkaiseva. Komissio suorittaa pikemminkin kokonaisvaltaisen arvioinnin, jossa voidaan tarkastella erilaisia tekijöitä, kuten esitetyn vastauksen perusteluita, tietoja, jotka kuullulla yrityksellä voidaan olettaa olevan olosuhteiden mukaan (esimerkiksi sen mukaan, kuinka kauan yritys on toiminut markkinoilla, mikä merkitys sillä on keskittymän osapuolten kilpailijana tai asiakkaana ja mikä on sen konkreettinen toimiala), tai kunkin kuullun yrityksen erityisiä intressejä (esimerkiksi kilpailijan intressi estää keskittymätoimi, kun otetaan huomioon sen oma laajentumispolitiikka, tai intressi ostaa sitoumusten osalta käyttöön annettuja lähtö- ja saapumisaikoja). Komission mukaan on niin, että voidakseen saada mahdollisimman edustavan kuvan markkinaolosuhteista se on kääntynyt myös muiden asiantuntevien markkinatoimijoiden puoleen (joita olivat esimerkiksi lentoasemat, ilmailuviranomaiset ja lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorit). Tämän lisäksi on komission mukaan suoritettu objektiivisia tietoja koskeva taloudellinen analyysi. Komissio on myös täsmentänyt, että markkinatutkimuksen edustavuus on varmistettu asetuksen N:o 139/2004 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla keskittymäilmoitusta koskevalla tiedotteella, jolla kolmansia, joita asia koskee, kehoitetaan esittämään komissiolle mahdolliset huomautuksensa ehdotetusta keskittymästä.

- 157 Kun kantajaa on suullisessa käsittelyssä kehoitettu ottamaan kantaa komission esittämiin lisätietoihin markkinatutkimuksen edustavuudesta, se on vain väittänyt, että koska markkinatutkimukseen osallistujien henkilöllisyyttä ei ole paljastettu, oli mahdotonta arvioida, toimivatko ne kyseessä olevilla reiteillä ja oliko markkinatutkimus näin ollen edustava.
- 158 Tästä on riittävää todeta, että – toisin kuin kantaja näyttää katsovan – markkinatutkimus ei rajoitu ilmoituksen tehneiden osapuolten kilpailijoihin merkityksellisillä maantieteellisillä markkinoilla vaan se koskee myös mahdollisia kilpailijoita ja ilmoituksen tehneiden osapuolten asiakkaita kyseisillä markkinoilla.
- 159 Tämän perusteella unionin yleinen tuomioistuin katsoo, että kantajan väite markkinatutkimuksen edustavuuden puuttumisesta on hylättävä perusteettomana.
- 160 Lopuksi on hylättävä myös kantajan väite, jonka mukaan komissio ei ole ottanut huomioon sitä, että lukuisat kilpailijat ovat ilmaisseet markkinatutkimuksen yhteydessä tarpeen ottaa huomioon verkoston vaikutukset.
- 161 On näet korostettava, että – kuten vastineen liitteestä B1 ilmenee – markkinatutkimuksen I vaiheessa on tullut esiin, että markkinatutkimukseen osallistujien laaja enemmistö (tässä tapauksessa 22 kilpailijaa 31 kilpailijasta, 15 matkatoimistosta 18 matkatoimistosta ja 31 yritysasiakasta 35 yritysasiakkaasta) on todennut olevansa samaa mieltä kysynnän korvattavuuteen perustuvasta perinteisestä lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavasta.
- 162 Vastineen liitteestä B1 ilmenee myös, että 31:stä markkinatutkimuksen kysymykseen nro 7, jolla määritetään, ovatko kilpailijat mahdollisesti yhtä mieltä lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistapaan turvautumisesta, vastanneista kilpailijasta kuusi ovat selkeästi ilmaisseet epäilyksensä siitä, voidaanko kyseisellä lähestymistavalla ottaa huomioon verkostojen välinen kilpailu (tässä tapauksessa markkinatutkimukseen osallistujat nro 2, 3, 12, 19, 22 ja 30), ja kolme ovat olleet huolissaan keskittymän tuloksena syntyvän yksikön aseman vahvistumisesta määrättyllä lentoasemalla (tässä tapauksessa markkinatutkimukseen osallistujat nro 4, 7 ja 10). Kolme niistä kuudesta markkinatutkimukseen osallistujista, jotka ovat ilmaisseet epäilyksensä siitä, voidaanko lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavalla ottaa huomioon verkostojen välinen kilpailu, ovat kuitenkin vastanneet esitettyyn kysymykseen myöntävästi (tässä tapauksessa markkinatutkimukseen osallistujat nro 2, 12 ja 19). Yksi niistä kolmesta markkinatutkimuksen osallistujista, jotka ovat olleet huolissaan keskittymän tuloksena syntyvän yksikön aseman vahvistumisesta jollakin lentoasemalla, on vastannut myöntävästi kysymykseen nro 7 (tässä tapauksessa markkinatutkimukseen osallistuja nro 7). Tästä seuraa, että niistä yhdeksästä markkinatutkimukseen osallistujasta, jotka ovat ilmaisseet huolensa tarpeesta ottaa huomioon verkostojen välinen kilpailu ja keskittymän tuloksena syntyvän yksikön aseman merkitys tietyillä lentoasemilla, ainoastaan viisi ovat vastanneet kielteisesti kysymykseen nro 7.
- 163 Vastineen liitteestä B1 ilmenee vielä, ettei yksikään kysymykseen nro 7 vastanneista matkatoimistoista ja yritysasiakkaista ole esittänyt mitään huomautuksia tarpeesta ottaa huomioon kyseessä olevien lentoyhtiöiden verkostojen välinen kilpailu.
- 164 Tästä seuraa, että 81:stä markkinatutkimukseen osallistujasta ainoastaan viisi ovat olleet eri mieltä lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavasta sen vuoksi, ettei sillä voida ottaa huomioon verkoston vaikutuksia.
- 165 Lisäksi on todettava, että komissio on riidanalaisen päätöksen 269 perustelukappaleessa viitannut eräiden markkinatutkimukseen osallistujien mainitun tutkimuksen I vaiheessa ilmaisemiin huoliin "[Lufthansan] ja [Austrianin] vahvasta asemasta [Keski- ja Itä-Euroopan] markkinoilla, kun otetaan huomioon erityisesti määräysvalta, jonka [Lufthansa] saa keskittymätoimen perusteella hyvin merkittävällä osalla 'Keski-Euroopan markkinoita' varsinkin sen vuoksi, että niillä on määräysvalta kaikkein suurimmilla keskuslentoasemilla, joista liikennöidään [Keski- ja Itä-Eurooppaan], ja että niillä

on kyseisellä alueella hyvin kehittyneet verkostot”. Se on kuitenkin täsmentänyt, että ”markkinatutkimuksen yksityiskohtaisemman II vaiheen tulokset ovat kuitenkin osoittaneet, ettei yritysasiakkaiden enemmistö näe varsinkaan mitään kielteistä vaikutusta keskittymän tuloksena syntyvän yksikön mahdollisesti vahvemmasta asemasta [Keski- ja Itä-Eurooppaan] liikennöitävien lentojen osalta, ja niissä on mainittu olemassa olevia vaihtoehtoisia kilpailijoita”.

- 166 Tämän perusteella on hylättävä perusteettomana se kantajan väite, jonka mukaan komissio ei ole ottanut huomioon lukuisten kilpailijoiden huomautuksia, joiden mukaan lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavalla ei voitu arvioida verkostojen välistä kilpailua.
- 167 Neljänneksi ja viimeiseksi on huomautettava siitä kantajan väitteestä, jonka mukaan liikeasiakkaille, matkatoimistoille ja matkanjärjestäjille tarkoitetut kanta-asiakasohjelmat ja alennusjärjestelmät osoittavat vääräksi ajatuksen siitä, että lentoyhtiöt kilpailevat yksinomaan tietyillä määrättyillä reiteillä, että se on esitetty ensimmäistä kertaa kantajan Itävallan tasavallan ja Lufthansan väliintulokirjelmistä esittämissä huomautuksissa. On myös korostettava, ettei sen tarkoituksena ole vastata mihinkään väliintulijoiden nimenomaiseen väitteeseen. Koska kantaja ei ole vedonnut kirjallisen käsittelyn aikana esiin tullessiin oikeudellisiin seikkoihin ja tosiseikkoihin perustellakseen sen, että kyseinen väite on esitetty myöhässä, väite on työjärjestyksen 44 artiklan 1 kohdassa ja 48 artiklan 2 kohdassa esitettyjen vaatimusten perusteella jätettävä tutkimatta sen vuoksi, että se on esitetty myöhään (ks. vastaavasti tuomio 8.3.2007, France Télécom v. komissio, T-340/04, Kok., EU:T:2007:81, 164 kohta).
- 168 Edellä esitettyjen seikkojen perusteella on todettava, ettei kantaja ole osoittanut, että komissio olisi tehnyt ilmeisen arviointivirheen käyttäessään merkityksellisten markkinoiden määrittelyä lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavalla.

Keskittymästä ”kokonaisvaltaisen lähestymistavan” mukaan määritellyille merkityksellisille maantieteellisille markkinoille aiheutuvien kilpailuvaikutusten arvioinnin puuttuminen

- 169 Kantaja arvostelee komissio siitä, ettei se ole arvioinut kyseessä olevan keskittymän kilpailuvaikutuksia sellaisiin merkityksellisiin maantieteellisiin markkinoihin, jotka on määritelty kokonaisvaltaisen lähestymistavan mukaan siten, että ne ulottuvat koko alueelle, jolla Lufthansa ja Austrian käyttävät resurssejaan tai tarjoavat mahdollisuutta päästä niiden verkostoihin yhteisasemien tai keskusasemien perusteella. Tällaisella lähestymistavalla voidaan sen mukaan ottaa huomioon kysynnän korvattavuus nojautumalla asiakkaiden odotuksiin sekä tarjonnan korvattavuus nojautumalla lentoliikenteen harjoittajien tarjonnan rakenteeseen.
- 170 Kantaja väittää lentoliikenteen harjoittajien tarjonnan rakenteesta, että lentoliikenteen harjoittajan verkosto on merkityksellinen tekijä liikeasiakkaille sekä matkatoimistoille ja matkanjärjestäjille. Samoin on niin, että kun lentoliikenteen harjoittaja verkostuu, se voi houkuttaa enemmän matkustajia pieniltä lentoasemilta tarjoamalla niille pääsyn yhteisasemille, joista käsin niille on tarjolla laaja valikoima määräpaikkoja. Tarjonnan rakenteeseen vaikuttaa vielä etenkin suorien lentojen myyntiä matkailualalla koskevilla markkinoilla verkostolentoyhtiön mahdollisuus turvautua saalistushinnoitteluun tietyillä reiteillä.
- 171 Kantajan mukaan pelkästään kyseisellä merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden kokonaisvaltaisella lähestymistavalla voidaan ymmärtää määräävää markkina-asemaa merkitsevien tekijöiden vahvistuminen kyseessä olevan keskittymän seurauksena syntyvän yksikön hyväksi eikä komissio ole ottanut kyseisiä tekijöitä huomioon ”Keski-Euroopan markkinoilla kokonaisuudessaan” eikä ”Itävallan ja Saksan välisillä alueellisilla markkinoilla”.

- 172 Tässä yhteydessä on huomautettava, että komission on muun muassa sulautuma-asetuksen 2 artiklan nojalla tutkittava keskittymätoimen kilpailuvaikutukset markkinoihin, joilla tehokas kilpailu voi merkittävästi estyä etenkin määräävän markkina-aseman luomisen tai vahvistamisen johdosta (ks. vastaavasti edellä 139 kohdassa mainittu tuomio *easyJet v. komissio*, EU:T:2006:187, 63 kohta).
- 173 Vaikka kuultujen kolmansien hallinnollisessa menettelyssä esille tuomat huolet ohjaavat osittain komission toteuttamaa kilpailuanalyysia, komission on tarkastettava jopa kyseisten kolmansien nimenomaisten huomautusten puuttuessa luotettavien seikkojen valossa kilpailuongelmia, jotka yrityskeskittymä aiheuttaa kaikilla markkinoilla, joihin se voi vaikuttaa (ks. vastaavasti edellä 139 kohdassa mainittu tuomio *easyJet v. komissio*, EU:T:2006:187, 64 kohta).
- 174 Kun komissiota moititaan siitä, ettei se ole ottanut huomioon mahdollista kilpailuongelmaa muilla markkinoilla kuin niillä, joilla se on suorittanut kilpailuanalyysin, kantajan on kuitenkin esitettävä vakavasti otettavia seikkoja, jotka osoittavat konkreettisesti sellaisen kilpailuongelman olemassaolon, joka komission olisi pitänyt sen vaikutuksen vuoksi tutkia (ks. vastaavasti edellä 139 kohdassa mainittu tuomio *easyJet v. komissio*, EU:T:2006:187, 65 kohta).
- 175 Tähän vaatimukseen vastaamiseksi kantajan on yksilöitävä asianomaiset markkinat, kuvailtava kilpailutilanne ilman yrityskeskittymää ja osoitettava, mitkä ovat yrityskeskittymän todennäköiset vaikutukset, kun otetaan huomioon näiden markkinoiden kilpailutilanne (ks. vastaavasti edellä 139 kohdassa mainittu tuomio *easyJet v. komissio*, EU:T:2006:187, 66 kohta).
- 176 Tässä yhteydessä on myös huomautettava, että asetuksen N:o 802/2004 liitteessä I olevan CO-lomakkeen 6 jakson kohdassa ”II. Merkitykselliset maantieteelliset markkinat” todetaan, että merkitykselliset maantieteelliset markkinat muodostuvat alueesta, jolla keskittymään osallistuvat yritykset ovat mukana asian kannalta merkityksellisten tuotteiden tai palvelujen tarjonnassa ja kysynnässä, jolla kilpailuolosuhteet ovat riittävän yhtenäiset ja joka voidaan erottaa lähialueista erityisesti kilpailuolosuhteiden huomattavan erilaisuuden perusteella. Siinä täsmennetään, että merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden määrittelyyn vaikuttavia seikkoja ovat muun muassa kyseessä olevien tuotteiden tai palvelujen luonne ja ominaisuudet, markkinoille tulon esteet, kuluttajien mieltymykset, yritysten markkinaosuuksien huomattavat erot verrattuna lähialueisiin tai merkittävät hintaerot.
- 177 Käsiteltävässä asiassa on ensimmäiseksi huomautettava, että maantieteellisten markkinoiden määrittelyminen kantajan ehdottomalla tavalla on jo sanamuodoltaan epätasällinen.
- 178 Kyseinen määritelmä perustuu näet ajatukseen siitä, että merkitykselliset markkinat ulottuvat kaikkiin maantieteellisiin alueisiin, joista käsin on mahdollista päästä Lufthansan tai Austrianin verkostoihin. Kantaja ei kuitenkaan ilmoita selkeästi, viittaako se tältä osin maantieteellisiin alueisiin, joista käsin on mahdollista päästä näihin kumpaankin verkostoon, vai pelkästään maantieteellisiin alueisiin, joista käsin on mahdollista päästä jompaankumpaan verkostoon. Se ei myöskään totea, onko verkostoon pääsemispaikka välttämättä lentoasema. Kantaja ei totea niin ikään, miten määritetään verkostoon pääsemispaikan ympärillä olevan maantieteellisen alueen laajuus.
- 179 Kuten komissio perustellusti huomauttaa, kantaja viittaa kirjelmiensä eri osissa lisäksi erilaisiin maantieteellisiin markkinoihin. Kantaja väittää siten kanteensa 47 kohdassa, että Lufthansalla on ollut aina määräävä markkina-asema ”Keski-Euroopan markkinoilla”. Kantaja toteaa kanteen 48 ja 49 kohdassa, että kyseinen määräävä markkina-asema, jota on vahvistanut se, että Lufthansa on ostanut Swissin ja SN Brusselsin, ja Lufthansa Italian perustaminen, on vahvistunut edelleen Austrianin ostamisen myötä. Kantajan mukaan Lufthansa pystyi näet varmistamaan näillä toimilla sen, että se ”sillä oli määräysvalta markkinoilla Saksassa, Sveitsissä, Belgiassa, Pohjois-Italiassa ja Itävallassa”. Kantaja täsmentää myös, ettei kyseisessä toteamuksessa oteta huomioon edes sitä, että Lufthansalla on määräävä asema ”Skandinavian markkinoilla” Scandinavian Airlines Systemin (SAS) kautta ja ”Keski-Euroopan ja Itä-Euroopan välisessä lentoliikenteessä”. Kantaja väittää lisäksi vastauksen

- 25 kohdassa, että keskittymän ansiosta Lufthansa saa ”Wienin lentoasemalla (Schwechat) samankaltaisen määräävän markkina-aseman, joka sillä on Frankfurt [am Mainin] lentoasemalla (jossa Lufthansa hoitaa 59 prosenttia matkustajaliikenteestä) ja Zürichin lentoasemalla (jossa Lufthansa ja Swiss huolehtivat yli 60 prosentista matkustajaliikenteestä)”.
- 180 Kantaja väittää lisäksi kanteen 70 kohdassa, että merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden kokonaisvaltaisella lähestymistavalla olisi lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavasta poiketen voitu ottaa huomioon keskittymän kilpailuvaikutukset Saksan ja Itävallan välisiin alueellisiin markkinoihin.
- 181 Niiden markkinoiden maantieteellinen ulottuvuus, joiden yhteydessä keskittymän kilpailuvaikutuksia on analysoitu, vaihtelee siis kantajan omienkin kirjelmien mukaan yhdestä lentoasemasta mannermaan alueeseen siten, että se voi olla kahden jäsenvaltion alue, yhden ainoan jäsenvaltion alue tai osa yhden jäsenvaltion alueesta.
- 182 Toiseksi myös kuvaus keskittymää aikaisemmasta kilpailutilanteesta merkityksellisillä maantieteellisillä markkinoilla, sellaisena kuin kantaja on ne määritellyt, on epäselvä.
- 183 Kantaja tyytyy näet koko Keski-Euroopan markkinoilla vallitsevan kilpailutilanteen osalta kuvaamaan vastauksessaan oman sanamuotonsa mukaan Lufthansalla ja Austrianilla ennen keskittymää olleita ”määräävää markkina-asemaa merkitseviä tekijöitä” eli yhteisasemien määrää, lähtö- ja saapumisaikojen määrää eri lentoasemilla, Lufthansalla ja Austrianilla olevia lentoliikenneoikeuksia Itä-Eurooppaan ja Keski-itään, laivaston kokoa, pääoman voimaa, kanta-asiakasohjelmien olemassaoloa, mahdollisuutta tehdä puitesopimuksia liikeasiakkaiden, matkanjärjestäjien ja matkatoimistojen kanssa sekä mahdollisuutta tehdä edullisia hankintasopimuksia sellaisten yritysten kanssa, jotka toimittavat lentoliikennetoiminnan harjoittamista varten tarpeellisia resursseja tai infrastruktuureja.
- 184 Kantaja ei kuitenkaan tuo tässä yhteydessä esiin mitään vertailutekijää muiden Keski-Euroopassa toimivien verkostolentoliikenteen harjoittajien tilanteen osalta ja tyytyy väittämään, että keskittymän tuloksena syntyvä yksikkö on ainoa verkostolentoliikenteen harjoittaja, joka voi tarjota reittejä Keski-Euroopasta muihin unionissa ja Itä-Euroopassa sijaitseviin määräpaikkoihin sekä toisille mantereille suuntautuvia reittejä.
- 185 Kantaja väittää lisäksi kilpailutilanteesta omien sanojensa mukaan ”Saksan ja Itävallan välisten reittien markkinoilla” ristiriitaisesti yhtäältä, että ilmoituksen tehneet osapuolet ovat jakaneet liikenteen Itävallan alueellisten lentoasemien ja Saksan välillä yhteisyrityksensä kautta (kanteen 71 kohta) ja toisaalta, että ne kilpailevat näiden lentoasemien ja Saksan välisillä reiteillä ja erityisesti Grazin ja Kiovan (Ukraina) ja Linzin ja Pariisin välisillä reiteillä, joilla Lufthansa ja Austrian tarjoavat kumpikin välilaskullisia lentoja Wienin ja Frankfurt am Mainin keskuslentoasemiaan käyttämällä (kanteen 72 kohta). Kantaja ei esitä myöskään mitään täsmällistä tietoa Itävallan alueellisilta lentoasemilta lähtevillä matkustajilla olevasta mahdollisuudesta turvautua muun verkostolentoyhtiön kuin Lufthansan tai Austrianin palveluihin näillä samoilla reiteillä.
- 186 Tästä seuraa, että kantajan esittämät perustelut sen väitteen tueksi, jonka mukaan komissio on virheellisesti jättänyt analysoimasta keskittymän kilpailuvaikutuksia ”Keski-Euroopan markkinoihin kokonaisuudessaan”, eivät täytä edellä 175 kohdassa mainitussa oikeuskäytännössä vahvistettuja vaatimuksia.
- 187 Tämän perusteella on todettava, ettei kantaja ole määritellyt riittävän täsmällisesti niitä merkityksellisiä maantieteellisiä markkinoita, joiden sen väittää olevan olemassa, ja että unionin yleisen tuomioistuimen on näin ollen mahdotonta arvioida, oliko komission tutkittava kyseessä olevan keskittymän mahdollisia kilpailuvaikutuksia kyseisiin markkinoihin.
- 188 Näin ollen ensimmäisen valitusperusteen ensimmäinen osa on hylättävä perusteettomana.

Ensimmäisen kanneperusteen toinen osa, joka perustuu ilmeiseen arviointivirheeseen, joka koskee keskittymällä Saksan ja Itävallan välisiin reitteihin olevia kilpailuvaikutuksia

- 189 Kantaja arvostelee komissiota siitä, ettei se ole ottanut huomioon keskittymällä Saksan ja Itävallan välisiin reitteihin kokonaisuudessaan olevia kielteisiä vaikutuksia.
- 190 Tässä yhteydessä on aluksi huomautettava, että – toisin kuin kantaja väittää – riidanalaisen päätöksen 107 perustelukappaleesta ilmenee, että komissio on analysoinut keskittymän vaikutuksia paitsi niihin Itävallan ja Saksan välisiin 23 reittiin, joilla Lufthansan ja Austrianin palvelujen välillä oli suoria lentoja koskevia päällekkäisyyksiä, myös reitteihin, joilla oli kantajan kuvaaman kaltaisia molempien osapuolten välilaskullisia lentoja koskevia päällekkäisyyksiä.
- 191 Tämän jälkeen on korostettava, että – toisin kuin kantaja väittää – komissio on ottanut huomioon Lufthansan ja Austrianin välillä ennen keskittymätoimea kustannusten ja tuottojen jakoa varten perustetun yhteisyrityksen kaikkia Itävallan ja Austrianin välisiä reittejä koskevan kilpailuanalyysinsä yhteydessä vaihtoehtoisessa skenaariossa (riidanalaisen päätöksen 64–69, 113–116, 129–133, 145, 159–169, 191 ja 210 perustelukappale) lukuun ottamatta Wienin ja Berliinin, Wienin ja Düsseldorfin, Wienin ja Hampurin (Saksa), Wienin ja Hannoverin (Saksa), Wienin ja Nürnbergin (Saksa) (riidanalaisen päätöksen 185 perustelukappale) ja Münchenin ja Linzin (riidanalaisen päätöksen 189 perustelukappale) välisiä reittejä. Syy, jonka vuoksi komissio ei ole ottanut yhteisyritystä huomioon viimeksi mainittuja reittejä koskevan kilpailuanalyysin yhteydessä, perustuu siihen, että se oli aikaisemmin todennut, että keskittymän osapuolten kilpailijoilla on vahvat markkinaosuudet kyseisillä reiteillä, minkä johdosta keskittymään liittyvien kilpailuongelmien ilmeneminen kyseisillä reiteillä oli epätodennäköistä.
- 192 Lopuksi on myös korostettava siitä kantajan väitteestä, jonka mukaan komissio ei ole ottanut huomioon Lufthansan ja Austrianin liikennöimien lentojen määrää Wienin ja Berliinin sekä Wienin ja Hampurin välisillä reiteillä tutkiessaan kyseisillä reiteillä vallitsevaa kilpailutilannetta, että riidanalaisen päätöksen 185 perustelukappaleesta ilmenee komission todenneen, että Air Berlinin markkinaosuus, joka on ilmaistu prosenttiosuutena niiden kuljetettujen matkustajien kokonaismäärästä, joille aika on tai ei ole merkityksellinen tekijä, oli talvella 2008/2009 eli ennen riidanalaisen päätöksen tekemistä 70–80 prosenttia Wienin ja Hampurin välisellä reitillä ja 80–90 prosenttia Wienin ja Berliinin välisellä reitillä. Kyseiset luvut osoittavat lisäksi, että Air Berlinin markkinaosuus on kasvanut hieman mutta tuntuvasti suhteessa vuoden 2008 kesään, jonka aikana Air Berlin oli kuljettanut ainoastaan 70–80 prosenttia matkustajista Wienin ja Berliinin välisellä reitillä. Väite, jonka mukaan Lufthansa ja Austrian ovat liikennöineet saman ajanjakson aikana enemmän lentoja kuin Air Berlin, ei tässä yhteydessä ole merkityksellinen, koska markkinaosuudet on ilmaistu perustellusti kuljetettujen matkustajien määrän avulla. Lisäksi se, että Lufthansa ja Austrian päättivät tietoisesti vähentää kapasiteettiaan kyseisillä reiteillä, ei – vaikka se oletettaisiinkin toteennäytetyksi – ole omiaan kyseenalaistamana komission kilpailuanalyysia. Komission on näet analysoidessaan ennen keskittymää vallinnutta kilpailutilannetta tietyllä reitillä arvioitava kilpailijoiden todellisia markkinaosuuksia eikä niiden mahdollisia markkinaosuuksia.
- 193 Edellä esitettyjen seikkojen perusteella ensimmäisen kanneperusteen toinen osa on hylättävä perusteettomana.

Ensimmäisen kanneperusteen kolmas osa, joka perustuu ilmeiseen arviointivirheeseen, joka koskee keskittymällä Keski-Euroopan ja unionin ulkopuolisen Itä-Euroopan välisille lentoreiteille olevia seurauksia

- 194 Kantaja esittää ensimmäisen kanneperusteen kolmannessa osassa kolme erillistä väitettä. Ensimmäinen väite perustuu siihen, että komissio ei ole riidanalaisessa päätöksessään arvioinut keskittymän vaikutuksia Keski-Euroopan ja unionin ulkopuolisen Itä-Euroopan välisiin lentoreitteihin

lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavan mukaan. Toinen väite perustuu siihen, että komissio ei ole ottanut huomioon Lufthansalla ja Austrianilla yhtäältä Wienin, Frankfurt am Mainin, Münchenin ja Zürichin lentoasemien ja toisaalta Euroopan unionin ulkopuolisen Itä-Euroopan lentoasemien välisillä reiteillä olevaa määräävää markkina-asemaa.

- 195 Kolmas väite, joka perustuu siihen, että komissio ei ole asettanut riidanalaisessa päätöksessä mitään ehtoa tai veloitetta, jolla voitaisiin varmistaa, että Austrianin tai Lufthansan kanssa kilpailevat lentoyhtiöt saavat kahdenkeskisiä lentoliikenneoikeuksia, jotta kyseiset yhtiöt voivat alkaa liikennöidä Itä-Eurooppaan suuntautuvia lentoreittejä, ei koske keskittymän vaikutuksista Keski-Euroopan ja Itä-Euroopan välisiin reitteihin tehtyä arviointia vaan komission riidanalaisessa päätöksessä hyväksymien sitoumusten väitettyä riittämättömyyttä niiden keskittymästä aiheutuvien kilpailuongelmien kannalta, joista kantaja on kannellut. Kyseinen väite on siis tarvittaessa tutkittava nyt käsiteltävän kanneperusteen neljännessä osassa, johon on kerätty väitteet, jotka koskevat keskittymän osapuolten riidanalaisessa päätöksessä antamien sitoumusten väitettyä riittämättömyyttä.

Ensimmäinen väite, jonka mukaan komissio ei ole arvioinut keskittymän vaikutuksia Keski-Euroopan ja unionin ulkopuolisen Itä-Euroopan välisiin lentoreitteihin lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavan perusteella

- 196 Aluksi on edellä 167 kohdassa mieleen palautetun oikeuskäytännön mukaisesti jätettävä tutkimatta liian myöhään esitettyinä ne kantajan perustelut, joilla pyritään osoittamaan, ettei komissio ole käyttänyt Keski-Euroopan ja Itä-Euroopan välisten reittien osalta lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistapaa, ja jotka on esitetty ensimmäistä kertaa kantajan Itävallan tasavallan ja Lufthansan väliintulokirjelmistä esittämässä huomautuksessa.

- 197 Lisäksi on huomautettava, että lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistapa ei ole kilpailun analysointimenetelmä vaan yksinomaan menetelmä, jota komissio käyttää määrittääkseen merkitykselliset markkinat, joilla keskittymän vaikutuksia on analysoitava. Riidanalaisesta päätöksestä ilmenee, että komissio on kyseisen menetelmän mukaisesti määrittänyt reitit, joilla Lufthansan ja Austrianin palvelut olivat päällekkäisiä.

- 198 Kuten riidanalaisen päätöksen 107 perustelukappaleesta ilmenee, komissio on määrittänyt molempien osapuolten suorien lentojen osalta 28 päällekkäisyyttä, joista yksikään ei koskenut jonkin Keski-Euroopan lentoaseman ja jonkin unionin ulkopuolisen Itä-Euroopan lentoaseman välistä reittiä. Komissio on tämän jälkeen arvioinut riidanalaisen päätöksen 108–266 perustelukappaleessa keskittymän vaikutusta näihin päällekkäisyyksiin.

- 199 Lisäksi riidanalaisen päätöksen 267 perustelukappaleesta ilmenee, että komissio on myös määrittänyt toisen osapuolen suorita lentoja ja toisen osapuolen välilaskullisia lentoja sekä molempien osapuolten välilaskullisia lentoja koskevat päällekkäisyydet eurooppalaisten lentoasemien välisten sekä eurooppalaisten lentoasemien ja Euroopan ulkopuolisten lentoasemien välisten reittien osalta.

- 200 Komissio on todennut tämän osalta riidanalaisen päätöksen 268 perustelukappaleessa seuraavaa:

”Kyseisiä reittejä on arvioitu osapuolten markkina-aseman ja keskittymätoimen johdosta saatavien markkinaosuuksien valossa. Tämän lisäksi on arvioitu kilpailijoiden toimintaa ja asemaa sekä matkustajamäärää kullakin reitillä. Muun muassa kilpailijoiden tarjoamien vuorojen määrä ja kesto sekä niiden merkitys matkustajille, joille aika on merkittävä tekijä, on tarvittaessa otettu huomioon. Kyseisten kriteerien perusteella ei ole yksilöity mitään kilpailuongelmia. Myöskään markkinatutkimuksessa ei ole tullut ilmi pienintäkään kilpailuongelmaa määritettyjen toisen osapuolen suorien lentojen ja toisen osapuolen välilaskullisten lentojen sekä molempien osapuolten välilaskullisten lentojen päällekkäisyyksien osalta lukuun ottamatta [Lufthansan] ja [Austrianin] markkina-asemaa Keski- ja Itä-Euroopassa.”

201 Vaikka riidanalaisen päätöksen 268 perustelukappale onkin laadittu hieman elliptisesti, siitä voidaan päätellä, että komissio on määrittänyt Lufthansan ja Austrianin palvelujen välillä toisen osapuolen suorien lentojen ja toisen osapuolen välilaskullisten lentojen sekä molempien osapuolten välilaskullisten lentojen osalta olevia päällekkäisyyksiä Keski-Euroopan lentoasemien sekä Itä-Euroopan lentoasemien välisillä reiteillä, ja se on tehnyt kyseisten päällekkäisyyksien osalta keskittymän vaikutuksia koskevan arvioinnin, joka ei, toisin kuin markkinatutkimus, tuonut esiin kilpailuongelmia.

202 Kyseinen ensimmäinen väite on siis hylättävä perusteettomana.

Toinen väite, joka perustuu siihen, että komissio ei ole ottanut huomioon Lufthansalla ja Austrianilla yhtäältä Wienin, Frankfurt am Mainin, Münchenin ja Zürichin lentoasemien ja toisaalta Euroopan unionin ulkopuolisen Itä-Euroopan lentoasemien välisillä reiteillä olevaa määräävää markkina-asemaa

203 Ensimmäiseksi on korostettava, ettei kantaja ole määrittänyt täsmällisesti niitä reittejä, joilla keskittymän osapuolilla väitetään olevan määräävä markkina-asema. Kantaja näet vain viittaa kanteensa 78 kohdassa yleisesti yhtäältä Wienin, Frankfurt am Mainin, Münchenin ja Zürichin lentoasemien ja toisaalta Itä-Euroopassa sijaitsevien kaupunkien, kuten Kiovan, Moskovan (Venäjä) ja Pietarin (Venäjä) lentoasemien välisiin reitteihin. Kantajan esittämät luvut Lufthansan, Swissin ja Austrianin tarjoamien viikoittaisten lentojen määrästä Münchenin, Frankfurt am Mainin, Zürichin ja Wienin lentoasemilta Itä-Euroopassa sijaitseville lentoasemille ovat lisäksi yhdistettyjä lukuja, joista ei saada mitään viitteitä jommankumman näistä yhtiöistä tietyllä reitillä tarjoamien viikoittaisten lentojen määrästä. Kyseiset luvut eivät niin ikään ilmaise kuljetettujen matkustajien määrää, joka on perinteisesti se indikaattori, jonka avulla voidaan laskea lentoliikenteen harjoittajan markkinaosuus määrättyllä reitillä. Kantaja ei myöskään väitä, että määräävä markkina-asema, joka keskittymän tuloksena syntyvällä yksiköllä väitetään olevan tietyillä Keski-Euroopan ja Itä-Euroopan välisillä reiteillä, olisi tulosta keskittymästä siltä osin kuin keskittymä johtaa Austrianin ja Lufthansan välillä kyseisillä reiteillä olevan kilpailun poistumiseen.

204 Todellisuudessa näyttää siltä, että kantaja moittii komissiota siitä, ettei se ole ottanut keskittymän vaikutuksia koskevassa arvioinnissaan huomioon sitä, että Lufthansa ja Austrian ovat etabloituneet voimakkaasti Wienin, Frankfurt am Mainin, Münchenin ja Zürichin lentoasemille, joista käsin ne liikennöivät määräpaikkoihin Itä-Euroopassa, ja että matkustajilla, jotka haluavat matkustaa Keski-Euroopasta Itä-Eurooppaan, ei ole muuta vaihtoehtoa kuin kääntyä Austrianin tai Lufthansan puoleen.

205 Tässä yhteydessä riidanalaisen päätöksen 269 perustelukappaleesta ilmenee, että eräät markkinatutkimukseen osallistujat ovat ilmaisseet tällaisia huolenaiheita markkinatutkimuksen I vaiheessa mutta niihin on vastattu kyseisen tutkimuksen II vaiheessa, koska suuri enemmistö yritysasiakkaista ei nähnyt mitään kielteistä vaikutusta keskittymän tuloksena syntyvän yksikön mahdollisesti vahvistuneesta asemasta Keski-Eurooppaan ja Itä-Eurooppaan suuntautuvilla lennoilla ja koska kyseiset yritysasiakkaat ovat maininneet olemassa olevat vaihtoehtoiset kilpailijat.

206 Komissio on riidanalaisen päätöksen 270 perustelukappaleessa täsmentänyt näyttävän siltä, että on olemassa merkittäviä kilpailijoita, jotka liikennöivät Keski- ja Itä-Eurooppaan ja joita ovat erityisesti Air France-KLM, joka liikennöi 15 määräpaikkaan Keski- ja Itä-Euroopassa käyttämällä omaa verkostoaan ja 11 muuhun määräpaikkaan yhteistyössä SkyTeam-liittoutumaan kuuluvien kumppaneidensa Aeroflotin ja CSA:n kanssa, British Airways, joka liikennöi 13 määräpaikkaan Keski- ja Itä-Euroopassa käyttämällä omaa verkostoaan, ja Malev, joka liikennöi 22 määräpaikkaan Keski- ja Itä-Euroopassa.

- 207 Kantaja väittää tässä yhteydessä, että keskittymän tuloksena syntyvään yksikköön ei kohdistu riittävää kilpailupainetta yhtäältä Wienin, Frankfurt am Mainin, Münchenin ja Zürichin lentoasemien ja toisaalta Itä-Euroopan lentoasemien ja etenkin Moskovan välisillä reiteillä Air France-KLM:n, British Airwaysin, Malevin tai CSA:n taholta, koska kyseiset yhtiöt tarjoavat ainoastaan välilaskullisia lentoja, jotka pidentävät huomattavasti matkan kestoa ja pituutta kyseisillä reiteillä.
- 208 Suorien ja välilaskullisten lentojen korvattavuudesta on huomautettava komission todenneen riidanalaisen päätöksen 24 perustelukappaleessa, että kyseinen korvattavuus riippuu lennon kestosta. Mitä pidempi lento on, sitä enemmän välilaskulliset lennot voivat aiheuttaa kilpailupainetta suoriin lentoihin. Komissio on tämän jälkeen täsmentänyt, että markkinatutkimus oli käsiteltävässä asiassa vahvistanut aikaisemmissa päätöksissä esitetyn toteamuksen, jonka mukaan lyhyen matkan lentojen eli sellaisten lentojen osalta, jotka eivät kestä yli kolmea tuntia, välilaskulliset lennot eivät yleisesti katsoen muodosta kilpailukykyistä korvaavaa vaihtoehtoa suorille lennoille, koska asiakkaat käyttävät todellakin mieluummin suoria lentoja.
- 209 On kuitenkin selvää, että yhtäältä Wienin ja toisaalta Moskovan, Pietarin tai Kiovan väliset suorat lennot sekä Zürichin ja Kiovan, Frankfurt am Mainin ja Kiovan, Münchenin ja Pietarin sekä Münchenin ja Kiovan väliset suorat lennot kestävät alle kolme tuntia. Näissä olosuhteissa Air France-KLM:n, British Airwaysin, Malevin ja CSA:n tai minkä tahansa muun itä-eurooppalaisen lentoyhtiön tarjoamat välilaskulliset lennot eivät muodosta kilpailukykyistä vaihtoehtoa Austrianin tai Lufthansan näillä reiteillä tarjoamille suorille lennoille. Komissio on kuitenkin todennut riidanalaisen päätöksen 271 perustelukappaleessa markkinatutkimuksen vahvistaneen päätelmän, jonka mukaan myös itä-eurooppalaiset liikenteenharjoittajat voivat tarjota Lufthansan ja Austrianin korvaavan ratkaisun siltä osin kuin markkinatutkimuksesta on käynyt ilmi, että suurin osa matkatoimistoista vertaa näiden yhtiöiden hintoja vaihtoehtoisten liikenteenharjoittajien ja siis myös itä-eurooppalaisten liikenteenharjoittajien hintoihin. Komissio on myös huomauttanut markkinatutkimuksesta selvinneen, että suurin osa yritysasiakkaista on todennut, etteivät ne osta minkään nimenomaisen lentoyhtiön lentoja vaan etsivät Keski- ja Itä-Euroopassa sijaitsevan määräraikan mukaan vaihtoehtoisia lentoja muilta lentoliikenteen harjoittajilta ja siis myös itä-eurooppalaisilta lentoliikenteen harjoittajilta. Kantaja ei kuitenkaan väitä eikä osoita, ettei mikään muu itä-eurooppalainen lentoyhtiö eivätkä etenkin venäläiset tai ukrainalaiset lentoyhtiöt tarjonneet riidanalaisen päätöksen tekemisajankohtana suoria lentoja kyseessä olevilla reiteillä.
- 210 Kantaja myöntää lisäksi vastauksessaan sen, että Wienin ja Moskovan välillä on olemassa Transaero- ja Aeroflot-lentoyhtiöiden tarjoamia suoria lentoja.
- 211 Tässä yhteydessä kantajan väite, jonka mukaan näiden yhtiöiden lentotarjonta ei ole kilpailukykyinen siitä syystä, että viikoittaisia lentoja on vähän ja että niiden aikataulut eivät sovi itävaltalaisille liikeasiakkaille, ei ole vakuuttava. On näet todettava, ettei kantaja esitä tältä osin mitään näyttöä. Lisäksi liikeasiakkaat merkitsevät yleensä vain yhtä osaa matkustajista, joita jokin nimenomainen reitti kiinnostaa, eikä kyseisten asiakkaiden väitetyistä mieltymyksistä ole siis mahdollista tehdä johtopäätöksiä tuntematta sitä osuutta, jota kyseiset asiakkaat merkitsevät kaikista Wienin ja Moskovan välisistä matkustajista.
- 212 Kantaja ei siis ole näyttänyt toteen, ettei keskittymän tuloksena syntyvään yksikköön kohdistu riittävää kilpailupainetta Wienistä Moskovaan, Pietariin tai Kiovaan suuntautuvilla reiteillä eikä Zürichin ja Kiovan, Frankfurt am Mainin ja Kiovan, Münchenin ja Pietarin sekä Münchenin ja Kiovan välisillä reiteillä.
- 213 Tämä päätelmä pätee myös Zürichin ja Moskovan, Zürichin ja Pietarin, Frankfurt am Mainin ja Moskovan, Frankfurt am Mainin ja Pietarin, Münchenin ja Moskovan sekä Münchenin ja Pietarin välisillä keskipitkillä reiteillä, joiden osalta ei ole suljettu pois, etteivätkö muut itä-eurooppalaiset liikenteenharjoittajat tarjoaisi suoria lentoja. Komissio on lisäksi täsmentänyt riidanalaisen päätöksen 26 perustelukappaleessa eräiden markkinatutkimukseen osallistujien todenneen, että välilaskulliset

lennot merkitsevät tietyissä olosuhteissa kilpailukykyistä korvaavaa ratkaisua. Kantaja ei näin ollen osoita myöskään, ettei keskittymän tuloksena syntyvään yksikköön kohdistu riittävää kilpailupainetta kyseisillä reiteillä.

- 214 Kantaja väittää myös, että – toisin kuin komissio väittää – CSA:n ja Malevin lentojen tarjonta ei merkitse uskottavaa vaihtoehtoista ratkaisua sellaisten lentojen tarjonnalle, joiden yhteydessä käytetään Austrianin ja Lufthansan liittymälentoja, henkilöille, jotka haluavat matkustaa Itävallan alueellisilta lentoasemilta Itä-Euroopan lentoasemille.
- 215 Kantajan mukaan näet Itävallan alueellisilta lentoasemilta eli Grazin, Innsbruckin, Salzburgin ja Klagenfurtin lentoasemilta ei ole olemassa suoria lentoja CSA:n ja Malevin yhteisasemille eli Prahaan (Tšekin tasavalta) ja Budabestiin (Unkari). Tästä seuraa, että matkustajien, jotka asuvat kyseisten itävaltalaisien alueellisten lentoasemien läheisyydessä ja jotka haluavat matkustaa joltakin näistä lentoasemista Itä-Euroopassa sijaitsevaan määräpaikkaan, olisi Malevin ja CSA:n tarjoamia lentoja käyttäkkeen lennettävä ensin Wieniin ja tämän jälkeen Wienistä Prahaan tai Budapestiin, josta ne voisivat loppujen lopuksi päästä määräpaikkaansa Itä-Euroopassa. Tämän seikan johdosta näiden kahden lentoyhtiön tarjoamat lennot ovat tuskin näiden matkustajien kannalta kilpailukysymyksiä suhteessa tarjontaan, joka on Austrianilla ja Lufthansalla, jotka mahdollistavat näiltä itävaltalaisilta alueellisilta lentoasemilta matkustamisen niiden Wienin, Frankfurt am Mainin, Münchenin ja Zürichin yhteisasemille ja kyseisiltä yhteisasemilta tämän jälkeen Itä-Euroopassa sijaitsevaan määräpaikkaan.
- 216 Tässä yhteydessä on korostettava, ettei kantaja esitä mitään tietoja niistä Itä-Euroopassa sijaitsevista määräpaikoista, joihin se viittaa, joten ei ole mahdollista määrittää niitä itävaltalaisien alueellisten lentoasemien ja kyseisten määräpaikkojen välisiä reittejä, joiden osalta se väittää, ettei komissio ole ottanut huomioon keskittymän vaikutuksia.
- 217 Lisäksi on katsottava, että välilennollisten lentojen tarjonnan välinen kilpailu samalla reitillä on luonteeltaan erotettava suorien lentojen välisestä kilpailusta ja jopa suorien lentojen ja välilennollisten lentojen välisestä kilpailusta. On näet epätodennäköistä, että Austrian nostaa itävaltalaisien alueellisten lentoasemien ja Wienin välisten lentojen määrää tai alentaa näiden lentojen hintoja näillä reiteillä kyseisten lentoasemien ja Itä-Euroopassa sijaitsevien määräpaikkojen välisten lentojen kysynnän perusteella, koska matkustajat, jotka matkustavat näiltä alueellisilta lentoasemilta tällaisiin määräpaikkoihin, merkitsevät todennäköisesti ainoastaan vähäistä osuutta niiden matkustajien kokonaismäärästä, jotka haluavat suoran lennon alueellisten lentoasemien ja Wienin välillä. Sama koskee lisäksi Malevia ja CSA:ta siltä osin kuin on kyse Wienin ja Budapestin sekä Wienin ja Prahan välisistä lennoista, joiden hinnat ja vuorot tuskin muuttuvat itävaltalaisien lentoasemien ja Itä-Euroopassa sijaitsevien määräpaikkojen välisten lentojen kysynnän mukaan. Tässä yhteydessä kilpailu välilaskullisten lentojen tarjonnasta samalla reitillä riippuu lukuisista tekijöistä, kuten lennon kestosta matkan eri vaiheiden välillä, vaihtoajan kestosta, kokonaishinnasta tai lähtöajoista. Tämän perusteella ei voida ensisijaisesti sulkea pois sitä, etteivätkö CSA:n ja Malevin tarjoamat lennot kyseessä olevilla reiteillä voisi – vaikka ne eivät olekaan yhtä käytännöllisiä kuin Austrianin lennot – muodostaa uskottavia vaihtoehtoja viimeksi mainituille lennoille.
- 218 Edellä esitettyjen seikkojen nojalla on hylättävä perusteettomana se kantajan väite, jonka mukaan komissio ei ole arvioidessaan keskittymän seurauksia kilpailulle ottanut huomioon sitä, että Austrianilla ja Lufthansalla on Keski-Euroopassa useita yhteisasemia, joista käsin ne tarjoavat lentoja Itä-Eurooppaan.
- 219 Tästä seuraa, että ensimmäisen kanneperusteen kolmas osa on perusteeton.

Ensimmäisen kanneperusteen neljäs osa, joka perustuu ilmeiseen arviointivirheeseen, joka koskee Lufthansan ja Austrianin kilpailijoiden mahdollisuutta pysyä merkityksellisillä markkinoilla tai tulla kyseisille markkinoille

- 220 Ensimmäisen kanneperusteen neljäs osa jakautuu viiteen väitteeseen. Ensimmäinen ja toinen väite koskevat vuoden 2004 suuntaviivojen 36 kohdan ja 31 kohdan rikkomista. Kolmas, neljäs ja viides väite perustuvat samojen suuntaviivojen 68 kohdan ja sitä seuraavien kohtien rikkomiseen.

Ensimmäinen väite, joka perustuu vuoden 2004 suuntaviivojen 36 kohdan rikkomiseen siltä osin kuin komissio ei ole ottanut huomioon sitä, että keskittymällä rajoitetaan kilpailijoiden mahdollisuutta myydä lentoja liikeasiakkaille ja tehdä puitesopimuksia matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien kanssa

- 221 Kantaja moittii komissiota siitä, että se on rikkonut vuoden 2004 suuntaviivojen 36 kohtaa hyväksyessään keskittymän vaikka keskittymän, kun huomioon otetaan Lufthansan ja Austrianin verkostojen yhdistäminen ja siitä seuraava reittitarjonnan kasvu, rajoittaa muiden lentoliikenteen harjoittajien mahdollisuutta myydä lentoja liikeasiakkaille ja tehdä puitesopimuksia matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien kanssa rajoitetaan.

- 222 Kantajan tämän väitteen tueksi esittämiä perusteluja ei voida hyväksyä.

- 223 Ensinnäkin on todettava siitä rajoituksesta, jonka väitetään kohdistuvan liikenteenharjoittajien mahdollisuuteen harjoittaa toimintaa liikematkojen segmentillä, että vastineen liitteessä B4 on yritysasiakkaiden vastaukset niille 15.5.2009 lähetetyn kyselyn kysymykseen nro 13, joka koski muun muassa Lufthansan ja Austrianin tarjoamien alennus- ja hyvitysjärjestelmien vaikutusta liikeasiakkaiden uskollisuuteen. On todettava, että kyseisistä vastauksista ilmenee, että suurin osa markkinatutkimukseen osallistujista toteaa, etteivät ne käytä yksinomaan Lufthansan ja Austrianin palveluja, ja että viimeksi mainittujen tarjoamat alennukset eivät riitä sulkemaan pois mahdollisuutta käyttää muita liikenteenharjoittajia.

- 224 On myös korostettava, että vastineen liitteessä B 5 on yritysasiakkaiden vastaukset komission niille markkinatutkimuksen II vaiheessa esittämiin kysymyksiin nro 71, 73, 76, 79 ja 80. Tässä yhteydessä on huomattava, että kysymys nro 71 koski sitä, miten liikeasiakkaat arvioivat itä-eurooppalaisia lentoyhtiöitä vakavina vaihtoehtoina Keski- ja Itä-Eurooppaan ja Keski-itään suuntautuvien matkojen osalta. On todettava, että 31:stä markkinatutkimukseen osallistujasta 22 on vastannut tähän kysymykseen myöntävästi.

- 225 Tästä seuraa, että – toisin kuin kantaja väittää – markkinatutkimuksesta ilmenee, että liikeasiakkaat pitävät tiettyjä Lufthansan ja Austrianin kilpailijoita uskottavina vaihtoehtoina lennoille, joita Lufthansa ja Austrian voivat tarjota verkostojensa avulla.

- 226 Toiseksi on korostettava siitä rajoituksesta, jonka väitetään kohdistuvan muiden liikenteenharjoittajien mahdollisuuteen tehdä puitesopimuksia matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien kanssa, että vastineen liitteestä B 2, johon komissio vetoaa, ilmenee, että erittäin suuri enemmistö 38:sta markkinatutkimukseen osallistujasta on vastauksena yritysasiakkaille 15.5.2009 keskittymän tutkinnan I vaiheessa lähetetyn kyselyn kysymyksiin 2 ja 3 todennut, ettei niillä ole yksinomaista liikesuhdetta mihinkään erityiseen lentoliikenteen harjoittajaan tai liittoutumaan vaan että ne sitä vastoin ylläpitävät liikesuhteita muun muassa tekemällä puitesopimuksia useiden eri liikenteenharjoittajien ja liittoutumien kanssa.

- 227 Tällaisesta toteamuksesta ei saada mitään tietoa siitä, omaksuvatko matkatoimistot samantyyppiset liiketoimintaperiaatteet.

- 228 On kuitenkin korostettava, että vastineen liitteessä B 3 todetaan se prosenttiosuus lippujen määrästä ja arvosta, jota Lufthansan ja Austrianin lentoliput merkitsevät suhteessa kaikkiin 13.5.2009 päivättyyn kyselyyn vastanneiden matkatoimistojen vuonna 2007 ja 2008 myymiin lentolippuihin.
- 229 Tästä on huomautettava, että kyseiset komission yksikköjen vahvistamat prosenttiosuudet koskevat kunkin kyselyyn vastanneen yksikön myymiä lippuja kokonaisuudessaan. Kantaja väittää tämän perusteella, että matkatoimistot, joille kysymyksiä on esitetty, ovat ostaneet vuonna 2007 keskimäärin 58,2 prosenttia ja vuonna 2008 keskimäärin 53,7 prosenttia Lufthansan ja Austrianin myymistä lipuista. Vaikka kantajan laskelma pitää paikkansa, luvut, joihin se pääsee, eivät merkitse kuitenkaan niiden Lufthansan ja Austrianin lippujen prosenttiosuutta, jotka matkatoimistot ovat ostaneet, vaan niiden lippujen prosenttiosuutta, jotka kyselyyn vastanneet matkatoimistot ovat ostaneet Lufthansalta ja Austrianilta.
- 230 Vaikka kyseinen prosenttiosuus on suuri, se osoittaa lisäksi, että kyselyyn vastanneilla matkatoimistoilla ei ole yksinomaista liikesuhdetta Lufthansaan ja Austrianiin.
- 231 Siitä kantajan väitteestä, jonka mukaan kyseinen prosenttiosuus osoittaa, että Lufthansalla on Keski-Euroopassa keskittymän jälkeen määräävä markkina-asema, on huomautettava, että – kuten komissio perustellusti väittää – riidanalaisessa päätöksessä ei ole mitään arviointia matkatoimistojen suorittamaa lentolippujen myyntiä koskevista markkinoista ja että kantaja ei ole tähän mennessä väittänyt missään vaiheessa, että tällaiset markkinat olisivat olemassa.
- 232 Edellä esitettyjen seikkojen perusteella vuoden 2004 suuntaviivojen 36 kohdan rikkomista koskeva väite on hylättävä perusteettomana.
- Toinen väite, joka koskee vuoden 2004 suuntaviivojen 31 kohdan rikkomista siltä osin kuin komissio ei ole ottanut huomioon sitä, että keskittymän tuloksena syntyvä yksikkö on ainoa verkostoyhtiö, joka voi tarjota asiakkailleen täydellisen verkoston reittejä koko maailmaan ja varsinkin Itä-Eurooppaan
- 233 Kantaja väittää, että komissio on rikkonut keskittymän hyväksyessään vuoden 2004 suuntaviivojen 31 kohtaa, vaikka Lufthansa on keskittymän jälkeen ainoa verkostoyhtiö, joka voi tarjota asiakkailleen täydellisen verkoston reittejä koko maailmaan ja varsinkin Itä-Eurooppaan. Liikeasiakkailta, matkatoimistoilta ja matkanjärjestäjiltä, joista ensimmäiseksi mainituilla on tarve saada käyttöönsä täydellinen reittiverkosto ja viimeksi mainituilla tarve pystyä tarjoamaan asiakkailleen reittejä koko maailmaan, ei ole muuta vaihtoehtoa kuin tehdä puitesopimuksia Lufthansan kanssa.
- 234 Tässä yhteydessä on huomautettava, että komissio kuvaa vuoden 2004 suuntaviivojen 31 kohdassa horisontaalisten keskittymien mahdollista kilpailua rajoittavaa vaikutusta eli sitä, että asiakkailta on vähän mahdollisuuksia vaihtaa toimittajaa. Komissio täsmentää siten, että sulautuman osapuolten asiakkaille voi olla vaikeaa siirtyä käyttämään toisia toimittajia, koska vaihtoehtoisia toimittajia on vähän tai koska siirtymisestä aiheutuu huomattavia kustannuksia. Tällaiset asiakkaat ovat erityisen herkkiä hinnankorotuksille. Keskittymä voi vaikuttaa näiden asiakkaiden kykyyn suojella itseään hinnankorotuksilta. Erityisesti tämä on mahdollista sellaisten asiakkaiden osalta, jotka ovat käyttäneet kahta sulautuvaa yritystä hankintalähteenään kilpailuttaakseen hintoja. Tältä osin asiakkaiden aikaisempaa siirtymiskäyttäytymistä ja reaktioita hinnanmuutoksiin koskevat tiedot voivat olla merkittäviä (vuoden 2004 suuntaviivojen 31 kohta).
- 235 On kuitenkin huomautettava, ettei kantaja osoita, että se, että jollakin on käytössään niinkin täydellinen verkosto reittejä kuin Lufthansalla, on sine qua non -edellytys puitesopimusten tekemiselle matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien kanssa.

236 Vastineen liitteestä B 2 ilmenee lisäksi, että erittäin suuri enemmistö yritysasiakkaista, jotka ovat vastanneet komission niille markkinatutkimuksen I vaiheessa lähettämän kyselyn kysymyksiin 2 ja 3, on todennut tehneensä puitesopimuksia muiden lentoyhtiöiden kuin Lufthansan ja Austrianin ja muiden liittoutumien kuin Star Alliance -liittoutuman jäsenten kanssa, kuten esimerkiksi Air Berlin-Fly Nikin, British Airwaysin, Air France-KLM:n, CSA:n, Malevin, Alitalian, Emiratesin, Finnairin tai Iberian kanssa. Kantaja ei esitä mitään perustelua, jolla kyseinen toteamus voidaan kyseenalaistaa.

237 On siis todettava, että komissio on voinut kohtuudella katsoa vuoden 2004 suuntaviivojen 31 kohtaa rikkomatta, ettei kyseessä oleva keskittymä johtanut siihen, ettei liikeasiakkailla, matkatoimistoilla ja matkanjärjestäjillä ollut enää vaihtoehtoja, ja että kyseinen väite on siis hylättävä perusteettomana.

Kolmas väite, joka koskee vuoden 2004 suuntaviivojen 68 kohdan ja sitä seuraavien kohtien rikkomista siltä osin kuin komissio ei ole ottanut huomioon sitä, että keskittymän tuloksena syntyvän yksikön ehdottama tarjonta kattaa kaiken kysynnän niillä reiteillä, joilla ilmoituksen tehneet osapuolet ovat määrävissä markkina-asemassa

238 Kantaja väittää, että markkinoilletulo edellyttää sitä, että on olemassa kysyntää lisälennoille, jotka uusi kilpailija voisi suorittaa. Lufthansan ja Austrianin tarjonta lentojen määrässä, lähtö- ja saapumisajoissa ja tarjottujen istuinpaikkojen määrässä ilmaistuna on kuitenkin sellainen, että se kattaa koko kysynnän reiteillä, joilla ne ovat yhdessä tai erikseen määrävissä markkina-asemassa, ja että uuden kilpailijan on näin ollen mahdotonta päästä jollekin näistä reiteistä.

239 Tässä yhteydessä on korostettava, että kantaja ei väitä, että niillä reiteillä, joilla Lufthansalla ja Austrianilla on määrävä markkina-asema, olisi olemassa ylikapasiteettia, vaan yksinomaan, että viimeksi mainittujen tarjonta kattaa koko kysynnän kyseisillä reiteillä. Lufthansan tai Austrianin lentojen tarjonnan olemassaolo tietyllä reitillä ei – vaikka se olisikin merkittävä – kuitenkaan voi sinällään sulkea pois uudella kilpailijalla olevaa mahdollisuutta alkaa liikennöidä kyseistä reittiä menestyksekkäästi tarjoamalla erityisiä palveluja tai edullisempia hintoja siten, että se saa itselleen osan kysynnästä, tai siten, että se kehittää uutta asiakaspotentiaalia.

240 Näin ollen kantajan näkemys, jonka mukaan Lufthansan tai Austrianin tarjonta reiteillä, joilla niillä on määrävä markkina-asema, muodostaa markkinoilletulon esteen, on hylättävä.

241 Sitä vastoin sillä, että jollakin on merkittävä määrä lähtö- ja saapumisaikoja päivän ratkaisevimpina ajankohtina esimerkiksi aamulla ja illalla, voi olla suurta merkitystä osalle asiakaskuntaa ja erityisesti liikeasiakkaalle, ja se on näin ollen ratkaiseva edellytys tietyn lentoreitin liikennöimisen kannattavuudelle.

242 Kantajan valitsema Wienin ja Brysselin välistä reittiä koskeva esimerkki on tältä osin merkityksellinen, koska riidanalaisesta päätöksestä ilmenee, että komissio on myöntänyt kyseisellä reitillä olleen keskittymän kannalta katsoen kilpailuongelmia sillä perusteella yhtäältä, ettei riittävää kilpailupainetta ollut, ja toisaalta, että markkinoilletulo oli vaikeaa, koska Wienin ja Brysselin lentoasemilla ei ollut käytettävissä lähtö- ja saapumisaikoja ruuhka-aikaan (riidanalaisen päätöksen 257 ja 261 perustelukappale).

243 On kuitenkin huomautettava, että – kuten riidanalaisen päätöksen 330 perustelukappaleesta ilmenee – keskittymän osapuolet ovat sitoutuneet antamaan uuden lentoliikennepalvelujen tarjoajan käyttöön lähtö- ja saapumisaikoja, joiden avulla on mahdollista liikennöidä jopa neljää päivittäistä vuoroa muttei enempää kuin 24 viikoittaista vuoroa Wienin ja Brysselin välisellä reitillä. On myös huomautettava komission todenneen riidanalaisen päätöksen 356 perustelukappaleessa, että markkinatutkimus oli laajalti vahvistanut kaikkien määritettyjen kaupunkiparien osalta, että sitoumuksissa esitetty lähtö- ja

saapumisaikojen määrä oli riittävä, jotta yksi tai useampi muu toimija, joka haluaa tarjota uusia vuoroja tai lisävuoroja, voi kohdistaa osapuoliin tehokasta kilpailua. On todettava, ettei kantaja kiistä markkinatutkimuksen tuloksia tältä osin.

244 Kantaja ei siis ole osoittanut, että keskittymän seurauksena luotaisiin markkinoilletulon este Wienin ja Brysselin väliselle reitille.

245 Kyseinen väite on siis hylättävä perusteettomana.

Neljäs väite, joka koskee vuoden 2004 suuntaviivojen 68 kohdan ja sitä seuraavien kohtien rikkomista siltä osin kuin komissio ei ole ottanut huomioon markkinoilletulon estettä, jota Lufthansan ja Austrianin soveltama markkinoilta syrjäyttävä hintapolitiikka merkitsee

246 Kantaja väittää, että Lufthansa ja Austrian soveltavat vilpillistä hinnoittelupolitiikkaa, joka estää kilpailijoita tulemasta markkinoille tai pysymästä niillä. Kantajan mukaan keskittymän osapuolet ovat aina tehneet eron lentojensa hinnoissa niillä reiteillä, joilla ne liikennöivät, vallitsevan kilpailutilanteen perusteella. Ne perivät siis alhaisia, jopa erittäin alhaisia hintoja reiteillä, joilla ne kohtaavat kilpailua, ja korkeampia hintoja reiteillä, joilla niillä on monopoli tai monopolia vastaava asema. Tämän johdosta ne voivat syrjäyttää markkinoilta kilpailijansa saalistushinnoittelun avulla. Kyseisen politiikan osoituksena ovat Lufthansan ja Austrianin perimät hyvin alhaiset hinnat Wienin ja Berliinin, Wienin ja Innsbruckin, Wienin ja Zürichin, Wienin ja Münchenin, Wienin ja Hampurin, Wienin ja Frankfurt am Mainin tai Wienin ja Düsseldorfin välisillä reiteillä, joilla niihin kohdistuu tai kohdistui kilpailua sellaisten lentoliikenteen harjoittajien taholta, jotka on lopulta syrjäytetty markkinoilta, kuten Sky Europe Wienin ja Innsbruckin välisellä reitillä, tai jotka ovat katsoneet markkinoille tulonsa vaikeutuneen, kuten Air Alps tällä samalla reitillä. Kantajan mukaan kyseistä politiikkaa on jopa viime aikoina korostanut 500 000 000 euron suuruinen valtiontuki, jonka johdosta Austrian saattoi tarjota erityisen kiinnostavia hintoja lukuisilla reiteillä ja erityisesti reiteillä, joilla kantaja on alkanut liikennöidä vasta hiljattain.

247 Tässä yhteydessä on aluksi korostettava, että keskittymän tuloksena syntyvän yksikön hiljattain noudattama hinnoittelupolitiikka, johon kantaja viittaa kanteensa 132 kohdassa ja kanteen liitteessä A 26, koskee riidanalaisen päätöksen tekemisen jälkeisiä tosiseikkoja, joilla ei ole unionin yleisen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan vaikutusta mainitun päätöksen lainmukaisuuteen.

248 Tämän jälkeen on korostettava, että Lufthansan ja Austrianin ennen riidanalaisen päätöksen tekemistä väitetysti harjoittama vilpillinen hinnoittelupolitiikka on kantajan mukaan ollut mahdollista ainoastaan sen monopoliaseman johdosta, jossa osapuolet olivat tietyillä reiteillä. Tutkiessaan keskittymätoimen yhteensoveltuvuutta yhteismarkkinoille komission on kuitenkin arvioitava keskittymätoimen kilpailuvaikutuksia markkinoihin, joilla keskittymän osapuolten toiminnat ovat päällekkäisiä. Tästä seuraa, että vaikka yksi osapuolista olikin jo monopoliasemassa tietyllä lentoliikenteen reitillä eli merkityksellisillä markkinoilla ennen keskittymää, kyseinen tilanne jää luonnollisesti keskittymän kilpailuvaikutuksia koskevan arvioinnin ulkopuolelle.

249 Näin ei ole sitä vastoin silloin, kun monopoliasema tai määräävä markkina-asema tietyllä lentoliikenteen reitillä perustuu keskittymään tai saa siitä vahvistusta. Komissio ei voi tällaisessa tapauksessa silloin, kun osapuolet eivät ole antaneet sitoumuksia, joilla määräävän markkina-aseman vaikutukset kilpailuun voidaan korjata, todeta keskittymää yhteismarkkinoille soveltuvaksi. On kuitenkin huomautettava, että komissio on yksilöinyt keskittymään liittyviä kilpailuongelmia ainoastaan viidellä lentoliikenteen reitillä, joiden osalta osapuolet ovat antaneet sitoumuksia korjaustoimenpiteiden muodossa.

250 Lopuksi on huomautettava, että vaikka se, että lentoyhtiö käyttää määräävää markkina-asemaansa tietyillä lentoliikenteen reiteillä harjoittaakseen markkinoilta hinnoilla syrjäyttävää kilpailupolitiikkaa jollakin toisella reitillä, voi merkitä SEUT 102 artiklassa kiellettyä määräävän markkina-aseman väärinkäyttöä, kyseisen yhtiön kilpailijoiden on kannettava kyseisestä käytännöstä kansallisille kilpailuviranomaisille tai komissiolle, sanotun rajoittamatta viimeksi mainituilla olevaa mahdollisuutta ryhtyä toimiin viran puolesta [SEUT 101] ja [SEUT 102] artiklassa vahvistettujen kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta 16.12.2002 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2003 (EYVL L 1, s. 1) 5 artiklan ja 7 artiklan 1 kohdan perusteella. Yksinomaan tällaisen menettelyn yhteydessä viranomaiset, joiden käsiteltäväksi asia on saatettu, voivat arvioida kantelun kohteena olevan menettelyn tosiasiallisuutta.

251 Nyt käsiteltävä väite on siis hylättävä perusteettomana.

Viides väite, joka koskee vuoden 2004 suuntaviivojen 68 kohdan ja sitä seuraavien kohtien rikkomista siltä osin kuin komissio ei ole ottanut huomioon sitä, että keskittymän tuloksena syntyvällä yksiköllä on lentoliikenneoikeuksia koskeva monopoli Keski-Euroopasta Itä-Eurooppaan ja Keski-itään

252 Kantaja väittää lähinnä, että keskittymän tuloksena syntyvällä yksiköllä on lentoliikenneoikeuksia koskeva monopoli Keski-Euroopasta Itä-Eurooppaan ja Keski-itään. Kyseisellä tilanteella, joka perustuu Itävallan tapauksessa kansainvälisestä ilmailuliikenteestä 2.7.2008 annetun vuoden 2008 liittovaltion lain (Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 2008; BGBl. I nro 96/2008), jota on viimeksi muutettu BGBl:lla I nro 89/2009, säännöksiin, luodaan sen mukaan markkinoille tulon este Keski-Euroopasta Itä-Eurooppaan ja Keski-itään suuntautuville reiteille.

253 Kantaja on kyseisen väitteen tueksi pyytänyt väliintulokirjelmästä esittämässään huomautuksissa voidakseen näyttää toteen sen, mitä se väittää mainittujen huomautusten 45 ja 46 kohdassa Itävallan tasavallan omaksumasta menettelystä neuvoteltaessa uudelleen lentoliikennesopimusta Venäjän federaation kanssa, että sen toimitusjohtaja Otmar Lenz kutsutaan saapumaan henkilökohtaisesti asian käsittelyyn. Kantaja on lisäksi pyytänyt, että useita Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheitenin (Eurooppa-asioista ja kansainvälisistä asioista vastaava liittovaltion ministeriö) virkamiehiä ja yhtä Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologien (liikenteestä, innovaatiosta ja teknologiasta vastaava liittovaltion ministeriö) virkamiestä kuullaan todistajina sillä perusteella, että he ovat osallistuneet Venäjän federaation kanssa käytyihin lentoliikennesopimuksen uudelleen neuvotteluihin.

254 Aluksi on tutkittava näitä pyyntöjä.

255 Kantaja väittää näiden todistajien kutsumista ja sen toimitusjohtajan henkilökohtaista saapumista asian käsittelyyn koskevien pyyntöjensä tueksi, että työjärjestyksen 48 artiklan 2 kohdan mukaan uudet perusteet ja siis niitä vastaavat todisteet voidaan ottaa tutkittavaksi jopa asianosaisten vastausten jälkeen, jos ne perustuvat kirjallisen käsittelyn aikana esille tulleisiin tosiseikkoihin tai oikeudellisiin seikkoihin. Väliintulokirjelmistä esitetyissä huomautuksissa esitetyt väitteet ja vastaavat pyynnöt näytön hankkimiseksi perustuvat Itävallan tasavallan väliintulokirjelmässään esittämien väitteiden kumoamiseen ja ne voidaan siis ottaa tutkittavaksi.

256 Komission ja väliintulijoiden mielestä kantajan pyynnöt ovat pyyntöjä näytön hankkimiseksi, jotka on jätettävä tutkimatta, koska ne on esitetty myöhässä. Ne väittävät lisäksi, että todistajien kuulemista koskeva pyyntö on jätettävä tutkimatta sen vuoksi, ettei pyyntö ole täsmällinen niiden tosiseikkojen osalta, jotka on tarkoitus näyttää toteen. Myös kantajan toimitusjohtajan henkilökohtaista saapumista asian käsittelyyn koskeva pyyntö on jätettävä tutkimatta sillä perusteella, ettei sillä voida näyttää toteen kantajan väliintulokirjelmistä esittämässään huomautuksissa esittämiä väitteitä.

- 257 Tässä yhteydessä on korostettava, että – kuten työjärjestyksen 44 artiklan 1 kohdan e alakohdasta ja sen 48 artiklan 1 kohdasta yhdessä ilmenee – kantajan on mainittava esitettävä näyttönsä kanteessa ja se voi vedota lisänäyttöön vielä vastauksessa, jos se perustelee kyseisen viivästyksen.
- 258 Käsiteltävässä tapauksessa Itävallan tasavallan ja Lufthansan väliintulokirjelmistä esitettyjen huomautusten 60 kohdasta ilmenee, että kantajan pyynnöillä pyritään nimenomaan näyttämään toteen sen itsensä esittämät väitteet. Tästä seuraa, että kyseiset pyynnöt ovat todellakin edellä mainituissa määräyksissä tarkoitettuja esitettävää näyttöä koskevia pyyntöjä.
- 259 Näiden pyyntöjen väitetystä myöhäisyydestä on todettava, ettei niitä ole esitetty kanteessa eikä vastauksessa vaan kantajan Itävallan tasavallan ja Lufthansan väliintulokirjelmistä esittämässä huomautuksissa. Tästä ei kuitenkaan seuraa, että kyseisten pyyntöjen olisi välttämättä katsottava olevan myöhässä esitettyjä. Siltä osin kuin lausumat, joiden tueksi esitettävään näyttöön vedotaan, eivät ole komission päätöstä vastaan esitettyjä uusia perusteita tai väitteitä vaan niillä pyritään vastaamaan väliintulijoiden omiin lausumiin, väliintulokirjelmistä esitettyissä huomautuksissa esitettyjä pyyntöjä näytön esittämiseksi ei voida pitää myöhään esitettyinä. Kantaja väittää nyt käsiteltävässä asiassa, että sen pyynnöillä pyritään nimenomaan näyttämään toteen väitteet, jotka sisältyvät sen vastauksena väliintulijoiden lausumiin väliintulokirjelmistä esittämiin huomautuksiin.
- 260 Tässä yhteydessä on ensinnäkin korostettava kantajan toimitusjohtajan henkilökohtaista saapumista koskevasta pyynnöstä, että sillä pyritään kyseisen pyynnön mukaan näyttämään toteen kantajan väliintulokirjelmistä esittämien huomautusten 45–56 kohdassa esitetyt väitteet. On kuitenkin todettava, että mainituissa kohdissa olevilla väitteillä pyritään todellakin vastaamaan Itävallan tasavallan lausumiin kahdenvälisen lentoliikennesopimusten ja erityisesti Venäjän federaation kanssa tehdyn lentoliikennesopimuksen uudelleen neuvotteluista. Tästä seuraa, ettei näytön esittämistä koskevan pyynnön, joka koskee kantajan toimitusjohtajan henkilökohtaista saapumista asian käsittelyyn, voida katsoa olevan myöhään esitetty siltä osin kuin sillä pyritään esittämään näyttöä kyseisistä väitteistä.
- 261 Toiseksi on korostettava todistajien kutsumista koskevasta pyynnöstä, että myös sillä pyritään esittämään näyttöä kantajan väliintulokirjelmistä esittämien huomautusten 45 ja 46 kohdassa esitettyistä väitteistä. Sitä ei siis voida pitää myöhässä esitettyinä siltä osin kuin – kuten edellä on todettu – kantaja on esittänyt kyseiset väitteet vastauksena Itävallan tasavallan nimenomaisesti lausumiin Venäjän federaation kanssa tehdyn kahdenkeskisen lentoliikennesopimuksen uudelleen neuvotteluista.
- 262 On kuitenkin myös huomautettava, että työjärjestyksen 68 artiklan 1 kohdan kolmannen alakohdan mukaan ”asianosaisen tekemässä pyynnössä todistajan kuulemiseksi on ilmoitettava täsmällisesti, mistä seikoista ja minkä vuoksi todistajaa on tarpeen kuulla”.
- 263 Käsiteltävässä asiassa unionin yleinen tuomioistuin katsoo, että tosiseikat, jotka on näytettävä toteen, on kuvattu riittävän täsmällisesti väliintulokirjelmistä esitettyjen huomautusten 45 ja 46 kohdassa, joihin kantaja viittaa. Mainituissa 46 kohdassa on siten todettu, että ”riidanalaisen päätöksen tekemisen jälkeen Venäjän federaation kanssa vireillä olevissa neuvotteluissa voimassa olevasta lentoliikennesopimuksesta – Itävallan tasavalta ei ole pyrkinyt millään tavalla saamaan muutetuksi kyseessä olevassa sopimuksessa olevaa kansalaisuuslauseketta” ja että ”kyseisissä neuvotteluissa Itävallan tasavallan delegaatio on ollut yksinomaan huolissaan sen osoittamisesta, että Austrian on – myös sen jälkeen, kun Lufthansa on saanut sen omistukseensa – itävaltalainen lentoyhtiö (josta olennaisen osuuden omistavat tai josta todellista määräysvaltaa käyttävät Itävallan kansalaiset) taatakseen tällä tavalla Austrianille myönnettujen lentoliikenneoikeuksien säilymisen”. On myös todettu, että ”Itävallan tasavalta on mennyt jopa niin pitkälle, että se antanut Eurooppa-asioista ja kansainvälisistä asioista vastaavan liittotasavallan ministeriön kansainvälisen oikeuden yksikön tehtäväksi laatia asiantuntijalausunto, jonka mukaan Austrian on itävaltalainen lentoyhtiö (josta

olennaisen osuuden omistavat tai josta todellista määräysvaltaa käyttävät Itävallan kansalaiset) ja että se täyttää siis Venäjän federaation kanssa tehdyn lentoliikennesopimuksen kansalaisuuslausekkeen vaatimukset”.

- 264 Kantaja ei ole kuitenkaan todennut millä tavalla, mistä syystä se haluaa, että unionin yleinen tuomioistuin kuulee niitä henkilöitä, jotka se on maininnut nimeltä pyynnössään. Kantaja näet vain ilmoittaa kyseisten henkilöiden nimet ja ministeriön, jonka palveluksessa he ovat, ja kyseisen ministeriön osoitteen. Se ei lainkaan selitä, miksi kyseiset henkilöt voisivat erityisesti näyttää toteen tosiseikat, jotka se esittää väliintulokirjelmistä esittämiensä huomautusten 46 kohdassa.
- 265 Tästä seuraa, että kantajan pyyntö, joka koskee todistajien kuulemista sen väliintulokirjelmistä esittämien huomautusten 45 ja 46 kohtaan sisältyvien väitteiden toteen näyttämiseksi, ei täytä työjärjestyksen 68 artiklan 1 kohdan kolmannen alakohdan edellytyksiä ja se on näin ollen jätettävä tutkimatta.
- 266 Lisäksi on huomautettava, että kantaja on todennut väliintulokirjelmistä esittämiensä huomautusten 46 kohdassa, että sen toimitusjohtaja oli osallistunut riidanalaisen päätöksen tekemisestä lähtien Itävallan tasavallan ja Venäjän federaation välillä vireillä olleisiin neuvotteluihin, jotka koskivat näiden kahden valtion välillä voimassa ollutta kahdenvälistä lentoliikennesopimusta.
- 267 Työjärjestyksen 65 artiklan a alakohdan ja 66 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan nojalla kantajan toimitusjohtaja voisi kuitenkin saapua asian käsittelyyn unionin yleisessä tuomioistuimessa ainoastaan asian asianosaisena eikä todistajana. Tästä seuraa, ettei hänen lausunnoillaan olisi kantajan väitteiden osalta mitään lisätodistusarvoa.
- 268 Lisäksi on todettava, että tosiseikat, jotka kantaja on tuonut esiin väliintulokirjelmistä esittämiensä huomautusten 46 kohdassa, ovat tapahtuneet riidanalaisen päätöksen tekemisen jälkeen eikä niillä siis voida missään tapauksessa kyseenalaistaa kyseisen päätöksen laillisuutta.
- 269 Tämän perusteella unionin yleinen tuomioistuin ei ole katsonut tarkoituksenmukaiseksi kutsua kantajan toimitusjohtajaa saapumaan henkilökohtaisesti suulliseen käsittelyyn.
- 270 Kantajan väitteeseen vastaamiseksi on lyhyesti palautettava mieleen se, mitä lentoliikenneoikeudet ovat. Voidakseen liikennöidä jotakin kahden eri valtion alueella sijaitsevan lentoaseman välistä reittiä lentoyhtiöllä on oltava kansainvälinen lentoliikenneoikeus eli lupa liikennöidä kyseistä reittiä. Kukin valtio nimeää sen alueelle sijoittautuneet lentoyhtiöt, joille se antaa luvan liikennöidä jotakin kyseisen alueen ja toisen valtion alueen välistä reittiä. Niiden lupien määrä, jotka kukin valtio voi myöntää kansainvälisen lentoliikenteen reitin liikennöimiseen, on perinteisesti määritetty kahden kyseessä olevan valtion välillä tehdyllä kahdenvälisellä kansainvälisellä sopimuksella. Kyseiset liikenneoikeudet muodostavat siis lähtökohtaisesti oikeudellisen esteen pääsyle jollekin kansainvälisen lentoliikenteen reitille.
- 271 Kyseiset oikeudelliset esteet on poistettu unionissa yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23.7.1992 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 2408/92 (EYVL L 240, s. 8), joka on sittemmin kumottu lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (uudelleen laadittu toisinto) 24.9.2008 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1008/2008 (EUVL L 293, s. 3).
- 272 Asetuksen N:o 1008/2008 15 artiklan mukaan lentoliikenteen harjoittajat, joilla on voimassa oleva liikennelupa, jonka sen jäsenvaltion toimivaltainen lupaviranomainen on myöntänyt, jossa niillä on pääasiallinen toimipaikka, saavat harjoittaa yhteisön sisäistä lentoliikennettä, eivätkä jäsenvaltiot saa asettaa lupaa tai hyväksyntää ehdoksi sille, että tällainen lentoliikenteen harjoittaja saa harjoittaa kyseistä lentoliikennettä.

- 273 Lentoliikenneoikeudet ovat sitä vastoin edelleen tarpeen lentoreitin liikennöimiseksi unionin jäsenvaltion alueen ja kolmannen valtion alueen välillä. Kun otetaan huomioon EY 84 artiklan 2 kohdasta, josta on tullut EY 80 artiklan 2 kohta ja tämän jälkeen SEUT 100 artiklan 2 kohta, aiheutuva epävarmuus yhteisöllä ja tämän jälkeen unionilla lentoliikenteen alalla olevan ulkoisen toimivallan osalta, jäsenvaltiot sääntelevät edelleen niiden alueiden ja kolmansien maiden alueen välisiä reittejä koskevien lentoliikenneoikeuksien myöntämisestä kahdenvälisen kansainvälisten sopimusten perusteella.
- 274 Yhteisöjen tuomioistuin on katsonut 5.11.2002 annetuissa tuomioissa komissio v. Yhdistynyt kuningaskunta (C-466/98, Kok., EU:C:2002:624); komissio v. Tanska (C-467/98, Kok., EU:C:2002:625); komissio v. Ruotsi (C-468/98, Kok., EU:C:2002:626); komissio v. Suomi (C-469/98, Kok., EU:C:2002:627); komissio v. Belgia (C-471/98, Kok., EU:C:2002:628); komissio v. Luxemburg (C-472/98, Kok., EU:C:2002:629); komissio v. Itävalta (C-475/98, Kok., EU:C:2002:630) ja komissio v. Saksa (C-476/98, Kok., EU:C:2002:631) (jäljempänä open skies -tuomiot), että unioni oli saanut yksinomaisen ulkoisen toimivallan käyttämällä sisäistä toimivaltaansa tietyillä lentoliikenteen aloilla, joita olivat lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen lentoasemilla, tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät ja yhteisön sisäiset hinnat. Yhteisöjen tuomioistuin katsoi siis, etteivät jäsenvaltiot, jotka olivat tehneet Yhdysvaltojen kanssa kahdenvälisiä sopimuksia, joilla pyrittiin muun muassa sääntelemään kyseisiä aloja, olleet noudattaneet jäsenyysvelvoitteitaan.
- 275 Unionin tuomioistuin katsoi open skies -tuomioiden sarjassa myös eräiden jäsenvaltioiden jättäneen noudattamatta jäsenyysvelvoitteitaan, koska ne olivat tehneet Yhdysvaltojen kanssa kahdenvälisiä sopimuksia, joissa oli lausekkeita, joilla Yhdysvalloille tunnustettiin niin kutsuttujen national ownership and control -lausekkeiden (kansallista omistusta ja valvontaa koskeva vaatimus) nojalla oikeus peruuttaa tai keskeyttää lentoliikenneoikeudet tai rajoittaa niitä, jos kyseessä olevan jäsenvaltion nimeämät lentoliikenteen harjoittajat eivät ole kyseisen jäsenvaltion tai sen kansalaisten omistamia, sen syrjinnän vuoksi, johon kyseiset lausekkeet johtivat sellaisten yhteisön lentoyhtiöiden osalta, jotka eivät ole jäsenvaltion tai sen kansalaisten omistamia tai valvomia sillä alueella, jolle ne haluavat sijoittautua, mikä merkitsi EY 52 artiklan rikkomista.
- 276 Jäsenvaltioiden on siis neuvoteltava uudelleen kaikki lentoliikennettä koskevat kahdenväliset sopimukset, joissa on national ownership and control -lauseke ja jotka ne ovat tehneet kolmansien valtioiden kanssa, jotta jäsenvaltiot, joita vastaan kanne oli nostettu open skies -tapauksessa ja joihin myös Itävallan tasavalta kuuluu, päättävät unionin tuomioistuin kyseisessä tuomioissa toteamat jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämiset ja jotta muut jäsenvaltiot välttävä tällaiset mahdolliset kanteet.
- 277 Kyseisessä asiayhteydessä Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat 29.4.2004 asetuksen N:o 847/2004 jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta (EUVL L 157, s. 7). Kyseisen asetuksen johdanto-osan kuudennesta perustelukappaleesta ilmenee, että kaikki jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden nykyiset kahdenväliset sopimukset, joihin sisältyy unionin oikeuden vastaisia määräyksiä, olisi muutettava tai korvattava uusilla sopimuksilla, jotka ovat täysin unionin oikeuden mukaisia.
- 278 Asetuksen N:o 847/2004 5 artiklassa, joka koskee liikenneoikeuksien jakamista, säädetään, että ”jos jäsenvaltio tekee sellaisen sopimuksen tai muutoksen sopimukseen tai sen liitteisiin, joka rajoittaa liikenneoikeuksien käyttöä tai niiden yhteisön lentoliikenteen harjoittajien lukumäärää, jotka voidaan nimetä käyttämään liikenneoikeuksia, kyseisen jäsenvaltion on varmistettava, että liikenneoikeudet jaetaan niihin oikeutettujen yhteisön lentoliikenteen harjoittajien kesken syrjimättömän ja avoimen menettelyn perusteella”.

- 279 Open skies -tuomioiden ja asetuksen N:o 847/2004 antamisen jälkeen unionin lentoliikenteen harjoittajat voivat siis lähtökohtaisesti alkaa kilpailemaan tietyn jäsenvaltion lentoliikenteen harjoittajien kanssa kansainvälisten liikenneoikeuksien saamisesta syrjimättömän ja avoimen menettelyn yhteydessä.
- 280 Tämä edellyttää kuitenkin, että kahdenvälinen sopimus, jossa vahvistetaan liikenneoikeuksien myöntämisen edellytykset, sisältää niin kutsutun community ownership and control -lausekkeen (yhteisön omistusta ja määräysvaltaa koskeva vaatimus), mikä ei selvästikään ole vielä tilanne Itävallan tasavallan ja Venäjän federaation välisen sopimuksen osalta.
- 281 Näin ollen pelkästään Itävallan valtion tai Itävallan kansalaisten valvomat tai määräysvallassa olevat lentoliikenteen harjoittajat voivat saada liikenneoikeuksia lentääkseen suoraan Itävallan alueelta Venäjän alueelle. Lisäksi on korostettava, että – kuten Itävallan tasavallan väliintulokirjelmästä ilmenee – Itävallan tasavalta on myöntänyt Itävallan ja Venäjän välisiä liikenneoikeuksia ainoastaan Austrianille ja kantajalle, jotka ovat kumpikin itävaltalaisia lentoyhtiöitä.
- 282 Muut kuin itävaltalaiset yhteisön lentoliikenteen harjoittaja eivät siis voi päästä Itävallan ja Venäjän välisille reiteille kohdistukseen kilpailua Austrianin tarjontaan. Ne eivät siis voi sen vuoksi, että Itävallan tasavallan ja Venäjän federaation välisessä sopimuksessa on edelleen national ownership and control -lauseke, saada liikenneoikeutta siten, että ne voisivat tarjota suoria lentoja kyseisillä reiteillä. Kuten aikaisemmin on todettu, välilaskulliset lennot, joita ne voisivat tarjota kyseisillä reiteillä käyttämällä siinä jäsenvaltiossa sijaitsevaa keskuslentoasemaansa, joka on myöntänyt niille liikenneoikeudet Venäjälle, eivät myöskään aiheuta riittävää kilpailupainetta Wienin ja Moskovan kaltaisille lyhyille reiteille.
- 283 On kuitenkin huomautettava, että kantajalle on itselleen myönnetty liikenneoikeudet Wienin ja Moskovan väliselle reitille, minkä johdosta se voi kilpailla Austrianin kanssa. Lisäksi on korostettava, että myös venäläiset lentoyhtiöt voivat saada Venäjän federaation toimivaltaisilta viranomaisilta liikenneoikeudet, joiden avulla ne voivat tulla markkinoille ja kilpailla Austrianin kanssa tarjoamalla suoria lentoja Itävallan ja Venäjän välisillä reiteillä. Mutta ennen kaikkea keskittymätoimella ei itsessään ole vaikutusta olemassa olevien liikenneoikeuksien jakamisen kannalta. Vaikka siis keskittymän jälkeen Lufthansan oli tarkoitus pitää hallussaan liikenneoikeudet, joiden nojalla se voi tarjota suoria lentoja Saksasta, Itävallasta tai Sveitsistä Itä-Euroopan maihin – mikä on näytettävä toteen siltä osin kuin kantaja on viitannut täsmällisesti vain Itävallan tasavallan myöntämiin liikenneoikeuksiin – tämä ei sinänsä johda siihen, että muita kilpailijoita estetään alkamasta liikennöidä kyseisiä reittejä. Syy siihen, etteivät kyseiset kilpailijat voi alkaa liikennöidä kyseisiä reittejä, on näet se, ettei liikenneoikeuksia ole käytettävissä, mikä merkitsee seikkaa, joka on riippumaton siitä, toteutuuko keskittymä.
- 284 Väite, joka perustuu siihen, että keskittymän tuloksena syntyvällä yksiköllä on lentoliikenneoikeuksia koskeva monopoli, joka muodostaa esteen Keski-Euroopan ja Itä-Euroopan välisille reiteille tulolle, on siis hylättävä perusteettomana.
- 285 Ensimmäisen kanneperusteen neljäs osa on näin ollen hylättävä perusteettomana.

Ensimmäisen kanneperusteen viides osa, joka perustuu ilmeiseen arviointivirheeseen, joka koskee sitä, voidaanko sitoumuksilla poistaa keskittymästä aiheutuvat kilpailuongelmat

- 286 Kantaja väittää ensimmäisen kanneperusteen viidennessä osassa, ettei keskittymän osapuolten ehdottamille sitoumuksilla voida poistaa kyseessä olevasta keskittymästä aiheutuvia kilpailuongelmia.

- 287 Aluksi on jätettävä tutkimatta myöhään esitettyä kantajan toimitusjohtajan henkilökohtaisesta kutsumisesta muodostuva näytön esittämistä koskeva pyyntö, jonka kantaja on esittänyt ensimmäistä kertaa väliintulokirjelmistä esittämässään huomautuksissa niiden väitteiden tueksi, jotka sisältyvät mainittujen huomautusten 47–56 kohtaan. On näet todettava, että kyseiset väitteet ovat osittain niiden väitteiden kertausta ja osittain niiden väitteiden laajentamista, jotka on jo esitetty kanteessa ja vastauksessa keskittymän osapuolten antamien sitoumusten väitetystä riittämättömyydestä.
- 288 Tämän jälkeen on palautettava mieleen komission sitoumuksiin soveltaman arvioinnin asiayhteys ja unionin tuomioistuimien kyseiseen arviointiin kohdistaman valvonnan laajuus.
- 289 Yrityskeskittymien valvonnan tarkoituksena on antaa keskittymään osallistuville yrityksille lupa, joka on välttämätön ja edeltää kaikkien yhteisön laajuisten keskittymien toteuttamista. Tämän valvonnan yhteydessä nämä yritykset voivat ehdottaa sitoumuksia komissiolle saadakseen päätöksen, jossa niiden keskittymä todetaan yhteismarkkinoille soveltuvaksi (edellä 85 kohdassa mainittu tuomio Ryanair v. komissio, EU:T:2010:280, 448 kohta).
- 290 Hallinnollisen menettelyn vaiheen mukaan komission on voitava ehdotettujen sitoumusten perusteella joko katsoa, että ilmoitetun keskittymän soveltuvuudesta yhteismarkkinoille ei ole enää vakavia epäilyjä alustavan tutkinnan vaiheessa (sulautuma-asetuksen 6 artiklan 2 kohta), tai vastata perusteellisemmän tutkimusmenettelyn kuluessa esitettyihin väitteisiin (sulautuma-asetuksen 18 artiklan 3 kohta, luettuna yhdessä 8 artiklan 2 kohdan kanssa). Näiden sitoumusten perusteella voidaan siis ensinnäkin välttää perusteellisemmän tutkimusmenettelyn aloittaminen tai tämän jälkeen sellaisen päätöksen tekeminen, jolla keskittymä todetaan yhteismarkkinoille soveltumattomaksi (edellä 85 kohdassa mainittu tuomio Ryanair v. komissio, EU:T:2010:280, 449 kohta).
- 291 Sulautuma-asetuksen 8 artiklan 2 kohdan perusteella komissio voi nimittäin liittää päätökseen, jolla keskittymä todetaan kyseisen asetuksen 2 artiklan 2 kohdassa määritellyn kriteerin mukaisesti yhteismarkkinoille soveltuvaksi, ehtoja ja velvoitteita, joilla on tarkoitus varmistaa, että keskittymään osallistuvat yritykset noudattavat komissiolle antamia sitoumuksia keskittymän saattamiseksi yhteismarkkinoille soveltuvaksi (edellä 85 kohdassa mainittu tuomio Ryanair v. komissio, EU:T:2010:280, 450 kohta).
- 292 Kun otetaan huomioon tämänkaltaisiin toimiin liittyvät huomattavat taloudelliset intressit ja teolliset tai kaupalliset panokset samoin kuin komission toimivaltuudet näissä asioissa, kyseessä olevien yritysten intressissä on helpottaa viranomaisten työtä. Näistä samoista syistä myös komission on osoitettava mitä suurinta huolellisuutta yrityskeskittymien valvontaa harjoittaessaan (edellä 85 kohdassa mainittu tuomio Ryanair v. komissio, EU:T:2010:280, 451 kohta).
- 293 Lisäksi on todettava, että keskittymien valvonnan osalta komissiolle on annettu toimivalta hyväksyä ainoastaan sellaiset sitoumukset, joiden vuoksi kyseinen komissiolle ilmoitettu keskittymä muuttuu yhteismarkkinoille soveltuvaksi (edellä 85 kohdassa mainittu tuomio Ryanair v. komissio, EU:T:2010:280, 452 kohta).
- 294 Tästä on huomautettava, että yrityskeskittymän jonkin osapuolen ehdottamat sitoumukset täyttävät tämän edellytyksen ainoastaan siltä osin kuin komissio kykenee varmasti päättelemään, että ne olisi mahdollista toteuttaa ja että niistä seuraavat korjaustoimenpiteet ovat riittävän elinkelpoisia ja kestäviä, jotta määräävän aseman syntyminen tai vahvistuminen tai todellisen kilpailun esteet, joita sitoumuksilla on tarkoitus torjua, eivät toteudu lähitulevaisuudessa (edellä 85 kohdassa mainittu tuomio Ryanair v. komissio, EU:T:2010:280, 453 kohta).
- 295 Siitä valvonnasta, jonka unionin tuomioistuimet kohdistavat keskittymien valvonnan yhteydessä komission hyväksymiin sitoumuksiin, on huomautettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komissiolle on laaja harkintavalta arvioida sitoumusten saamisen tarpeellisuutta keskittymän esiin tuomien vakavien epäilyjen hälventämiseksi. Tästä seuraa, että unionin yleisen tuomioistuimen ei pidä

- korvata komission arviointia omalla arvioinnillaan, vaan sen tehtävän on rajoitettava sen selvittämiseen, ettei komissio ole tehnyt ilmeistä arviointivirhettä. Erityisesti kantajan ehdottamien sitoumusten väitetty huomiotta jättäminen ei sinänsä osoita, että riidanalaista päätöstä rasittaisi ilmeinen arviointivirhe, eikä se, että muitakin sitoumuksia olisi voitu hyväksyä tai että ne olisivat olleet kilpailun kannalta jopa edullisempia, voi johtaa mainitun päätöksen kumoamiseen, mikäli komissio on voinut kohtuudella päätellä, että vakavat epäilyt voidaan hälventää päätöksessä huomioon otetuilla sitoumuksilla (edellä 139 kohdassa mainittu tuomio *easyJet v. komissio*, EU:T:2006:187, 128 kohta).
- 296 Unionin yleisen tuomioistuimen on tuomioistuinvalvontansa yhteydessä otettava huomioon sitoumusten erityinen päämäärä sen mukaan, onko ne annettu keskittymän tutkintamenettelyn I vaiheen vai II vaiheen aikana.
- 297 Tutkintamenettelyn I vaiheen aikana annettujen sitoumusten päämääränä on hälventää kaikki vakavat epäilyt siitä, rajoittuuko toimiva kilpailu keskittymän seurauksena huomattavasti yhteismarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla määräävän markkina-aseman luomisen tai vahvistamisen johdosta. Kun unionin yleinen tuomioistuin tutkii, ovatko I vaiheen aikana annetut sitoumukset ulottuvuudeltaan ja sisällöltään sellaisia, että komissio on voinut tehdä hyväksymispäätöksen II vaihetta aloittamatta, sen on näin ollen varmistuttava siitä, että komissio on voinut ilmeistä arviointivirhettä tekemättä katsoa, että sitoumukset ovat sellainen välitön ja riittävä ratkaisu, joka selvästi hälventää kaikki vakavat epäilyt (ks. vastaavasti aikaisemman sulautuma-asetuksen, tässä tapauksessa yrityskeskittymien valvonnasta 21.12.1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 (EYVL L 395, s. 1), osalta edellä 139 kohdassa mainittu tuomio *easyJet v. komissio*, EU:T:2006:187, 129 kohta).
- 298 Tutkintamenettelyn II vaiheessa annettujen sitoumusten tarkoituksena on sitä vastoin korjata ne komission I vaiheessa toteamat kilpailuongelmat, joiden johdosta se on aloittanut II vaiheen. Kun unionin yleinen tuomioistuin tutkii, ovatko I vaiheen aikana annetut sitoumukset ulottuvuudeltaan ja sisällöltään sellaisia, että komissio voi tehdä keskittymän hyväksymistä koskevan päätöksen, sen on näin ollen tarkastettava, että komissio on voinut ilmeistä arviointivirhettä tekemättä katsoa, että mainitut sitoumukset olivat välitön ja riittävä vastaus I vaiheessa todettuihin kilpailuongelmiin.
- 299 Kantajien esittämiä väitteitä on arvioitava näiden periaatteiden valossa.
- 300 Kantaja kiistää kyseessä olevien sitoumusten sopivuuden niiden kilpailuongelmien korjaamiseen, jotka komissio on riidanalaisessa päätöksessä todennut tiettyjen reittien osalta.
- 301 On kuitenkin korostettava, että kantaja moittii komissiota myös siitä, että se on hyväksynyt keskittymän ilman sellaisia korjaustoimenpiteitä, joilla voidaan tasoittaa kilpailuongelmia kaikkien niiden lyhyen ja keskipitkän matkan määräpaikkojen osalta, joihin Austrian liikennöi Keski-Euroopan ja Itä-Euroopan välisillä reiteillä sekä Itävallan ja Saksan välisillä reiteillä. Kantaja arvostelee myös sellaisten sitoumusten puuttumista, joilla voidaan korjata keskittymästä aiheutuvat kilpailuongelmat keskittymän tuloksena syntyvän yksikön kapasiteettiin sekä Lufthansan ja Austrianin hinnoittelupolitiikkaan nähden.
- 302 Tässä yhteydessä on huomautettava – kuten nyt käsiteltävän kanneperusteen neljän ensimmäisen osan tutkinnan yhteydessä on jo todettu –, että komissio ei tehnyt ilmeistä arviointivirhettä, kun se ei tuonut esiin muiden kuin riidanalaisessa päätöksessä todettujen kilpailuongelmien olemassaoloa. Komissiota ei siis voida arvostella siitä, että se on tehnyt ilmeisen arviointivirheen hyväksymällä sitoumukset, joilla ei voitaisi korjata kantajan väittämiä kilpailuongelmia, joita ei ole todettu riidanalaisessa päätöksessä.
- 303 Lisäksi on todettava kantajan väitteestä, jonka mukaan on niin, että kun otetaan huomioon keskittymän tuloksena syntyvällä yksiköllä yhtäältä Itävallan ja toisaalta Itä-Euroopan maiden ja Keski-idän välisillä reiteillä oleva lentoliikenneoikeuksia koskeva monopoli, komission olisi pitänyt edellyttää Itävallan viranomaisten sitoutuvan myöntämään liikenneoikeuksia Lufthansan kilpailijoille, jotka haluavat alkaa liikennöidä kyseisiä reittejä, että sulautuma-asetuksen 8 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan mukaan komissio voi liittää keskittymän soveltuvuudesta yhteismarkkinoille tehtävään päätökseen ehtoja ja

velvoitteita, joilla on tarkoitus varmistaa, että keskittymään osallistuvat yritykset noudattavat komissiolle antamia sitoumuksia keskittymän saattamiseksi yhteismarkkinoille soveltuvaksi. Tästä seuraa, että päätös, jolla keskittymän todetaan soveltuvan yhteismarkkinoille, edellyttää tällaisessa tilanteessa sitä, että osapuolet noudattavat niitä velvoitteita, joita niiden komissioon nähden antamat sitoumukset niille merkitsevät. Komissio ei siis voi sulautuma-asetuksen 8 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan nojalla määrätä, että päätös, jolla kahden lentoyhtiön välisen keskittymän todetaan soveltuvan yhteismarkkinoille, edellyttää sitä, että jäsenvaltio sitoutuu myöntämään kyseisten lentoyhtiöiden kilpailijoille liikenneoikeuksia.

304 Tämän perusteella unionin yleinen tuomioistuin tutkii vain kantajan väitteen, jonka mukaan ilmoituksen tehneiden osapuolten sitoumukset eivät ole soveltuvia komission riidanalaisessa päätöksessä yksilöimien kilpailuongelmien korjaamiseksi.

Itävallan ja Saksan välillä määritettyjen reittien lähtö- ja saapumisaikoja koskevien sitoumusten soveltuvuus

– Wienin ja Frankfurt am Mainin välisellä reitillä käyttöön annettavat lähtö- ja saapumisajat

305 Kantaja väittää, että Lufthansan sille aikaisemmin siirtämien lähtö- ja saapumisaikojen vähentäminen niiden lähtö- ja saapumisaikojen määrästä, jotka Lufthansan on annettava käyttöön kyseisellä reitillä, johtaa siihen, että Lufthansan sitoumus rajoittuu kahden lisälähtö- ja saapumisajan käyttöön antamiseen, minkä perusteella uusi markkinoilletulija ei voi varmistaa riittävää kilpailupainetta.

306 Ensimmäiseksi on korostettava siitä kantajan väitteestä, jonka mukaan Lufthansan sille aikaisemmin siirtämien lähtö- ja saapumisaikojen vähentäminen Lufthansan kyseisellä reitillä käyttöön antamien lähtö- ja saapumisaikojen määrästä ei ole perusteltua, että Lufthansalla ja Austrianilla oli riidanalaisen päätöksen tekemisajankohtana Wienin ja Frankfurt am Mainin välisellä reitillä kummallakin viisi päivittäistä vuoroa, kun taas Star Alliance -liittoutumaan kuuluvalla Adria Airwaysilla niitä oli kolme ja kantajalla kaksi ja kantaja oli saanut kolmannen vuoron IATA:n talvikaudesta 2009/2010 alkaen (riidanalaisen päätöksen 154 ja 162 perustelukappale).

307 Kuten komissio on riidanalaisen päätöksen 159–162 perustelukappaleessa todennut, lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen kyseessä olevalla reitillä liittyy Lufthansan ja Austrianin välillä yhteisyrityksestä tehtyyn sopimukseen, jonka nojalla ne ovat sitoutuneet jakamaan kaikki liiketoimintaan liittyvät tulot ja menot kyseisellä reitillä. Komissio on myöntänyt kyseiselle yhteisyrityksestä tehdylle sopimukselle väliaikaisen poikkeuksen EY 81 artiklan 3 kohdan nojalla vastikkeena tietyistä sitoumuksista. Kun komission poikkeuslupapäätöksen voimassaoloaika päättyi vuonna 2005, osapuolet jatkoivat yhteistyötään yhteisyrityksen yhteydessä kyseisen yhteistyön yhteensoveltuvuutta EY 81 artiklan kanssa koskevan oman arvioinnin perusteella. Komissio on täsmentänyt, että kyseisen oman arvioinnin perusteella keskittymän osapuolet olivat todenneet, että yhteisyrityksestä tehdyn sopimuksen yhteensoveltuvuus EY 81 artiklan kanssa toi esiin ”vakavia huolia”, ja päätelleet, että oli hyvin todennäköistä, että niiden kilpailijoille oli siirrettävä lähtö- ja saapumisaikoja. Riidanalaisen päätöksen 162 perustelukappaleesta ilmenee, että Lufthansa on kyseisen oman arvioinnin perusteella siirtänyt kantajalle Frankfurt am Mainin lentoasemalla vuonna 2006 kaksi lähtö- ja saapumisaikaa siten, että tämä saattoi alkaa liikennöidä kyseistä reittiä kahdella päivittäisellä vuorolla. Tätä taustaa vasten Lufthansa on vuoden 2009 heinäkuussa siirtänyt toisen lähtö- ja saapumisajan kantajalle siten, että tämä saattoi liikennöidä kyseistä reittiä kolmannella päivittäisellä vuorolla IATA:n talvikaudesta 2009/2010 alkaen.

308 Komissio on riidanalaisessa päätöksessä todennut, että kyseistä tilannetta oli verrattava vaihtoehtoisessa skenaariossa keskittymään, jossa yhteisyritys olisi päättänyt toimintansa Lufthansan ja Austrianin välisen rakenteellisen yhteyden luomisen vuoksi, mikä olisi yhteisyrityksestä tehdyn sopimuksen määräysten mukaan johtanut siihen, että kantaja palauttaa lähtö- ja saapumisajat Lufthansalle.

Komission mukaan on kuitenkin niin, että kun otetaan huomioon ylikuormitus Frankfurt am Mainin lentoasemalla, kantajan olisi ollut lähes mahdotonta saada omia lähtö- ja saapumisaikoja ja sen olisi näin ollen pitänyt lopettaa Wienin ja Frankfurt am Mainin välisen reitin liikennöinti. Adria Airways olisi ollut ainoa keskittymän tuloksena syntyvän yksikön kilpailija kyseisellä reitillä eikä se olisi komission mukaan kyennyt aiheuttamaan riittävää kilpailupainetta (riidanalaisen päätöksen 162–168 perustelukappale).

- 309 Osapuolet ovat kyseisen kilpailuongelman ratkaisemiseksi sitoutuneet antamaan käyttöön lähtö- ja saapumisaikoja, joiden avulla uusi lentoliikenteen harjoittaja voi liikennöidä kyseistä reittiä enintään viidellä päivittäisellä vuorolla (riidanalaisen päätöksen 330 perustelukappale).
- 310 Tässä yhteydessä riidanalaisen päätöksen 331 perustelukappaleessa täsmennetään, että käyttöön annettavien lähtö- ja saapumisaikojen määrä vähennetään uudelle markkinoilletulijalle sitoumusten nojalla jo siirrettyjen lähtö- ja saapumisaikojen määrästä, jollei uusi markkinoilletulija lakkaa käyttämästä kyseisiä lähtö- ja saapumisaikoja ja ne palautuvat näin ollen osapuolille.
- 311 Wienin ja Frankfurt am Mainin väliseen reittiin liittyvässä erityistapauksessa on määrätty, että kolme kantajan kyseisellä reitillä liikennöimää vuoroa vähennetään sitoumusten nojalla käyttöön annettavien lähtö- ja saapumisaikojen määrästä (riidanalaisen päätöksen 333 perustelukappale). Tästä seuraa, että kantaja säilyttää Lufthansan aikaisemmin siirtämät lähtö- ja saapumisajat ja että Lufthansan on annettava käyttöön kaksi lähtö- ja saapumisaikaa lisää.
- 312 Lufthansan kantajalle aikaisemmin siirtämien kolmen lähtö- ja saapumisajan säilyttäminen ja niiden vähentäminen kyseisellä reitillä käyttöön annettavista viidestä lähtö- ja saapumisajasta on riidanalaisessa päätöksessä perusteltu sillä, että kyseisten lähtö- ja saapumisaikojen siirtäminen kantajalle vastaa komission riidanalaisessa päätöksessä kuvaamaan vaihtoehtoista skenaariota, jossa kyseisellä siirrolla, liitetynä Adria Airwaysin markkinoilla toimimiseen, varmistetaan riittävä kilpailupaine Wienin ja Frankfurt am Mainin välisellä reitillä. Tässä yhteydessä on todettava, ettei kantaja kiistä vaihtoehtoista skenaariota, jonka komissio on esittänyt arvioidessaan keskittymän kilpailuvaikutuksia Wienin ja Frankfurt am Mainin väliseen reittiin.
- 313 Toiseksi on todettava kantajan väitteestä, jonka mukaan sitoumus antaa käyttöön lisää lähtö- ja saapumisaikoja Wienin ja Frankfurt am Mainin välisellä reitillä rajoittuu pelkästään kahden lähtö- ja saapumisajan käyttöön antamiseen, että – kuten edellä on todettu – keskittymän osapuolten antamat sitoumukset eivät todellisuudessa johtaneet pelkästään siihen, että kantajalla oli edelleen käytössään kolme lähtö- ja saapumisaikaa, jotka sen olisi muuten pitänyt palauttaa Lufthansalle, ja siihen, että sen käyttöön annettiin kaksi lähtö- ja saapumisaikaa lisää. Kantaja tai kuka tahansa uusi markkinoilletulija voi vaatia noita kahta lähtö- ja saapumisaikaa lisää.
- 314 Riidanalaisen päätöksen 334 perustelukappaleesta ilmenee lisäksi, että kantajalla on sen ja Lufthansan välisen lähtö- ja saapumisaikojen vuokraamista koskevan sopimuksen mukaan lupa vaihtaa sen Frankfurtin am Mainille Lufthansalta saamat lähtö- ja saapumisajat niihin lähtö- ja saapumisaikoihin, jotka Lufthansa antaa käyttöön sitoumusten nojalla.
- 315 Riidanalaisen päätöksen 335 perustelukappaleesta ilmenee myös, että siitä riippumatta, päättääkö kantaja hankkia uusia lähtö- ja saapumisaikoja osapuolilta sillä nykyisin Frankfurt am Mainin lentoasemalla olevia lähtö- ja saapumisaikoja vastaan, Lufthansa sitoutuu muuttamaan nykyistä kantajan kanssa tekemäänsä sopimusta lähtö- ja saapumisaikojen vuokraamisesta siten, että se kuvastaa sitoumusten määräyksiä etenkin siltä osin kuin on kyse kantajan mahdollisuuksista saada vakiintuneet oikeudet kyseisiin lähtö- ja saapumisaikoihin riidanalaisen päätöksen 342 perustelukappaleesta vahvistetun mukaisesti.

- 316 Viimeksi mainitusta kohdasta näet ilmenee, että uusi markkinoilletulija saa vakiintuneet oikeudet osapuolilta saatuihin lähtö- ja saapumisaikoihin – eli sillä on oikeus käyttää keskittymän osapuolten siirtämiä lähtö- ja saapumisaikoja kummassakin minkä tahansa määritetyn kaupunkiparin päässä sellaisen Euroopan sisäisen kaupunkiparin osalta, joka ei ole määritetty kaupunkipari, – jos se on liikennöinyt määritettyä kaupunkiparia kahden peräkkäisen IATA-kauden ajan, lukuun ottamatta Wien/Frankfurt am Main-kaupunkiparia, jonka osalta vakiintuneiden oikeuksien hankkiminen edellyttää sitä, että kyseistä reittiä on liikennöity kahdeksan peräkkäisen IATA-kauden ajan.
- 317 On siis todettava, että keskittymän osapuolten antamien sitoumusten mukaan kantaja voi paitsi säilyttää ne kolme lähtö- ja saapumisaikaa, jotka sille on aikaisemmin siirretty, ja saada mahdollisesti kaksi lähtö- ja saapumisaikaa lisää, myös saada vakiintuneet oikeudet Lufthansan sille vuokrasopimuksen nojalla Frankfurt am Mainin lentoasemalla siirtämiin lähtö- ja saapumisaikoihin kahdeksan peräkkäisen IATA-kauden jälkeen ja vaihtaa kyseiset lähtö- ja saapumisajat Lufthansan sitoumusten nojalla käyttöön antamiin muihin lähtö- ja saapumisaikoihin.
- 318 Kolmanneksi on todettava siitä kantajan väitteestä, jonka mukaan lisälähtö- ja saapumisaikojen käyttöön antaminen sitoumusten mukaisesti ei ole omiaan johtamaan siihen, että uusi kilpailija voisi alkaa liikennöidä Wienin ja Frankfurt am Mainin välistä reittiä, että se on ristiriidassa niiden markkinatutkimuksen tulosten kanssa, joihin komissio viittaa riidanalaisessa päätöksessä. Komissio on siis huomauttanut riidanalaisen päätöksen 362 perustelukappaleessa, että suurin osa markkinatutkimukseen osallistujista oli yleisesti sitä mieltä, että sitoumusten johdosta kantaja tai uusi markkinoilletulija saattoivat tarjota kilpailukykyisiä ja luotettavia lentoliikennepalveluja Wienin ja Frankfurt am Mainin välisellä reitillä. On myös täsmennetty, että markkinatutkimukseen osallistujat ovat laajalti yhtä mieltä siitä, että sitoumukset ovat kokonaisuudessaan riittäviä helpottamaan kilpailijan liikennöinnin aloittamista reitillä tai sen laajentumista ja lisäämään sen todennäköisyyttä sekä näin ollen ratkaisemaan kyseistä reittiä koskevat kilpailuongelmat.
- 319 Siltä osin kuin neljänneksi on kyse kantajan väitteestä, jonka mukaan komission on tehtävä oma arviointinsa sitoumuksista eikä luottaa tältä osin markkinatutkimuksen päätelmiin, on todettava, että se on esitetty ensimmäistä kertaa kantajan vastauksessa. On kuitenkin korostettava, että sillä on tarkoitus vastata komission vastineessaan esittämään väitteeseen eikä sitä näin ollen voida pitää myöhään esitettyinä. Se ei voi kuitenkaan menestyä, koska riidanalaisen päätöksen 362 perustelukappaleen itse sanamuodosta ilmenee, että komissio on käyttänyt markkinatutkimusta ainoastaan vahvistaakseen omat päätelmänsä kyseessä olevalla reitillä annettujen sitoumusten soveltuvuudesta.
- 320 Viidenneksi on todettava niistä kantajan väitteistä, jotka koskevat MAP-lentoyhtiön kapasiteettia liikennöidä Wienin ja Frankfurtin välistä reittiä, että vaikka ne oletettaisiinkin perustelluiksi, ne koskevat kuitenkin vain yhden markkinatutkimukseen osallistujan asemaa eikä niillä näin ollen voida sinällään kyseenalaistaa kyseisen tutkimuksen päätelmiä kokonaisuudessaan.
- 321 Lisäksi on korostettava, että – toisin kuin kantaja väittää – vastauksen liitteestä C 8 ei ilmene, että MAP-lentoyhtiöllä olisi vain kaksi 170-paikkaista MD-83 tyyppistä konetta, jotka on annettu muiden lentoyhtiöiden käyttöön leasing-sopimuksen perusteella, vaan sillä on kolmentoista liikelentokoneen lisäksi lisäkysyntää varten kaksi MD-83-tyyppistä matkustajalentokonetta, joiden kapasiteetti on 170 paikkaa. Se, että kyseiset MD-83-tyyppiset koneet on vuokrattu muille lentoyhtiöille, ei sulje pois sitä, kuten komissio väittää, etteikö MAP-lentoyhtiö voisi käyttää niitä tulevaisuudessa omaan lukuunsa. Näin ollen on todettava, ettei kyseinen väite pidä paikkaansa.
- 322 Edellä esitettyjen seikkojen perusteella väite, jonka mukaan lähtö- ja saapumisaikojen käyttöön antaminen Wienin ja Frankfurt am Mainin välisellä reitillä ei ole riittävää, on hylättävä perusteettomana.

– Wienin ja Münchenin välisellä reitillä käyttöön annetut lähtö- ja saapumisajat

- 323 Kantaja väittää, että yhden ainoan lähtö- ja saapumisajan käyttöön antaminen Wienin ja Münchenin välisellä reitillä sen vuoksi, että kantajan nykyään kyseisellä reitillä liikennöimien vuorojen määrästä vähennetään niiden lähtö- ja saapumisaikojen määrä, jotka keskittymän osapuolet ovat sitoutuneet antamaan käyttöön, ei mahdollista sitä, että lentoliikenteen harjoittaja voisi alkaa liikennöidä kyseistä reittiä kilpailukykyisesti.
- 324 Tässä yhteydessä on korostettava, että kantaja näyttää lähtevän siitä, että se päättää säilyttää nykyiset vuoronsa. On todettava, että vaikka on totta, että tällaisessa tapauksessa uuden markkinoilletulijan käytössä olisi vain yksi lähtö- ja saapumisaika, komissio on todennut kuitenkin riidanalaisen päätöksen 363 perustelukappaleessa seuraavaa:
- ” – Vaikka kilpailukykyisten lentoliikennepalvelujen tarjoaminen edellyttää yleensä erityisesti sellaisten matkustajien osalta, joille aika on merkittävä tekijä, enemmän kuin yhtä vuoroa päivässä, on huomattava, että – – [Münchenin] lentoaseman kapasiteettia nostetaan merkittävästi lähitulevaisuudessa. Erityisesti on todettava, että kolmas kiitorata on tällä hetkellä pitkän hyväksymisprosessin toisessa vaiheessa ja se on tarkoitus ottaa käyttöön vuodesta 2011 alkaen. Tämän kolmannen kiitoradan avulla voidaan sovittaa yhteen jopa 120 lentoa tunnissa, kun taas kahden nykyisen kiitoradan järjestelmä mahdollistaa 90 lentoa tunnissa, ja kolmas kiitorata on kummankin [Münchenin] lentoaseman terminaalin käytössä. Nämä suunnitellut kapasiteetin laajennukset lisäävät todennäköisyyttä siitä, että uudet markkinoilletulijat voivat lähitulevaisuudessa [etenkin kun jäljempänä 384 perustelukappaleessa ja sitä seuraavissa perustelukappaleissa mainittu lentoliikennepalvelujen talouden ilmapiiri paranee] saada lähtö- ja saapumisaikoja tavallisen lähtö- ja saapumisaikojen jakamismenettelyn mukaan – –. Samaan aikaan ne voivat saada sitoumusten nojalla yhden lähtö- ja saapumisajan, jonka osalta ne voivat saada vakiintuneet oikeudet kahden kauden jälkeen, mikä näin ollen kannustaa niitä entisestään aloittamaan kyseisen reitin liikennöinnin.”
- 325 Komissio on myös todennut riidanalaisen päätöksen 364 perustelukappaleessa, että kun kaikkia näitä seikkoja tarkastellaan yhdessä, sitoumusten perusteella käyttöön annettavien lähtö- ja saapumisaikojen vähentäminen kantajan olemassa olevista vuoroista oli perusteltua ja kantaja ja uusi markkinoilletulija saattoivat siis riittävästi toistaa sitä kilpailupainetta, jota Lufthansa ja Austrian kohdentaisivat toisiinsa, jos keskittymää ei olisi.
- 326 On huomautettava, ettei kantaja totea, miltä osin komission riidanalaisen päätöksen 363 perustelukappaleessa esittämät toteamukset ovat virheellisiä tai niiden johdosta ei voida tehdä päätelmää siitä, että sitoumusten avulla uusi markkinoilletulija voi menestyksekkäästi alkaa liikennöidä Wienin ja Münchenin välistä reittiä.
- 327 Samoin on korostettava, että kantaja ei komission riidanalaisen päätöksen 365 perustelukappaleessa mainitsemia markkinatutkimuksen päätelmiä, joiden mukaan markkinatutkimukseen osallistujat ovat laajasti yhtä mieltä siitä, että sitoumukset ratkaisevat kilpailuongelmat Wienin ja Münchenin välisellä reitillä, ja että suurin osa mainituista osallistujista on sitä mieltä, että sitoumuksilla helpotetaan kokonaisuudessaan riittävästi markkinoilletuloa/laajentumista sekä lisätään sen todennäköisyyttä ja tämän johdosta annetaan kantajalle tai uudelle markkinoilletulijalle mahdollisuus tarjota kilpailukykyistä ja elinkelpoista lentoliikennepalvelua kyseisellä reitillä. Se vain todellisuudessa väittää, että komission on itse arvioitava sitoumusten riittävyttä eikä se voi luottaa markkinatutkimuksen tuloksiin. Riidanalaisen päätöksen 365 perustelukappaleen itse sanamuodosta ilmenee kuitenkin, ettei komissio ole luottanut yksinomaan markkinatutkimukseen arvioidakseen sitoumusten riittävyttä vaan se on pelkästään todennut, että päätelmät, jotka se oli tehnyt, ” – – vastasivat markkinatutkimuksessa kyseistä reittiä koskevien korjaustoimenpiteiden osalta tehtyä kokonaisarviointia”.

- 328 Tämän perusteella – ja koska kyseisen väitteen tueksi ei ole esitetty tarkempia perusteluja – on todettava, ettei kyseinen väite vastaa työjärjestyksen 44 artiklan 1 kohdan c ja d alakohdasta oikeuskäytännön mukaan ilmeneviä täsmällisyyttä koskevia vaatimuksia ja se on siis jätettävä tutkimatta (ks. vastaavasti tuomio 27.9.2012, Nynäs Petroleum ja Nynäs Belgium v. komissio, T-347/06, Kok., EU:T:2012:480, 107 ja 108 kohta).
- Wienin ja Kölnin sekä Wienin ja Stuttgartin välisillä reiteillä käyttöön annetut lähtö- ja saapumisajat
- 329 Kantaja väittää, etteivät sitoumukset ole riittäviä, jotta uusi kilpailija voisi alkaa liikennöidä Wienin ja Stuttgartin sekä Wienin ja Kölnin välisiä reittejä, koska kyseisiä reittejä liikennöi halpalentoyhtiö Germanwings.
- 330 Kantaja esittää kyseisen väitteen tueksi yhden ainoan perustelun, jonka mukaan halpalentoyhtiö voi alkaa liikennöidä kyseistä reittiä luomalla halpojen lippujen kysynnän ainoastaan, jos mikään muu halpalentoyhtiö ei vielä liikennöi kyseistä reittiä.
- 331 Tässä yhteydessä on korostettava, ettei kantaja mainitse, miltä osin sen esittämä periaate – jos oletetaan, että se osoittautuu paikkansapitäväksi kaikissa olosuhteissa ja erityisesti nyt käsiteltävässä tapauksessa – estää perinteistä lentoyhtiötä, jonka yritysmaali, palvelujen tarjonta ja hinnoittelurakenne eroavat halpalentoyhtiöiden yritysmaalista, palvelujen tarjonnasta ja hinnoittelurakenteesta, aloittamasta kyseessä olevien reittien liikennöinnin.
- 332 On myös todettava, että jos väite, jonka mukaan se, että halpalentoyhtiö liikennöi tiettyä reittiä, estää kaikkia muita halpalentoyhtiöitä alkamasta liikennöidä kyseistä reittiä, pitäisi paikkaansa, tämän tyyppisten yhtiöiden välillä ei olisi mitään kilpailua lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavan mukaan. Riidanalaisen päätöksen 123 perustelukappaleesta ilmenee kuitenkin, että riidanalaisen päätöksen tekemisajankohtana lentoyhtiö TUIflyn (joka tarjoaa tilauslentoja ja halpalentoja) oli tarkoitus alkaa liikennöidä Wienin ja Kölnin välistä reittiä kahdella viikoittaisella vuorolla ja yhdellä vuorolla lauantaisin ja sunnuntaisin ja että kyseiset lennot voitiin varata IATA:n talvikaudelle 2009/2010, ja näin oli siitä huolimatta, että Germanwings liikennöi jo kyseistä reittiä.
- 333 Kantaja ei siis osoita, että uuden kilpailijan oli keskittymän osapuolten antamista sitoumuksista huolimatta mahdotonta tulla markkinoille, koska Germanwings toimi kyseisillä reiteillä.
- 334 Tämä päätelmä saa komission mukaan lisäksi vahvistuksen vastauksista, jotka kilpailijat ovat antaneet niille markkinatutkimuksen I vaiheessa osoitetun kyselyn kysymykseen nro 28, joka koski yhtäältä sitä, merkitseekö halpalentoyhtiön toimiminen markkinoilla merkityksellistä tekijää päätettäessä liikennöinnin aloittamisesta tietyllä reitillä, ja toisaalta sitä, miten kyseinen toiminta vaikuttaa päätökseen aloittaa tai lopettaa liikennöinti tietyllä reitillä tai jatkaa sitä.
- 335 Koska komissio ei ole liittänyt kirjelmiinsä kysymykseen 28 annettuja vastauksia, unionin yleinen tuomioistuin kehotti komissiota toimittamaan ne 18.2.2013 toteuttamallaan prosessinjohtotoimella. Komissio noudatti tätä pyyntöä 22.3.2013.
- 336 Komission toimittamia vastauksia luettaessa ilmenee, että suuri enemmistö markkinatutkimukseen osallistujista on vastannut myöntävästi kysymyksen ensimmäiseen osaan ja että enemmistö kilpailijoista, joille kysymyksiä asetettiin, totesi kysymyksen toiseen osaan, että halpalentoyhtiön toimiminen markkinoilla vaikuttaa niiden päätökseen tulla markkinoille ja pysyä niillä siltä osin kuin se teki siitä epätodennäköisempää muun muassa halpalentoyhtiön liikennöimien lentojen määrän tai sen saamien julkisten tukien takia, sekä niiden päätökseen poistua markkinoilta siltä osin kuin se oli sen johdosta todennäköisempää. Pelkkä vähemmistö totesi kuitenkin, että halpalentoyhtiön toimiminen tietyllä reitillä olisi syy olla aloittamatta liikennöintiä kyseisellä reitillä tai lopettaa se. Lisäksi vähemmistö kilpailijoista, joille kysymyksiä esitettiin, totesi, että halpalentoyhtiön toimimisella

tietyllä reitillä ei ollut vaikutusta niiden päätökseen liikennöidä kyseessä olevaa reittiä, koska ne katsovat, että kyse on eri markkinasektorista tai koska ne olivat itse halpalentoyhtiöitä. Kysymyksen toiseen osaan annettujen vastausten erilaisuudesta huolimatta on selvää, että enemmistö kilpailijoista, joille kysymyksiä esitettiin, ei sulje pois liikennöinnin aloittamista tietyllä reitillä sen vuoksi, että sitä liikennöi halpalentoyhtiö, vaikka se katsookin, että liikennöinnin aloittaminen on tämän johdosta tietyissä olosuhteissa vaikeampaa.

- 337 Tämän perusteella unionin yleinen tuomioistuin on sitä mieltä, että komissio saattoi perustellusti katsoa, että Germanwingsin toimiminen Wienin ja Kölnin sekä Wienin ja Stuttgartin välisillä reiteillä ei ollut omiaan estämään uusien kilpailijoiden tuloa kyseisille reiteille.

Se, ettei mikään lentoyhtiö ole aloittanut minkään sitoumuksissa kyseessä olevan reitin liikennöintiä riidanalaisen päätöksen tekemisen jälkeen

- 338 Kantaja väittää, että keskittymän osapuolten antamien sitoumusten riittämättömyyttä osoittaa se, ettei mikään lentoyhtiö ollut vuoden 2010 kesään mennessä aloittanut minkään sitoumuksissa tarkoitettua reitin liikennöintiä.

- 339 Tässä yhteydessä on huomautettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kyseisellä riidanalaisen päätöksen tekemisen jälkeisellä seikalla – olettaen, että se pitää paikkansa – ei ole vaikutusta riidanalaisen päätöksen lainmukaisuuteen, koska kyseisen päätöksen lainmukaisuutta on tutkittava niiden tosiseikkojen perusteella, jotka olivat olemassa sen tekemisajankohtana (ks. vastaavasti tuomio 7.2.1979, Ranska v. komissio, 15/76 ja 16/76, Kok., EU:C:1979:29, 7 kohta; tuomio 17.5.2001, IECC v. komissio, C-449/98 P, Kok., EU:C:2001:275, 87 kohta ja tuomio 12.12.1996, Altmann ym. v. komissio, T-177/94 ja T-377/94, Kok., EU:T:1996:193, 119 kohta).

- 340 Tästä seuraa, että kyseinen väite on hylättävä tehottomana.

Muiden sitoumusten soveltuvuus

- 341 Kantaja väittää, että interlining-sopimuksilla ja tuottojen osituksesta tehdyillä sopimuksilla sekä osallistumisella Lufthansan Miles & More -kanta-asiakasohjelmaan ei voida taata riittävää kilpailua.

- 342 Kantaja väittää kyseisen väitteen tueksi, että interlining-sopimusten ja tuottojen ositusta koskevien sopimusten tekeminen on ajateltavissa ainoastaan sellaisten pienten lentoyhtiöiden osalta, jotka kuljettavat olennaisilta osin vaihtomatkestajia liikuttaessa alueellisilta lentoasemilta verkostoyhtiöiden yhteysasemille, eikä Lufthansan todellisten kilpailijoiden eli Air Berlinin, Air France-KLM:n, British Airwaysin, easyJetin tai Ryanairin osalta.

- 343 Tämä pätee myös Lufthansan kanta-asiakasohjelmaan, koska suurella osalla Lufthansan kilpailijoista on omat ohjelmansa eikä niillä ole siis mitään intressiä osallistua siihen. Ainoa tehokas toimenpide tällaisen ohjelman osalta on kantajan mukaan niiden käytön kieltäminen niiden uskollisuusvaikutuksen rajoittamiseksi sellaisilla reiteillä, joilla on kilpailua.

- 344 Tässä yhteydessä on korostettava, että uusi markkinoilletulija voi sitoumusten nojalla tehdä interlining-sopimuksia keskittymän osapuolten kanssa, minkä johdosta sillä on mahdollisuus myydä asiakkaille sen liikennöimillä määrättyillä kaupunkipareilla meno- ja paluumatkoja, joista jonkin osan hoitavat keskittymän osapuolet ja jonkin se itse. Tämän johdosta asiakkaat voivat – kuten komissio korostaa – esimerkiksi lähteä aamulla kilpailijan lennolla ja, jos kilpailijalla ei ole lähtö- tai saapumisaikaa tai se ei tarjoa iltalentoa, ottaa Lufthansa-Austrianin lennon paluumatkaa varten (sitoumusten 4.2 kohta).

- 345 Lisäksi on korostettava, että sitoumuksissa määrätään myös uudella markkinoilletulijalla olevasta mahdollisuudesta tehdä sen sitä keskittymän osapuolilta pyytessä näiden kanssa erityinen sopimus tuottojen osituksesta sellaisen liikenteen osalta, jonka tosiasiallinen lähtö- ja määräpaikka on Itävallassa tai Saksassa taikka Itävallassa tai Belgiassa, kunhan osa matkasta tapahtuu jollakin Wienin ja Frankfurt am Mainin, Wienin ja Münchenin, Wienin ja Kölnin, Wienin ja Stuttgartin tai Wienin ja Brysselin välisistä reiteistä. Kyseisen sopimuksen ehtojen on oltavat sellaiset, että uutta lentoliikennepalvelujen tarjoajaa kohdellaan samalla tavalla kuin Lufthansan kumppaneita Star Alliance -liittoutumassa samalla määritetyllä kaupunkiparilla (sitoumusten 5.1 kohta).
- 346 Kaikki kyseessä olevat sitoumukset koskevat reittejä, joilla on yksilöity kilpailuongelmia, ja ne on annettu lähtö- ja saapumisaikoja kyseisillä reiteillä koskevien sitoumusten lisäksi.
- 347 Kuten kantaja väittää, on ilmeistä, että nämä täydentävät korjaustoimenpiteet voivat kiinnostaa alueellisia yhtiöitä, jotka liikennöivät Lufthansan ja Austrianin yhteysasemille saksalaisilta tai itävaltalaisilta alueellisilta lentoasemilta, esimerkiksi sellaisen lennon näkökulmasta katsoen, johon kuuluu jatkolento Wienin lentoaseman kautta, yhtäältä itävaltalaisien alueellisten lentoasemien ja toisaalta Frankfurt am Mainin, Münchenin, Stuttgartin, Kölnin tai Brysselin lentoasemien välisillä reiteillä tai sellaisen lennon näkökulmasta katsoen, johon kuuluu jatkolento Frankfurt am Mainin tai Münchenin kautta yhtäältä saksalaisten alueellisten lentoasemien ja toisaalta Wienin välisillä reiteillä.
- 348 Syy siihen, etteivät tällaiset korjaustoimenpiteet voisi kiinnostaa myös muita kilpailijoita, ei ilmene selkeästi, riippumatta siitä, onko kyse halpalentoyhtiöistä, jotka toimivat paikkakunnalta paikkakunnalle -mallin mukaan ja haluavat saada jalansijan jollakin määritetyistä reiteistä, vai verkostolentoyhtiöstä, joka haluaa aloittaa liikennöinnin kyseisillä reiteillä laajentaakseen tarjontaansa rajoittamalla samalla tällaisesta liikennöinnin aloittamisesta aiheutuvia kustannuksia.
- 349 Tässä yhteydessä on korostettava, ettei kantaja esitä mitään perustelua sen väitteen tueksi, jonka mukaan easyJetin, Ryanairin, Air France-KLM:n tai British Airwaysin kaltaiset lentoyhtiöt eivät olisi kiinnostuneita tällaisista korjaustoimenpiteistä.
- 350 Kantaja ei kiistä myöskään komission väitettä, jonka mukaan markkinatutkimus on osoittanut, että interlining-sopimusten osalta tämän tyyppisen ratkaisun puuttuminen oli yksi niistä syistä, joiden vuoksi ulkopuoliset liikenteenharjoittajat lopettivat Saksan ja Itävallan välisten reittien liikennöinnin (riidanalaisen päätöksen 377 perustelukappale).
- 351 Komission markkinatoimijoille 27.7.2009 lähettämään kyselyyn annetuista vastauksista, jotka komissio on toimittanut vastauksena 18.2.2013 toteutettuun prosessinjohtotoimeen, ilmenee, että mainitun kyselyn kysymyksiin nro 10 ja 11 vastanneista 48 markkinatoimijasta pelkästään kuusi ovat katsoneet, etteivät ilmoituksen tehneiden osapuolten ehdottamat sitoumukset muodostaneet kannustinta markkinoilletuloon tai laajentumiseen määritettyjen kaupunkiparien välisillä reiteillä. Tuo toteamus vahvistaa komission riidanalaisen päätöksen 377 perustelukappaleessa esittämän väitteen, ja sen nojalla voidaan hylätä kantajan väite, jonka mukaan komissio on tehnyt ilmeisen arviointivirheen katsoessaan, että kyseisillä sitoumuksilla voitiin korjata kyseessä olevasta keskittymästä aiheutuvat kilpailuongelmat.
- 352 Kantaja ei siis osoita, miltä osin sitoumuksissa määrätyn kaltaisella mahdollisuudella tehdä interlining-sopimuksia ja erityisiä sopimuksia tuottojen jakamisesta, kun niitä tarkastellaan yhdessä lähtö- ja saapumisaikojen käyttöön antamisen kanssa, ei voitaisi kannustaa kilpailijoita aloittamaan määritettyjen reittien liikennöintiä.
- 353 Myöskään kantajan väite, joka koskee mahdollisuutta ottaa osaa Lufthansan kanta-asiakasohjelmaan, ei ole vakuuttava. On näet huomautettava sitoumusten mukaan olevan niin, että jos uusi markkinoilletulija, joka ei osallistu Lufthansan Miles & More -kanta-asiakasohjelmaan, tekee tätä koskevan pyynnön, Lufthansa antaa sille mahdollisuuden osallistua siihen sellaisten määritettyjen kaupunkiparien osalta, joita uusi lentoliikennepalvelujen tarjoaja liikennöi. Sopimuksen on oltava

sellainen, että uutta lentoliikennepalvelujen tarjoajaa kohdellaan samalla tavalla kuin Lufthansan Star Alliance -liittoutuman kumppaneita. Taloudelliset ehdot kuvastavat niitä keskimääräisiä ehtoja, joista sovitaan Lufthansan liittoutuman kumppaneiden kanssa (sitoumusten 7.1 kohta). Edellä 139 kohdassa mainitussa tuomiossa *easyJet v. komissio* (EU:T:2006:187) on kuitenkin jo katsottu, että se, että lentomatrustajat, jotka matkustavat kilpailevien lentoyhtiöiden liikennöimillä lennoilla markkinoilla, joihin vaikutetaan, voivat saada sulautuneelta yksiköltä ”maileja”, antaa näille matkustajille ja siis epäsuorasti kilpaileville lentoyhtiöille merkittävän edun. Tilanteessa, jossa kilpaileva lentoyhtiö ei halua osallistua kanta-asiakasohjelmaan omien tarpeidensa ja oman organisaationsa vuoksi esimerkiksi siitä syystä, että sillä on oma kanta-asiakasohjelma, tämä asenne perustuu sen omaan kaupalliseen päätökseen. Näin ollen tällainen strateginen mahdollisuus ei voi osoittaa tällaisen korjaustoimenpiteen riittämättömyyttä eikä näin ollen komission syyksi luettavaa ilmeistä arviointivirhettä (edellä 139 kohdassa mainittu tuomio *easyJet v. komissio*, EU:T:2006:187, 143 kohta).

354 Tästä seuraa, että myös muiden sitoumusten riittämättömyyttä koskeva väite on hylättävä perusteettomana.

3. Kolmas kanneperuste, joka koskee harkintavallan väärinkäyttöä

355 Kantaja vain väittää, että komissio on kyseessä olevaa keskittymää tutkittaessa poikennut omista suuntaviivoistaan ja tiedonannoistaan, ja viittaa tässä yhteydessä kanteensa eri kohtiin.

356 Tästä on huomautettava, että työjärjestyksen 44 artiklan 1 kohdan c ja d alakohdan mukaan kanteessa on esitettävä muun muassa yhteenveto kanteen oikeudellisista perusteista. Lisäksi terminologisista kysymyksistä riippumatta kyseisen yhteenvedon on oltava riittävän selvä ja täsmällinen, jotta vastaaja voi valmistella puolustuksensa ja unionin yleinen tuomioistuin ratkaista asian tarpeen vaatiessa ilman muita tietoja. Jotta kanne voidaan ottaa tutkittavaksi, olennaisten tosiseikkojen ja oikeudellisten seikkojen, joihin se perustuu, on nimittäin ilmeistä ainakin pääpiirteittäin itse kannekirjelmästä, kunhan ne on esitetty johdonmukaisesti ja ymmärrettävästi oikeusvarmuuden ja hyvän oikeudenkäytön takaamiseksi. Tässä yhteydessä unionin yleisen tuomioistuimen tehtävänä ei ole yrittää saada selville kaikista ensimmäisen kanneperusteen tueksi vedotuista seikoista, voidaanko näitä seikkoja käyttää myös toisen kanneperusteen tueksi (ks. vastaavasti tuomio 27.9.2006, *Roquette Frères v. komissio*, T-322/01, Kok., EU:T:2006:267, 208 ja 209 kohta).

357 On todettava, ettei kantaja esitä nyt käsiteltävän kanneperusteen tueksi mitään itsenäistä perustelua ja se vain viittaa siihen, mitä se on esittänyt kirjelmiensä muissa osissa.

358 Kolmas kanneperuste on siis jätettävä tutkimatta.

359 Kaiken edellä esitetyn perusteella kanne on hylättävä kokonaisuudessaan.

Oikeudenkäyntikulut

360 Työjärjestyksen 87 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, veloitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut.

361 Koska kantaja on hävinnyt asian ja komissio sekä ÖIAG ja Lufthansa ovat vaatineet oikeudenkäyntikulujen korvaamista, kantaja on veloitettava vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan ja korvaamaan komissiolle, ÖIAG:lle ja Lufthansalle aiheutuneet oikeudenkäyntikulut.

362 Itävallan tasavalta vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan työjärjestyksen 87 artiklan 4 kohdan ensimmäisen kohdan mukaisesti.

Näillä perusteilla

UNIONIN YLEINEN TUOMIOISTUIN (kahdeksas jaosto)

on ratkaissut asian seuraavasti:

- 1) **Kanne hylätään.**
- 2) **Niki Luftfahrt GmbH vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja se veloitetaan korvaamaan Euroopan komissiolle, Österreichische Industrieholding AG:lle ja Deutsche Lufthansa AG:lle aiheutuneet oikeudenkäyntikulut.**
- 3) **Itävallan tasavalta vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.**

Gratsias

Kancheva

Wetter

Julistettiin Luxemburgissa 13 päivänä toukokuuta 2015.

Allekirjoitukset

Sisällys

Tosiseikat	2
1. Kyseessä olevat yritykset	2
2. Hallinnollinen menettely	2
3. Riidanalaisen päätöksen sisältö	4
Merkitykselliset markkinat	4
Keskittymätoimella kilpailuun olevien vaikutusten arviointi	7
Keskittymän arvioinnin käsitteelliset puitteet	7
Kilpailuanalyysi	8
Sitoumukset	9
Lähtö- ja saapumisaikoja koskevat sitoumukset	10
– Lähtö- ja saapumisaikojen myöntäminen kilpailuongelmia aiheuttavilla kaupunkipareilla	10
– Lähtö- ja saapumisaikojen siirtämistä koskevat ehdot	11
– Vakiintuneet oikeudet	12
– Star Alliance -liittoutuman jäsenet uusina markkinoilletulijoina	12
Muut sitoumukset ja määräykset	13
– Tuottojen ositusta koskevat erityiset sopimukset ja yhteisten reittitunnusten käyttöä koskevat sopimukset	13
– Muut määräykset	13
Sitoumusten arviointi	13
Johtopäätös	13
Asian käsittelyn vaiheet	14
Asianosaisten vaatimukset	15
Oikeudellinen arviointi	15
1. Toinen kanneperuste, joka koskee olennaisten menettelymääräysten rikkomista	16
Toisen kanneperusteen ensimmäinen osa, joka koskee perusteluvelvollisuuden noudattamatta jättämistä	16
Toisen kanneperusteen toinen osa, joka perustuu siihen, ettei tosiseikkoja ole näytetty riittäväällä tavalla toteen markkinatutkimuksen yhteydessä	18

2. Ensimmäinen kanneperuste, joka koskee EY 81 artiklan 1 ja 3 kohdan, sulautuma-asetuksen 8 artiklan ja vuoden 2004 suuntaviivojen rikkomista	20
Ensimmäisen kanneperusteen ensimmäinen osa, joka perustuu ilmeiseen arviointivirheeseen, joka koskee merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden määrittelyä	21
Komission esittämä lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistapaan perustuva markkinoiden määrittely	21
Keskittymästä ”kokonaisvaltaisen lähestymistavan” mukaan määritellyille merkityksellisille maantieteellisille markkinoille aiheutuvien kilpailuvaikutusten arvioinnin puuttuminen	28
Ensimmäisen kanneperusteen toinen osa, joka perustuu ilmeiseen arviointivirheeseen, joka koskee keskittymällä Saksan ja Itävallan välisiin reitteihin olevia kilpailuvaikutuksia	31
Ensimmäisen kanneperusteen kolmas osa, joka perustuu ilmeiseen arviointivirheeseen, joka koskee keskittymällä Keski-Euroopan ja unionin ulkopuolisen Itä-Euroopan välisille lentoreiteille olevia seurauksia	31
Ensimmäinen väite, jonka mukaan komissio ei ole arvioinut keskittymän vaikutuksia Keski-Euroopan ja unionin ulkopuolisen Itä-Euroopan välisiin lentoreitteihin lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavan perusteella	32
Toinen väite, joka perustuu siihen, että komissio ei ole ottanut huomioon Lufthansalla ja Austrianilla yhtäältä Wienin, Frankfurt am Mainin, Münchenin ja Zürichin lentoasemien ja toisaalta Euroopan unionin ulkopuolisen Itä-Euroopan lentoasemien välisillä reiteillä olevaa määräävää markkina-asemaa	33
Ensimmäisen kanneperusteen neljäs osa, joka perustuu ilmeiseen arviointivirheeseen, joka koskee Lufthansan ja Austrianin kilpailijoiden mahdollisuutta pysyä merkityksellisillä markkinoilla tai tulla kyseisille markkinoille	36
Ensimmäinen väite, joka perustuu vuoden 2004 suuntaviivojen 36 kohdan rikkomiseen siltä osin kuin komissio ei ole ottanut huomioon sitä, että keskittymällä rajoitetaan kilpailijoiden mahdollisuutta myydä lentoja liikeasiakkaille ja tehdä puitesopimuksia matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien kanssa	36
Toinen väite, joka koskee vuoden 2004 suuntaviivojen 31 kohdan rikkomista siltä osin kuin komissio ei ole ottanut huomioon sitä, että keskittymän tuloksena syntyvä yksikkö on ainoa verkostoyhtiö, joka voi tarjota asiakkailleen täydellisen verkoston reittejä koko maailmaan ja varsinkin Itä-Eurooppaan	37
Kolmas väite, joka koskee vuoden 2004 suuntaviivojen 68 kohdan ja sitä seuraavien kohtien rikkomista siltä osin kuin komissio ei ole ottanut huomioon sitä, että keskittymän tuloksena syntyvän yksikön ehdottama tarjonta kattaa kaiken kysynnän niillä reiteillä, joilla ilmoituksen tehneet osapuolet ovat määräävässä markkina-asemassa	38
Neljäs väite, joka koskee vuoden 2004 suuntaviivojen 68 kohdan ja sitä seuraavien kohtien rikkomista siltä osin kuin komissio ei ole ottanut huomioon markkinoilletulon estettä, jota Lufthansan ja Austrianin soveltama markkinoilta syrjäyttävä hintapolitiikka merkitsee	39
Viides väite, joka koskee vuoden 2004 suuntaviivojen 68 kohdan ja sitä seuraavien kohtien rikkomista siltä osin kuin komissio ei ole ottanut huomioon sitä, että keskittymän tuloksena syntyvällä yksiköllä on lentoliikenneoikeuksia koskeva monopoli Keski-Euroopasta Itä-Eurooppaan ja Keski-itään	40
Ensimmäisen kanneperusteen viides osa, joka perustuu ilmeiseen arviointivirheeseen, joka koskee sitä, voidaanko sitoumuksilla poistaa keskittymästä aiheutuvat kilpailuongelmat	44

Itävallan ja Saksan välillä määritettyjen reittien lähtö- ja saapumisaikoja koskevien sitoumusten soveltuvuus	47
– Wienin ja Frankfurt am Mainin välisellä reitillä käyttöön annettavat lähtö- ja saapumisajat ..	47
– Wienin ja Münchenin välisellä reitillä käyttöön annetut lähtö- ja saapumisajat	50
– Wienin ja Kölnin sekä Wienin ja Stuttgartin välisillä reiteillä käyttöön annetut lähtö- ja saapumisajat	51
Se, ettei mikään lentoyhtiö ole aloittanut minkään sitoumuksissa kyseessä olevan reitin liikennöintiä riidanalaisen päätöksen tekemisen jälkeen	52
Muiden sitoumusten soveltuvuus	52
3. Kolmas kanneperuste, joka koskee harkintavallan väärinkäyttöä	54
Oikeudenkäyntikulut	54