



## Határozatok Tára

A TÖRVÉNYSZÉK ÍTÉLETE (nyolcadik tanács)

2015. május 13.\*

„Verseny — Összefonódások — Légi közlekedés — Az összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító határozat — Az ügylet versenyre gyakorolt hatásainak vizsgálata — Kötelezettségvállalások”

A T-162/10. sz. ügyben,

a **Niki Luftfahrt GmbH** (székhelye: Bécs [Ausztria], képviselik: H. Asenbauer és A. Habeler ügyvédek)

felperesnek

az **Európai Bizottság** (képviselek kezdetben: S. Noë, R. Sauer és N. von Lingen, később: S. Noë, R. Sauer és H. Leupold, meghatalmazotti minőségben)

alperes ellen,

támogatják:

az **Oszták Köztársaság** (képviselek kezdetben: C. Pesendorfer, E. Riedl és A. Posch, később: C. Pesendorfer és M. Klamert, meghatalmazotti minőségben),

a **Deutsche Lufthansa AG** (székhelye: Köln [Németország], képviselik kezdetben: S. Völcker és A. Israel, később: S. Völcker és J. Orologas ügyvédek)

és

az **Österreichische Industrieholding AG** (székhelye: Bécs, képviselik: H. Kristoferitsch, P. Lewisch és B. Kofler-Senoner ügyvédek)

beavatkozók,

az egy összefonódás közös piaccal és az EGT-Megállapodással való összeegyeztethetőségét megállapító 2009. augusztus 28-i C (2009) 6690 végleges bizottsági határozat (COMP/M.5440. sz. ügy – Lufthansa/Austrian Airlines) megsemmisítése iránti kérelem tárgyában,

A TÖRVÉNYSZÉK (nyolcadik tanács),

tagjai: D. Gratsias elnök, M. Kancheva (előadó) és C. Wetter bírák,

hivatalvezető: K. Andová tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2014. június 26-i tárgyalásra,

\* Az eljárás nyelve: német.

meghozta a következő

## Ítéletet

### A jogvita alapját képező tényállás

#### 1. Az érintett vállalkozások

- 1 A Deutsche Lufthansa AG (a továbbiakban: Lufthansa) a legnagyobb német légitársaság. A társaság utasok és rakományok rendszeres légi szállításával és az ahhoz kapcsolódó szolgáltatásokkal foglalkozik. 2008-ban a Lufthansa 272 légi járművel rendelkezett, amelyekkel 45 000 000 utast szállított 85 országban található több mint 200 célállomásra. Gyűjtő-elosztó repülőtereit a Frankfurt am Main-i (Németország) nemzetközi repülőtér és a müncheni (Németország) repülőtér képezik, valamint a düsseldorfi (Németország) repülőtéren is rendelkezik központtal. A Lufthansa irányítja továbbá a zürichi repülőtéren (Svájc) központtal rendelkező Swiss International Air Lines Ltd-t (a továbbiakban: Swiss), az Air Dolomiti, az Eurowingset és alacsony költségű leányvállalatát, a Germanwingset. Ezenkívül megszerezte a British Midlands-t (a továbbiakban: BMI) és a Brussels Airlinest (a továbbiakban: SN Brussels). A Lufthansának egyébként 19%-os részesedése van a Jet Blue-ban, egy az Egyesült Államokban működő alacsony költségű légitársaságban. A Lufthansa és a Swiss a Star Alliance tagjai.
- 2 Az Austrian Airlines (a továbbiakban: Austrian) a legnagyobb osztrák légitársaság, amelynek fő gyűjtő-elosztó repülőtere a bécsi (Ausztria) nemzetközi repülőtér. A társaság utasok és rakományok rendszeres légi szállításával és az ahhoz kapcsolódó szolgáltatásokkal foglalkozik. 63 országban található 121 célpontot szolgál ki, részben más légitársaságokkal közös üzemeltetések révén. Leányvállalatai közé tartozik többek között a Lauda Air és a Tyrolean Airways. Ezenkívül 22,5%-os tulajdonosa a Ukraine International Airlinesnak. Az Austrian a Star Alliance tagja.
- 3 A Niki Luftfahrt GmbH az osztrák jog hatálya alá tartozó, Bécsben székhellyel rendelkező társaság, amely a „Flyniki” vagy „Niki” néven ismert légitársaságot üzemelteti. E légitársaság indulási helyei Bécsben, Linzben (Ausztria), Salzburgban (Ausztria), Grazban (Ausztria) és Innsbruckban (Ausztria) vannak, és többek között olyan légi járatokat üzemeltet, amelyek Európa egész területén, valamint Észak-Afrikában található célállomásokra közlekednek. A kereset előterjesztésének időpontjában a felperes 76%-ban a Privatstiftung Lauda (a Lauda magánalapítvány), 24%-ban pedig a második német légitársaság, az Air Berlin tulajdonában volt.

#### 2. Közigazgatási eljárás

- 4 2008-ban az Austrian mintegy 430 000 000 euró veszteséget szenvedett el, 2009 közepén pedig a 2009. január és június közötti időszak nettó eredménye 166 600 000 euró veszteségnek felelt meg. 2008 júniusában az Austrian felügyelőbizottsága úgy ítélte meg, hogy nehéz lesz az Austriant a továbbiakban önálló társaságként működtetni. Ebből következően az Austrian felügyelőbizottsága azt kérte az Austrian többségi részvényesétől, az Osztrák Köztársaságtól, hogy privatizálja a társaságot. Ennek eredményeként az osztrák kormány megbízást adott a privatizációra, amely alapján az Österreichische Industrieholding Aktiengesellschaft (a továbbiakban: ÖIAG) engedélyt kapott az Austrianban fennálló teljes részesedése átruházására.
- 5 2008. december 5-én az Austrian privatizációs eljárása keretében a Lufthansa elfogadta, hogy közvetetten az ÖIAG-tól 41,56%-os részesedést szerez az Austrianban.

- 6 Ezenkívül 2009. február 27-én a Lufthansa nyilvános vételi ajánlatot tett az Austrian fennmaradó részvényeire, amelyre a szükséges mennyiséget meghaladó számban kapott elfogadó nyilatkozatokat. Az ÖAIG részesedésével együtt így a Lufthansa az Austrian részvényeinek 85%-át tudta megszerezni.
- 7 A Lufthansa Austrianban való részesedésszerzése által eredményezett összefonódást 2009. május 8-án bejelentették az Európai Közösségek Bizottságának.
- 8 A szóban forgó összefonódás közös piaccal való összeegyeztethetőségének vizsgálatával párhuzamosan a Bizottság az EK 87. cikk és az EK 88. cikk alapján értékelte az Osztrák Köztársaság Austrianban fennálló részesedésének a Lufthansa általi megszerzésére vonatkozó javaslatot, beleértve azt is, hogy az Osztrák Köztársaság 500 000 000 eurót fizet az Austrian tőkéjének emelése érdekében.
- 9 2009. július 1-jei határozatával a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az összefonódás komoly kétségeket támaszt a közös piaccal és az EGT-Megállapodással való összeegyeztethetőségét illetően. Következésképpen a Bizottság úgy döntött, hogy a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet (HL L 24., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 3. kötet, 40. o.; a továbbiakban: összefonódás-ellenőrzési rendelet) 6. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján megindítja a részletes vizsgálati eljárást.
- 10 2009. július 10-én a Lufthansa az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (2) bekezdésével összhangban kötelezettségvállalásokat tartalmazó javaslatot nyújtott be. 2009. július 17-én és 27-én a Lufthansa benyújtotta e kötelezettségvállalások felülvizsgált változatait. Miután megkapta a kötelezettségvállalások felülvizsgált változatait, a Bizottság piacvizsgálatot kezdett annak érdekében, hogy összegyűjtse a versenytársak, az ügyfelek és az egyéb piaci szereplők e kötelezettségvállalásokkal kapcsolatos álláspontjait. E piacvizsgálat eredményeit közölték a Lufthansával, amely ezt követően 2009. július 31-én benyújtotta kötelezettségvállalásai végleges változatát (a továbbiakban: kötelezettségvállalások).
- 11 Mivel a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a Lufthansa által benyújtott kötelezettségvállalások elegendők voltak az összefonódás közös piaccal való összeegyeztethetőségét illetően támasztott komoly kétségek eloszlatására, nem küldött kifogásközlést a Lufthansa részére, és elfogadta a 2009. augusztus 28-i C(2009) 6690 végleges határozatot (COMP/M.5440. sz. ügy – Lufthansa/Austrian Airlines, a továbbiakban: megtámadott határozat). E határozattal, amelynek összefoglalóját közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* (HL 2010. C 16., 11. o.), a Bizottság megállapította, hogy az az összefonódási ügylet, amely révén a Lufthansa az összefonódás-ellenőrzési rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében megszerezte az Austrian irányítását, összeegyeztethető a közös piaccal és az EGT-Megállapodással.
- 12 Az összefonódási ügylet ellenőrzésével kapcsolatos eljárással párhuzamosan a Bizottság két állami támogatással kapcsolatos határozatot is elfogadott. Először, az NN 72/08 állami támogatás, Austrian Airlines – [M]egmentési célú támogatásról szóló, 2009. január 19-i határozatában a Bizottság jóváhagyott egy, az Osztrák Köztársaság által az Austrian számára nyújtott, elsődlegesen a vállalat adósságainak visszafizetésére felhasználható 200 000 000 euró összegű kölcsönre vonatkozóan vállalt 100%-os kezesség formájában nyújtott megmentési célú támogatást. Másodszor, a Bizottság 2009. augusztus 28-án elfogadta az Ausztria Austrian Airlines – [S]zerkezetátalakítási tervről szóló 2010/137/EK határozatot (ex N 663/08) (HL 2010. L 59., 1. o.; a továbbiakban: szerkezetátalakítási tervre vonatkozó határozat), amely bizonyos feltételek tiszteletben tartása mellett a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánította az Osztrák Köztársaság által az Austrian részére annak Lufthansa-csoport általi megvásárlásával összefüggésben nyújtott 500 000 000 euró összegű szerkezetátalakítási támogatást. Az utóbbi határozattal szemben megsemmisítés iránti keresetet nyújtottak be, amelyet a Törvényszéknél T-511/09. számon vettek nyilvántartásba.

### 3. A megtámadott határozat tartalma

#### *Érintett piacok*

- 13 Az érintett piacok meghatározása tekintetében a Bizottság több, a Lufthansa és az Austrian által nyújtott szolgáltatást is azonosított. A légiutas-szállítási és a légi árufuvarozási szolgáltatásokról, a légitársaságok helyeinek az utazók részére történő értékesítéséről, a karbantartási, javítási és ellenőrzési szolgáltatásokról, a fedélzeti vendéglátásról és a földi kiszolgálásról van szó. A jelen jogvita keretében azonban csak a légiutas-szállítás és a légitársaságok helyeinek az utazók részére történő értékesítése releváns.
- 14 Ami először a légiutas-szállítást illeti, a Bizottság – a gyakorlatának megfelelően – lényegileg a keresleti helyettesíthetőség kérdését vizsgálta meg. Az érintett piacokat a kiindulási pont és a célállomás szerinti várospárok megközelítésére (a továbbiakban: O & D megközelítés) támaszkodva határozta meg, amely szerint a valamely kiindulási hely és valamely célállomás közötti útvonal külön piacot képez. Annak megállapítása érdekében, hogy egy kiindulási hely és egy célállomás közötti útvonal figyelembe veendő piacot alkot-e, a Bizottság megvizsgálta azokat a különböző lehetőségeket, amelyekkel a fogyasztók e két pont közötti utazás vonatkozásában rendelkeznek.
- 15 Konkrétabban a hálózati szállítók vonatkozásában a Bizottság ugyanakkor figyelembe vett bizonyos elemeket a kínálat szempontjából is, így a társaságok közötti, hagyományos szállítók úgynevezett „csillag” hálózatán alapuló versenyt. Ekképpen a Bizottság rámutatott, hogy bár a kínálat szempontjából egy hálózathoz tartozó szállító elméletileg bármely kiindulási helyről repülhet bármely célállomásra, a gyakorlatban a hálózati szállítók kialakítják saját hálózatukat és szinte kizárólagosan csak a gyűjtő-elosztó repülőterek közötti útvonalakon repülnek. A Bizottság szerint hasonló megfontolások érvényesek azokra a légitársaságokra, amelyek a pontból pontba irányuló szolgáltatásokra összpontosítanak. A Bizottság arra is emlékeztetett, hogy a kereslet szempontjából a múltban úgy ítélte meg, hogy bár a hálózatok érzékelhető jelentőségre tettek szert az ügyfél vállalkozások szempontjából, amelyek keresletét a hálózati hatások, és a kiindulási hellyel és a célállomással kapcsolatos megfontolások egyaránt alakítják, mindazonáltal a magánszemélyek lényegileg a két város közötti olcsóbb és kényelmesebb kapcsolatot keresik.
- 16 A megtámadott határozatban a Bizottság rámutat, hogy általános jelleggel a piacvizsgálat megerősítette az O & D megközelítést. Ugyanakkor egyes válaszokban, különösen a hagyományos hálózati szállítók válaszaiban az szerepelt, hogy az O & D megközelítés nem veszi figyelembe a nagy repülőterek csillag funkcióját és az ebből következő hálózati hatásokat. Ekképpen több szállító jelezte, hogy mind a kiindulási pontnál, mind a célállomásnál figyelembe kell venni valamennyi, az utasok szempontjából helyettesíthető repülőteret.
- 17 Ebben az összefüggésben a Bizottság az utasok szempontjából a járatok helyettesíthetőségét a következő tényezők szerint vizsgálta: legalább két repülőtér létezése a kiindulási pontnál vagy a célállomásnál, az utasok érzékenysége az időfaktorra, valamint a járatok közvetlensége, illetve közvetettsége. Mindenekelőtt, a kiindulási pontnál vagy a célállomásnál legalább két repülőtér létezését illetően a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a két repülőtér egymást helyettesítő jellegének megállapításánál az a 2007. június 27-i Ryanair / Aer Lingus C(2007) 3104. sz. határozatban (COMP/M.4439 – Ryanair / Aer Lingus) (HL 2008. C 47., 9. o.) alkalmazott szempont, amely szerint az azonos, a belvárostól 100 km távolságnak vagy egy órányi útnak megfelelő vonzáskörzetben levő repülőterek meglétét kell figyelembe venni, csak egy olyan első közelítés, amely nem szükségképpen érvényes más esetekben, mint például a két hálózati szállító által kiszolgált útvonalak vonatkozásában. Következésképpen a Bizottság rámutatott, hogy annak érdekében, hogy megfelelően át lehessen látni az eltérő kiindulási helyű, illetve eltérő repülőterek felé irányuló járatok által egymásra gyakorolt versenynyomást, figyelembe kell venni az adott ügy sajátosságait. Ekképpen a Bizottság megvizsgálta a különböző repülőterekről induló járatok közötti helyettesíthetőséget, különösen a következő



repülőtérpárok vonatkozásában: pozsonyi repülőtér (Szlovákia) és Bécs-Schwechat nemzetközi repülőtér; Frankfurt-Hahn repülőtér és Frankfurt am Main-i nemzetközi repülőtér; Köln-Bonni repülőtér és düsseldorfi nemzetközi repülőtér; Charleroi Bruxelles-Sud repülőtér (Belgium) és Zaventem Bruxelles-National repülőtér.

- 18 Ezt követően, ami a járatoknak az utasok időfaktorra való érzékenységtől függő helyettesíthetőségét illeti, a Bizottság emlékeztetett arra, hogy korábbi határozataiban úgy ítélte meg, hogy a korlátozások nélküli, és lényegileg az időfaktorra érzékeny utasok által megvásárolt jegyek elkülönült piacot alkothatnak a korlátozások alá eső, és elsődlegesen az időfaktorra nem érzékeny utasok által megvásárolt jegyek piacához viszonyítva. Egyrészt az időfaktorra érzékeny utasok jellemzően üzleti ügyben utaznak, jegyeiket kevéssel az indulás előtt veszik meg, fokozott rugalmasságot igényelnek jegyeiket illetően, például a törlés és az indulási idő költségek nélküli módosítása tekintetében, e rugalmasságért többet fizetnek, és fokozottabb gyakoriságot igényelnek egy adott O & D pár vonatkozásában. Másrészt az időfaktorra nem érzékeny utasok lényegileg szabadidős célokból utaznak, vagy baráti, illetve családi látogatások céljából, jóval előre lefoglalják helyeiket, és nem igényelnek semmilyen rugalmasságot foglalásaikat illetően. Az időfaktorra érzékeny utasok tehát eltérő preferenciákkal rendelkeznek, mint az időfaktorra nem érzékeny utasok, amit tükröznek azok a különböző jegytípusok is, amelyekkel a légitársaságokat e két eltérő utaskategóriát megcélözzák.
- 19 A Bizottság szerint a jelen ügy elemzése megerősítette, hogy lényegileg két utaskategória létezik, eltérő igényekkel és eltérő árérzékenységgel, noha a piacvizsgálat egyes résztvevői jelezték, hogy ez az időfaktorra érzékeny és az időfaktorra nem érzékeny utasok közötti megkülönböztetés kevésbé nyilvánvalóvá vált, mivel az időfaktorra érzékeny utasok is egyre inkább figyelnek az árakra, és hajlanak arra, hogy a korlátozások nélküli jeggyel szemben a korlátozások alá eső jegyet részesítsék előnyben, ha az olcsóbb. A korlátozások alá eső jegyekre vonatkozó e preferenciával szembesülve a szállítók többsége, beleértve az alacsony költségű szállítókat is, a második foglalási szolgáltatásokat (az időpont, illetve az utas nevének módosítása) fizetés ellenében kínálja. Ugyanakkor az időfaktorra érzékeny és az időfaktorra nem érzékeny utasok, és ebből következően a korlátozások alá eső és a korlátozások alá nem eső jegyek közötti megkülönböztetés továbbra is releváns maradt. Az időfaktorra érzékeny utasok ekképpen továbbra is fokozott gyakoriságot és pontos indulási és érkezési időket igényelnek a kiindulási helyen és a célállomáson. Végül, figyelemmel a rugalmasságra és a lehető legkisebb utazási időre irányuló igényre, az időfaktorra érzékeny utasok jellemzően kevésbé veszik igénybe a másodlagos repülőtereket, mint az időfaktorra nem érzékeny utasok.
- 20 Kiemelendő, hogy a piacvizsgálatban részt vevők többsége úgy ítélte meg, hogy az időfaktorra érzékeny utasoknak maximalizálniuk kell a célállomáson töltött időt, és minimalizálniuk kell az úton töltött időt. Következésképpen a piacvizsgálat résztvevőinek többsége esetében az utasok e szegmense kora reggeli és a nap végén későn induló járatokat igényel (ideális esetben reggel 7.00 óra körüli indulással, maximum 6.30 és 8.30 közötti szórással, illetve 18.00 vagy 19.00 óra körüli indulással, maximum 17.00 és 20.00 közötti szórással). Az időfaktorra érzékeny utasoknak továbbá naponta kellően gyakori járatokra van szükségük. Naponta legalább két járat szükséges ahhoz, hogy lehetővé tegye az ugyanazon a napon bonyolított oda-vissza utat, noha a piacvizsgálatban részt vevők többsége jelezte, hogy az időfaktorra érzékeny utasok a célállomástól függően napi két járatnál többet igényeltek. Az időfaktorra érzékeny utasok által előnyben részesített szállítótípusnak szintén van hatása: a piacvizsgálatban részt vevők többsége úgy ítélte meg, hogy az időfaktorra érzékeny utasok előnyben részesítették a teljes szolgáltatást kínáló hálózati szállítókat az alacsony költségű szállítókhoz képest. Ezeket a szempontokat a piacvizsgálatban részt vevők valamennyi csoportja osztotta, vagyis az ügyfél vállalkozások, az utazási irodák és a versenytárs légitársaságok is.
- 21 Egyebekben a Bizottság rámutat, hogy a közeli célállomásokon az oda-vissza út ugyanazon a napon történő lebonyolításának lehetőségét valamennyi választ adó ügyfél vállalkozás fontosnak tekintette, elsősorban az idő- és pénzmegtakarítás miatt, sőt, a többségük még kisebb felárat is hajlandó fizetni az ugyanazon a napon bonyolított oda-vissza út lehetőségéért. Ezt megerősítik az utazási irodák válaszai is.

- 22 A repülőtér elhelyezkedését illetően a választ adó utazási irodák és a versenytárs társaságok nagy része jelezte, hogy az üzleti központok mellett, illetve azok közelében elhelyezkedő jelentős repülőterek fontosabbak az időfaktorra érzékeny utasok, mint az időfaktorra nem érzékeny utasok számára. Az ügyfél vállalkozások azt emelték ki, hogy szeretik erőteljesen csökkenteni munkavállalóik utazási idejét (és az üzleti utak költségeit), függetlenül attól, hogy munkavállalóikat az időfaktorra érzékenyeknek vagy nem érzékenyeknek tekintik.
- 23 Végül, ami a közvetett és a közvetlen járatok helyettesíthetőségét illeti, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az a repülési időtől függ. Általános szabályként, minél hosszabb az utazás, annál inkább képesek a közvetett járatok versenyomatást gyakorolni a közvetlen járatokra. A rövid távú útvonalak esetében a Bizottság emlékeztet arra, hogy korábbi határozataiban úgy ítélte meg, hogy a közvetett járatok nem gyakorolnak versenyomatást a közvetlen járatokra, olyan kivételes esetektől eltekintve, mint amikor a közvetlen járat nem teszi lehetővé az oda-vissza út ugyanazon a napon történő lebonyolítását, ami különösen fontos az üzleti célból utazó utasok számára. A piacvizsgálat nagyrészt megerősítette, hogy a rövid távú repülések esetében a közvetett járatok általában nem jelentettek versenyképes alternatívát a közvetlen járatok tekintetében, mivel az ügyfelek ténylegesen előnyben részesítették a közvetlen járatokat. A Bizottság hangsúlyozza, hogy korábbi határozataiban elemezte a középtávú, vagyis a három óránál hosszabb repülési idejű járatokat, amelyek esetében a közvetlen járatok rendszerint nem teszik lehetővé az oda-vissza út ugyanazon a napon történő lebonyolítását, így azoknak versenytársai lehetnek a közvetett járatok (a 2005. július 4-i COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss bizottsági határozat [HL C 204., 3. o.] (17) preambulumbekzdése, valamint a COMP/M.4439 – Ryanair / Aer Lingus bizottsági határozat (288) és azt követő preambulumbekzdései).
- 24 A középtávú útvonalak hosszabb repülési ideje miatt a közvetett járatok láthatóan elfogadhatóbb alternatív lehetőséget jelentenek, és a piacvizsgálat egyes résztvevői jelezték, hogy a közvetett járatok bizonyos körülmények között versenyképes alternatív megoldást jelentenek. Ez az elemzés megfelel a Bizottság korábbi gyakorlatának (lásd: a 2009. június 22-i COMP/M.5335 – Lufthansa / SN Airholding bizottsági határozat [HL C 295., 11. o.], (45) preambulumbekzdés).
- 25 A hosszú távú járatokat (több mint hatórás, 5000 kilométernél hosszabb utak) illetően a Bizottság emlékeztet arra, hogy a korábbi határozatokban úgy ítélte meg, hogy a közvetett járatok bizonyos feltételek mellett versenyképes alternatív megoldást jelentenek a leszállás nélküli szolgáltatások tekintetében, különösen, amennyiben először, azokat az O & D pár vonatkozásában csatlakozó járatként értékesítik az informatikai foglalási rendszereken, másodsor, azok napi gyakorisággal járnak, és harmadsor, csak korlátozott mértékben (legfeljebb 150 perc) nyújtják meg az utazási időt (lásd például: 2001. január 12-i COMP/M.2041 – United / US Airways bizottsági határozat és 2002. március 5-i COMP/M.2672 – SAS/Spainair bizottsági határozat [HL C 93., 7. o.]). A piacvizsgálat nagyrészt megerősítette, hogy a közvetett járatok versenyképes alternatív megoldást jelentenek, amennyiben hat óránál hosszabb repülésről van szó, és a piacvizsgálat több résztvevője egymással helyettesíthetőnek tekintette azokat.
- 26 Ami másodsor a légitársaságok helyeinek utazásszervezők részére történő nagybani értékesítését illeti, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a piacvizsgálat nem cáfolta a korábbi határozatokban szereplő, a légiutas-szállítási szolgáltatások ilyen elkülönült piacának fennállására vonatkozó következtetéseit (lásd például: 2008. december 17-i COMP/M.5141 – KLM/Martinair bizottsági határozat [HL 2009. C 51., 4. o.], (121) preambulumbekzdés, illetve COMP/M.4439 – RyanAir/AerLingus bizottsági határozat, (299) preambulumbekzdés). A Bizottság ugyanakkor úgy ítélte meg, hogy a piacvizsgálat nem tette lehetővé annak egyértelmű eldöntését, hogy e piac terjedelmét illetően országos volt-e, vagy az kiterjedt Németországra és Ausztriára is.

### *Az ügylet versenyre gyakorolt hatásainak vizsgálata*

#### Az összefonódás értékelésének koncepcionális kerete

- 27 A Bizottság a megtámadott határozatban előzetesen hangsúlyozta, hogy a tervezett ügylet bejelentését megelőzően 2008. november 26-án bejelentést kapott egy ügyletről, amely szerint a Lufthansa azt tervezi, hogy megszerzi a kizárólagos irányítást az SN Airholding SA/NV, az SN Brussels holdingtársasága felett. A Bizottság 2009. június 22-én bizonyos feltételek mellett engedélyezte az SN Brussels Lufthansa általi megszerzését (COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding ügy). Ezenkívül a Bizottság 2009. április 3-án is bejelentést kapott, egy olyan ügyletről, amely révén a Lufthansa azt tervezte, hogy megszerzi a kizárólagos irányítást a BMI felett. A Bizottság 2009. május 14-i határozatával feltételek nélkül jóváhagyta ezt az ügyletet (COMP/M.5403 – Lufthansa/BMI ügy [HL C 158., 1. o.]) (a továbbiakban: Lufthansa/BMI határozat). A Lufthansa SN Brussels-szel és BMI-vel való összefonódására vonatkozó ügyleteket 2009. június 24-én és 2009. július 1-jén kötötték meg, majd végre is hajtották azokat. A Lufthansa és az Austrian közötti összefonódás elemzésénél a Bizottság ebből következően a Lufthansa leányvállalatainak tekintette az SN Brusselst és a BMI-t.
- 28 A Bizottság ezt követően jelezte, hogy az összefonódás két koncepcionális kérdést vet fel, amelyek közül az első a Lufthansa és az Austrian Star Alliance-on belüli partnereinek az érintett piacok meghatározása, illetve az ügylet versenyelemzése céljából történő kezelésére vonatkozik, a második pedig az ügylettel szembeni alternatív helyzet releváns elemzésére, az ügylet által azon útvonalakra gyakorolt hatás elemzése érdekében, amelyeken a Lufthansa (beleértve a Swisst, a Germanwingset, az SN Brusselst és a BMI-t), valamint az Austrian együttműködik.
- 29 Először, a Bizottság e tekintetben úgy ítélte meg, hogy a Lufthansa és az Austrian Star Alliance-on belüli partnereit nem kell figyelembe venni az érintett piacok meghatározásánál, mivel az összefonódás nem eredményezi automatikusan a Lufthansa és a Star Alliance-on belüli partnerei között kötött együttműködési megállapodások automatikus kiterjesztését az Austrianra, és nem jár az Austrian és Star Alliance-on belüli partnerei között kötött együttműködési megállapodások automatikus kiterjesztésével a Lufthansára. Az érintett piacokon zajló verseny elemzését illetően a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a légitársaságok közötti kapcsolatot és az egymás közötti versenyre való motiváltságra ezt követően az összefonódás által gyakorolt hatásokat útvonalanként kell értékelni. Ekképpen a Bizottság szerint, ha megállapítást nyer, hogy az összefonódás egyik résztvevője és egy harmadik személy az ügylet miatt kevésbé motivált a versenyzésre, e körülményt figyelembe kell venni az értékelés céljából.
- 30 Másodszor, a Bizottság az ügylet által azon útvonalakra gyakorolt hatás elemzése érdekében, amelyeken a Lufthansa, valamint az Austrian együttműködik, meghatározta a releváns alternatív helyzeteket. A Bizottság emlékeztetett a horizontális összefonódásoknak a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló tanácsi rendelet alapján történő értékelésére vonatkozó iránymutatás (HL 2004. C 31., 5. o.; a továbbiakban: 2004. évi iránymutatás) 9. pontjára:
- „Valamely összefonódás versenyre gyakorolt hatásainak értékelése során a Bizottság összehasonlítja a bejelentett összefonódás eredményeként létrejövő versenyfeltételeket azokkal a feltételekkel, amelyek az összefonódás nélkül álltak volna fenn. A legtöbb esetben az összefonódás időpontjában fennálló versenyfeltételek képezik az összehasonlítás alapját az összefonódás hatásainak értékeléséhez. Bizonyos körülmények között azonban a Bizottság figyelembe veheti a piac ésszerűen előre jelezhető későbbi változásait is. [...]”
- 31 Ebben az összefüggésben a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az összefonódás versenyre gyakorolt hatásainak értékelése szempontjából releváns alternatív forgatókönyveket egyrészt az összefonódásban részt vevő felek összefonódást megelőző együttműködése, másrészt pedig a helyzet Austrian Lufthansa általi megszerzésének elmaradása esetén legvalószínűbb jövőbeli alakulása jelenti.

- 32 A Lufthansa és az Austrian között az összefonódást megelőző együttműködést illetően a Bizottság kiemelte, hogy az több formában állt fenn: a költségek és bevételek megosztására irányuló közös vállalkozás valamennyi, Ausztria és Németország közötti útvonalon; világméretű kétoldalú együttműködési megállapodás, közös üzemeltetési megállapodás az Ausztria és Svájc közötti útvonalakon, valamint közös üzemeltetési megállapodás a British Midlands, a Lufthansa leányvállalata és az Austrian között.
- 33 A helyzet Austrian Lufthansa által megszerzésének elmaradása esetén legvalószínűbb jövőbeli alakulása tekintetében a Bizottság, az osztrák kormány azon döntésére figyelemmel, hogy magánbefektetőt keres az Austrian részére, a másik légitársaság, konkrétan az Air France-KLM által történő megszerzésre vonatkozó forgatókönyvet fogadta el. E forgatókönyv szerint az Austrian véget vet a Lufthansával fennálló együttműködésnek, és elhagyja a Star Alliance-t, annak érdekében, hogy a Sky Team tagja legyen, amelyhez az Air France-KLM is tartozik.

#### A verseny elemzése

- 34 Először, a rendszeres légiutas-szállítási szolgáltatást illetően, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az összefonódás több horizontális átfedéssel is járt, amelyek a következő kategóriákba csoportosíthatók:
- 23 rövid távú útvonal Ausztria és Németország között, amelyeket a költségek és bevételek megosztására irányuló közös vállalkozás keretében szolgálnak ki;
  - három rövid távú útvonal Ausztria és Svájc között;
  - egy rövid távú útvonal Ausztria és Belgium között;
  - egy rövid távú útvonal Ausztria és az Egyesült Királyság között;
  - a „közvetlen-közvetett átfedések”, vagyis azok az útvonalak, amelyek tekintetében az egyik fél közvetlen kapcsolatot kínál, míg a másik fél közvetett kapcsolatot;
  - a „közvetett-közvetett átfedések”, vagyis azok az útvonalak, amelyek tekintetében mindkét fél csak közvetett kapcsolatot kínál.
- 35 A különböző horizontális átfedésekre vonatkozó versenyelemzése eredményeként a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az ügylet komoly kétségeket támaszt a közös piaccal való összeegyeztethetőségét illetően a következő útvonalakon: Bécs–Stuttgart (Németország), Bécs–Köln-Bonn (Németország), Bécs–München, Bécs–Frankfurt am Main és Bécs–Brüsszel (a továbbiakban: azonosított várospárok).
- 36 Másodszor, a légitársaságok helyeinek utazásszervezők részére való értékesítése kapcsán a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a Lufthansa és az Austrian német piacon, osztrák piacon, és a kombinált Ausztria-Németország piacon a hosszú távú járatok tekintetében fennálló, 5 és 10% közé eső együttes részesedése, illetve a FlyNiki osztrák piacon fennálló erőteljes jelenléte (a rövid távú és középtávú járatok esetében 40 és 50% közötti piaci részesedés) miatt az összefonódás nem akadályozná jelentős mértékben a hatékony versenyt a légitársaságok helyeinek az utazásszervezők részére való értékesítésének piacán.
- 37 Egyebekben a Bizottság úgy ítélte meg, hogy értékelni kell az Austrian részére nyújtott megmentési célú támogatás és szerkezetátalakítási támogatás piacokra, így többek között a légiutas-szállítási piacra és a légitársaságok helyei utazásszervezők részére való értékesítésének piacára gyakorolt hatásait, mivel e források megerősíthetik az Austrian üzleti pozícióját.



- 38 E tekintetben a Bizottság mindazonáltal emlékeztetett arra, hogy az Austrian pénzügyi nehézségekkel szembesült. A Bizottság ekképpen jelezte, hogy 2008. december 19-én Ausztria bejelentette neki azon döntését, hogy megmentési célú támogatást nyújt az Austrian-csoportnak, valamint hogy 2008. december 22-én megtudta, hogy e megmentési célú támogatás első, 67 000 000 euró összegű részletét átadták az Austriának, annak érdekében, hogy az folytatni tudja tevékenységét, azt megelőzően, hogy a Bizottság dönthetett volna e támogatás közös piaccal való összeegyeztethetőségéről.
- 39 A Bizottság rámutatott, hogy az Austrian veszélyes pénzügyi helyzetét illusztrálja az a tény, hogy az Austrian önálló működtetése a megmentési célú támogatás és a szerkezetátalakítási támogatás összegét jóval meghaladó forrásokat igényel. Ezenkívül a Bizottság rámutatott, hogy a 200 000 000 eurós megmentési célú támogatást az Austrian már nagyrészt felhasználta repülőgépei finanszírozásának visszatérítése céljából, valamint hogy az Austrian pénzügyi szükségleteinek terjedelme megfelelt a 2010/137 határozatában szereplő következtetéseknek, amely határozat szerint a szerkezetátalakítás költsége messze meghaladja az 500 000 000 euró összeget.
- 40 A Bizottság ebből azt a következtetést vonta le, hogy kevésbé valószínű, hogy az Austrian oly módon használta vagy használja fel a megmentési célú támogatást, illetve a szerkezetátalakítási támogatást, amely megkérdőjelezi a Bizottság elemzését az összefonódás érintett piacokra gyakorolt hatásait illetően, így különösen annak érdekében, hogy megakadályozza versenytársai terjeszkedését. A Bizottság rámutatott, hogy mind a megmentési célú támogatás, mind pedig a szerkezetátalakítási támogatás célja az volt, hogy gazdaságilag kivitelezhetővé tegye az Austrian Lufthansa általi megszerzését, és többek között az, hogy biztosítsa az Austrian fizetőképességét, csökkentse adósságát, valamint hogy visszaállítsa hosszú távú nyereségességét. A Bizottság arra is emlékeztetett, hogy a jövőben felügyelni fogja e források Austrian általi felhasználását.
- 41 A Bizottság rámutatott, hogy e következtetést ezenkívül megerősíti a Lufthansa erős pénzügyi pozíciója is, amelynek működési eredménye 2007-ben és 2008-ban meghaladta az 1 000 000 000 eurót, és 2009. március 31-én összesített likviditása 5 200 000 000 euró volt, amelyből 2 000 000 000 euró volt minimális stratégiai likviditás. A Bizottság szerint ugyanis a megmentési célú támogatás és a szerkezetátalakítási támogatás hatása korlátozott lesz az összefonódás révén létrejövő szervezet pénzügyi erejéhez viszonyítva.
- 42 Ezenfelül, a pusztán egyik fél által kiszolgált „közvetlen-közvetlen” útvonalak vonatkozásában a Bizottság jelezte, hogy a piacvizsgálat nem bizonyította, hogy az Austrian részére nyújtott további források eredményeként módosultak volna a konkrétan ezen útvonalakra vonatkozó következtetések, vagyis hogy az ügylet a potenciális verseny kiküszöbölésével jár. Ellenkezőleg, azok a főbb okok, amelyek miatt ezen útvonalakon semmilyen versennyel kapcsolatos probléma nem merül fel – vagyis az útvonalak többségén a gyenge kereslet, a Lufthansa és az Austrian belső dokumentumok által alátámasztott belépési stratégiája, a legtöbb útvonalon az együttműködést megelőzően a párhuzamos tevékenységek hiánya – a szóban forgó állami támogatásoktól függetlenül merül fel. Egyebekben, ami konkrétan az Austrian belépési stratégiáját illeti, a piacvizsgálat semmilyen arra utaló jelet nem tárt fel, amely szerint az Austrian a szóban forgó további forrásokra tekintettel módosítja belépési stratégiáját, amit az is mutat, hogy az Austrian már szinte a teljes megmentési célú támogatást kimerítette, anélkül hogy módosította volna belépési stratégiáját. Kevésbé valószínű tehát, hogy az Austrian e további forrásokat ezen útvonalak kiaknázása érdekében használná fel.

### *Kötelezettségvállalások*

- 43 Az összefonódás által a közös piaccal való összeegyeztethetősége tekintetében támasztott komoly kétségek elosztatása érdekében a Lufthansa és az Austrian kötelezettségvállalásokat javasolt az azonosított várospárokat érintő versenyproblémák megoldása céljából. A belépés akadályainak csökkentésére és az egy vagy több belépő belépésének, illetve a versenytársak terjeszkedésének megkönnyítésére irányuló kötelezettségvállalásokat az alábbiakban foglaljuk össze.

## A résidőkre vonatkozó kötelezettségvállalások

- A résidők biztosítása a versenyproblémákat okozó várospárok tekintetében
- 44 A kötelezettségvállalások keretében a felek vállalják, hogy sajátos eljárás szerint résidőket bocsátanak rendelkezésre a bécsi, a stuttgarti, a Köln-Bonni, a müncheni, a Frankfurt am Main-i és a brüsszeli repülőtéren, azon öt útvonal vonatkozásában, amelynek tekintetében a Bizottság versenyproblémákat azonosított.
- 45 A rendelkezésre bocsátott résidők lehetővé teszik egy új belépő számára, hogy a következő gyakorisággal repülhessen az azonosított várospárok között:
- Bécs–Stuttgart: legfeljebb három járat naponta;
  - Bécs–Köln/Bonn: legfeljebb három járat naponta, azonban 18-nál nem több járat hetente;
  - Bécs–Frankfurt am Main: legfeljebb öt járat naponta;
  - Bécs–München: legfeljebb négy járat naponta;
  - Bécs–Brüsszel: legfeljebb négy járat naponta, azonban 24-nél nem több járat hetente.
- 46 A fent hivatkozott résidők számából le kell vonni azokat, amelyeket a kötelezettségvállalások alapján már átadtak egy új belépőnek, kivéve ha ezeket a résidőket az új belépő már nem használja, és azok ebből következően visszaháramlanak a felekre.
- 47 Bécs–Frankfurt am Main és Bécs–München kivételével, amelyekre sajátos rendelkezések vonatkoznak, valamennyi azonosított várospár esetében a felektől független vagy hozzájuk nem kapcsolódó légitársaság által egy adott azonosított várospár vonatkozásában már kihasznált járatokat le kell vonni azon résidők számából, amelyeket a kötelezettségvállalások alapján a feleknek e légitársaság rendelkezésére kell bocsátaniuk.
- 48 Ami a Bécs–Frankfurt am Main útvonalat illeti, a felperes által működtetett napi két járatot (három járat, amennyiben a felperes az International Air Transport Association [IATA] 2009/2010. évi téli forgalmi idényétől kezdve megkapja a Lufthansa egy harmadik résidejét) le kell vonni azon résidők számából, amelyeket a kötelezettségvállalások alapján a feleknek rendelkezésre kell bocsátaniuk. Amennyiben a felperes felhagy egy vagy több ilyen járat üzemeltetésével, mielőtt szerzett jogokat nyerne, e járatokat a kötelezettségvállalások alapján az új belépők rendelkezésére bocsátják.
- 49 A felperes számára lehetővé teszik, hogy a részére a felperes és a Lufthansa között kötött hatályos bérleti szerződésnek megfelelően a Lufthansa által a Frankfurt am Main-i repülőtéren biztosított résidőket elcserélje azon résidőkre, amelyeket a Lufthansa a kötelezettségvállalások alapján köteles rendelkezésre bocsátani. Ugyanakkor annak érdekében, hogy figyelembe vegyék a Lufthansa hullámozó struktúráját a Frankfurt am Main-i repülőtéren, a Lufthansa nem köteles egynél több résidőt átadni a felperesnek a Frankfurt am Main-i repülőtéren a következő időszakok során:

Érkezés	Indulás
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 Ezenkívül, függetlenül attól, hogy a felperes úgy dönt-e, hogy új résidőket szerez az összefonódás résztvevőitől a jelenlegi, a Frankfurt am Main-i repülőtéren meglévő résidőkért cserébe, a Lufthansa vállalja, hogy módosítja a felperessel a résidőket illetően kötött hatályos bérleti szerződését, annak érdekében, hogy az tükrözze a kötelezettségvállalások rendelkezéseit, többek között a felperes részéről ezen résidők vonatkozásában a szerzett jogok megszerzését illetően.
- 51 Ezenfelül, ha egyik, Star Alliance-on kívüli gazdasági szereplő sem igényel korrekciós résidőt az IATA 2010. évi téli forgalmi idényére (vagy az első olyan forgalmi idényre, amely vonatkozásában a kötelezettségvállalások végrehajtását szolgáló eljárásokat vezetnek be, attól függően, hogy melyik a későbbi), az Adria Airways társaság által a Bécs–Frankfurt am Main útvonalon üzemeltetett három járatból egyet levonnak a kötelezettségvállalások alapján rendelkezésre bocsátandó résidőkből. E levonást először az IATA egymás követő négy forgalmi idénye, illetve minden további két éves időszak vonatkozásában kell alkalmazni, addig, amíg egy Star Alliance-on kívüli gazdasági szereplő nem igényel korrekciós résidőt.
- 52 Egyebekben a Lufthansa vállalja, hogy módosítja az Adria Airways-szel fennálló, résidőre vonatkozó megállapodásait, oly módon, hogy azok tükrözzék a kötelezettségvállalások rendelkezéseit, azonban azzal, hogy az Adria Airways nem tesz szert szerzett jogokra.
- 53 A Bécs–München útvonalat illetően, ahol a felperes három napi járatot üzemeltet, amelyek vonatkozásában a résidők rendes kiosztási eljárása alapján kapta meg a résidőket, a kötelezettségvállalások azt írják elő, hogy a Niki jogosult lesz arra, hogy az ezen az útvonalon fennálló jelenlegi résidőit elcserélje a Lufthansa által a kötelezettségvállalások alapján rendelkezésre bocsátandó résidőkre. Függetlenül attól, hogy a Niki úgy dönt-e, hogy a kötelezettségvállalások alapján elcseréli jelenlegi résidőit, járatait le fogják vonni az összes olyan résidő számából, amelyet a felek a kötelezettségvállalások alapján ezen az útvonalon kötelesek rendelkezésre bocsátani. Amennyiben a Niki felhagy egy vagy több ilyen járat üzemeltetésével, e járatokat a kötelezettségvállalások alapján az új belépők rendelkezésére bocsátják.
- 54 Ami a Bécs–Stuttgart és a Bécs–Köln/Bonn útvonalakat illeti, a Lufthansa már most is köteles egy korábbi, összefonódásra vonatkozó határozat, a 2005. december 22-i C 2006/018/07. sz. COMP/M.3940 – Lufthansa/Eurowings (HL C 18, 22. o.) bizottsági határozat alapján résidőket bocsátani az új belépők rendelkezésére. Mivel a felek az ezen ügyben tett kötelezettségvállalások alapján már egy új belépő rendelkezésére bocsátották a résidőket, ezeket a résidőket le kell vonni a jelen ügyben tett kötelezettségvállalások alapján rendelkezésre bocsátandó résidők számából. Az új belépők az általuk alkalmazni kívánt, vagyis az előző ügyben tett, illetve a jelen ügyben tett kötelezettségvállalásoknak megfelelően választhatják meg a résidőket e két útvonalon.

– A résidők átruházására vonatkozó feltételekről

- 55 A kötelezettségvállalásokban előírt, a résidők átruházására vonatkozó eljárást a résidők kiosztására vonatkozó rendes eljárással párhuzamosan kell alkalmazni. Annak a légitársaságnak, amely résidőket kíván szerezni valamelyik azonosított várospár vonatkozásában, a résidő iránti igényét a résidők rendes kiosztási eljárása szerint kell előterjesztenie, egyidejűleg kérve a résidőknek a kötelezettségvállalásokon alapuló átruházását. Amennyiben a résidő igénylő koordinátorhoz intézett igényét az IATA menetrend-egyeztetési konferenciája miatt nem teljesítik, a kötelezettségvállalások azt írják elő, hogy a feleknek fel kell ajánlaniuk az igényelt résidők átruházását az igénylő részére, az igénylő e résidők kihasználására vonatkozó kötelezettségvállalásának megtételétől számított egy héten belül. A résidőket ingyenesen kell nyújtani, az igénylő által kért időponttól számított 20 perces ablakon belül, amennyiben az összefonódás valamelyik fele rendelkezik elérhető résidővel ebben az ablakban. Ennek hiányában a feleknek az igénylő által kért időponthoz legközelebbi résidőket kell felajánlaniuk.
- 56 Az összefonódás felei és az igénylő között kötött, a résidők bérletére vonatkozó megállapodást a résidők visszaszolgáltatásának határidejétől, vagyis az IATA nyári fogalmi idényét illetően január 15-től, az IATA téli fogalmi idényét illetően pedig augusztus 15-től számított három héten belül alá kell írni és az átruházást el kell végezni. A résidők bérletére vonatkozó megállapodás időtartama megegyezik az azonosított várospár felhasználási idejével, de az új belépő jogosult minden IATA fogalmi idény végén hátrányos jogkövetkezmény nélkül felmondani a megállapodást. Végül, a kötelezettségvállalások azt írják elő, hogy előnyben kell részesíteni a több útvonalat üzemeltetni kívánó új belépőt.

– Szerzett jogok

- 57 A kötelezettségvállalások annak lehetőségét is előírják, hogy az új belépő az összefonódás feleitől kapott résidők vonatkozásában szerzett jogokra tegyen szert. Az új belépő e résidők vonatkozásában szerzett jogokra tesz szert, vagyis jogosult lesz arra, hogy a felek által bármely azonosított várospár két végpontján átruházott résidőket felhasználja az azonosított várospártól eltérő, Európán belüli várospár vonatkozásában, amennyiben a Bécs–Frankfurt am Main útvonal kivételével valamennyi várospár tekintetében két egymást követő IATA fogalmi idény során, a Bécs–Frankfurt am Main útvonal esetében pedig nyolc egymást követő IATA fogalmi idény során kiszolgáltatta az azonosított várospárt. Ezzel szemben, amennyiben az új belépő a fent hivatkozott két IATA fogalmi idény vége előtt felhagy a résidők használatával az azonosított várospár vonatkozásában, a résidőket visszaszolgáltatják a Lufthansa részére, és azokat a kötelezettségvállalások alapján egy másik új belépő rendelkezésére bocsátják.

– A Star Alliance tagjai mint új belépők

- 58 A fent hivatkozott kötelezettségvállalások teljes mértékben csak azokra az új belépőkre vonatkoznak, akik nem tagjai a Star Alliance-nek. Főszabály szerint a Star Alliance tagjai szintén megkaphatják a résidőket e kötelezettségvállalások keretében, de a Star Alliance tagjain kívüli légitársaságok elsőbbséget élveznek, amennyiben a kötelezettségvállalások alapján több potenciális belépő igényli a résidőket ugyanazon útvonal vonatkozásában. Az elsőbbséget mindig biztosítani kell a Star Alliance tagjain kívüli igénylő számára, vagyis abban az esetben is, ha a Star Alliance egy tagja több útvonal vonatkozásában igényel résidőket, mint egy, a Star Alliance-on kívüli igénylő.
- 59 Ezenkívül, a Star Alliance tagjai közé tartozó új belépőnek nincs lehetősége arra, hogy szerzett jogokra tegyen szert a felek által kapott résidők vonatkozásában. A Star Alliance tagjai közé tartozó új belépő nem köthet közös üzemeltetési megállapodást, sem a költségek és bevételek megosztására irányuló közös vállalkozási megállapodást az összefonódás feleivel, illetve az egyéb Star Alliance partnerekkel az azonosított várospár vonatkozásában. Amennyiben a Star Alliance egyik tagja felhagy a kötelezettségvállalások alapján szolgáltatott valamelyik résidő használatával, az összefonódás felei kötelesek ismét felajánlani e résidőket az új belépők számára.



- 60 Amennyiben a Star Alliance valamelyik tagja szerez résidókat a kötelezettségvállalások alapján, a Bizottság különös feltételeket írhat elő, többek között a Star Alliance igénylő tagjának az összefonódás feleivel szemben fennálló függetlensége garantálásának céljából.

#### Egyéb kötelezettségvállalások és rendelkezések

##### – Speciális *prorate* megállapodások és közös üzemeltetési megállapodások

- 61 A kötelezettségvállalások biztosítják az új belépő számára annak lehetőségét, hogy a speciális *prorate* megállapodást és közös üzemeltetési megállapodást kössön, amelyek lehetővé teszik számára, hogy használja kódjait olyan járatokon, amelyek valódi kiindulási pontja és célállomása Ausztriában, Németországban vagy Belgiumban van, amennyiben az útvonal részben érinti az azonosított várospárokat. E speciális *prorate* megállapodás feltételeinek biztosítania kell, hogy az új belépővel szemben ugyanazon azonosított várospár vonatkozásában ugyanolyan bánásmódot biztosítsanak, mint a Lufthansa Star Alliance tag partnereivel szemben.

##### – Egyéb rendelkezések

- 62 A résidók biztosítására vonatkozó kötelezettségvállalásokat olyan egyéb kötelezettségvállalások egészítik ki, mint az új belépő arra vonatkozó lehetősége, hogy a felekkel járatközi megállapodásokat és törzsutasprogramban való részvételre vonatkozó megállapodásokat kössön, valamint hogy intermodális megállapodásokat kössön egy vasúti vállalkozással, illetve egyéb felszíni közlekedési társasággal.
- 63 A kötelezettségvállalások előírják egy megbízott kijelölését, akinek feladatkörébe tartozik annak ellenőrzése, hogy a felek tiszteletben tartják-e a kötelezettségvállalásokat, valamint a Bizottság támogatása a résidók kötelezettségvállalások által előírt átruházási eljárása során.
- 64 A kötelezettségvállalások a gyors eljárásra és a jogviták rendezésére vonatkozó rendelkezéseket is tartalmaznak, amelyek szerint az új belépő úgy dönthet, hogy a felekkel szemben fennálló valamennyi jogvitát választottbírói eljárás szerint rendez. A választottbírói határozat kötelező erejű mind az új belépőkre, mind a felekre nézve. A bizonyítási teher minden jogvitában azt követeli meg, hogy egyrészt az új belépő bizonyítsa *prima facie* jogalapjait, másrészt pedig a felek bizonyítsák az ellenkezőjét.
- 65 A kötelezettségvállalások, különösen a résidók átruházására vonatkozó kötelezettség, időben nem korlátozottak, de tartalmaznak egy felülvizsgálati záradékot.

#### *A kötelezettségvállalások értékelése*

- 66 A Lufthansa és az Austrian által javasolt kötelezettségvállalások értékelése során a Bizottság rámutat, hogy figyelembe vette a versenytársak arra vonatkozóan kifejtett érdekeit, hogy ki kívánják aknázni az azonosított várospárokat, illetve ki akarják terjeszteni tevékenységüket e várospárokra, valamint hogy úgy ítélte meg, hogy az összes korrekciós intézkedés által alkotott csomag vonzó, figyelemmel a légiközlekedési ágazat jelenlegi gazdasági összefüggésére. A Bizottság kiemeli, hogy ebből azt a következtetést vonta le, hogy a javasolt kötelezettségvállalások alkalmasak voltak arra, hogy egy vagy több légitársaság megfelelő belépését eredményezzék az azonosított várospárok vonatkozásában, valamint hogy e belépés elegendő az e piacokon azonosított komoly kétségek eloszlására.

### *Végkövetkeztetés*

- 67 Következésképpen a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az összefonódást az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (2) bekezdése alapján összeegyeztethetőnek kell nyilvánítani a közös piaccal, és az EGT-Megállapodás 57. cikke alapján e megállapodással, a megtámadott határozat elválaszthatatlan részét képező mellékletében rögzített kötelezettségvállalások tiszteletben tartása esetén.
- 68 A Bizottság rámutatott, hogy e következtetés a megmentési célú támogatástól és a szerkezetátalakítási támogatástól függetlenül érvényes, mivel e források elsődlegesen az Austrian túlélésének garantálását célozták, illetve azok alacsony összege miatt, az Austrian pénzügyi szükségleteihez, illetve a Lufthansa globális pénzügyi erejéhez viszonyítva.

### **Eljárás**

- 69 A Törvényszék Hivatalához 2010. április 13-án benyújtott keresetlevelével a felperes Niki Luftfahrt a megtámadott határozat megsemmisítésére irányuló keresetet terjesztett elő.
- 70 A Törvényszék Hivatalához 2010. július 9-én, illetve 2010. július 20-án benyújtott beadványában a Lufthansa és az ÖIAG kérelmezte, hogy a jelen ügyben beavatkozóként részt vehessen a Bizottság kérelmeinek támogatása végett. A Törvényszék hetedik tanácsának elnöke 2010. október 5-i végzésével engedélyezte a Lufthansa és az ÖIAG számára a beavatkozást.
- 71 A Törvényszék Hivatalához 2010. augusztus 2-án érkezett beadványával az Osztrák Köztársaság kérelmezte, hogy a jelen ügyben beavatkozóként részt vehessen a Bizottság kérelmeinek támogatása végett. A Törvényszék hetedik tanácsának elnöke 2010. október 5-i végzésével engedélyezte az Osztrák Köztársaság számára a beavatkozást.
- 72 A Törvényszék Hivatalához 2010. augusztus 20-án, illetve 2010. szeptember 1-jén érkezett beadványaival a Bizottság kérte, hogy egyes, álláspontja szerint a beavatkozók vonatkozásában az üzleti titok körébe tartozó adatokat kezeljenek bizalmasan.
- 73 Mivel módosult a Törvényszék tanácsainak összetétele, az előadó bírót a hetedik tanácsba osztották be, következésképpen a jelen ügyet 2010. szeptember 27-én e tanács elé utalták.
- 74 Mivel a beavatkozók nem emeltek kifogást a bizalmas kezelés iránti kérelem ellen, a fent hivatkozott 2010. október 5-i végzésekben eredetileg meghatározottak szerint az iratok nem bizalmas változatát küldték meg nekik.
- 75 Mivel módosult a Törvényszék tanácsainak összetétele, az előadó bírót az első tanácsba osztották be, következésképpen a jelen ügyet 2012. május 24-én e tanács elé utalták.
- 76 2013. február 18-án a Törvényszék eljárási szabályzata 64. cikke 3. §-ának b) és c) pontja alapján hozott pervezető intézkedésével felhívta a Bizottságot, hogy jelölje meg, milyen módszert alkalmazott a versenytársak, az ügyfél vállalkozások és az utazási irodák által adott válaszok reprezentativitásának biztosítására az összefonódás vizsgálatának I. szakaszában végzett piacvizsgálat során.
- 77 Ugyanezen a napon a Törvényszék eljárási szabályzata 64. cikke 3. §-ának d) pontja alapján hozott pervezető intézkedésével felhívta a Bizottságot, hogy nyújtsa be az összefonódás felei által 2009. július 10-én javasolt kötelezettségvállalásokat, a 2009. július 27-én a piaci szereplőknek megküldött kérdőívet, valamint az említett kérdőívre adott, a Bizottsághoz a 2009. július 31-i ülést megelőzően beérkezett válaszokat, adott esetben a piacvizsgálatban résztvevők nevének anonimizálásával, továbbá a 2009. május 12-én a vizsgálat I. szakaszában az összefonódásban részt vevő felekhez intézett kérdőív 28. kérdésére adott válaszokat.

- 78 2013. március 22-én a Bizottság válaszolt a Törvényszék által feltett kérdésre és részlegesen eleget tett a dokumentumok benyújtására vonatkozó felhívásának.
- 79 2013. július 17-én a Törvényszék eljárási szabályzata 64. cikke 3. §-ának d) pontja alapján hozott új pervezető intézkedésével felhívta a Bizottságot, nyújtsa be az összefonódás felei által 2009. július 10-én javasolt kötelezettségvállalásokat, valamint a 2009. július 27-én a piaci szereplőknek megküldött kérdőívre adott minden olyan választ, amelyet még nem nyújtott be, adott esetben a válaszadók nevének anonimizálásával. A Bizottság e felhívásnak 2013. augusztus 19-én eleget tett.
- 80 Mivel módosult a Törvényszék tanácsainak összetétele, az előadó bírót a nyolcadik tanácsba osztották be, következésképpen a jelen ügyet 2013. október 1-jén e tanács elé utalták.

### A felek kérelmei

- 81 A felperes azt kéri, hogy a Törvényszék:
- semmisítse meg a megtámadott határozatot;
  - a Bizottságot kötelezze a költségek viselésére.
- 82 A Bizottság – az Osztrák Köztársaság, a Lufthansa és ÖIAG támogatásával – azt kéri, hogy a Törvényszék:
- utasítsa el a keresetet;
  - a felperest kötelezze a költségek viselésére.

### A jogkérdésről

- 83 Keresete alátámasztása érdekében a felperes három jogalapra hivatkozik. Az első az EK 81. cikk (1) és (3) bekezdésének, illetve az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének, valamint a 2004. évi iránymutatásnak a megsértésére vonatkozik. A második a lényeges eljárási szabályok megsértésén alapul. A harmadik jogalap hatáskörrel való visszaélésre vonatkozik.
- 84 Előzetesen emlékeztetni kell arra, hogy az összefonódás-ellenőrzési rendelet 2. cikkének (3) bekezdése szerint a közös piaccal összeegyeztethetetlennek kell nyilvánítani azt az összefonódást, amely különösen erőfölény létrehozása vagy megerősítése következményeként a közös piacon vagy annak egy jelentős részén a hatékony versenyt jelentősen akadályozná. Ezzel szemben az összefonódás-ellenőrzési rendelet 2. cikkének (2) bekezdése alapján a Bizottság köteles a közös piaccal összeegyeztetőnek nyilvánítani minden olyan összefonódást, amely az említett rendelet hatálya alá tartozik, amennyiben nem teljesül az ugyanezen rendelet 2. cikkének (3) bekezdésében szereplő feltétel.
- 85 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az összefonódás-ellenőrzési rendeletben foglalt anyagi jogi szabályok, különösen pedig annak 2. cikke egyfajta diszkrecionális jogkört biztosítanak a Bizottság számára többek között a gazdasági jellegű mérlegeléseket illetően, következésképpen pedig az ilyen jogkör gyakorlásának bírósági felülvizsgálata során – amely felülvizsgálat nélkülözhetetlen az összefonódásra vonatkozó szabályok meghatározásakor – figyelembe kell venni azon mérlegelési mozgásteret, amely az összefonódásokra vonatkozó szabályozás részét képező gazdasági jellegű szabályok alapjául szolgál (lásd: 2010. július 6-i Ryanair kontra Bizottság ítélet, T-342/07, EBHT, EU:T:2010:280, 29. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

- 86 Jóllehet az uniós bíróság elismeri, hogy a Bizottság gazdasági kérdésekben mérlegelési jogkörrel rendelkezik, ez nem jelenti azt, hogy az uniós bíróság nem vizsgálhatja felül a Bizottság gazdasági jellegű tényekre vonatkozó értékelését. Az uniós bíróságnak ugyanis többek között nem csupán a hivatkozott bizonyítékok tárgyi valószerűségét, megbízhatóságát és következetességét kell vizsgálnia, hanem azt is ellenőriznie kell, hogy a bizonyítékok tartalmazzák-e az adott összetett helyzet értékeléséhez figyelembe veendő összes adatot, valamint hogy e bizonyítékok alátámasztják-e a belőlük levont következtetéseket (Ryanair kontra Bizottság ítélet, fenti 85. pont, EU:T:2010:280, 30. pont).
- 87 Ezenkívül az állandó ítélkezési gyakorlat szerint abban az esetben, ha az intézmények mérlegelési jogkörrel rendelkeznek, az uniós jogrend által a közigazgatási eljárás vonatkozásában előírt biztosítékok tiszteletben tartásának annál nagyobb jelentősége van. A biztosítékok között szerepel többek között a Bizottság azon kötelessége, hogy alaposan és pártatlanul vizsgálja meg az ügy valamennyi releváns körülményét, valamint az érdekelt azon joga, hogy kifejtthesse az álláspontját, továbbá hogy megfelelően megindokolják a vele szemben meghozott határozatot (Ryanair kontra Bizottság ítélet, fenti 85. pont, EU:T:2010:280, 31. pont).
- 88 A fenti elvek fényében kell a felperes jogalapjait és érveit megvizsgálni.
- 89 A Törvényszék úgy ítéli célszerűnek, hogy először a második, lényeges eljárási szabályok megsértésére alapított jogalapot vizsgálja meg.

*1. A második, lényeges eljárási szabályok megsértésére alapított jogalapról*

- 90 A második jogalap két részre oszlik, amelyek közül az első a versenyhelyzettel kapcsolatos indokolás hiányosságára vonatkozik, a Közép-Európából Kelet-Európa Unión kívüli része felé irányuló légi útvonalak vonatkozásában, míg a második a Bizottság által a piacvizsgálat keretében megállapított tényállás elégtelenségére.

*A második jogalap első, az indokolási kötelezettség megsértésére alapított részéről*

- 91 A felperes lényegében azt állítja, hogy a megtámadott határozat nem rendelkezik indokolással a Közép-Európa és Kelet-Európa közötti légi útvonalakon fennálló versenyhelyzetet illetően.
- 92 E tekintetben el kell utasítani a felperes azon érvét, amely szerint a Bizottság a megtámadott határozatban a piacvizsgálat behivatkozására szorítkozott az összefonódás által a Közép-Európából Kelet-Európa felé irányuló légi útvonalakra gyakorolt hatások elemzését illetően. A megtámadott határozatból ugyanis kitűnik, hogy a Bizottság az említett határozat (267) és (268) preambulumbekzdésében kiemelte, hogy „a javasolt ügylet számos olyan útvonalat érint a [Lufthansa] és az [Austrian] közötti közvetlen-közvetett és közvetett-közvetett átfedések vonatkozásában, mind Európán belül, mind az európai repülőterekről Európán kívüli célállomások felé irányuló forgalom tekintetében”, amelyeket „a felek piaci helyzetének és a piaci részesedések ügylet által eredményezett átruházásának fényében” elemeztek. A Bizottság arra is rámutatott, hogy „valamennyi útvonalon értékelte a versenytársak jelenlétét és helyzetét, valamint az utasok számát”, továbbá hogy „szükség esetén figyelembe vették a versenytársaik által kínált járatok számát és időtartamát, valamint azok relevanciáját az időtényezőre érzékeny utasok számára”. A Bizottság ezt követően kiemelte, hogy „[e] szempontok alapján semmilyen versenyproblémát nem lehetett azonosítani”, valamint hogy „[e]zenkívül a piacvizsgálat egyáltalán semmilyen versenyproblémát nem tárt fel az azonosított közvetlen-közvetett és közvetett-közvetett átfedések tekintetében, a [Lufthansa] és az [Austrian] közép- és kelet-európai piaci helyzete kivételével”.
- 93 Arra is rá kell mutatni, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (269) preambulumbekzdésében kiemelte, hogy „[a]z I. szakasz során a piacvizsgálat egyes [résztevői] kifejezték aggodalmukat a [Lufthansa] és az [Austrian] erős [közép- és kelet-európai] piaci helyzete kapcsán, figyelemmel többek



között arra, hogy az ügylet révén a [Lufthansa] megszerezne az ellenőrzést a »közép-európai piac« jelentős része felett, mindenképp azért, hogy az ő ellenőrzésük alatt állnak a [Közép- és Kelet-Európát] kiszolgáló legfontosabb gyűjtő-elosztó repülőterek, valamint hogy e régióban is igen fejlett hálózatokkal rendelkeznek”. A Bizottság ezenkívül rámutatott, hogy „[a] piacvizsgálat II., alaposabb szakasza ugyanakkor azt mutatta, hogy az ügyfél vállalkozások nagy többsége különösen nem látta semmilyen negatív hatását az összefonódás folytán létrejövő szereplő potenciálisan megerősödött helyzetének a [Közép- és Kelet-Európát] kiszolgáló járatok vonatkozásában, és megjelölte a létező alternatív versenytársakat”.

- 94 Következésképpen a megtámadott határozatból kitűnik, hogy a Bizottság jelezte, hogy először elemezte az összefonódás által az Európából az Európán kívüli célállomások, tehát ebből következően Kelet-Európa felé irányuló azon útvonalakra gyakorolt hatásokat, amelyeken a Lufthansa és az Austrian szolgáltatásai közvetlen-közvetett és közvetett-közvetett átfedésekben állnak, aminek eredményeként semmilyen versenyproblémára nem derült fény a szóban forgó útvonalakon, majd másodsor elvetette az piacvizsgálat I. szakasza során a piacvizsgálat egyes résztvevői által hivatkozott versenyproblémákat, figyelemmel a piacvizsgálat résztvevői által az alaposabb II. szakaszban adott válaszokra.
- 95 A felperes azon állítása, amely szerint a Bizottság beírta a piacvizsgálat eredményeinek behivatkozásával a Közép-Európa és Kelet-Európa közötti útvonalakon fennálló versenyproblémák fenn nem állásának megindokolása céljából, ebből következően megalapozatlan.
- 96 A felperes azon érvét, amely szerint a Bizottság nem jelezte a Közép-Európa és Kelet-Európa közötti útvonalakon fennálló versenyhelyzet elemzése keretében, hogy ezen útvonalak közül melyek azok, amelyeken az Air France-KLM, a British Airways, a CSA és a Malév légiszállítók hiteles alternatívákat jelentettek a Lufthansához és az Austrianhoz képest, szintén el kell utasítani.
- 97 Rá kell ugyanis mutatni, hogy a megtámadott határozat (270) és (271) preambulumbekzdése, amelyben a Bizottság utal a fenti hivatkozott légiszállítókra, nem arra az elemzésre vonatkozik, amely alapján a Bizottság az említett határozat (268) preambulumbekzdésében megállapította, hogy nem állnak fenn versenyproblémák a Közép-Európa és Kelet-Európa közötti útvonalakon. Valójában a piacvizsgálat egyes résztvevői által az említett vizsgálat I. szakaszában ismertetett, a Bizottság által a megtámadott határozat (269) preambulumbekzdésében rögzített aggodalmakra adott válaszról van szó. A Bizottság ugyanis ebben az utóbbi pontban rámutatott, hogy a piacvizsgálat egyes résztvevőit aggasztotta az, hogy az összefonódás révén a Lufthansa ellenőrzést szerezne „a »közép-európai piac« jelentős része felett, mindenképp azért, hogy az [Austrian és Lufthansa ellenőrzése] alatt állnak a [Közép- és Kelet-Európát] kiszolgáló legfontosabb gyűjtő-elosztó repülőterek, valamint hogy e régióban is igen fejlett hálózatokkal rendelkeznek”. Mivel ezek az aggodalmak nem konkrét útvonalakra vonatkoztak, hanem a Lufthansa állítólagosan megerősödött pozíciójára a „közép-európai piacon”, a Bizottság joggal szorítkozott annak megerősítésére, hogy a piacvizsgálat résztvevői által a II. szakaszban elmondottaknak megfelelően a jelentős hálózati társaságok Közép- és Kelet-Európát szolgálták ki. Nem lehet tehát ebből azt a következtetést levonni, hogy ezen eljárásával a Bizottság elmulasztotta indokolási kötelezettségét.
- 98 A felperes azon érvét illetően, amely szerint a megtámadott határozat Közép-Európa és Kelet-Európa közötti útvonalakon fennálló versenyhelyzetre vonatkozó indokolásának hiányát nem magyarázhatja a vizsgálati eljárás II. szakaszában a határozat meghozatalára nyitva álló határidő rövidege, mivel az csak 2009. november 6-án jár le, elegendő arra rámutatni, ahogy az fent megállapítást nyert, hogy a felperes nem bizonyítja, hogy a Bizottság elmulasztotta a Közép-Európa és Kelet-Európa közötti útvonalakon fennálló versenyhelyzet elemzésére vonatkozó indokolási kötelezettségét, így az említett érv megalapozatlannak tűnik, és azt el kell utasítani.

- 99 Ezenkívül, amennyiben a felperes érvelését úgy kell értelmezni, hogy az azt kifogásolja, hogy a Bizottság nem szerepeltette részletesen a megtámadott határozatban valamennyi, olyan Közép-Európa és Kelet-Európa közötti útvonal versenyelemzését, amelyen az összefonódás felei közvetlen-közvetett vagy közvetett-közvetett átfedésben vannak, akkor emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 296. cikk által megkövetelt indokolást az adott jogi aktus természetéhez kell igazítani, valamint világosan és kétértelműségtől mentesen kell megfogalmazni a jogi aktust kiadó intézmény érvelését, hogy az az érdekeltek számára a meghozott intézkedés indokait megismerhetővé, a hatáskörrel rendelkező bíróság számára pedig a felülvizsgálati jogkört gyakorolhatóvá tegye. Ekképpen, az indokolás követelményét az ügy körülményeire, így többek között a jogi aktus tartalmára, az előadott indokok jellegére, és a címzettek, illetve a jogi aktus által közvetlenül és személyükben érintett más személyek magyarázathoz jutás iránti érdekére figyelemmel kell értékelni. Nem követelmény az indokolással szemben, hogy a releváns tény- és jogkérdések minden részletére kitérjen, amennyiben nem csupán szövege, hanem egyben kontextusa, valamint a tárgyra vonatkozó jogszabályok összessége alapján eldönthető a kérdés, hogy az indokolás megfelel-e az EUMSZ 296. cikk követelményeinek (1998. április 2-i Bizottság kontra Sytraval és Brink's France ítélet, C-367/95 P, EBHT, EU:C:1998:154, 63. pont; 2004. június 22-i Portugália kontra Bizottság ítélet, C-42/01, EBHT, EU:C:2004:379, 66. pont; 2008. április 15-i Nuova Agricast ítélet, C-390/06, EBHT, EU:C:2008:224, 79. pont).
- 100 Az ilyen jogi aktus kibocsátója azonban nem köteles állást foglalni azokkal a tényezőkkel kapcsolatban, amelyek egyértelműen másodlagosak, és nem kell esetleges feltételezésekbe sem bocsátkoznia (lásd ebben az értelemben: 2005. december 25-i Németország és Dánia kontra Bizottság ítélet, C-465/02 és C-466/02, EBHT, EU:C:2005:636, 106. pont). Ráadásul az ilyen határozat indokolása pontossága mértékének arányosnak kell lennie a vonatkozó lehetőségekkel, és azon technikai feltételekkel vagy határidővel, amelyek között, illetve amelyen belül meg kell hozni (1965. december 1-jei Schwarze-ítélet, 16/65, EBHT, EU:C:1965:117, 1081., 1096. és 1097. o.; 1990. február 14-i Delacre és társai kontra Bizottság ítélet, C-350/88, EBHT, EU:C:1990:71, 16. pont). Így a Bizottság nem sérti meg az indokolási kötelezettségét akkor, ha nem csatol a határozatához pontos indokolást az összefonódás néhány olyan szempontjának értékelését illetően, amely nyilvánvalóan nem kapcsolódik oda, nincs jelentősége, vagy egyértelműen másodlagos az utóbbi értékeléséhez (lásd ebben az értelemben: Bizottság kontra Sytraval és Brink's France ítélet, fenti 99. pont, 64. pont). Az ilyen követelmény ugyanis nehezen lenne összeegyeztethető a Bizottságra az összefonódások ellenőrzésére vonatkozó jogköre gyakorlásakor előírt, a gyorsaságra és rövid eljárási határidőre vonatkozó követelménnyel, amely az ezen összefonódások ellenőrzésére vonatkozó eljárás sajátos körülményei közé tartozik. Ebből következik, hogy amennyiben a Bizottság valamely összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánít az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (2) bekezdése alapján, az indokolási követelménynek eleget tesz, ha e határozat egyértelműen kifejti azon okokat, amelyek miatt a Bizottság úgy gondolja, hogy a szóban forgó összefonódás – adott esetben az érintett vállalkozások által elvégzett módosítások után – nem korlátozza jelentős mértékben a versenyt a közös piacon vagy annak egy jelentős részén, többek között erőfölény létrehozása vagy megerősítése révén.
- 101 Márpedig, figyelemmel egyrészt arra, hogy a Bizottság már megállapította a versenyproblémák fennállását azokon a közvetlen átfedések által jellemzett útvonalakon, amelyek vonatkozásában a felek kielégítő kötelezettségvállalásokat ajánlottak, és nem állapította meg semmilyen versenyprobléma fennállását a közvetlen-közvetett és a közvetett-közvetett átfedések által jellemzett útvonalakon, másrészt pedig az utóbbiak nagy számára, tekintettel a Lufthansa és az Austrian hálózatainak méretére, végül pedig arra a kötelezettségére, hogy a komoly kétségek többek között az összefonódásban résztvevő vállalkozások által elvégzett módosítások révén történő eloszlása után határozatot kell hoznia, a Bizottság az őt terhelő indokolási kötelezettség megsértése nélkül szorítkozhatott az ezeken az útvonalakon fennálló versenyhelyzet oly módon történő leírására, ahogy azt a megtámadott határozat (267)–(273) preambulumbekkezdése tartalmazza.
- 102 Ennélfogva a második jogalap első, a Közép-Európa és Kelet-Európa közötti útvonalakon fennálló versenyhelyzetet illető indokolási kötelezettség megsértésére vonatkozó részét el kell utasítani.

*A második jogalap második, a piacvizsgálat keretében megállapított tényállás elégtelenségére vonatkozó részéről*

- 103 A felperes előadja, hogy figyelemmel a piacvizsgálat lefolytatásának körülményeire, a Bizottság érdemben nem tudta figyelembe venni annak a többek között a Közép-Európa és Kelet-Európa közötti útvonalakra vonatkozó piaci feltételeket érintő eredményeit.
- 104 A felperes előadja különösen azt, hogy 2009. július 16-án, a piacvizsgálat keretében, a Bizottság kérdőívet küldött a Lufthansa és az Austrian versenytársainak, amelyet legkésőbb 2009. július 24-ig kellett kitölteni. Ebben a kérdőívben a Bizottság nagyszámú információt kért, többek között a Kelet-Európa és a Közel-Kelet felé irányuló útvonalakat illetően. 2009. július 20-án és 24-én a Bizottság egyéb kérdőíveket küldött, kizárólag a felperes részére, amelyeket legkésőbb 2009. július 27-ig és 30-ig kellett kitölteni.
- 105 Ezt követően 2009. július 27-én a Lufthansa benyújtotta a felülvizsgált kötelezettségvállalási javaslatokat, amelyek kevésbé voltak kiterjedtek, mint az összefonódás vizsgálatának I. szakaszában benyújtott, a résidők rendelkezésre bocsátására vonatkozó javaslatok, amennyiben már nem irányozták elő a Bécs–Zürich (Svájc) útvonalon a résidők átruházását, annak ellenére, hogy a Bizottság elégtelennek ítélte meg az I. szakaszban ajánlott kötelezettségvállalásokat, ahogy az a II. szakasz megnyitásából is kitűnik.
- 106 A felperes szerint 2009. július 27-én a Bizottság az új kötelezettségvállalásokkal kapcsolatos kérdőívet küldött a versenytársaknak, amelyet legkésőbb 2009. július 30-ig kellett kitölteni. Ebben az összefüggésben a felperest a Bizottság egy munkatársa arról tájékoztatta, hogy a korábban benyújtott kérdőíveket a továbbiakban nem kezelik, és kizárólag a Lufthansa által benyújtott legutolsó kötelezettségvállalási javaslatokat fogják megvizsgálni.
- 107 Ezenkívül a felperes hangsúlyozza, hogy amint az a Bizottság egy sajtóközleményéből is kitűnik, a szóban forgó ügyért felelős biztos, Neelie Kroes, 2009. július 31-én, vagyis alig egy nappal az utolsó kérdőívek kitöltésére rendelkezésre álló határidő lejártát követően, arra utasította munkatársait, hogy készítsék elő a Lufthansa és az Austrian összefonódását engedélyező határozatot.
- 108 Nyilvánvaló tehát, hogy a Bizottság nem végezte el megfelelően a piaci feltételek saját maga által indított vizsgálatát, többek között a Kelet-Európa felé vezető útvonalak vonatkozásában.
- 109 E tekintetben fontos emlékeztetni arra, hogy a Bizottságnak kell értékelnie, hogy a rendelkezésre álló információk elegendők-e a verseny elemzéséhez, ahogy annak értékelése is a Bizottságra tartozik, hogy a javasolt kötelezettségvállalások kellő bizonyossággal kiküszöbölik-e a feltárt versenyproblémákat.
- 110 Ami először a felperes azon állítását illeti, amely szerint a Bizottság nem vette figyelembe a Kelet-Európa és a Közel-Kelet felé vezető útvonalakra vonatkozó 2009. július 16-i kérdőívre adott válaszokat, azzal kapcsolatban rá kell mutatni, hogy az kizárólag a Bizottság szolgálatainak egyik, az üggyel foglalkozó tagja által a felperesnek tett állítólagos nyilatkozaton alapul. Márpedig meg kell állapítani, hogy a felperes semmilyen bizonyítékot nem szolgáltat ezen nyilatkozatot illetően, így ezt az állítást el kell utasítani mint bizonyíték nélküli pusztá állítást.
- 111 Ami másodszor a felperes azon érvét illeti, amely szerint a Bizottság nem tudta figyelembe venni a felek által 2009. július 27-én ajánlott új kötelezettségvállalásokra vonatkozó kérdőívre adott válaszokat, azon rövid időtartam miatt, amely e kérdőívek megválaszolási határideje és az üggyel foglalkozó biztos arra vonatkozó döntése között telt el, hogy szolgálatait feltételes engedélyezést tartalmazó határozat előkészítésére hívja el, meg kell jegyezni, hogy a Bizottság beadványaiban azt állítja, hogy az összefonódás felei által 2009. július 10-én előterjesztett kötelezettségvállalások kapcsán tett minimális módosítások miatt az e kötelezettségvállalásokra vonatkozó kérdőívekre adott válaszok vizsgálata nagyon rövid ideig tartott.

- 112 Mivel az eljárás iratanyaga nem tartalmazza sem az összefonódás résztvevőinek 2009. július 10-i kötelezettségvállalásait, sem a 2009. július 27-i, az ugyanezen a napon kelt kötelezettségvállalásra vonatkozó kérdőívet, a Törvényszék 2013. február 18-i pervezető intézkedésével felhívta a Bizottságot, hogy nyújtsa be ezeket a dokumentumokat, annak érdekében, hogy meg lehessen vizsgálni a Bizottság szolgálatainak érdemi lehetőségét a 2009. július 27-i kérdőívre adott válaszok azt megelőző figyelembevételére, hogy az ügyel foglalkozó biztos felhívta őket arra, hogy feltételes engedélyezést tartalmazó határozatot készítsenek elő.
- 113 2013. március 22-én a Bizottság benyújtotta az összefonódás feleinek 2009. július 27-i kötelezettségvállalásait, valamint az említett kötelezettségvállalásokra vonatkozó 2009. július 27-i kérdőívre adott válaszokat, amelyeket legkésőbb 2009. július 31. délelőttjén kapott meg. A Bizottság a dokumentumok benyújtására irányuló felhívásra adott válaszában jelezte, hogy értékelése során figyelembe vette az elkészített válaszokat is, vagyis azokat a be nem nyújtott válaszokat, amelyeket 2009. július 31. délutánján kapott meg, azonban ez nem vezetett eltérő eredményre, így az, hogy a megtámadott határozatnak a biztosok testülete általi elfogadását megelőzően e válaszokat nem vették figyelembe, semmilyen következménnyel nem járt. Ezzel szemben nem nyújtotta be a 2009. július 10-i kötelezettségvállalásokat.
- 114 E feltételek mellett a Törvényszék egy új pervezető intézkedéssel felhívta a Bizottságot, hogy nyújtsa be az összefonódás felei által 2009. július 10-én ajánlott kötelezettségvállalásokat, valamint minden, a piaci szereplők részére 2009. július 27-én megküldött választ, amelyet még nem nyújtott be. A Bizottság e felhívásnak 2009. augusztus 19-én eleget tett.
- 115 Az összefonódás felei 2009. július 10-i és 27-i kötelezettségvállalásainak összehasonlítása alapján megállapítható, hogy az azok közötti különbség kizárólag az összefonódás felei által az azonosított várospárok közötti útvonalakat érintő résidők rendelkezésre bocsátásában áll. Ki kell emelni különösen, hogy a 2009. július 27-i kötelezettségvállalások azt írják elő, hogy a Bécs–München útvonalon napi négy résidőt kell az új belépők rendelkezésére bocsátani, míg a 2009. július 10-i kötelezettségvállalások szerint a Bécs–Genf útvonalon kell napi két résidőt rendelkezésre bocsátani. Ehhez hasonlóan a Lufthansa és a felperes között fennálló megállapodások felülvizsgálatának a Lufthansa kötelezettségvállalásainak tükrözését célzó, a Bécs–Frankfurt am Main útvonalon a résidők rendelkezésre bocsátására vonatkozó részletszabályai enyhén eltérnek (a kötelezettségvállalások két egymást követő változatának 1.1.1 és 1.1.3 pontja). Figyelemmel az összefonódás felei által tett valamennyi kötelezettségvállalásra, úgy kell tekinteni, hogy e változtatások csekélynek minősíthetők, a felperes számára képviselt különleges jelentőségük ellenére is.
- 116 Ennélfogva, a piaci szereplők által 2009. július 27-én megküldött kérdőívre adott, a Bizottsághoz beérkezett válaszok jelentős száma ellenére e válaszok elemzése nem jelentett lehetetlen feladatot a Bizottság szolgálatai számára azt megelőzően, hogy az ügyel foglalkozó biztos felhívta őket arra, hogy többek között ezen elemzés alapján készítsék elő a feltételes engedélyezésről szóló határozatot.
- 117 Ebből következik, hogy a második jogalap második részét, és ennélfogva a második jogalap egészét megalapozatlanként el kell utasítani.

*2. Az első, az EK 81. cikk (1) és (3) bekezdése, az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikke, valamint a 2004. évi iránymutatás megsértésére alapított jogalapról*

- 118 Az első jogalap öt részre tagolódik. Az első az érintett földrajzi piacnak az összefonódás versenyre gyakorolt hatásai értékelése céljából történő meghatározásával kapcsolatos nyilvánvaló mérlegelési hibán, a második a Németország és Ausztria közötti útvonalon az összefonódás versenyre gyakorolt hatásaival kapcsolatos nyilvánvaló mérlegelési hibán, a harmadik az összefonódás Közép-Európa és az Unión kívüli Kelet-Európa közötti légi útvonalakkal összefüggő következményeivel kapcsolatos nyilvánvaló mérlegelési hibán alapul, a negyedik alapja a Lufthansa és az Austrian versenytársainak



arra irányuló képességével kapcsolatos nyilvánvaló mérlegelési hiba, hogy fennmaradjanak, illetve belépjenek az összefonódás eredményeként kialakuló érintett piacra, míg az ötödik rész a kötelezettségvállalások arra való alkalmasságával kapcsolatos nyilvánvaló mérlegelési hibán alapszik, hogy orvosolják az összefonódás által okozott versenyproblémákat.

*Az első jogalap első, az érintett földrajzi piac meghatározásával kapcsolatos nyilvánvaló mérlegelési hibán alapuló részéről*

- 119 A felperes lényegileg azt kifogásolja, hogy a Bizottság az O & D megközelítés szerint határozta meg az érintett földrajzi piacot, és nem alkalmazott az érintett földrajzi piac tekintetében olyan átfogóbb megközelítést, amely megfelelőbb lett volna a két, a Lufthansához és az Austrianhoz hasonló hálózati légitársaság közötti összefonódás versenyre gyakorolt hatásainak értékelésére.

A piac Bizottság általi meghatározásáról, az O & D megközelítés szerint

- 120 Előzetesen emlékeztetni kell arra, hogy [az összefonódás-ellenőrzési rendelet] végrehajtásáról szóló, 2004. április 7-i 802/2004/EK bizottsági rendelet (HL L 133., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 3. kötet, 88. o.) I. mellékletében szereplő, az összefonódás-ellenőrzési rendeletnek megfelelő összefonódás bejelentéséhez kapcsolódó CO-formanyomtatvány 6. szakasza szerint, „[a]z érintett termékpiacok és földrajzi piacok határozzák meg azt a kört, amelyen belül az összefonódás eredményeként létrejött új jogi személy piaci erejét értékelni kell”.

- 121 Az említett 6. szakasz „I. Érintett termékpiacok” címében a következő szerepel:

„Egy érintett termékpiac mindazokból a termékekből és/vagy szolgáltatásokból áll, amelyeket a fogyasztó a termékek jellemzői, ára és rendeltetése alapján egymással felcserélhetőnek vagy helyettesíthetőnek tekint. [...]

Az érintett termékpiac értékelése szempontjából a lényeges tényezők közé tartozik annak elemzése, hogy az e piacon jelen lévő termékek vagy szolgáltatások a fenti meghatározás alapján – és figyelembe véve például a helyettesíthetőséget, a versenyfeltételeket, az árakat, a kereslet keresztár-rugalmasságát vagy egyéb, a termékpiacok meghatározása szempontjából fontos tényezőket (például a kínálati oldali helyettesíthetőséget adott esetben) – miért vonhatók be az érintett piacba, illetve mások miért zárhatók ki belőle.”

- 122 Ugyanezen 6. szakasz „II. Érintett földrajzi piacok” címében a következő szerepel:

„Az érintett földrajzi piac azt a területet tartalmazza, ahol az érintett vállalkozások részt vesznek az érintett termékek vagy szolgáltatások keresletében és a kínálatában, ahol a versenyfeltételek kellő mértékben homogének, és amely megkülönböztethető a szomszédos földrajzi területektől, különösen mivel a versenyfeltételek is érzékelhetően eltérőek ezeken a területeken.

Az érintett földrajzi piac értékelése szempontjából fontos tényezők között szerepelnek többek között az érintett termékek vagy szolgáltatások jellege és jellemzői, a piacra lépés korlátainak létezése, a fogyasztói preferenciák, a vállalkozások által elért piaci részesedések közötti érzékelhető különbségek a szomszédos földrajzi területeken, vagy a jelentős árkülönbségek.”

- 123 A közösségi versenyjog alkalmazásában az érintett piac meghatározásáról szóló, 1997. december 9-i bizottsági közlemény (HL 1997. C 372., 5. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 1. kötet, 155. o.; a továbbiakban: a piac meghatározásáról szóló közlemény), amelyre a 802/2004 rendelet I. mellékletében szereplő CO-formanyomtatvány utal, rögzíti meg a piacok meghatározásának alapelveit.

- 124 Ekképpen a verseny által támasztott korlátok vonatkozásában a piac meghatározásáról szóló közlemény 13. pontja a következőket mondja ki:

„A vállalkozások a versenykorlátok három fő forrásának vannak kitéve, ezek: a keresleti helyettesíthetőség, a kínálati helyettesíthetőség és a potenciális verseny. Közgazdasági nézőpontból az érintett piac meghatározásához a keresleti helyettesíthetőség jelenti a legközvetlenebb és leghatékonyabb fegyverező erőt egy adott termék szállítóira, különösen ármeghatározó döntéseik vonatkozásában. [...]”

- 125 Ezenkívül a piac meghatározásáról szóló közlemény 14. pontja a következőket rögzíti:

„A kínálati oldali helyettesíthetőségből a 20–23.[ pontban] ismertetettekén kívül adódó és a potenciális versenyből adódó versenykorlátok általában kevésbé közvetlenek, és minden esetben további tényezők elemzését igénylik. Ennek eredményeként ezeket a korlátokat a versenyelemzés értékelő szakaszában veszik figyelembe.”

- 126 A piac meghatározásáról szóló közlemény ezt követően meghatározza, hogy mit kell érteni keresleti helyettesíthetőség, kínálati helyettesíthetőség és potenciális verseny alatt.

- 127 Ekképpen a piac meghatározásáról szóló közlemény 15. pontja a következőket mondja ki:

„A keresleti helyettesíthetőség értékelése olyan termékek körének a meghatározásával jár, amelyeket a fogyasztók egymást helyettesítőnek tekintenek. E meghatározás elvégzésének egyik módja olyan gondolat kísérletnek tekinthető, amely a relatív árakban egy kismértékű, de tartós változást feltételez, és értékeli a vevők valószínű válaszait e növekedésre. A piacmeghatározás feladata eljárási és gyakorlati célokból az árakra, pontosabban pedig a relatív árak kismértékű, tartós változásából keletkező kereslethelyettesítésre összpontosít. [...]”

- 128 A piac meghatározásáról szóló közlemény 16. pontja szerint e megközelítés azt jelenti, hogy „az érintett vállalkozások által értékesített termékek típusából, illetve abból a területből kiindulva, ahol ezeket a termékeket értékesítik, a piacmeghatározásba további termékek vagy területek kerülnek be, vagy kerülnek ki abból attól függően, hogy az ilyen más termékek és területek versenye eléggé befolyásolja vagy korlátozza-e rövid távon a felek árképzését”.

- 129 A fent hivatkozott megközelítéssel összefüggésben a piac meghatározásáról szóló közlemény 17. pontja a következőket rögzíti:

„A megválaszolandó kérdés az, hogy vajon [az összefonódás feleinek] vevői áttérnének-e könnyen hozzáférhető helyettesítő termékekre, vagy máshol található szállítókra a vizsgált termékekre vonatkozóan és az érintett területeken feltételezetten bekövetkező, kismértékű (5–10% közötti), de tartós relatív árnövekedésre válaszul. Ha a helyettesítés elég ahhoz, hogy az áremelés a keletkező forgalomkiesés miatt ne lehessen kifizetődő, az érintett piac további helyettesítő termékekkel és területekkel bővül ki. Ez történik mindaddig, amíg a termékek és földrajzi területek összessége olyanná válik, hogy a relatív árak kismértékű, de tartós növekedése már nyereséget hozna. [...]”

- 130 A piac meghatározásáról szóló közlemény 20. pontja a következők szerint hivatkozik a kínálati helyettesíthetőségre:

„A kínálati oldali helyettesíthetőséget is meg lehet vizsgálni a piacok olyan helyzetekben történő meghatározásakor, amelyekben e helyettesíthetőség hatásai ugyanolyan hatékonyak és közvetlenek, mint a keresleti helyettesíthetőség hatásai. Ez azt jelenti, hogy a szállítók a relatív árak kismértékű, de tartós változásaira adott válaszként át tudják állítani a termelést az érintett termékekre és rövid távon [...] forgalomba tudják hozni azokat jelentős pótlólagos költségek vagy kockázatok nélkül. Ha ezek a

feltételek teljesülnek, a piacra kerülő többlettermékek fegyelmező hatása lesz az érintett vállalkozások versenymagatartására. Ez a hatás hatékonyságban és közvetlenségben egyenértékű a kereslethelyettesítés hatásával.”

131 A piac meghatározásáról szóló közlemény 21. pontja a következőket tartalmazza:

„Ilyen helyzetek jellemzően akkor keletkeznek, amikor a vállalkozások egy termékből a legkülönbözőbb minőségeket vagy típusokat forgalmazzák. Még akkor is, ha egy adott végső fogyasztó vagy fogyasztói csoport számára a különböző minőségek nem helyettesíthetők egymással, a különböző minőségek egy termékpiacra csoportosulnak, feltéve hogy a szállítók többsége a különböző minőségeket azonnal és a költségeinek az említett jelentős növekedése nélkül képes kínálni és értékesíteni. Ilyen esetekben az érintett termékpiac magában foglalja mindazokat a termékeket, amelyek a kereslet és a kínálat oldaláról nézve egymás helyettesítói, és ezeknek a termékeknek az aktuális forgalmát összegzik, hogy megkapják a piac teljes értékét vagy terjedelmét. Ugyanilyen megfontolás vezethet a különböző földrajzi területek egy piacba való sorolásához.”

132 Ezzel szemben a piac meghatározásáról szóló közlemény 24. pontja a következőket mondja ki:

„A versenykorlátok harmadik forrását, a potenciális versenyt nem veszik figyelembe a piacok meghatározásakor, mivel azok a feltételek, amelyek között a potenciális verseny tényleges versenykorlátot jelenthet, a piacralépési feltételekkel kapcsolatos egyes tényezők és körülmények elemzésétől függenek. Szükség esetén ezt az elemzést csak egy következő szakaszban végzik el, általában akkor, amikor már meghatározták az érintett piacon szereplő vállalkozások helyzetét, és ha e helyzet a verseny szempontjából aggályos.”

133 Azt a módot, ahogy az EK 82. cikk alkalmazásában az érintett piacot meg kell határozni a rendszeres légiutas-szállítás sajátos ágazatában, az uniós bíróság már pontosította.

134 Az ítélezési gyakorlat szerint ugyanis az EK 82. cikk bizonyos feltételek mellett irányulhat az egy adott vonalon, illetve egyes vonalakon a menetrendszerű járatok vonatkozásában érvényesített árak alkalmazására, amennyiben ezeket az árakat a légiszállítók között kötött kétoldalú vagy többoldalú egyezmények rögzítik, feltéve, hogy az e cikkben szereplő feltételek teljesülnek (lásd analógiával: 1989. április 11-i Saeed Flugreisen és Silver Line Reisebüro ítélet, 66/86, EBHT, EU:C:1989:140, 38. pont).

135 Annak értékelése érdekében, hogy egy menetrendszerű szállítással foglalkozó légitársasági társaság erőfölénnyel rendelkezik-e a piacon, mindenekelőtt el kell határozni az érintett szállítási szolgáltatások piacát. E tekintetben két feltevés létezik, az első szerint a menetrendszerű járatok piaca elkülönült piacot alkot, míg a második szerint figyelembe kell venni az alternatív szállítási módszereket, így a charter, a vasúti, vagy közúti szállítást, valamint a potenciálisan helyettesítést jelentő, más útvonalakon közlekedő rendszeres járatokat (lásd analógiával: Saeed Flugreisen és Silver Line Reisebüro ítélet, fenti 134. pont, EU:C:1989:140, 39. pont).

136 Az e tekintetben figyelembe veendő szempont az, hogy az adott vonalon repülő menetrendszerű járat egyediesíthető-e az egyéb alternatív szállítási lehetőségekhez képest, azon sajátos tulajdonságai folytán, amelyek eredményeként kevésbé felcserélhető e lehetőségekkel, és azokkal csak kevésbé érzékelhető módon áll versenyben (lásd analógiával: Saeed Flugreisen és Silver Line Reisebüro ítélet, fenti 134. pont, EU:C:1989:140, 40. pont).

137 E szempont alkalmazása nem vezet szükségképpen azonos eredményekhez a különböző esetekben: egyes légitársaságok esetében ugyanis semmilyen hatékony verseny nem állhat elő. Főszabály szerint azonban, különösen a Közösségen belüli útvonalak esetében, egy légitársaság valamely menetrendszerű járatokkal repült útvonalon fennálló gazdasági ereje függhet más, ugyanezen útvonalat vagy potenciálisan helyettesítő útvonalat kiszolgáló légitársaságok versenyhelyzetétől (lásd analógiával: Saeed Flugreisen és Silver Line Reisebüro ítélet, fenti 134. pont, EU:C:1989:140, 40. és 41. pont).

- 138 Ahogy az a megtámadott határozatból kitűnik, a Bizottság a menetrendszerű légiutas-szállítási ágazatbeli összefonódások ellenőrzése keretében kialakította az O & D megközelítést, amely várospáronként megfelel a „kiindulási pont/érkezési pont” megközelítésnek, és amely tükrözi azon keresleti szempontot, amely szerint a fogyasztók az összes lehetséges opciót figyelembe veszik annak érdekében, hogy a kiindulási városból az érkezési városba jussanak, beleértve a különböző közlekedési módokat is. E megközelítés szerint a kiindulási és érkezési pontok minden egyes kombinációja külön piacot alkot. Ahogy azt a Bizottság hangsúlyozza, az O & D megközelítést a nemzeti versenyhatóságok is elismerik (lásd például az Autorité de la concurrence française [francia versenyhatóság] 2009. július 7-i 09-DCC-17. sz. Financière LMP SAS/Financière Linair SAS/Brit Air SA határozatának 22. pontját, valamint a Conseil de la concurrence belge [belga versenytanács] 2004. december 24-i SN Airholding II/Virgin Express határozatának 4.2 pontját).
- 139 Az O & D megközelítés összeegyeztethetőségét az ítélkezési gyakorlatban kialakított iránymutatásokkal a Törvényszék az 1994. május 19-i Air France kontra Bizottság ítéletben (T-2/93, EBHT, EU:T:1994:55, 84. pont) erősítette meg, és arra újabban a 2006. július 4-i easyJet kontra Bizottság ítéletben (T-177/04, EBHT, EU:T:2006:187, 56. pont) emlékeztetett. E tekintetben fontos rámutatni, hogy a fent hivatkozott easyJet kontra Bizottság ítéletben (EU:T:2006:187) a megtámadott határozat két hálózati légitársaság, az Air France és a KLM közötti összefonódásra vonatkozott.
- 140 Ennélfogva az O & D megközelítés piac meghatározására való felhasználására alapított kifogást pusztán a fent hivatkozott ítélkezési gyakorlat alapján megalapozatlanként el lehet utasítani.
- 141 E következtetést a fellebbezők által előterjesztett különböző érvek sem kérdőjelezhetik meg.
- 142 Ami először a felperes azon érvét illeti, amely szerint a Bizottság nem használta az O & D megközelítést a Lufthansa/BMI határozatban, emlékeztetni kell arra, hogy amikor a Bizottság valamely bejelentés és az azon ügylethez tartozó akta alapján döntést hoz az összefonódásnak a közös piaccal való összeegyeztethetőségéről, a felperesnek nincs joga kétségbe vonni a Bizottság megállapításait azon az alapon, hogy azok eltérnek a korábban, más ügyekben, eltérő bejelentés és eltérő akta alapján tett megállapításaitól, még akkor sem, ha a kérdéses piac a két ügyben hasonló, vagy éppen azonos. Így amennyiben a felperes a jelen ügyben a Bizottságnak egy korábbi határozatában végzett értékeléseire hivatkozik, érvelésének ez a része nem releváns (2005. december 14-i General Electric kontra Bizottság ítélet, T-210/01, EBHT, EU:T:2005:456, 118. pont).
- 143 Feltéve akár azt is, hogy a fenti kifogás a bizalomvédelem elvének megsértésén alapuló kifogásnak minősülhet, a gazdasági szereplők nem bízhatnak joggal olyan korábbi határozathozatali gyakorlat fennmaradásában, amely megváltozhat. Különösen nem hivatkozhatnak e jogos bizalomra valamely eljárás során tett megállapítások és értékelések kifogásolásakor olyan megállapításokra és értékelésekre támaszkodva, amelyeket csupán egyetlen korábbi ügyben fogadtak el (General Electric kontra Bizottság ítélet, fenti 142. pont, EU:T:2005:456, 119. pont).
- 144 Mindenesetre a Bizottságot, és különösen a Törvényszéket nem kötik a jelen ügyben a Lufthansa/BMI határozat ténymegállapításai, illetve gazdasági elemzései. Feltéve azt, hogy a két határozatban szereplő elemzés minden objektív igazolás nélkül eltér egymástól, a Törvényszéknek csak akkor kellene a jelen eljárásban megsemmisítenie a megtámadott határozatot, ha nem a Lufthansa/BMI határozat, hanem a határozat lenne hibás (General Electric kontra Bizottság ítélet, fenti 142. pont, EU:T:2005:456, 120. pont).
- 145 Ami másodszer a felperes azon érvét illeti, amely szerint a megtámadott határozatban az érintett piac meghatározása érdekében alkalmazott O & D megközelítés nem felel meg a Bizottság által a szerkezetátalakítási tervre vonatkozó határozatban rögzített piacmeghatározásnak, fontos emlékeztetni arra, hogy bár e határozatok egyike sem vonatkozik azon feltételekre, amelyek mellett a Lufthansa felvásárolta az Austriant, mindazonáltal eltér azok tárgya, vagyis az egyik esetben egy állami támogatás



engedélyezése, a másikban pedig egy összefonódás engedélyezése, illetve azok jogalapja is, amelyet egyik esetben az EK 88. cikk (2) bekezdésének első albekezdése, míg a másik esetben az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (2) bekezdése jelenti.

- 146 Az EK 87. cikk (3) bekezdésének c) pontja alapján engedélyezhető állami támogatás vizsgálata során a Bizottságnak ügyelnie kell arra, hogy az ilyen támogatás ne befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben. A Bizottság által az ilyen állami támogatás engedélyezése érdekében előírható korrekciós intézkedések tehát összefüggésben állnak azzal a móddal, ahogy a szóban forgó állami támogatás a kereskedelmi feltételeket befolyásolhatja. A szerkezetátalakítási tervre vonatkozó határozat esetében a szóban forgó támogatás az Austrian tőkeáttétel-csökkentésére irányul, és az egy olyan szerkezetátalakítási terv keretébe illeszkedik, amelynek célja, hogy e társaság visszatérjen a hosszú távú életképességhez. E támogatás hatásai tehát nem korlátozódnak egy olyan konkrét piacra, amelyen az Austrian jelen van, hanem kiterjednek az utóbbi globális helyzetére. Ez az oka annak, hogy a Bizottság által a szerkezetátalakítási tervre vonatkozó határozatban előírt korrekciós intézkedések – vagyis a férőhely-kilométerek számának csökkentése és az Austrian növekedésének korlátozása egy meghatározott időszak során – nem egy adott piacot érintenek, hanem az Austrian arra irányuló képességét, hogy átfogó jelleggel befolyásolja a kereskedelmi feltételeket. Így a piac meghatározásáról szóló közlemény 1. lábjegyzete kimondja, hogy „[a]z értékelés középpontjában az állami támogatási esetekben inkább a támogatás kedvezményezettje és az érintett iparág/ágazat, semmint a támogatás kedvezményezettjével szemben fennálló, a verseny által támasztott korlátok meghatározása áll”.
- 147 Ezzel szemben az összefonódások ellenőrzése keretében a Bizottságnak az összefonódás-ellenőrzési rendelet 2. cikke (2) és (3) bekezdésének megfelelően arról kell meggyőződnie, hogy az összefonódás nem akadályozza jelentősen a hatékony versenyt a közös piacon vagy annak egy jelentős részén. Az értékelés középpontjában tehát az összefonódás által a versenykorlátokra gyakorolt hatás áll. Ez az oka annak, hogy a bejelentő felek által ajánlott és a Bizottság által a megtámadott határozatban elfogadott kötelezettségvállalások az összefonódás által azon piacokon okozott versenyproblémák orvoslására irányulnak, amelyeken az említett felek az összefonódást megelőzően versenyeztek egymással.
- 148 Ebből következik, hogy ellentétben a felperes által előadottakkal, az érintett piac megtámadott határozatban szereplő, az O & D megközelítés szerinti meghatározása egyáltalán nem ellentétes a Lufthansa részre nyújtott állami támogatás által potenciálisan érintett piacnak a szerkezetátalakítási tervre vonatkozó határozatban szereplő fogalmával.
- 149 Ami harmadszor a felperes azon érveit illeti, amelyek szerint a Bizottság tévesen indokolta az érintett piac meghatározása céljából az O & D megközelítés kiválasztását a piacvizsgálat eredményeivel, meg kell állapítani, ahogy azt a Bizottság is helyesen állítja, hogy ezen érvek megfogalmazására először a válaszban került sor.
- 150 Rá kell ugyanakkor mutatni, hogy ezek az érvek a piacvizsgálat eredményei Bizottság általi értelmezésének megkérdőjelezésére irányulnak, amely eredményeket először ellenkérelmének mellékletében csatolta. Ennélfogva az ilyen érveket az eljárási szabályzat 48. cikkének 2. §-ára figyelemmel elfogadhatónak kell tekinteni, mivel olyan körülményekre vonatkoznak, amelyek csak az eljárás során merültek fel (lásd ebben az értelemben: 1999. szeptember 28-i Yasse kontra EBB ítélet, T-141/97, EBHT-KSZ, EU:T:1999:177, 126–128. pont). Következésképpen meg kell vizsgálni annak megalapozottságát.
- 151 A felperes mindenekelőtt kifejti, hogy a Bizottság a piacvizsgálat keretében nem szerzett be olyan ténybeli elemeket, amelyek alapján megvizsgálhatta volna, hogy az O & D megközelítés megfelelő-e a jelen ügyben, hanem pusztán megkérdezte a megkeresett gazdasági szereplőket, hogy jóváhagyják-e ezt a megközelítést, így e módszer kiválasztása kizárólag az említett gazdasági szereplők szavazásának eredménye.

- 152 E tekintetben rá kell mutatni, ahogy az a keresetlevél 56. pontjából is kitűnik, hogy a felperes nem vitatja a Bizottság által a korábbi összefonódási ügyekben alkalmazott O & D megközelítés megfelelőségét. Ezáltal hallgatólagosan elismeri, hogy az O & D megközelítés alkalmazása a rendszeres légiközlekedési ágazatban az érintett piac azonosítása érdekében bevett gyakorlatot jelent. Ezenkívül, ahogy arra a fenti 139. pontban emlékeztettünk, a Törvényszék úgy ítélte meg, hogy az O & D megközelítés megfelelő megközelítés a rendszeres légiutas-szállítási ágazatban az érintett piac meghatározása érdekében. Ezenfelül, az ellenkérelem B1. mellékletéből – amely megfelel a jelen ügyben végzett piacvizsgálata eredményei egy részének – kitűnik, hogy a piac felmérésének I. szakasza során a Bizottság nem csupán azt kérdezte meg a versenytársaktól, az ügyfél vállalkozásoktól, valamint az utazási irodáktól, hogy egyetértenek-e az O & D megközelítéssel, hanem ezenkívül arra is felhívta őket, hogy kommentálják válaszaikat, amit egyébként meg is tettek, ahogy azt maga a felperes is elismeri. Ebből következően a felperes állításával ellentétben nem lehet úgy tekinteni, hogy a jelen ügyben a piac felmérése a piacvizsgálatban résztvevők O & D megközelítés megfelelőségére vonatkozó szavazatainak begyűjtésére korlátozódott.
- 153 Ezt követően a felperes előadja, hogy a Bizottság a piacvizsgálat keretében nem használhatta fel a megkeresett gazdasági szereplők válaszait annak érdekében, hogy igazolja az O & D megközelítés alkalmazását, mivel – figyelemmel a megkeresett gazdasági szereplők alacsony számára az érintett piacon aktív több ezer gazdasági szereplőhöz képest – a piacvizsgálat nem volt reprezentatív.
- 154 E tekintetben rá kell mutatni, ahogy az kitűnik az ellenkérelem B1. mellékletéből is, hogy a Bizottság az összefonódás feleinek 31 versenytárs vállalkozását (beleértve a felperest is), 35 ügyfél vállalkozást, valamint 18 utazási irodát keresett meg. A piacvizsgálat eredményei e tekintetben való reprezentativitásának értékelése érdekében figyelembe kell venni azokat a feltételeket, amelyek mellett azt lefolytatták.
- 155 Mivel az ellenkérelem B1. melléklete nem tartalmaz semmilyen adatot sem a Bizottság által az O & D megközelítés megfelelősége kapcsán megkeresett gazdasági szereplők összesített számát, sem pedig a rendszeres légiutas-szállítás ágazatában végzett piacvizsgálata résztvevőinek személyét, illetve relatív súlyát illetően, a Törvényszék 2013. február 18-án felhívta a Bizottságot, hogy közölje vele, milyen módszert alkalmaztak a versenytársak, ügyfél vállalkozások és utazási irodák által adott válaszok reprezentativitásának biztosítása érdekében az összefonódás vizsgálatának I. szakaszában végzett piacvizsgálat során.
- 156 Az e pervezető intézkedésre adott válaszában a Bizottság rámutatott, hogy az általa a piacvizsgálat során megkeresett vállalkozások az összefonódás feleinek versenytársai, potenciális versenytársai és főbb független ügyfelei voltak, amelyek adatait a bejelentő felek közölték vele, a 802/2004 rendelet I. mellékletében szereplő, ugyanezen rendelet 3. cikkének (1) bekezdésében és 4. cikkének (1) bekezdésében hivatkozott CO-formanyomtatvány 7.3, 8.9 és 8.6 pontjának megfelelően. A Bizottság a piaccal kapcsolatos saját, a légiközlekedési ágazatban lefolytatott számos más összefonódási terv vizsgálatából származó ismeretei alapján rámutatott, hogy a szóban forgó vállalkozások között megtalálható volt az összefonódás feleivel a határozatban azonosított piacokon versengő valamennyi légitársaság, valamint az ügyfél társaságok és a nagy utazási irodák többsége. Ezenkívül a Bizottság hangsúlyozta, hogy az összefonódási terv értékelése szempontjából a pusztán számszerű arány, vagyis az adott kérdésre adott pozitív és negatív válaszok aránya nem döntő. A Bizottság ehelyett összesített értékelést végez, amelyben olyan különböző tényezők játszhatnak szerepet, mint a szolgáltatott válasz igazolásai, a megkeresett vállalkozás körülményektől függően várható ismeretei (például egy vállalkozás piaci jelenlétének tartama, az összefonódás feleinek versenytársaként vagy ügyfeleként képviselt súlya, konkrét tevékenységi köre), illetve az egyes megkeresett vállalkozások sajátos érdekei (például egy versenytárs ahhoz fűződő érdeke, hogy megakadályozza az összefonódást, figyelemmel saját terjeszkedési politikájára, vagy a kötelezettségvállalások révén elérhetővé váló résidők megvásárlásához fűződő érdeke). A Bizottság szerint annak érdekében, hogy a lehető legreprezentatívabb képet lehessen kapni a piaci feltételekről, más tájékozott piaci szereplőket is megkeresett (például repülőtereket, légügyi hatóságokat és résidő-koordinátorokat). A Bizottság szerint ehhez járul továbbá az objektív

adatok gazdasági elemzése. A Bizottság arra is rámutatott, hogy a piacvizsgálat reprezentativitását az összefonódás bejelentésének a 139/2004 rendelet 4. cikkének (3) bekezdésében hivatkozott közzététele is biztosította, amely révén az érintett harmadik feleket felhívják arra, hogy nyújtsák be a Bizottságnak esetleges észrevételeiket az összefonódás tervét illetően.

- 157 A felperes, amelyet a tárgyalás során felhívtak arra, hogy foglaljon állást a Bizottság által a piacvizsgálat reprezentativitása kapcsán nyújtott kiegészítő információkat illetően, annak kifejtésére szorítkozott, hogy mivel nem közölték a piacvizsgálat résztvevőinek személyét, nem lehetett értékelni, hogy az utóbbiak aktívak-e az érintett útvonalakon, és így azt, hogy reprezentatív volt-e a piacvizsgálat.
- 158 E tekintetben elegendő arra rámutatni, hogy ellentétben azzal, ahogyan láthatóan a felperes véli, a piacvizsgálat nem korlátozódik a bejelentő felek érintett földrajzi piacon található versenytársaira, hanem az kiterjed e piacon a bejelentő felek potenciális versenytársaira és ügyfeleire is.
- 159 E körülmények között a Törvényszék úgy ítéli meg, hogy a felperesnek a piacvizsgálat reprezentativitására vonatkozó állítását megalapozatlanként el kell utasítani.
- 160 Végül, szintén el kell utasítani a felperes azon érvét, amely szerint a Bizottság nem vette figyelembe azt a körülményt, hogy a piacvizsgálat során nagy számú versenytárs jelezte, hogy figyelembe kell venni a hálózati hatásokat.
- 161 Rá kell ugyanis mutatni, ahogyan az az ellenkérelem B1. mellékletéből is kitűnik, hogy a piacvizsgálat I. szakaszában a vizsgálat résztvevőinek nagy többsége (a 31 versenytársból 22, a 18 utazási irodából 15 és a 35 ügyfél vállalkozásból 31) úgy nyilatkozott, hogy egyetért a hagyományos, keresletoldali helyettesíthetőségen alapuló O & D megközelítéssel.
- 162 Az ellenkérelem B 1. mellékletéből az is kitűnik, hogy a piacvizsgálat O & D módszerrel való esetleges egyetértés megjelölésére vonatkozó 7. kérdésre választ adó 31 versenytárs közül hat egyértelműen kifejezte kétségeit azzal kapcsolatban, hogy e megközelítés alkalmas-e a hálózati verseny figyelembevételére (a piacvizsgálat 2., 3., 12., 19., 22. és 30. sz. résztvevői), három pedig arra vonatkozó aggodalmait rögzítette, hogy az összefonódás révén létrejövő szereplő helyzete meg fog erősödni egy adott repülőtéren (a piacvizsgálat 4., 7. és 10. sz. résztvevői). A piacvizsgálat azon hat résztvevője közül, amelyek kifejezték kétségeiket azzal kapcsolatban, hogy az O & D megközelítés alkalmas-e a hálózati verseny figyelembevételére, ugyanakkor három igenlő választ adott a kérdésre (a piacvizsgálat 2., 12. és 19. sz. résztvevői). A piacvizsgálat azon három résztvevője közül, amelyek arra vonatkozó aggodalmaikat rögzítették, hogy az összefonódás révén létrejövő szereplő helyzete meg fog erősödni egy adott repülőtéren, egy adott igenlő választ a 7. kérdésre (a piacvizsgálat 7. sz. résztvevője). Ebből következik, hogy a piacvizsgálat azon kilenc résztvevője közül, amelyek kifejezték arra vonatkozó aggodalmukat, hogy figyelembe kell venni a hálózatok közötti versenyt és az összefonódás révén létrejövő szereplő helyzetét egyes repülőtereken, csak öt adott nemleges választ a 7. kérdésre.
- 163 Az ellenkérelem B 1. mellékletéből az is kitűnik továbbá, hogy a 7. kérdésre választ adó egyik utazási iroda, illetve ügyfél vállalkozás sem fogalmazott meg semmilyen észrevételt az érintett vállalkozások hálózatai közötti verseny figyelembevételének szükségességét illetően.
- 164 Ebből következik, hogy a piacvizsgálat 81 résztvevője közül csak öt rögzítette azt, hogy nem ért egyet az O & D megközelítéssel, azzal az indokkal, hogy az nem teszi lehetővé a hálózati hatások figyelembevételét.
- 165 Egyebekben meg kell állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (269) preambulumbekkezdésében utalt a piacvizsgálat egyes résztvevőinek a vizsgálat I. szakaszában ismertetett aggodalmaira, „a [Lufthansa] és az [Austrian] erős [közép- és kelet-európai] piaci helyzete kapcsán, figyelemmel többek között arra, hogy az ügylet révén a [Lufthansa] megszerezne az ellenőrzést a »közép-európai piac« jelentős része felett, mindenekelött amiatt, hogy az ő ellenőrzésük

alatt állnak a [Közép- és Kelet-Európát] kiszolgáló legfontosabb gyűjtő-elosztó repülőterek, valamint hogy e régióban is igen fejlett hálózatokkal rendelkeznek”. A Bizottság viszont rámutatott, hogy „[a] piacvizsgálat II., alaposabb szakasza ugyanakkor azt mutatta, hogy az ügyfél vállalkozások nagy többsége különösen nem látta semmilyen negatív hatását az összefonódás folytán létrejövő szereplő potenciálisan megerősödött helyzetének a [Közép- és Kelet-Európát] kiszolgáló járatok vonatkozásában, és megjelölte a létező alternatív versenytársakat”.

- 166 E körülmények között a felperes azon érvét, amely szerint a Bizottság nem vette figyelembe számos versenytárs azon észrevételeit, amelyek szerint az O & D megközelítés nem tette lehetővé a hálózatok közötti verseny értékelését, megalapozatlanként el kell utasítani.
- 167 Ami negyedszer és utoljára a felperes azon érvét illeti, amely szerint azt az elgondolást, miszerint a légitársaságok közötti versenyre kizárólag egyes meghatározott útvonalakon került sor, cáfolja a törzsutasprogramok és az üzleti ügyfeleknek, utazási irodáknak és utazásszervezőknek nyújtott engedmények fennállása, e tekintetben rá kell mutatni, hogy azt első alkalommal a felperes részéről az Osztrák Köztársaság és a Lufthansa beavatkozási beadványaira tett észrevételekben terjesztették elő. Arra is rá kell mutatni, hogy ezen érv nem a beavatkozók egy konkrét érvének megválaszolására irányul. Ennélfogva, mivel a felperes ezen érv késedelmes ismertetésének igazolása érdekében nem terjesztett elő olyan jogi vagy ténybeli körülményeket, amelyek az eljárás során merültek fel, az említett érvet elkészsége folytán elfogadhatatlannak kell tekinteni, figyelemmel az eljárási szabályzat 44. cikke 1. §-ának és 48. cikke 2. §-ának együttes követelményeire (lásd ebben az értelemben: 2007. március 8-i France Télécom kontra Bizottság ítélet, T-340/04, EBHT, EU:T:2007:81, 164. pont).
- 168 A fenti megfontolásokra figyelemmel meg kell állapítani, hogy a felperes nem bizonyítja, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el, amikor az érintett piac meghatározása érdekében az O & D megközelítést alkalmazta.

Az összefonódás „átfogó megközelítés” szerint meghatározott érintett földrajzi piacra gyakorolt versenyhatásai elemzésének elmaradásáról

- 169 A felperes azt kifogásolja, hogy a Bizottság nem elemezte az összefonódás által az átfogó megközelítés szerint meghatározott érintett földrajzi piacra, vagyis arra a teljes területre gyakorolt versenyhatásokat, amelyen a Lufthansa és az Austrian hálózataikat működtetik, vagy hozzáférést kínálnak hálózataikhoz csomópontok vagy bázisok révén. Az ilyen megközelítés lehetővé teszi a keresleti helyettesíthetőség figyelembevételét, az ügyfelek várakozásaira támaszkodva, illetve a kínálati helyettesíthetőség figyelembevételét, a légiszállítók kínálatának szerkezetére támaszkodva.
- 170 A légiszállítók kínálatának szerkezetét illetően a felperes előadja, hogy egy légiszállító hálózata meghatározó tényező az üzleti ügyfelek, illetve az utazási irodák és az utazásszervezők szempontjából. Ehhez hasonlóan a légiszállító hálózati szervezete lehetővé teszi, hogy több utast vonzzon a kis repülőterekről, azáltal, hogy olyan csomópontok elérését biztosítja számukra, ahonnan számos célállomás közül választhatnak. A kínálat szerkezetére kihat továbbá, különösen az idegenforgalmi ágazatban a járatok közvetlen értékesítésének piacán, a hálózati légitársaság arra irányuló képessége, hogy egyes útvonalakon felfaló árazást alkalmazzon.
- 171 A felperes szerint kizárólag az érintett földrajzi piac ezen átfogó megközelítése teszi lehetővé a szóban forgó összefonódás révén létrejövő szereplő piaci erőfölényét kialakító tényezők megértését, mivel e tényezőket a Bizottság nem vette figyelembe a „közép-európai piac egészen”, illetve az „Ausztia és Németország közötti regionális piacon”.



- 172 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottságnak, többek között az összefonódás-ellenőrzési rendelet 2. cikke alapján, meg kell vizsgálnia az összefonódás versenyre gyakorolt hatásait azokon a piacokon, amelyeken – többek között erőfölény létrejötté vagy megerősödése eredményeként – a hatékony verseny jelentős korlátozásának veszélye fennáll (lásd ebben az értelemben: easyJet kontra Bizottság ítélet, fenti 139. pont, EU:T:2006:187, 63. pont).
- 173 Bár a Bizottság által folytatott versenyelemzéshez részben a közigazgatási eljárás keretében megkérdezett harmadik személyek aggályai adnak útmutatást, a Bizottságnak a komoly jelekre tekintettel akkor is fel kell tárnia az összefonódás által mindazon piacokon előidézett versennyel kapcsolatos aggályokat, amelyeket az összefonódás érinthet, még ha ezt harmadik személyek kifejezetten nem is kéri (lásd ebben az értelemben: easyJet kontra Bizottság ítélet, fenti 139. pont, EU:T:2006:187, 64. pont).
- 174 Ugyanakkor, ha harmadik személy kifogást emel a Bizottsággal szemben, amiért az a versenyelemzés által nem érintett piacokon felmerülő versennyel kapcsolatos valamely aggályt nem vette figyelembe, a felperesre hárul azon komoly jelek feltárása, amelyek kézzelfoghatóan bizonyítják a versennyel kapcsolatos azon aggály létezését, amelyet annak hatása miatt a Bizottságnak vizsgálnia kellett volna (lásd ebben az értelemben: easyJet kontra Bizottság ítélet, fenti 139. pont, EU:T:2006:187, 65. pont).
- 175 Az e követelménynek való megfelelés érdekében a felperesre hárul az érintett piacok feltárása, az összefonódás hiányában fennálló versenyhelyzet leírása és annak feltüntetése, hogy az e piacokon fennálló versenyhelyzetre tekintettel melyek lennének az összefonódás által valószínűsíthetően előidézett hatások (lásd ebben az értelemben: easyJet kontra Bizottság ítélet, fenti 139. pont, EU:T:2006:187, 66. pont).
- 176 E tekintetben arra is emlékeztetni kell, hogy a 802/2004 rendelet I. mellékletében szereplő CO-formanyomtatvány 6. szakaszának „II. Érintett földrajzi piac” címe szerint az érintett földrajzi piac azt a területet tartalmazza, ahol az érintett vállalkozások részt vesznek az érintett termékek vagy szolgáltatások keresletében és a kínálatában, ahol a versenyfeltételek kellő mértékben homogének, és amely megkülönböztethető a szomszédos földrajzi területektől, különösen mivel a versenyfeltételek is érzékelhetően eltérőek ezeken a területeken. Kiemelésre kerül, hogy az érintett földrajzi piac értékelése szempontjából fontos tényezők között szerepelnek többek között az érintett termékek vagy szolgáltatások jellege és jellemzői, a piacra lépés korlátainak létezése, a fogyasztói preferenciák, a vállalkozások által elért piaci részesedések közötti érzékelhető különbségek a szomszédos földrajzi területeken vagy a jelentős árkülönbségek.
- 177 Márpedig a jelen ügyben először arra kell rámutatni, hogy a földrajzi piac felperes által javasolt meghatározása már megfogalmazása szerint sem pontos.
- 178 E meghatározás ugyanis azon az elgondoláson alapul, hogy az érintett piac kiterjed mindazokra a földrajzi zónákra, amelyekből el lehet érni a Lufthansa és az Austrian hálózatait. A felperes ugyanakkor nem jelöli meg egyértelműen, hogy itt azokra a földrajzi zónákra gondol, amelyekből mindkét hálózathoz hozzá lehet férni, vagy csak azokra, amelyekből valamelyik hálózathoz hozzá lehet férni. Ezenkívül azt sem jelöli meg, hogy a hálózat hozzáférési pontjának szükségképpen egy repülőtéren kell-e lennie. A felperes továbbá nem rögzíti, hogy miként kell meghatározni azon földrajzi zóna kiterjedését, amely egy hálózati hozzáférési pont körül található.
- 179 Ezenfelül, ahogy azt a Bizottság joggal hangsúlyozza, a felperes beadványai különböző részeiben eltérő földrajzi piacokra hivatkozik. Ekképpen a keresetlevél 47. pontjában a felperes előadja, hogy a Lufthansa mindig is erőfölényben volt „a közép-európai piacon”. A keresetlevél 48. és 49. pontjában a felperes rámutat, hogy azt az erőfölényt, amelyet már megerősített a Lufthansa részéről a Swiss és az SN Brussels felvásárlása, valamint a Lufthansa Italia létrehozása, még tovább erősítette az Austrian felvásárlása. A felperes szerint ezek az ügyletek ugyanis lehetővé tették a Lufthansa számára, hogy biztosítsa a „[a] németországi, svájci, belgiumi, észak-olaszországi és ausztriai piacok ellenőrzését”. A

felperes arra is rámutat, hogy e megállapítás nem veszi figyelembe azt, hogy a Lufthansa uralja a „skandináv piacot” a Scandinavian Airlines System (SAS) révén, valamint a „Közép-Európa és Kelet-Európa közötti légiforgalmat”. Egyebekben a válasz 25. pontjában a felperes előadja, hogy az összefonódás lehetővé teszi a Lufthansa számára, hogy „a Bécs-Schwechati repülőtéren az általa a Frankfurt[ am Main-i] repülőtéren (ahol a Lufthansa bonyolítja az utasforgalom 59%-át), és a zürichi repülőtéren (ahol a Lufthansa és a Swiss bonyolítja az utasforgalom több mint 60%-át) élvezetthez hasonló erőfölényt” érjen el.

- 180 Egyebekben a keresetlevél 70. pontjában a felperes lényegileg előadja, hogy az érintett földrajzi piac átfogó megközelítése, az O & D megközelítéssel ellentétben lehetővé tette az összefonódás által a Németország és Ausztria közötti regionális piacra gyakorolt versenyhatások figyelembevételét.
- 181 Azon piac földrajzi kiterjedése, amelyen belül elemezni kell az összefonódás által a versenyre gyakorolt hatásokat, a felperes beadványaiban egy repülőtértől két tagállam területén, egy tagállam területén, illetve egy tagállam területének egy részén át egy kontinentális régióig váltakozik.
- 182 Másodszer, az összefonódást megelőzően a felperes által meghatározott érintett földrajzi piacon fennálló versenyhelyzet leírása szintén zavaros.
- 183 Ami ugyanis a Közép-Európa egészének piacán fennálló versenyhelyzetet illeti, a felperes a válaszban pusztán annak leírására szorítkozik, amit az összefonódást megelőzően a Lufthansa és az Austrian rendelkezésére álló „piaci erőfölényt eredményező tényezőknél” nevez: ezek a csomópontok száma, a különböző repülőtereken meglévő résidók száma, a Lufthansa és az Austrian légitársasági jogai Kelet-Európa és a Közel-Kelet felé, a flotta mérete, a tőkeerő, az ügyfeleknek szóló törzsutasprogram fennállása, az üzleti ügyfélkörrel, az utazási irodákkal és az utazásszervezőkkel keretszerződések kötésére fennálló képesség, valamint a légi tevékenységek üzemeltetési eszközeit, illetve az azokhoz szükséges infrastruktúrát kínáló vállalkozásokkal az előnyös beszerzési szerződések megkötésére való képesség.
- 184 A felperes ugyanakkor e tekintetben egyáltalán nem terjeszt elő semmilyen összehasonlító bizonyítékot más, Közép-Európában működő hálózati légiszállítók helyzetét illetően, és megelégszik annak kifejtésével, hogy az összefonódás révén létrejövő szereplő lesz az egyetlen olyan hálózati légiszállító, amely képes Közép-Európából útvonalakat kínálni az Unión belül és Kelet-Európában található célállomások felé, illetve transzkontinentális útvonalakat is.
- 185 Egyebekben, a felperes az általa a „Németország és Ausztria közötti útvonalak piacának” nevezett piacon fennálló versenyhelyzetet illetően ellentmondásos módon állítja egyrészt azt, hogy a bejelentő felek közös vállalkozásuk révén felosztották az osztrák regionális repülőterek és Németország közötti forgalmat (a keresetlevél 71. pontja), másrészt pedig, hogy versenyeztek ezeken az útvonalakon, különösen a Graz–Kijev (Ukrajna) és Linz–Párizs útvonalakon, amelyeken a Lufthansa és az Austrian is kínáltak csatlakozó járatokat, kihasználva bécsi és Frankfurt am Main-i gyűjtő-elosztó repülőtereiket (a keresetlevél 72. pontja). Ezenkívül a felperes nem szolgáltat semmilyen pontos információt az ausztriai regionális repülőterekről induló utasok azon lehetőségét illetően, hogy a Lufthansától, illetve az Austriától eltérő hálózati légitársaságot vegyenek igénybe ugyanezen útvonalak vonatkozásában.
- 186 Ebből következik, hogy a felperes által azon állítás alátámasztása érdekében előterjesztett érvek, amely szerint a Bizottság hibázott, amikor elmulasztotta az összefonódás versenyhatásai által a „közép-európai piac egészére” gyakorolt hatások elemzését, nem felel meg a fenti 175. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlat által előírt követelményeknek.
- 187 E körülmények között meg kell állapítani, hogy a felperes nem határozza meg kellő pontossággal azt az érintett földrajzi piacot, amelynek fennállására hivatkozik, valamint hogy ennél fogva a Törvényszék nem képes annak értékelésére, hogy a Bizottságnak meg kellett volna-e vizsgálnia a szóban forgó összefonódás által e piacra gyakorolt potenciális versenyhatásokat.

188 E körülmények között az első jogalap első részét megalapozatlanként el kell utasítani.

*Az első jogalap második, a Németország és Ausztria közötti útvonalon az összefonódás versenyre gyakorolt hatásaival kapcsolatos nyilvánvaló mérlegelési hibára alapított részéről*

189 A felperes lényegileg azt kifogásolja, hogy a Bizottság nem vette figyelembe az összefonódás által a Németország és Ausztria közötti útvonalak összességére gyakorolt hatást.

190 E tekintetben mindenekelőtt rá kell mutatni, hogy a felperes állításaival ellentétben a megtámadott határozat (107) preambulumbekzdéséből kitűnik, hogy a Bizottság az összefonódás hatásait nem kizárólag az Ausztria és Németország közötti azon 23 útvonalon elemezte, amelyek közvetlen átfedést mutatnak a Lufthansa és az Austrian szolgáltatásai között, hanem azokon az útvonalakon is, amelyeken a felperes által leírtaknak megfelelő közvetett-közvetett átfedések vannak.

191 Ezt követően rá kell mutatni, hogy ellentétben a felperes által előadottakkal, a Bizottság az Ausztria és Németország közötti valamennyi útvonalra vonatkozó versenyelemzése keretében figyelembe vette a Lufthansa és az Austrian között az összefonódást megelőzően létrehozott, a költségek és bevételek megosztására irányuló közös vállalkozást mint alternatív forgatókönyvet (a megtámadott határozat (64)–(69), (113)–(116), (129)–(133), (145), (159)–(169), (191) és (210) preambulumbekzdései) a Bécs–Berlin, Bécs–Düsseldorf, Bécs–Hamburg (Németország), Bécs–Hannover (Németország), Bécs–Nürnberg (Németország) (a megtámadott határozat (185) preambulumbekzdése) és a München–Linz (a megtámadott határozat (189) preambulumbekzdése) útvonalakon. Az az ok, amely miatt a Bizottság a versenyelemzés keretében nem vette figyelembe a közös vállalkozást, abból fakadt, hogy előzőleg megállapította, hogy az összefonódás feleinek versenytársai jelentős piaci részesedésekkel rendelkeztek ezeken az útvonalakon, ami valószínűtlenné tette az összefonódáshoz kapcsolódó versenyproblémák felmerülését ezeken az útvonalakon.

192 Végül arra is rá kell mutatni, a felperes azon érvét illetően, amely szerint a Bizottság nem vette figyelembe a Lufthansa és az Austrian által a Bécs–Berlin és Bécs–Hamburg útvonalakon üzemeltetett járatok számát az ezen útvonalra vonatkozó versenyelemzés során, hogy a megtámadott határozat (185) preambulumbekzdéséből kitűnik, hogy a Bizottság megállapította, hogy 2008/2009 telén, vagyis a megtámadott határozat meghozatalát megelőzően az Air Berlinnek az időfaktorra érzékeny, illetve nem érzékeny szállított utasok összlétszáma százalékában kifejezett piaci részesedése 70 és 80% közé esett a Bécs–Hamburg útvonalon, és 80 és 90% közé a Bécs–Berlin útvonalon. Ezek az adatok egyébként az Air Berlin piaci részesedésének enyhe, ám érzékelhető növekedését mutatják 2008 nyarához képest, amikor az Air Berlin a Bécs–Berlin útvonalon csak az utasok 70–80%-át szállította. Az az érv, amely szerint a Lufthansa és az Austrian ugyanazon időszak alatt több járatot indított, mint az Air Berlin, e tekintetben irreleváns, mivel a piaci részesedést helyesen a szállított utasok száma alapján állapítják meg. Egyebekben az a körülmény, hogy a Lufthansa és az Austrian szándékosan dönt úgy, hogy csökkenteni kapacitását ezeken az útvonalakon, még ha bizonyítottnak is vesszük, nem alkalmas arra, hogy megkérdőjelezze a Bizottság versenyelemzését. A Bizottságnak ugyanis az összefonódást megelőzően egy adott útvonalon fennálló versenyhelyzet kezelése során a versenytársak valós piaci részesedéseit kell értékelnie, nem pedig azok potenciális piaci részesedéseit.

193 A fenti megfontolásokra tekintettel az első jogalap második részét megalapozatlanként el kell utasítani.

*Az első jogalap harmadik, az összefonódás Közép-Európa és az Unión kívüli Kelet-Európa közötti légi útvonalakkal összefüggő következményeivel kapcsolatos nyilvánvaló mérlegelési hibán alapuló részéről*

194 Az első jogalap harmadik részében a felperes három külön kifogást ad elő. Az első kifogás arra vonatkozik, hogy a megtámadott határozatban a Bizottság nem végezte el az összefonódás által a Közép-Európa és az Európai Unión kívüli Kelet-Európa közötti légi útvonalakra gyakorolt hatások elemzését az O & D megközelítés alapján. A második kifogás azon alapul, hogy a Bizottság nem vette

figyelembe a Lufthansa és az Austrian erőfölényét az egyfelől a bécsi, Frankfurt am Main-i, müncheni és zürichi repülőterek, másrészt pedig az Európai Unión kívüli kelet-európai repülőterek közötti útvonalakon.

- 195 A harmadik, arra alapított kifogás, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban nem írt elő semmilyen olyan feltételt vagy terhet, amely alkalmas lenne annak garantálására, hogy az Austriannal, illetve a Lufthansával versenyző légitársaságok számára kétoldalú közlekedési jogokat biztosítanak annak érdekében, hogy e társaságok megkezdhessék a Kelet-Európába vezető útvonalak kiaknázását, nem az összefonódás által a Közép-Európa és Kelet-Európa közötti útvonalakra gyakorolt hatások elemzésére vonatkozik, hanem a Bizottság által a megtámadott határozatban az összefonódás által okozott, a felperes által megjelölt versenyproblémák vonatkozásában elfogadott kötelezettségvállalások állítólagos elégtelenségére. Ennélfogva azt adott esetben a jelen jogalap negyedik részében kell megvizsgálni, amely az összefonódás felei által a megtámadott határozatban vállalt kötelezettségvállalások állítólagos elégtelenségére vonatkozó kifogásokat tartalmazza.

Az első, arra vonatkozó kifogásról, hogy a Bizottság nem végezte el az összefonódás által a Közép-Európa és az Unión kívüli Kelet-Európa közötti légi útvonalakra gyakorolt hatások elemzését az O & D megközelítés alapján

- 196 A fenti 167. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően elkészttségük miatt előzetesen el kell utasítani a felperes azon érveit, amelyek annak bizonyítására irányulnak, hogy a Bizottság nem használta az O & D megközelítést a Közép-Európa és Kelet-Európa közötti útvonalak vonatkozásában, mivel azokat a felperes először az Osztrák Köztársaság és a Lufthansa beavatkozási beadványaira tett észrevételeiben terjesztette elő.
- 197 Egyébként emlékeztetni kell arra, hogy az O & D megközelítés nem a versenyelemzés egyik módszere, hanem csupán az a módszer, amelyet a Bizottság annak az érintett piacnak az azonosítása érdekében alkalmaz, amelyen az összefonódás hatását elemezni kell. Márpedig a megtámadott határozatból kitűnik, hogy e módszernek megfelelően a Bizottság azonosította azokat az útvonalakat, amelyeken az Lufthansa és az Austrian szolgáltatásai átfedésben vannak.
- 198 Ekképpen a megtámadott határozat (107) preambulumbekzdéséből kitűnik, hogy a Bizottság 28 közvetlen-közvetlen átfedést azonosított, amelyek egyike sem érintett közép-európai repülőtér és Unión kívüli kelet-európai repülőtér közötti útvonalat. A Bizottság ezt követően a megtámadott határozat (108)–(266) preambulumbekzdésében elemezte az összefonódás által ezekre az átfedésekre gyakorolt hatásokat.
- 199 Egyebekben a megtámadott határozat (267) preambulumbekzdéséből az is kitűnik, hogy a Bizottság az európai repülőterek közötti, valamint az európai repülőterek és a nem európai repülőterek közötti útvonalakat érintő közvetlen-közvetett és közvetett-közvetett átfedéseket is azonosított.
- 200 E tekintetben a Bizottság a megtámadott határozat (268) preambulumbekzdésében kiemelte, hogy:

„Ezeket az útvonalakat a felek piaci helyzetének és a piaci részesedések ügylet által eredményezett átruházásának fényében elemezték. Ezenkívül valamennyi útvonalon értékelték a versenytársak jelenlétét és helyzetét, valamint az utasok számát. Szükség esetén figyelembe vették a versenytársaik által kínált járatok számát és időtartamát, valamint azok relevanciáját az időtényezőre érzékeny utasok számára. E kritériumok alapján semmilyen versenyproblémát nem lehetett azonosítani. Ezenkívül a piacvizsgálat egyáltalán semmilyen versenyproblémát nem tárt fel az azonosított közvetlen-közvetett és közvetett-közvetett átfedések tekintetében, a [Lufthansa] és az [Austrian] közép- és kelet-európai piaci helyzete kivételével.”



201 Némiképpen kihagyásos megfogalmazása ellenére a megtámadott határozat (268) preambulumbekzdéséből le lehet vezetni, hogy a Bizottság igenis azonosította a Lufthansa és az Austrian szolgáltatásai közötti közvetlen-közvetett és közvetett-közvetett átfedéseket a közép-európai repülőterek és a kelet-európai repülőtér közötti útvonalakon, amelyek vonatkozásában elvégezte az összefonódás hatásainak elemzését is, és az a piacvizsgálattal ellentétben nem tárt fel versenyproblémát.

202 Következésképpen ezt az első kifogást megalapozatlanként el kell utasítani.

A második, arra alapított kifogásról, hogy a Bizottság nem vette figyelembe a Lufthansa és az Austrian erőfölényét az egyfelől a bécsi, Frankfurt am Main-i, müncheni és zürichi repülőterek, másrészt pedig az Unión kívüli kelet-európai repülőterek közötti útvonalakon

203 Először rá kell mutatni, hogy a felperes nem jelöli meg pontosan azokat az útvonalakat, amelyeken az összefonódás felei erőfölényben vannak. A felperes ugyanis keresetlevele 78. pontjában pusztán általános jelleggel hivatkozik az egyfelől a bécsi, Frankfurt am Main-i, müncheni és zürichi repülőterek, másfelől pedig az olyan kelet-európai repülőterek közötti útvonalakra, mint a kijevi, a moszkvai (Oroszország) és a szentpétervári (Oroszország) repülőterek. Ezenfelül a felperes által megjelölt, a bécsi, Frankfurt am Main-i, müncheni és zürichi repülőterekről a kelet-európai repülőterek felé induló, a Lufthansa, a Swiss és az Austrian által kínált heti járatszámok olyan összesített adatok, amelyek semmilyen információt nem tartalmaznak a valamely fenti társaság által egy adott útvonalon kínált heti járatszámról. Ezenkívül ezek az adatok szintén nem tartalmazzák a szállított utasok számát, amely pedig hagyományosan az a mutató, amely lehetővé teszi egy légiszállító adott útvonalon fennálló piaci részesedésének kiszámítását. Egyebekben a felperes nem állítja, hogy az összefonódásból létrejövő szereplő által egyes Közép-Európa és Kelet-Európa közötti útvonalakon állítólagosan megszerzendő erőfölény az összefonódás eredménye, mivel annak eredményeként megszűnne az ezen útvonalakon az Austrian és a Lufthansa között fennálló verseny.

204 Valójában úgy tűnik, hogy a felperes azt kifogásolja, hogy a Bizottság az összefonódás hatásaira vonatkozó elemzésében nem vette figyelembe azt a körülményt, hogy a Lufthansa és az Austrian erős jelenléttel rendelkezik a bécsi, Frankfurt am Main-i, müncheni és zürichi repülőtereken, ahonnan kiszolgálják a kelet-európai célállomásokat, valamint hogy a Közép-Európából Kelet-Európába utazni kívánó utasoknak nincs más választásuk, mint az Austrian vagy a Lufthansa igénybevétele.

205 E tekintetben a megtámadott határozat (269) preambulumbekzdéséből kitűnik, hogy ezeket az aggóalmakat a piacvizsgálat I. szakaszában vetették fel a vizsgálat bizonyos résztvevői, ugyanakkor arra a vizsgálat II. szakaszában született válasz, amennyiben az ügyfél vállalkozások nagy többsége egyáltalán nem érzékelt az összefonódás révén létrejövő szereplő potenciálisan megerősödött helyzete által gyakorolt negatív hatást a Kelet- és Közép-Európát kiszolgáló járatokat illetően, valamint megjelölte a létező alternatív versenytársakat.

206 A Bizottság a megtámadott határozat (270) preambulumbekzdésében rámutatott, hogy láthatóan léteztek Kelet- és Közép-Európát kiszolgáló jelentős versenytársak, különösen az Air France-KLM – amely tizenöt közép- és kelet-európai célállomást szolgál ki saját hálózatát használva, és tizenegy további célállomást SkyTeam partnereivel, az Aeroflottal és a CSA-val együttműködésben –, valamint a British Airways, amely tizenhárom közép- és kelet-európai célállomást szolgál ki saját hálózatát használva, illetve a Malév, amely 22 közép- és kelet-európai célállomást szolgál ki.

207 E tekintetben a felperes előadja, hogy az összefonódás révén létrejövő szereplő nem szembesül kellő mértékű versenynyomással az egyfelől a bécsi, Frankfurt am Main-i, müncheni és zürichi repülőterek, másrészt pedig a kelet-európai repülőterek, különösen Moszkva közötti útvonalakon, sem az Air

France-KLM, sem a British Airways, sem pedig a Malév, illetve a CSA részéről, mivel e társaságok csak csatlakozó járatokat kínálnak, amelyek jelentősen növelik ezeken az útvonalakon az utazást időtartamát és hosszát.

- 208 A közvetlen és közvetett járatok közötti helyettesíthetőség szintjét illetően rá kell mutatni, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (24) preambulumbekkezdésében kiemelte, hogy az a repülés időtartamától függ. Ekképpen minél hosszabb a repülés, a közvetett járatok annál inkább képesek versenynyomást gyakorolni a közvetlen járatokra. A Bizottság ezt követően rámutatott, hogy a jelen ügyben a piacvizsgálat megerősítette azt a korábbi határozatokban tett megállapítást, amely szerint a közvetett járatok általános jelleggel nem kínáltak versenyképes helyettesítési lehetőséget a közvetlen járatok tekintetében, mivel az ügyfelek ténylegesen előnyben részesítették a közvetlen járatokat.
- 209 Márpedig nem vitatott, hogy az egyrészt Bécs, másrészt Moszkva, Szentpétervár, illetve Kijev közötti közvetlen járatok, illetve a Zürich–Kijev, Frankfurt am Main–Kijev, München–Szentpétervár és München–Kijev járatok utazási ideje három óránál kevesebb. E körülmények között az Air France-KLM, a British Airways, a Malév és a CSA, illetve minden egyéb kelet-európai alternatív légitársaság által kínált közvetett járatok nem jelentenek versenyképes alternatívát az Austrian vagy a Lufthansa által ezeken az útvonalakon kínált közvetlen járatokhoz képest. Ugyanakkor a megtámadott határozat (271) preambulumbekkezdésében a Bizottság kijelenti, hogy a piacvizsgálat megerősítette azt a következtetést, amely szerint a kelet-európai szállítók szintén helyettesítő megoldást kínálhatnak a Lufthansa és az Austrian vonatkozásában, mivel megállapította, hogy az utazási irodák nagy többsége ezen társaságok árait összehasonlította az alternatív szállítók, köztük a kelet-európai szállítók áraival. A Bizottság arra is rámutatott, hogy a piacvizsgálat során kiderült, hogy az ügyfél vállalkozások többsége jelezte, hogy nem egy adott társaságtól vásárolják az utazásokat, hanem a közép- és kelet-európai székhely függvényében alternatív járatokat keresnek, többek között a kelet-európai szállítóknál. Márpedig a felperes nem állítja, és nem is bizonyítja, hogy bármely más európai légitársaság, különösen orosz vagy ukrán társaságok nem kínáltak a megtámadott határozat meghozatalának időpontjában közvetlen járatokat az érintett útvonalakon.
- 210 A felperes egyébként válaszában elismeri, hogy léteznek a Transaero és az Aeroflot által kínált közvetlen járatok a Bécs–Moszkva útvonalon.
- 211 E tekintetben nem meggyőző a felperes azon érve, amely szerint e társaságok járatkínálata nem versenyképes a hetente biztosított járatok alacsony számára, és azok osztrák üzleti ügyfeleknek meg nem felelő menetrendje miatt. Meg kell ugyanis állapítani, hogy a felperes e tekintetben semmilyen bizonyítékot nem terjeszt elő. Ezenkívül, általánosságban, az üzleti ügyfelek csak egy csoportját alkotják az adott útvonal kapcsán érdekelt utasoknak, így tehát nem lehet ezen ügyfélkör állítólagos preferenciáira vonatkozó következtetéseket levonni anélkül, hogy ismernénk az ügyfélkör által a Bécs és Moszkva között utazó utasok körében képviselt arányt.
- 212 A felperes tehát elmulasztja annak bizonyítását, hogy az összefonódás eredményeként létrejövő szereplő nem fog kellő mértékű versenynyomással szembesülni a Bécsből Moszkva, Szentpétervár és Kijev felé tartó útvonalakon, illetve a Zürich–Kijev, Frankfurt am Main–Kijev, München–Szentpétervár és München–Kijev útvonalakon.
- 213 E következtetés érvényes a középtávú Zürich–Moszkva, Zürich–Szentpétervár, Frankfurt am Main–Moszkva, Frankfurt am Main–Szentpétervár, München–Moszkva és München–Szentpétervár útvonalakra is, amelyek esetében nem kizárt, hogy más kelet-európai szállítók is kínálnak közvetlen járatokat. Ezenkívül a Bizottság a megtámadott határozat (26) preambulumbekkezdésében kiemelte, hogy a piacvizsgálat egyes résztvevői rámutattak, hogy a közvetett járatok bizonyos körülmények között versenyképes helyettesítő megoldást jelenthetnek. Ennélfogva a felperes azt sem bizonyítja, hogy az összefonódás eredményeként létrejövő szereplő nem fog kellő mértékű versenynyomással szembesülni ezeken az útvonalakon.

- 214 A felperes azt is előadja, hogy ellentétben azzal, amit a Bizottság állít, a CSA és a Malév járatkínálata nem jelent hiteles alternatív megoldást az Austrian és a Lufthansa csatlakozó járatkínálatával szemben azon személyek számára, akik a regionális ausztriai repülőterekről kívánnak kelet-európai repülőterek felé utazni.
- 215 A felperes szerint ugyanis nincsenek a regionális ausztriai repülőterek, vagy a grazi, linzi, innsbrucki, salzburgi és klagenfurti repülőterekről a CSA és a Malév csomópontjai, vagyis Prága (Cseh Köztársaság) és Budapest (Magyarország) felé repülő közvetlen járatok. Ebből következik, hogy azok az utasok, akik ezen ausztriai regionális repülőterek mellett laknak, és valamelyik említett repülőtérről kívánnak egy kelet-európai célállomás felé utazni, a Malév és a CSA által kínált járatok igénybevétele érdekében először kénytelenek Bécsbe repülni, és innen Prágába vagy Budapestre menni, ahonnan végül elérhetik kelet-európai célpontjukat. E körülmény eredményeként az e két társaság által kínált járatok kevésbé versenyképesek, mint az Austrian és a Lufthansa által kínált járatok, amelyek lehetővé teszik, hogy ezekről az ausztriai regionális repülőterekről el lehessen jutni bécsi, Frankfurt am Main-i, müncheni és zürichi csomópontjaikba, majd onnan egy kelet-európai célállomásra.
- 216 E tekintetben rá kell mutatni, hogy a felperes nem szolgáltat semmilyen információt azon kelet-európai célállomásokról, amelyekre hivatkozik, így nem lehet azonosítani azokat az ausztriai regionális repülőterek és ezen célállomások közötti útvonalakat, amelyeken állítása szerint a Bizottság nem vette figyelembe az összefonódás hatásait.
- 217 Összességében meg kell állapítani, hogy az azonos útvonalon a közvetett járatkínálatok közötti versenyt jellegénél fogva meg kell különböztetni a közvetlen járatok közötti versenytől, illetve a közvetlen járatok és a közvetett járatok közötti versenytől. Kevésbé tűnik ugyanis valószínűnek, hogy az Austrian növeli a járatok számát az ausztriai regionális repülőterek és Bécs között, vagy csökkenti az ezen az útvonalon közlekedő járatainak árait, figyelemmel az e repülőterek és a kelet-európai célállomások közötti járatok iránti keresletre, mivel az e regionális repülőterekről az ilyen célállomások felé utazó utasok valószínűleg csak egy kis részét jelentik azon utasok összességének, akik közvetlen járatra tartanak igényt a regionális repülőterek és Bécs között. Ugyanez a helyzet egyébként a Malév és a CSA esetében a Bécs és Budapest, illetve a Bécs és Prága közötti járatok vonatkozásában, amelyek ára és gyakorisága kis eséllyel változik az ausztriai repülőterek és a kelet-európai célállomások közötti járatok iránti kereslet függvényében. Ebben az összefüggésben az ugyanazon az útvonalon közlekedő közvetett járatok kínálata közötti verseny számos tényezőtől függ, mint például a repülési idők az utazás különböző szakaszai között, az átszállási idők, a teljes ár, vagy az indulási menetrendek. E körülmények között *a priori* nem lehet kizárni, hogy a CSA és a Malév járatkínálata az érintett útvonalakon hiteles alternatívát jelenthet az Austrian járataival szemben, noha azok kevésbé praktikusak, mint az utóbbiak.
- 218 A fenti megfontolásokra figyelemmel megalapozatlanként el kell utasítani a felperes arra alapított kifogását, hogy a Bizottság az összefonódás által a versenyre gyakorolt hatások elemzése során nem vette figyelembe azt a körülményt, hogy az Austrian és a Lufthansa több olyan csomóponttal rendelkezik Közép-Európában, ahonnan Kelet-Európába irányuló járatokat kínálnak.
- 219 Ebből következik, hogy az első jogalap harmadik része megalapozatlan.

*Az első jogalap negyedik, a Lufthansa és az Austrian versenytársainak azon képességével kapcsolatos nyilvánvaló mérlegelési hibára alapított részéről, hogy fennmaradjanak, illetve belépjenek az érintett piacra*

- 220 Az első jogalap negyedik része öt kifogásra oszlik. Az első és a második kifogás a 2004. évi iránymutatás 36. és 31. pontjának megsértésére vonatkozik. A harmadik, negyedik és ötödik kifogás ugyanezen iránymutatás 68. és azt követő pontjainak megsértésére vonatkozik.

Az első, a 2004. évi iránymutatás 36. pontjának megsértésére alapított kifogásról, amennyiben a Bizottság nem vette figyelembe azt, hogy az összefonódás korlátozza a versenytársak lehetőségeit arra, hogy utakat értékesítsenek az üzleti ügyfelek számára, valamint hogy keretmegállapodásokat kössenek az utazási irodákkal és az utazásszervezőkkel

- 221 A felperes lényegileg azt kifogásolja, hogy a Bizottság az összefonódás engedélyezésével megsértette a 2004. évi iránymutatás 36. pontját, holott az összefonódás a Lufthansa és az Austrian hálózatainak összekapcsolása és az ez által érintett útvonalkínálat növelése révén korlátozza a többi légiszállító lehetőségeit arra, hogy utakat értékesítsenek az üzleti ügyfelek számára, valamint hogy keretmegállapodásokat kössenek az utazási irodákkal és az utazásszervezőkkel.
- 222 A felperes által e kifogás alátámasztása érdekében előterjesztett érveknek nem lehet helyt adni.
- 223 Ekképpen először, az egyéb szállítók azon lehetőségeinek állítólagos korlátozását illetően, hogy kiaknázzák az üzleti utak szegmensét, rá kell mutatni, hogy az ellenkérelem B 4. melléklete tartalmazza az ügyfél vállalkozások által a nekik 2009. május 15-én megküldött kérdőív 13. kérdésére adott válaszait a többek között a Lufthansa és az Austrian által kínált engedmények és kedvezmények rendszere által az üzleti ügyfelek hűségére gyakorolt hatást illetően. Márpedig meg kell állapítani, hogy e válaszokból az tűnik ki, hogy a piacvizsgálat résztvevőinek többsége kijelenti, hogy nem kizárólag a Lufthansa és az Austrian szolgáltatásait veszik igénybe, valamint hogy az utóbbiak által kínált kedvezmények nem elégségesek a másik szállító esetleges igénybevétele lehetőségének kizárására.
- 224 Arra is rá kell mutatni, hogy az ellenkérelem B 5. melléklete tartalmazza az ügyfél vállalkozások válaszait a Bizottság által a piacvizsgálat II. szakasza során hozzájuk intézett 71., 73., 76., 79. és 80. kérdésre. E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a 71. kérdés vonatkozott arra, hogy az üzleti ügyfelek komoly alternatívának értékelik-e a kelet- és közép-európai, illetve közel-keleti célállomások felé irányuló utazások vonatkozásában a kelet-európai légitársaságokat. Márpedig meg kell állapítani, hogy a piacvizsgálat 31 résztvevője közül 22 igenlő választ adott erre a kérdésre.
- 225 Ebből következik, hogy ellentétben a felperes által előadottakkal, a piacvizsgálatból kitűnik, hogy az üzleti ügyfelek a Lufthansa és az Austrian egyes versenytársait hiteles alternatíváknak tekintették azon járatkínálat vonatkozásában, amelyet az előbbieik hálózataiknak köszönhetően voltak képesek kínálni.
- 226 Ami másodszor az egyéb szállítók arra irányuló lehetőségeit illeti, hogy keretmegállapodásokat kössenek az utazási irodákkal és az utazásszervezőkkel, rá kell mutatni, hogy az ellenkérelem Bizottság által hivatkozott B 2. mellékletéből kitűnik, hogy az ügyfél vállalkozások részére az összefonódás vizsgálatának I. szakaszában 2009. május 15-én megküldött kérdőív 2. és 3. kérdésére válaszolva a vizsgálat 38 résztvevőjének igen nagy többsége kijelentette, hogy nincs kizárólagos üzleti kapcsolata valamelyik légiszállítóval vagy szövetséggel, hanem ellenkezőleg, többek között keretmegállapodások kötése révén több szállítóval és szövetséggel tart fenn üzleti kapcsolatokat.
- 227 Márpedig az ilyen megállapítás nem tartalmaz semmilyen utalást arra, hogy az utazási irodák ugyanolyan típusú üzletpolitikát fogadnak-e el.
- 228 Rá kell ugyanakkor mutatni, hogy az ellenkérelem B 3. melléklete tartalmazza mind a jegyek számát, mind azok értékét illetően a Lufthansa és az Austrian repülőjegyeinek százalékos arányát a 2007-ben és 2008-ban a 2009. május 13-i kérdőívre választ adó utazási irodák által értékesített valamennyi repülőjegyhez képest.
- 229 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy ezek a Bizottság szolgálatai által megállapított százalékos arányok a kérdőívre választ adó egyes gazdasági szereplők által értékesített jegyek összességére vonatkoznak. Ennek alapján a felperes előadja, hogy a megkeresett utazási irodák 2007-ben átlagosan 58,2%-át, 2008-ban pedig átlagosan 53,7%-át vásárolták meg a Lufthansa és az Austrian által értékesített jegyeknek. Márpedig, ha a felperes számítása pontos, akkor az általa kiszámított értékek nem a



Lufthansa és az Austrian által kibocsátott, és az utazási irodák által megvásárolt jegyek százalékos arányának felelnek meg, hanem azon jegyek százalékos arányának, amelyeket a kérdőívre választ adó utazási irodák a Lufthansától és az Austriantól megvásároltak.

- 230 Ezenkívül, noha e százalékos arány magas, az azt tanúsítja, hogy a kérdőívre választ adó utazási irodák nem álltak kizárólagos üzleti kapcsolatban a Lufthansával és az Austriannal.
- 231 A felperes azon érvét illetően, amely szerint e százalékos arány bizonyítja az Lufthansa és az Austrian összefonódásból eredő közép-európai erőfölényének fennállását, rá kell mutatni arra, ahogy azt a Bizottság is megalapozottan fejt ki, hogy a megtámadott határozat nem tartalmazza a repülőjegyek utazási irodák általi értékesítése piacának semmilyen elemzését, valamint hogy a felperes mindeddig soha hivatkozott ilyen piac létezésére.
- 232 A fenti megfontolásokra figyelemmel el kell utasítani a 2004. évi iránymutatás 36. pontjának megsértésére alapított kifogást.

A második, a 2004. évi iránymutatás 31. pontjának megsértésére alapított kifogásról, amennyiben a Bizottság nem vette figyelembe, hogy az összefonódás eredményeként létrejövő szereplő lesz az egyetlen olyan hálózati társaság, amely képes ügyfelei részére az egész világon és különösen Kelet-Európában teljes útvonalhálózatot kínálni

- 233 A felperes előadja, hogy a Bizottság megsértette a 2004. évi iránymutatás 31. pontját, amikor jóváhagyta az összefonódást, noha annak eredményeként a Lufthansa marad az egyetlen olyan hálózati társaság, amely képes ügyfelei részére az egész világon és különösen Kelet-Európában teljes útvonalhálózatot kínálni. Azoknak az üzleti ügyfeleknek, utazási irodáknak és utazásszervezőknek, akiknek az első esetben arra van szükségük, hogy teljes útvonalakínálattal rendelkezzenek, míg a másik kettőnél arra, hogy az egész világon tudjanak útvonalakat kínálni ügyfeleiknek, nincs más választásuk, mint az, hogy a Lufthansával kössenek keretszerződéseket.
- 234 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 2004. évi iránymutatás 31. pontjában a Bizottság a horizontális összefonódások egy potenciális versenyellenes hatását írja le, vagyis azt, amikor a vevőknek kevés lehetőségük van arra, hogy szállítót váltsanak. A Bizottság rámutat, hogy előfordulhat, hogy az összefonódásban részt vevő vállalkozások vevői nehezen váltanak más szállítókra, vagy mert kevés az alternatív szállító, vagy mert komoly átállási költségekkel kell szembenéznük. Az ilyen vevőket az áremelések különösen érzékenyen érintik. Az összefonódás kihathat az ilyen vevőknek az áremelésekkel szembeni védekezőképességére. Különösen fennállhat ez a helyzet olyan vevőknél, amelyek az összefonódásban részt vevő két vállalkozástól szereztek ellátást, hogy versenyképes árakat érhessenek el. Ebben a vonatkozásban a vevők korábbi szállítót váltási magatartására, illetve az árváltozásokra adott reakciókra vonatkozó adatok fontos információval szolgálhatnak (a 2004. évi iránymutatás 31. pontja).
- 235 Rá kell ugyanakkor mutatni, hogy a felperes nem bizonyítja, hogy az, hogy egy vállalkozás ilyen teljes útvonalhálózattal rendelkezzen, elengedhetetlen feltétele annak, hogy keretmegállapodásokat kössön az utazási irodákkal és az utazásszervezőkkel.
- 236 Ezenkívül az ellenkérelem B 2. mellékletéből kitűnik, hogy a Bizottság által a piacvizsgálat I. szakasza során részükre megküldött kérdőív 2. és 3. kérdésére válaszoló ügyfél társaságok igen nagy többsége jelezte, hogy a Lufthansától és az Austriantól eltérő, a Star Alliance szövetségtől különböző másik szövetségbe tartozó olyan légitársaságokkal is kötöttek keretmegállapodásokat, mint például az Air Berlin-Fly Niki, a British Airways, az Air France-KLM, a CSA, a Malév, az Alitalia, az Emirates, a Finnair, illetve az Iberia. Márpedig a felperes nem terjeszt elő semmilyen érvet, amely alkalmas lenne e megállapítás megkérdőjelezésére.

237 Ennélfogva úgy kell tekinteni, hogy a Bizottság ésszerűen tekinthette úgy, hogy a szóban forgó összefonódás nem fosztotta meg az üzleti ügyfeleket, az utazásszervezőket és az utazási irodákat az alternatív gazdasági szereplőktől, anélkül hogy ezzel megsértette volna a 2004. évi iránymutatás 31. pontját, valamint hogy e kifogást tehát megalapozatlanként el kell utasítani.

A harmadik, a 2004. évi iránymutatás 68. és azt követő pontjainak megsértésére alapított kifogásról, amennyiben a Bizottság nem vette figyelembe, hogy az összefonódás eredményeként létrejövő szereplő kínálata le fogja fedni az azokon az útvonalakon fennálló teljes keresletet, amelyeken a bejelentő felek erőfölénnyel rendelkeznek

238 A felperes lényegileg előadja, hogy a piacra lépésnek az a feltétele, hogy létezzen az olyan új járatok iránti kereslet, amelyeket egy új versenytárs üzemeltethet. Márpedig a Lufthansa és az Austrian kínálata, a járatszám, a résidők és a kínált helyek száma szempontjából olyan, hogy az lefedi a teljes keresletet azokon az útvonalakon, ahol együtt vagy egyedileg erőfölényben vannak, valamint hogy ebből következően semmilyen új versenytárs nem tud belépni ezekre az útvonalakra.

239 E tekintetben rá kell mutatni, hogy a felperes nem azt állítja, hogy többletkapacitás áll fenn azokon az útvonalakon, ahol a Lufthansa és az Austrian erőfölényben vannak, hanem kizárólag azt, hogy az utóbbiak kínálata lefedi a teljes keresletet ezeken az útvonalakon. Márpedig az, hogy fennáll a Lufthansa vagy az Austrian kínálata egy adott útvonalon, bármilyen nagy is legyen ez a kínálat, önmagában nem alkalmas azon lehetőség kizárására, hogy egy új versenytárs sikeresen belépjen erre a piacra, sajátos szolgáltatásokat vagy előnyösebb árakat kínálva, és ezáltal vagy piaci részesedést szerezzen a maga számára, vagy új ügyfélkör-potenciált alakítson ki.

240 Ennélfogva el kell utasítani a felperes azon állítását, amely szerint a Lufthansa vagy az Austrian kínálata azokon az útvonalakon, ahol az említettek erőfölényben vannak, a piacra lépés akadályát jelenti.

241 Ezzel szemben a jelentős számú résidővel rendelkezés a nap kritikus időpontjaiban, például reggel és este, olyan tény lehet, amely fontos az ügyfélkör egy része, különösen az üzleti ügyfelek számára, és ebből következően döntő feltételt jelent a légiútvonalak nyereséges működtetésének biztosítása szempontjából.

242 A Bécs–Brüsszel útvonal felperes által választott példája e szempontból releváns, mivel a megtámadott határozatból kitűnik, hogy a Bizottság elismerte az összefüggéssel kapcsolatos jövőbeli versenyproblémák fennállását ezen az útvonalon, egyrészt azzal az indokkal, hogy nincs elegendő versenynyomás, másrészt pedig azzal, hogy a csúcsidőszakbeli résidők rendelkezésre állásának hiánya a bécsi és a brüsszeli repülőtéren megnehezíti a piacra lépést (a megtámadott határozat (257) és (261) preambulumbekzdése).

243 Ugyanakkor rá kell mutatni, ahogy az a megtámadott határozat (330) preambulumbekzdéséből kitűnik, hogy az összefonódás felei vállalták, hogy egy új légiszolgáltató rendelkezésére bocsátanak akár napi négy, de legfeljebb heti 24 járatot lehetővé tevő résidőket a Bécs–Brüsszel útvonalon. Arra is rá kell mutatni, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (356) preambulumbekzdésében jelezte, hogy a piacvizsgálat valamennyi azonosított várospár vonatkozásában alaposan megerősítette, hogy a kötelezettségvállalásokban javasolt résidők száma elegendő ahhoz, hogy egy vagy több, új járatokat vagy további járatokat kínálni szándékozó szereplő hatékony versenyt kezdjen a felekkel. Márpedig meg kell állapítani, hogy a felperes nem vitatja ezzel kapcsolatban a piacvizsgálat eredményeit.

244 Ennélfogva a felperes elmulasztja annak bizonyítását, hogy az összefonódás következményeként piacralépési akadály keletkezne a Bécs–Brüsszel útvonalon.

245 A jelen kifogást tehát megalapozatlanként el kell utasítani.

A negyedik, a 2004. évi iránymutatás 68. és azt követő pontjainak megsértésére alapított kifogásról, amennyiben a Bizottság nem vette figyelembe azt a piacralépesi akadályt, amelyet a Lufthansa és az Austrian által követett, az árak révén történő kizorításra irányuló politika jelentett

- 246 A felperes lényegileg előadja, hogy a Lufthansa és az Austrian olyan tisztességtelen árpolitikát folytatnak, amely megakadályozza azt, hogy a versenytársak belépjenek a piacra, illetve a piacon maradjanak. A felperes szerint az összefonódás felei mindig az általuk kiszolgált útvonalakon fennálló versenyhelyzettől függően különböztették meg járataik árait. Ekképpen alacsony, sőt nagyon alacsony árakat alkalmaztak azokon az útvonalakon, ahol versennyel szembesültek, és magasabb árakat azokon, ahol monopóliummal vagy kvázi monopóliummal rendelkeznek. Ez lehetővé teszi számukra, hogy felfaló árak segítségével kizorítsák versenytársaikat. E politika fennállását bizonyítják a Lufthansa és az Austrian által alkalmazott igen alacsony árak a Bécs–Berlin, Bécs–Innsbruck, Bécs–Zürich, Bécs–München, Bécs–Hamburg, Bécs–Frankfurt am Main, illetve Bécs–Düsseldorf útvonalakon, amelyekeken olyan légitársaságokkal versenyeznek vagy versenyeztek, amelyeket végül kizorítottak, mint a Sky Europe-ot a Bécs–Innsbruck útvonalon, vagy megnehezítették piacra lépésüket, mint az Air Alpsét ugyanezen az útvonalon. A felperes szerint e politika a közelmúltban még erősebbé vált az 500 000 000 eurós állami támogatás eredményeként, amely lehetővé tette az Austrian számára, hogy különösen vonzó árakat kínáljon nagyszámú útvonalon, és különösen azokon, amelyekeken a felperes tevékenységét épp csak megkezdte.
- 247 E tekintetben mindenekelőtt arra kell rámutatni, hogy az összefonódás révén létrejött szereplő által az utóbbi időben folytatott, a felperes által a keresetlevél 132. pontjában és annak A 26 mellékletében hivatkozott árpolitika a megtámadott határozat meghozatalát követő tényekre vonatkozik, amelyek a Törvényszék állandó ítélezési gyakorlatának megfelelően nem hatnak ki az említett határozat jogszerűségére.
- 248 Ezt követően rá kell mutatni, hogy a Lufthansa és az Austrian által a megtámadott határozat meghozatalát megelőzően állítólagosan folytatott tisztességtelen árpolitika a felperes szerint csak azon monopolhelyzet folytán volt lehetséges, amelyben a felek egyes útvonalakon voltak. Márpedig az összefonódás közös piaccal való összeegyeztethetőségének vizsgálata során a Bizottság köteles megvizsgálni az összefonódás azon piacokra gyakorolt versenyhatásait, amelyekeken az összefonódás feleinek tevékenységei között átfedés van. Ebből következik, hogy amennyiben valamelyik fél már az összefonódást megelőzően monopolhelyzetben van egy légi útvonalon, vagyis egy érintett piacon, e körülmény fogalmilag kívül esik az összefonódás versenyhatásainak elemzésén.
- 249 Ezzel szemben nem ugyanez a helyzet akkor, ha a légi útvonalon fennálló monopolhelyzet vagy erőfölény az összefonódásból ered, vagy az összefonódás azt megerősíti. Ilyen esetben a Bizottság a felek által tett, az erőfölény által okozott versenyhatások orvoslására alkalmas kötelezettségvállalások hiányában nem nyilváníthatja az összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetőnek. Márpedig emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottság csak öt légi útvonalon azonosított az összefonódással összefüggő versenyproblémákat, amelyek vonatkozásában a felek korrekciós intézkedések formáját öltő kötelezettségvállalásokat tettek.
- 250 Végül meg kell jegyezni, hogy bár az a tény, hogy e légitársaság kihasználja az egyes útvonalakon fennálló erőfölényét annak érdekében, hogy a versenytársak árak révén való kizorítására irányuló politikát folytasson, alkalmas arra, hogy az EUMSZ 102. cikk által tiltott erőfölénnyel való visszaélésnek minősüljön, e társaság versenytársainak kell bejelenteni ezt a gyakorlatot a nemzeti versenyhatóságoknak vagy a Bizottságnak, azok saját kezdeményezésre történő eljárásának sérelme nélkül, az [EUMSZ 101. cikkben] és [az EUMSZ 102. cikkben] meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló, 2002. december 16-i 1/2003/EK tanácsi rendelet (HL 2003. L 1., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 2. kötet, 205. o.) 5. cikkének és 7. cikke (1) bekezdésének megfelelően. A megkeresett hatóságok csak ezen eljárás keretében képesek értékelni a bejelentett magatartás valós jellegét.

251 Ebből következően a jelen kifogást megalapozatlanként el kell utasítani.

Az ötödik, a 2004. évi iránymutatás 68. és azt követő pontjainak megsértésére alapított kifogásról, amennyiben a Bizottság nem vette figyelembe azt, hogy az összefonódás révén létrejövő szereplő monopóliumot élvez a Közép-Európából Kelet-Európa és a Közel-Kelet felé irányuló légitársasági jogok terén

252 A felperes lényegileg azt állítja, hogy az összefonódás révén létrejövő szereplő monopóliumot szerez a Közép-Európából Kelet-Európa és a Közel-Kelet felé irányuló légitársasági jogok terén. E helyzet, amely Ausztria esetében a 2008. július 2-i Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 2008 (a nemzetközi légitársaságokról szóló 2008. évi szövetségi törvény) (BGBl. I nr 96/2008, utoljára módosította: BGBl. I nr 89/2009) rendelkezéseiből ered, piacralépési akadályt jelent a Közép-Európából Kelet-Európa és a Közel-Kelet felé irányuló útvonalakon.

253 E kifogás alátámasztására a felperes a beavatkozási beadványokra tett észrevételeiben – az említett észrevételek 45. és 46. pontjaiban az Osztrák Köztársaság által az Orosz Föderációval kötött, a légitársaságokról szóló megállapodás újratárgyalása során tanúsított magatartással összefüggésben előadottak bizonyítása érdekében – kérte ügyvezetője, Otmar Lenz személyes meghallgatását. A felperes ezenkívül kérte a Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten (európai és nemzetközi ügyek szövetségi minisztériuma) több tisztviselőjének, illetve a Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (közlekedési, innovációs és technológiai ügyek szövetségi minisztériuma) egy tisztviselőjének tanúként történő meghallgatását, azzal az indokkal, hogy azok részt vettek az Orosz Föderációval kötött, a légitársaságokról szóló megállapodás újratárgyalásában.

254 Előzetesen meg kell vizsgálni e kérelmeket.

255 E tanúk megidézésére, illetve ügyvezetője személyes meghallgatására irányuló kérelmei alátámasztása érdekében a felperes előadja, hogy az eljárási szabályzat 48. cikke 2. §-ának megfelelően az új jogalapok, és ebből következően a megfelelő bizonyítékok a választ és a viszonzást követően is elfogadhatók, amennyiben olyan jogi vagy ténybeli helyzetből származnak, amely az eljárás során merült fel. A beavatkozási beadványokra tett észrevételekben felhozott érvek, valamint a megfelelő bizonyítékfelajánlások az Osztrák Köztársaság beavatkozási beadványában tett állítások megcáfolásán alapulnak, és így elfogadhatók.

256 A Bizottság és a beavatkozók úgy vélik, hogy a felperes kérelmei elkészttségük miatt elfogadhatatlan bizonyítékfelajánlást jelentenek. Ezenkívül előadják, hogy a tanúk meghallgatására irányuló kérelem elfogadhatatlan, mivel a kérelemben nem jelöli meg pontosan azokat a tényeket, amelyeket bizonyítani kell. A felperes ügyvezetőjének személyes meghallgatására irányuló kérelem szintén elfogadhatatlan, mivel nem alkalmas arra, hogy bizonyítékot szolgáltatthasson a felperes által a beavatkozási beadványokra tett észrevételekben szereplő érvekre.

257 E tekintetben rá kell mutatni, ahogy az kitűnik az eljárási szabályzat 44. cikke 1. §-a e) pontjának, illetve 48. cikke 1. §-ának együttes értelmezéséből, hogy a felperes bizonyítékait a keresetlevélben köteles felajánlani, valamint hogy a válaszban is felajánlhat bizonyítékokat, feltéve hogy e késedelmet indokolja.

258 Márpedig a jelen ügyben az Osztrák Köztársaság és a Lufthansa beavatkozási beadványaira tett észrevételek 60. pontjából kitűnik, hogy a felperes kérelmei kifejezetten a saját maga által előterjesztett érvek bizonyítására irányultak. Ebből következően, hogy ezek a kérelmek valóban a fent hivatkozott rendelkezések értelmében vett bizonyítékfelajánlásnak minősülnek.



- 259 E kérelmek állítólagos elkésettségét illetően meg kell állapítani, hogy azokat nem a keresetlevélben, illetve a válaszban fogalmazták meg, hanem a felperes által az Osztrák Köztársaság és a Lufthansa beavatkozási beadványaira tett észrevételekben. Ebből ugyanakkor nem következik, hogy e kérelmeket szükségszerűen elkésettnek kell tekinteni. Amennyiben ugyanis azok az érvek, amelyek alátámasztása érdekében e kérelmekre hivatkoznak, nem minősülnek a bizottsági határozattal szemben előterjesztett új jogalapnak vagy kifogásnak, hanem a beavatkozók érveinek megválaszolására irányulnak, akkor a beavatkozási beadványokra tett észrevételekben tett bizonyítékfelajánlások nem tekinthetők elkésettnek. Márpedig a jelen ügyben a felperes előadja, hogy kérelmei éppen a beavatkozási beadványokra tett észrevételekben általa a beavatkozók érvelésére adott válaszként megfogalmazott állítások alátámasztására irányulnak.
- 260 E tekintetben, először a felperes ügyvezetőjének személyes meghallgatására irányuló kérelem kapcsán rá kell mutatni, hogy az a felperes szerint a beavatkozási beadványokra tett észrevételek 45–56. pontjában előadott érvek bizonyítására szolgál. Márpedig rá kell mutatni, hogy az említett pontokban szereplő érvelés ténylegesen az Osztrák Köztársaságnak a légiszolgáltatókkal kapcsolatos kétoldalú megállapodások, így többek között az Orosz Föderációval kötött megállapodás újratárgyalásával kapcsolatos érvei megválaszolására irányul. Ebből következik, hogy a felperes ügyvezetőjének személyes meghallgatásában megnyilvánuló bizonyíték felajánlása nem tekinthető elkésettnek, mivel ezen érvelés alátámasztására irányul.
- 261 Másodszor, a tanúk megidézésére vonatkozó kérelem tekintetében rá kell mutatni, hogy az szintén a felperes által a beavatkozási beadványokra tett észrevételek 45. és 46. pontjában előadott érvek bizonyítására szolgál. E kérelem ebből következően nem tekinthető elkésettnek, mivel, ahogy azt fent megállapítottuk, ezeket az érveket a felperes az Osztrák Köztársaságnak a légiszolgáltatókkal kapcsolatos, az Orosz Föderációval kötött kétoldalú megállapodás újratárgyalásával kapcsolatos konkrét érvei megválaszolása érdekében terjesztette elő.
- 262 Arra is rá kell azonban mutatni, hogy az eljárási szabályzat 68. cikke 1. §-ának harmadik bekezdése szerint „[a] fél által előterjesztett, tanúkihallgatásra irányuló indítványnak pontosan meg kell jelölnie, hogy mely tényekre vonatkozóan és milyen okokból szükséges a tanút kihallgatni”.
- 263 A jelen ügyben a Törvényszék úgy ítéli meg, hogy a bizonyítandó tényeket a felperes által hivatkozott, a beavatkozási beadványokra tett észrevételek 45. és 46. pontjában kellő pontossággal megjelölték. Ekképpen, az említett 46. pontban az szerepel, hogy „az Orosz Föderációval a fennálló légiszolgáltatási megállapodás kapcsán folyamatban lévő eljárások során a megtámadott határozat meghozatala óta [...] az Osztrák Köztársaság a legkisebb erőfeszítést sem tette a szóban forgó megállapodásban szereplő állampolgársági kikötés módosítása érdekében”, valamint, hogy „e tárgyalások során az Osztrák Köztársaság delegációja kizárólag annak bizonyításával foglalkozott, hogy az Austrian – a Lufthansa által felvásárlását követően is – osztrák légitársaság (amely lényegileg osztrák állampolgárok tulajdonában, illetve tényleges ellenőrzése alatt áll), annak érdekében, hogy ily módon garantálja az Austrian részére juttatott közlekedési jogok fenntartását”. Egyebekben az is kiemelésre került, hogy „[a]z Osztrák Köztársaság odáig ment, hogy az [E]urópai és nemzetközi ügyek szövetségi minisztériuma nemzetközi jogi irodájával szakvéleményt készítettett, amely szerint az Austrian osztrák légitársaság (amely lényegileg osztrák állampolgárok tulajdonában, illetve tényleges ellenőrzése alatt áll), valamint hogy az így megfelel az Orosz Föderációval kötött kétoldalú légiszolgáltatási megállapodásban szereplő állampolgársági kikötés követelményeinek”.
- 264 A felperes ugyanakkor semmilyen módon nem tünteti fel, hogy milyen okokból kívánja, hogy a Törvényszék hallgassa meg azokat a személyeket, akiket kérelmében név szerint megjelöl. A felperes ugyanis megelégszik e személyek nevének, illetve az őket foglalkoztató minisztérium nevének és címének feltüntetésével. Egyáltalán nem jelöli meg, hogy e személyek konkrétan mennyiben lennének képesek az általa a beavatkozási beadványokra tett észrevételek 46. pontjában hivatkozott tények bizonyítására.

- 265 Ebből következik, hogy a felperesnek a beavatkozási beadványokra tett észrevételek 45. és 46. pontjában szereplő állítások bizonyítása érdekében tanúk meghallgatására irányuló kérelme nem felel meg az eljárási szabályzat 68. cikke 1. §-ának harmadik bekezdésében szereplő feltételeknek, és azt ebből következően el kell utasítani mint elfogadhatatlant.
- 266 Egyebekben meg kell jegyezni, hogy a felperes a beavatkozási beadványokra tett észrevételeinek 46. pontjában kijelentette, hogy ügyvezetője részt vett a megtámadott határozat meghozatala óta az Osztrák Köztársaság és az Orosz Föderáció között folyó, az e két állam között fennálló kétoldalú szolgáltatási megállapodásra vonatkozó tárgyalásokon.
- 267 Ugyanakkor az eljárási szabályzat 65. cikkének a) pontja és 66. cikke 1. §-ának első bekezdése értelmében a felperes ügyvezetője a Törvényszék előtt csak mint fél jelenhet meg, tanúként viszont nem. Ebből következően nyilatkozatainak nem lenne semmilyen, a felperes állításait meghaladó bizonyító ereje.
- 268 Ezenkívül meg kell állapítani, hogy a felperes által a beavatkozási beadványokra tett észrevételek 46. pontjában előadott tények későbbiek, mint a megtámadott határozat meghozatala, tehát semmiképpen sem kérdőjelezhetik meg annak jogszerűségét.
- 269 E körülmények között a Törvényszék nem tekintette célszerűnek a felperes ügyvezetőjének arra való felhívását, hogy személyesen jelenjen meg a tárgyaláson.
- 270 A felperes kifogásának megválaszolása érdekében röviden fel kell idézni, hogy miben állnak a légitársasági jogok. Ekképpen, a két különböző állam területén található repülőterek kiszolgálása érdekében a légitársaságnak nemzetközi légitársasági joggal kell rendelkeznie, vagyis az ezen útvonal kiszolgálására vonatkozó engedéllyel. Minden állam kijelöli a területén működő azon légitársaságokat, amelyek számára engedélyezi egy útvonal kiszolgálását a területe és egy másik állam területe között. Az egyes államok által az adott nemzetközi légiútvonal kiszolgálására kiadható engedélyek számát hagyományosan a két állam között kötött kétoldalú nemzetközi megállapodás határozza meg. E közlekedési jogok képezik tehát főszabályként a nemzetközi légiútvonalak kiszolgálásának jogi akadályát.
- 271 E jogi akadályokat az Unión belül a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK tanácsi rendelet (HL L 240., 8. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 420. o.) számolta fel, amelyet azóta hatályon kívül helyezett a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (átdolgozott változat) (HL L 293., 3. o.).
- 272 Az 1008/2008 rendelet 15. cikkének megfelelően az azon tagállam illetékes hatósága által kiállított érvényes működési engedéllyel rendelkező légi fuvarozók, amelyben központi ügyintézésük helye található, Közösségen belüli légi járatokat működtethetnek, és a tagállamok e szolgáltatások ilyen szállító általi nyújtását nem köthetik semmilyen engedélyhez vagy jogosítványhoz.
- 273 Ezzel szemben a közlekedési jogok továbbra is szükségesek a valamely uniós tagállam területe és egy harmadik ország területek közötti légiútvonal kiszolgálásához. Figyelemmel arra a bizonytalanságra, amelyet az EGK 84. cikk (2) bekezdése, később az EK 80. cikk (2) bekezdése, majd az EUMSZ 100. cikk (2) bekezdése keltett a Közösség, majd az Unió légiszállítás területén fennálló külső hatáskörét illetően, a tagállamok továbbra is kétoldalú nemzetközi egyezmények alapján rendelkeztek a területük, illetve harmadik országok területe közötti útvonalakra vonatkozó légitársasági jogok megadásáról.
- 274 A 2002. november 5-i Bizottság kontra Egyesült Királyság (C-466/98, EBHT, EU:C:2002:624), Bizottság kontra Dánia (C-467/98, EBHT, EU:C:2002:625), Bizottság kontra Svédország (C-468/98, EBHT, EU:C:2002:626), Bizottság kontra Finnország (C-469/98, EBHT, EU:C:2002:627), Bizottság kontra

Belgium (C-471/98, EBHT, EU:C:2002:628), Bizottság kontra Luxemburg (C-472/98, EBHT, EU:C:2002:629), Bizottság kontra Ausztria (C-475/98, EBHT, EU:C:2002:630) és Bizottság kontra Németország (C-476/98, EBHT, EU:C:2002:631) ítéletekben (a továbbiakban: nyitott égbolt ítéletek) a Bíróság kimondta, hogy az Unió belső hatáskörei alkalmazása révén kizárólagos külső hatáskörre tett szert a légi közlekedés egyes területein, vagyis a repülőtereken a résidőkiosztást, a számítógépes helyfoglalási rendszereket és a Közösségen belüli árakat illetően. A Bíróság tehát elmarasztalta azokat a tagállamokat, amelyek többek között e területek szabályozására irányuló kétoldalú megállapodásokat kötöttek az Egyesült Államokkal.

- 275 A nyitott égbolt ítéletekben a Bíróság egyes tagállamokat amiatt is elmarasztalt, hogy olyan kikötéseket tartalmazó kétoldalú megállapodásokat kötöttek az Egyesült Államokkal, amelyek elismerték az Egyesült Államok arra irányuló jogát, hogy úgynevezett „national ownership and control” kikötés (nemzeti tulajdonra és ellenőrzésre vonatkozó követelmény) visszavonja, felfüggeszse vagy korlátozza a közlekedési jogokat abban az esetben, ha az érintett tagállam által kijelölt légiszállító nem e tagállam vagy e tagállam állampolgárainak tulajdonában áll, az ilyen kikötések eredményeként a nem azon tagállam, illetve e tagállam állampolgárainak tulajdonában vagy ellenőrzése alatt álló közösségi légitársaságokkal szemben alkalmazott hátrányos megkülönböztetés miatt, amelyek területén e légitársaságok le kívánnak telepedni, mivel ez sérti az EK 52. cikket.
- 276 Az ezen eljárásokban beperelt tagállamok, köztük az Osztrák Köztársaság tehát kötelesek újratárgyalni valamennyi olyan, „national ownership and control” kikötést tartalmazó légiközlekedésre vonatkozó kétoldalú megállapodást, amelyet harmadik országokkal kötöttek, annak érdekében, hogy megszüntessék a Bíróság által a nyitott égbolt ítéletekben megállapított kötelezettségzegéseket, a többi tagállam pedig köteles elkerülni az ilyen eljárásokat.
- 277 Ebben az összefüggésben fogadta el az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok és harmadik országok közötti légiközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó megállapodások tárgyalásáról és végrehajtásáról szóló, 2004. április 29-i 847/2004/EK rendeletet (HL L 157., 7. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 193. o.). E rendelet (6) preambulumbekzdéséből kitűnik, hogy a tagállamok és a harmadik országok között meglévő, az uniós joggal ellentétes rendelkezéseket tartalmazó valamennyi kétoldalú megállapodást módosítani kell, vagy azokat az uniós joggal teljes mértékben összeegyeztethető új megállapodásokkal kell helyettesíteni.
- 278 A 847/2004 rendelet közlekedési jogok elosztásáról szóló 5. cikke azt mondja ki, hogy „[h]a egy tagállam a közlekedési jogok igénybevételére vonatkozó korlátozásokat meghatározó vagy a közlekedési jogok igénybevételére jogosult közösségi légifuvarozók létszámát korlátozó megállapodást köt, vagy egy megállapodást vagy annak mellékleteit módosítja, az említett tagállam köteles a közlekedési jogokat az azokra jogosult közösségi légifuvarozók között megkülönböztetéstől mentes és átlátható eljárás alapján elosztani”.
- 279 A nyitott égbolt ítéletek meghozatala és a 847/2004 rendelet elfogadása óta az uniós légiszállítók tehát főszabály szerint megkülönböztetéstől mentes és átlátható eljárás keretében versenyezhetnek egy tagállam légiszállítóival a nemzetközi közlekedési jogok megszerzése érdekében.
- 280 Ez ugyanakkor azt feltételezi, hogy a közlekedési jogok kiosztását rögzítő kétoldalú megállapodás tartalmaz egy úgynevezett „community ownership and control” kikötést (közösségi tulajdonra és ellenőrzésre vonatkozó követelmény), ami még nyilvánvalóan nem áll fenn az Osztrák Köztársaság és az Orosz Föderáció között kötött megállapodás esetében.
- 281 Következésképpen kizárólag az osztrák állam vagy osztrák állampolgárok ellenőrzése alatt vagy tulajdonában álló légiszállítók szerezhetik meg az arra irányuló közlekedési jogokat, hogy osztrák területről közvetlenül orosz területre repüljenek. Egyebekben rá kell mutatni, ahogy az az Osztrák Köztársaság beavatkozási beadványából is kitűnik, hogy ez az állam az Ausztria és Oroszország közötti közlekedési jogokat csak két osztrák légitársaság, az Austrian és a felperes részére biztosította.

- 282 Ekképpen a nem osztrák közösségi légiszállítók nem léphetnek be az Austrian kínálatával versenyezve az Ausztria és Oroszország közötti útvonalakra. A „national ownership and control” kikötés Osztrák Köztársaság és Orosz Föderáció közötti megállapodásban való fenntartása miatt ugyanis nem szerezhetnek olyan közlekedési jogot, amely révén közvetlen járatokat kínálhatnának ezen az útvonalon. Ezenkívül, ahogy azt fent megállapítottuk, az ezeken az útvonalakon egy számukra Oroszország felé irányuló közlekedési jogokat biztosító tagállam gyűjtő-elosztó repülőterének igénybevételével általuk potenciálisan kínálható közvetett járatok nem gyakorolnának elegendő versenynyomást az olyan rövidtávú útvonalakon, mint a Bécs–Moszkva útvonal.
- 283 Ugyanakkor rá kell mutatni, hogy a felperes maga rendelkezik olyan légitársasági jogokkal a Bécs–Moszkva útvonalon, ami lehetővé teszi a versenyt az Austriával. Ezenkívül, fontos kiemelni, hogy az orosz légitársaságok szintén szerezhetnek az Orosz Föderáció illetékes hatóságaitól olyan jogokat, amelyek lehetővé teszik számukra, hogy belépjenek a piacra, és versenyezzenek az Austriával, azáltal, hogy közvetlen járatokat kínálnak Ausztria és Oroszország között. Főként pedig, az összefonódás önmagában nem hat ki a fennálló közlekedési jogok kiosztására. Ekképpen, még ha az összefonódás révén a Lufthansa szükségképpen olyan jogokkal rendelkezik, amelyek lehetővé teszik számára, hogy közvetlen járatokat kínáljon Németországból, Ausztriából, illetve Svájcban a kelet-európai országok felé, amit továbbra is bizonyítani kell, mivel a felperes pontosan csak az Osztrák Köztársaság által biztosított közlekedési jogokat jelölte meg, ez önmagában nem jár olyan hatással, hogy megakadályozza az egyéb versenytársakat az ezen útvonalakra való belépésben. Az az ok ugyanis, amely miatt e versenytársak nem képesek belépni ezekre az útvonalakra, a közlekedési jogok elérhetetlensége, ami az összefonódás megtörténésétől vagy meg nem történésétől független körülmény.
- 284 Ennélfogva az arra alapított kifogást, hogy az összefonódás révén létrejövő szereplő monopóliumot élvez a légitársasági jogok területén, ezáltal akadályozva a belépést a Közép-Európa és Kelet-Európa közötti útvonalakon, megalapozatlanként el kell utasítani.
- 285 Az első jogalap negyedik részét tehát megalapozatlanként el kell utasítani.

*Az első jogalap ötödik, a kötelezettségvállalások arra való alkalmasságával kapcsolatos nyilvánvaló mérlegelési hibán alapuló részéről, hogy orvosolják az összefonódás által okozott versenyproblémákat*

- 286 Az első jogalap ötödik részében a felperes lényegileg előadja, hogy az összefonódás felei által javasolt kötelezettségvállalások nem tették lehetővé a szóban forgó összefonódás által okozott versenyproblémák orvoslását.
- 287 Előzetesen elkészttség miatt elfogadhatatlanként el kell utasítani a felperes ügyvezetőjének személyes meghallgatására vonatkozó kérelem formáját öltő bizonyítékfelajánlást, amelyet a felperes először a beavatkozási beadványokra tett észrevételeiben terjesztett elő, annak érdekében, hogy alátámassza az ezen észrevételek 47–56. pontjában szereplő érveket. Meg kell ugyanis állapítani, hogy ezek az érvek részben a keresetlevélben és a válaszban az összefonódás felei által tett kötelezettségvállalások elégtelen jellege kapcsán előterjesztett érvek felidézésében, részben pedig azok kiterjesztésében állnak.
- 288 Ezt követően fel kell idézni a Bizottság által a kötelezettségvállalások tekintetében alkalmazandó elemzési keretet, illetve az uniós bíróság által ezen elemzés vonatkozásában gyakorolt felülvizsgálat terjedelmét.
- 289 Az összefonódások ellenőrzésének célja, hogy az érintett vállalkozásoknak megadja a valamennyi közösségi léptékű összefonódás végrehajtásához szükséges, előzetes engedélyt. Az ellenőrzés keretében e vállalkozások kötelezettségvállalást ajánlhatnak fel a Bizottságnak, hogy az olyan határozatot hozzon, amelyben megállapítja az összefonódásuk közös piaccal való összeegyeztethetőségét (Ryanair kontra Bizottság ítélet, fenti 85. pont, EU:T:2010:280, 448. pont).



- 290 A közigazgatási eljárás előrehaladásától függően a felajánlott kötelezettségvállalásoknak lehetővé kell tenniük a Bizottság számára vagy annak megállapítását, hogy a bejelentett művelet az előzetes vizsgálat szakaszában már nem vet fel komoly kétségeket a közös piaccal való összeegyeztethetőségét illetően (az összefonódás-ellenőrzési rendelet 6. cikkének (2) bekezdése), vagy az átfogó vizsgálat keretében megfogalmazott kifogások megválaszolását (az összefonódás-ellenőrzési rendelet 18. cikkének (3) bekezdésével együtt értelmezett 8. cikkének (2) bekezdése). E kötelezettségvállalások tehát mindenekelőtt elkerülhetővé teszik az átfogó vizsgálat megindítását, vagy ezt követően az összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánító határozat elfogadását (Ryanair kontra Bizottság ítélet, fenti 85. pont, EU:T:2010:280, 449. pont).
- 291 Az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (2) bekezdése alapján ugyanis a Bizottság az összefonódást a rendelet 2. cikkének (2) bekezdésében meghatározott feltételnek megfelelően a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító határozatához olyan feltételeket és kötelezettségeket kapcsolhat, amelyek célja annak biztosítása, hogy az érintett vállalkozások betartsák a kötelezettségvállalásokat, amelyeket az összefonódás közös piaccal összeegyeztethetővé tétele érdekében tettek (Ryanair kontra Bizottság ítélet, fenti 85. pont, EU:T:2010:280, 450. pont).
- 292 Az ilyen típusú összefonódásokhoz fűződő gazdasági érdek és ipari vagy kereskedelmi kockázat jelentőségére, valamint a Bizottság e téren élvezett hatáskörére figyelemmel az érintett vállalkozások érdeke, hogy mindent megtegyenek a hatósági munka megkönnyítése érdekében. Ugyanezen okokból a Bizottság a legnagyobb gondosságot köteles tanúsítani az összefonódások ellenőrzésével összefüggő feladatainak gyakorlása során (Ryanair kontra Bizottság ítélet, fenti 85. pont, EU:T:2010:280, 451. pont).
- 293 Azt is meg kell állapítani, hogy az összefonódások ellenőrzése keretében a Bizottság csak olyan kötelezettségvállalások elfogadására jogosult, amelyek képesek a tervezett ügyletet a közös piaccal összeegyeztethetővé tenni (Ryanair kontra Bizottság ítélet, fenti 85. pont, EU:T:2010:280, 452. pont).
- 294 Ezzel összefüggésben meg kell állapítani, hogy az összefonódásban részes valamely fél által felajánlott kötelezettségvállalások csak akkor felelnek meg e feltételnek, ha a Bizottság teljes bizonyossággal arra a következtetésre juthat, hogy a kötelezettségvállalások teljesíthetők, és az azokból származó kiigazítási módok kellően működőképesek és tartósak lesznek ahhoz, hogy biztosítsák, hogy az erőfölényes helyzet létrehozása vagy megerősítése, illetve a hatékony versenynek a kötelezettségvállalással megelőzni kívánt korlátozása a viszonylag közeli jövőben valószínűsíthetően nem következik be (Ryanair kontra Bizottság ítélet, fenti 85. pont, EU:T:2010:280, 453. pont).
- 295 A Bizottság részéről az összefonódás ellenőrzése keretében elfogadott kötelezettségvállalások uniós bíróság általi felülvizsgálatát illetően emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottság széles körű mérlegelési jogkörrel rendelkezik annak értékelése terén, milyen kötelezettségvállalásokra van szükség annak érdekében, hogy az összefonódással kapcsolatban felmerült komoly kétségeket el lehessen oszlatni. Ebből következik, hogy a Törvényszék a Bizottság értékelését nem helyettesítheti saját értékelésével, mivel szerepe arra korlátozódik, hogy ellenőrizze, vajon a Bizottság nem követett-e el nyilvánvaló mérlegelési hibát. Különösképpen a felperes által javasolt kötelezettségvállalások állítólagos figyelmen kívül hagyása önmagában nem jelenti azt, hogy a megtámadott határozat nyilvánvaló mérlegelési hibát tartalmaz, és azon körülmény, hogy más kötelezettségvállalások is elfogadhatók lettek volna, mi több, azok a verseny tekintetében kedvezőbbek lettek volna, nem vezethet a hivatkozott határozat megsemmisítéséhez, amennyiben a Bizottság ésszerűen állapíthatta meg, hogy a határozatban meghatározott kötelezettségvállalások alkalmasak a komoly kétségek eloszlatására (easyJet kontra Bizottság ítélet, fenti 139. pont, EU:T:2006:187, 128. pont).
- 296 A Törvényszéknek a bírósági felülvizsgálat gyakorlása keretében figyelembe kell vennie az összefonódás vizsgálatának I. szakasza, illetve II. szakasza során vállalt kötelezettségvállalások sajátos célját.

- 297 Ekképpen, az I. szakasz során vállalt kötelezettség célja az azzal kapcsolatos kétségek eloszlatása, hogy az összefonódás – különösen erőfölény létrehozása vagy megerősítése következményeként – a közös piacon vagy annak egy nagyobb részén jelentősen akadályozná a hatékony versenyt. Következésképpen amennyiben a Törvényszéknek azt kell megvizsgálnia, vajon az I. szakasz során vállalt kötelezettségvállalások, azok terjedelmére, valamint tartalmára tekintettel olyan jellegűek-e, hogy a Bizottság a II. szakasz megindítása nélkül jóváhagyó határozatot hozhat, azt kell ellenőriznie, vajon a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hiba elkövetése nélkül állapíthatta-e meg, hogy a hivatkozott kötelezettségvállalások olyan közvetlen és kielégítő választ nyújtottak, amely az összes komoly kétséget egyértelműen eloszlathatta (lásd ebben az értelemben: a korábbi összefonódás-ellenőrzési rendeletet, vagyis a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 1989. december 21-i 4064/89/EGK tanácsi rendeletet [HL L 395., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 1. kötet, 31. o. ] illetően: easyJet kontra Bizottság ítélet, fenti 139. pont, EU:T:2006:187, 129. pont).
- 298 Ezzel szemben a II. szakasz során tett kötelezettségvállalások célja többek között a Bizottság által az I. szakasz során megállapított azon versenyproblémák orvosolása, amelyek miatt a Bizottság megindította a II. szakaszt. Következésképpen amennyiben a Törvényszéknek azt kell megvizsgálnia, vajon a II. szakasz során vállalt kötelezettségvállalások azok terjedelmére, valamint tartalmára tekintettel olyan jellegűek-e, hogy a Bizottság az összefonódást jóváhagyó határozatot hozhat, azt kell ellenőriznie, vajon a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hiba elkövetése nélkül állapíthatta-e meg, hogy a hivatkozott kötelezettségvállalások közvetlen és kielégítő választ nyújtottak-e az I. szakasz során megállapított versenyproblémákra.
- 299 A felperes által előadott érveket a fenti elvek alapján kell mérlegelni.
- 300 A felperes vitatja a szóban forgó kötelezettségvállalások alkalmasságát a Bizottság által egyes útvonalak vonatkozásában a megtámadott határozatban megállapított versenyproblémák megoldására.
- 301 Ugyanakkor rá kell mutatni, hogy a felperes azt is kifogásolja, hogy a Bizottság olyan kompenzációs intézkedések nélkül hagyta jóvá az összefonódást, amelyek alkalmasak a versenyproblémák ellensúlyozására a Közép-Európa és Kelet-Európa közötti útvonalakon, illetve az Ausztria és Németország közötti útvonalakon az Austrian által kiszolgált valamennyi rövid távú és középtávú célállomás vonatkozásában. A felperes az olyan kötelezettségvállalások hiányát is kifogásolja, amelyek alkalmasak az összefonódás révén létrejövő szereplő kapacitásai, illetve a Lufthansa és az Austrian árpolitikája vonatkozásában az összefonódás által okozott versenyproblémák orvoslására.
- 302 E tekintetben emlékeztetni kell arra, ahogy azt már a jelen jogalap első négy részének vizsgálatánál is megállapítottuk, hogy a Bizottság nem követett el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor nem mutatott rá a megtámadott határozatban szereplőktől eltérő versenyproblémák fennállására. Ennélfogva nem lehet azt kifogásolni, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el, amikor olyan kötelezettségvállalásokat fogadott el, amelyek állítólag nem alkalmasak a felperes által hivatkozott, a megtámadott határozatban meg nem állapított versenyproblémák orvoslására.
- 303 Mindent összevéve, a felperes azon érvét illetően, amely szerint az összefonódás révén létrejövő szereplő által a légitözlekedési jogok tekintetében az egyrészt Ausztria, másrészt a kelet-európai országok és a Közel-Kelet közötti útvonalakon élvezett monopóliumra figyelemmel a Bizottságnak arra kellett volna köteleznie az osztrák hatóságokat, hogy vállalják, hogy légitözlekedési jogokat biztosítanak a Lufthansa azon versenytársainak, amelyek meg kívánják kezdeni ezen útvonalak kiszolgálását, emlékeztetni kell arra, hogy az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikke (2) bekezdésének megfelelően a Bizottság az összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító határozatához feltételeket és kötelezettségeket fűzhet, hogy biztosítsa az érintett vállalkozások által a Bizottsággal szemben az összefonódás közös piaccal összeegyeztethetővé tétele érdekében vállalt kötelezettségek teljesítését. Ebből következik, hogy ilyen helyzetben az összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító határozat feltétele, hogy a felek tiszteletben tartják azokat a kötelezettségeket, amelyeket az általuk a Bizottsággal szemben tett kötelezettségvállalások testesítenek

meg. Ennélfogva a Bizottság az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikke (2) bekezdés alapján a két légitársaság közötti összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító határozat meghozatalát nem kötheti ahhoz a feltételhez, hogy egy tagállam vállalja, hogy közlekedési jogokat biztosít e légitársaságok versenytársainak.

- 304 E körülmények között a Törvényszék a felperes azon kifogásának értékelésére szorítkozik, amely a bejelentő felek kötelezettségvállalásainak arra való állítólagos alkalmatlanságán alapul, hogy orvosolják a Bizottság által a megtámadott határozatban azonosított versenyproblémákat.

A kötelezettségvállalásoknak Ausztria és Németország között azonosított útvonalakon a résidőket illető alkalmatlanságáról

– A Bécs–Frankfurt am Main útvonalon rendelkezésre bocsátandó résidőkről

- 305 A felperes lényegileg azt állítja, hogy a Lufthansa által az ezen az útvonalon rendelkezésre bocsátandó résidők számából azon résidők levonása, amelyeket a Lufthansa előzetesen rá átruházott, azzal a következménnyel fog járni, hogy a Lufthansa kötelezettségvállalása két további résidő rendelkezésre bocsátására korlátozódik, ami nem teszi lehetővé egy új belépő számára, hogy kellő mértékű versenynyomást gyakoroljon.

- 306 Ami először a felperes azon érvét illeti, amely szerint nem igazolt a Lufthansa által az érintett útvonalon rendelkezésre bocsátandó résidők számából azon résidők levonása, amelyeket a Lufthansa előzetesen rá átruházott, rá kell mutatni, hogy a megtámadott határozat meghozatalának időpontjában a Lufthansa és az Austrian a Bécs–Frankfurt am Main útvonalon öt-öt napi járattal rendelkezett, míg a Star Alliance-hez tartozó Adria Airways hárommal, a felperes pedig kettővel, azzal, hogy az IATA 2009/2010. évi téli forgalmi idényétől kezdve egy harmadikat is kapott (a megtámadott határozat (154) és (162) preambulumbekendése).

- 307 Márpedig, ahogy azt a Bizottság a megtámadott határozat (159)–(162) preambulumbekendésében kiemeli, a résidők kiosztása a szóban forgó útvonalon a Lufthansa és az Austrian között kötött közös vállalkozási megállapodástól függ, amelynek értelmében azok kötelesek megosztani ezen az útvonalon minden bevételt és minden üzemeltetési költséget. E közös vállalkozási megállapodást a Bizottság az EK 81. cikk (3) bekezdése alapján ideiglenes mentesítésben részesítette, bizonyos kötelezettségvállalások fejében. Amikor a Bizottság mentesítő határozata 2005-ben lejárt, a felek folytatták együttműködésüket a közös vállalat keretében, az együttműködés EK 81. cikkel való összeegyeztethetőségére vonatkozó saját értékelésük alapján. A Bizottság rámutatott, hogy e saját értékelés alapján tekintették úgy a felek, hogy „komoly aggodalmak” állnak fenn a közös vállalkozási megállapodás EK 81. cikkel való összeegyeztethetőségét illetően, és állapították meg, hogy nagyon valószínű, hogy résidőket kell átruházniuk versenytársaikra. A megtámadott határozat (162) preambulumbekendéséből kitűnik, hogy a Lufthansa e saját értékelés alapján ruházott át két résidőt a felperesre a Frankfurt am Main-i repülőtéren 2006-ban, ezáltal lehetővé téve számára, hogy erre az útvonalra belépjen napi két járattal. A Lufthansa 2009 júliusában ebben az összefüggésben ruházott át egy újabb résidőt a felperesre, ezáltal lehetővé téve számára egy harmadik napi járat működtetését ezen az útvonalon, az IATA 2009/2010. évi téli forgalmi idényétől kezdve.

- 308 A Bizottság a megtámadott határozatban rámutatott, hogy ezt a helyzetet alternatív forgatókönyvként egy olyan összefonódás helyzetével kell összehasonlítani, amelyben a közös vállalkozás véget ért a Lufthansa és az Austrian közötti strukturális kapcsolat létrejötte miatt, ami a közös vállalkozási megállapodás rendelkezéseinek megfelelően azt eredményezte, hogy a felperes visszaszolgáltatta a résidőket a Lufthansának. Márpedig a Bizottság szerint a Frankfurt am Main-i repülőtér zsúfoltságára figyelemmel szinte lehetetlen lett volna, hogy a felperes saját résidőket szerezzen, és ebből következően kénytelen lett volna felhagyni a Bécs–Frankfurt am Main útvonal működtetésével. Az Adria Airways

maradt volna az összefonódás révén létrejövő szereplő egyetlen versenytársa ezen az útvonalon, és a Bizottság szerint nem lett volna képes arra, hogy elegendő versenynyomást gyakoroljon (a megtámadott határozat (162)–(168) preambulumbekzdése).

- 309 E versenyprobléma orvoslása érdekében a felek kötelezettséget vállaltak arra, hogy olyan résidőket bocsátanak rendelkezésre, amelyek lehetővé teszik egy új légiszolgáltató számára, hogy ezen az útvonalon legfeljebb napi öt járatot üzemeltessen (a megtámadott határozat (330) preambulumbekzdése).
- 310 E tekintetben a megtámadott határozat (331) preambulumbekzdésében az szerepel, hogy a rendelkezésre bocsátandó résidők számából le kell vonni azon résidők számát, amelyeket a kötelezettségvállalások alapján már egy új belépő rendelkezésére bocsátottak, kivéve ha e résidőket az új belépő már nem használja, és azok ebből következően visszaszállnak a felekre.
- 311 A Bécs–Frankfurt am Main útvonal konkrét esetében azt írták elő, hogy a felperes által ezen az útvonalon üzemeltetett három járatot le kell vonni a kötelezettségvállalások alapján rendelkezésre bocsátandó résidők számából (a megtámadott határozat (333) preambulumbekzdése). Ebből következik, hogy a felperes megőrzi a Lufthansa által korábban átruházott résidőket, valamint hogy a Lufthansának két további résidőt kell rendelkezésre bocsátania.
- 312 Márpedig a Lufthansa által korábban a felperesre átruházott három résidő megtartását, és azok levonását az ezen az útvonalon rendelkezésre bocsátandó öt résidőből a megtámadott határozatban az a tény igazolja, hogy e résidők felperesre való átruházása megfelel a Bizottság által a megtámadott határozatban ismertetett alternatív forgatókönyvnek, amelyben ez az Adria Airways jelenlétéhez kapcsolt átruházás biztosítja a megfelelő versenynyomást a Bécs–Frankfurt am Main útvonalon. E tekintetben meg kell állapítani, hogy a felperes nem vitatja a Bizottság által az összefonódás Bécs–Frankfurt am Main útvonalra gyakorolt versenyhatásainak elemzésében rögzített alternatív forgatókönyvet.
- 313 Ami másodsor a felperes azon érvét illeti, amely szerint a Bécs–Frankfurt am Main útvonalon a további résidők rendelkezésre bocsátására vonatkozó kötelezettség kizárólag két résidő rendelkezésre bocsátására korlátozódik, rá kell mutatni, ahogy az fent is megállapításra került, hogy az összefonódás felei által tett kötelezettségvállalások valójában nem csak azt eredményezték, hogy továbbra is a felperes rendelkezésére bocsátottak három olyan résidőt, amelyet egyébként vissza kellett volna szolgáltatnia a Lufthansának, illetve hogy két további résidőt kellett rendelkezésre bocsátani. E két további résidőt a felperes, illetve bármelyik új belépő igényelheti.
- 314 Ezenkívül a megtámadott határozat (334) preambulumbekzdéséből kitűnik, hogy a felperes számára lehetővé teszik, hogy a részére a felperes és a Lufthansa között kötött hatályos bérleti szerződésnek megfelelően a Lufthansa által a Frankfurt am Main-i repülőtéren biztosított résidőket elcserélje azon résidőkre, amelyeket a Lufthansa a kötelezettségvállalások alapján köteles rendelkezésre bocsátani.
- 315 A megtámadott határozat (335) preambulumbekzdéséből kitűnik, hogy függetlenül attól, hogy a felperes úgy dönt-e, hogy új résidőket szerez az összefonódás résztvevőitől a jelenlegi, a Frankfurt am Main-i repülőtéren meglévő résidőkért cserébe, a Lufthansa vállalja, hogy módosítja a felperessel a résidőket illetően kötött hatályos bérleti szerződését, annak érdekében, hogy az tükrözze a kötelezettségvállalások rendelkezéseit, többek között a felperes részéről ezen résidők vonatkozásában a szerzett jogok megszerzését illetően, a megtámadott határozat (342) preambulumbekzdésének megfelelően.
- 316 Az utóbbi pontból ugyanis kitűnik, hogy az új belépő szerzett jogokra tesz szert a felektől szerzett résidőket illetően, vagyis jogosult lesz arra, hogy a felek által bármely azonosított váospár két végpontján átruházott résidőket felhasználja az azonosított váospártól eltérő Európán belüli váospár



vonatkozásában, amennyiben két egymást követő IATA forgalmi idény során kiszolgált az azonosított várospárt, a Bécs–Frankfurt am Main útvonal kivételével, amelynél a szerzett jogok megszerzéséhez pedig nyolc egymást követő IATA forgalmi idény során történő kiszolgálása szükséges.

- 317 Ennélfogva meg kell állapítani, hogy az összefonódás felei által tett kötelezettségvállalásoknak megfelelően a felperes nem pusztán megőrizheti a részére korábban átruházott három résidőt, és esetleges kettő további résidőt szerezhet, hanem nyolc egymást követő IATA forgalmi idény után szerzett jogokra is szert tehet a Lufthansa által a bérleti szerződésnek megfelelően rá átruházott résidők tekintetében, valamint elcserélheti e résidőket a Lufthansa által a kötelezettségvállalások keretében rendelkezésre bocsátott más résidőkre.
- 318 Ami harmadszor a felperes azon érvét illeti, amely szerint a további résidők kötelezettségvállalásoknak megfelelő rendelkezésre bocsátása nem alkalmas arra, hogy lehetővé tegye egy új versenytárs számára, hogy belépjen a Bécs–Frankfurt am Main útvonalon, meg kell állapítani, hogy a piacvizsgálatnak a Bizottság által a megtámadott határozatban rögzített eredményei cáfolják ezt. A Bizottság ekképpen a megtámadott határozat (362) preambulumbekzdésében kiemelte, hogy a piacvizsgálat résztvevőinek többsége általános jelleggel úgy vélte, hogy a kötelezettségvállalások lehetővé teszik a felperes vagy egy új belépő számára, hogy versenyképes és gazdaságos légi szolgáltatásokat nyújtsanak a Bécs–Frankfurt am Main útvonalon. Az is megállapítást nyert, hogy a piacvizsgálat résztvevői egymással nagyrészt egyetértve elismerik, hogy a kötelezettségvállalások összességében elegendőek ahhoz, hogy megkönnyítsék az útvonalon egy versenytárs piacra lépését, illetve terjeszkedését, és így fokozzák annak esélyét, illetve ennélfogva ahhoz, hogy megoldják a versenyproblémákat ezen az útvonalon.
- 319 Ami negyedszer a felperes azon érvét illeti, amely szerint a Bizottságnak saját magának kell értékelnie a kötelezettségvállalásokat, és e tekintetben nem támaszkodhat a piacvizsgálat megállapításaira, meg kell állapítani, hogy arra első alkalommal a felperes válaszában hivatkoztak. Rá kell ugyanakkor mutatni, hogy ezen érv célja egy a Bizottság által ellenkérelmében előadott érv megválaszolása, és az ennélfogva nem tekinthető elkésettnek. Nem lehet ugyanakkor helyt adni neki, mivel a megtámadott határozat (362) preambulumbekzdésének szövegéből kitűnik, hogy a piacvizsgálatot a Bizottság csak saját, a kötelezettségvállalás szóban forgó útvonalat érintő megfelelő jellegére vonatkozó következtetései alátámasztása érdekében használta fel.
- 320 Ami ötödször a felperes által a MAP légitársaság arra vonatkozó képességét illetően előterjesztett érveket illeti, hogy kiszolgálja a Bécs–Frankfurt am Main útvonalat, meg kell állapítani, hogy azok csak a piacvizsgálat egy résztvevőjének álláspontjára vonatkoznak, és így önmagukban nem kérdőjelezhetik meg e vizsgálat megállapításainak összességét.
- 321 Ezenfelül rá kell mutatni, hogy ellentétben a felperes által előadottakkal, a válasz C 8. mellékletéből nem az tűnik ki, hogy a MAP légitársaság csak két MD-83 típusú, 170 személyes repülőgéppel rendelkezik, amelyeket lízingmegállapodások keretében más légitársaságok rendelkezésére bocsátottak, hanem az, hogy tizenhárom üzleti repülőgépe mellett két MD-83 típusú, 170 személyes utasszállító repülőgéppel rendelkezik a kiegészítő igények kielégítése céljából. Az, hogy ezeket az MD-83 típusú repülőgépeket bérbe adták más légitársaságoknak, nem zárja ki, ahogy azt a Bizottság kifejti, hogy azokat a MAP légitársaság a jövőben saját céljaira használja fel. Ennélfogva meg kell állapítani, hogy ennek az érvnek nincs ténybeli alapja.
- 322 A fenti megfontolásokra figyelemmel a Bécs–Frankfurt am Main útvonalon rendelkezésre bocsátott résidők elégtelenségére vonatkozó kifogást megalapozatlanként el kell utasítani.

– A Bécs–München útvonalon rendelkezésre bocsátott résidőkről

- 323 A felperes lényegileg azt adja elő, hogy a Bécs–München útvonalon egyetlen résidő rendelkezésre bocsátása nem teszi lehetővé egyetlen légiszállító számára sem azt, hogy versenyképesen beléphessen erre az útvonalra, mivel a felperes által jelenleg ezen az útvonalon üzemeltetett menetrendszerű járatokat le kell vonni azon résidők számából, amelyek rendelkezésre bocsátását az összefonódás felei vállalják.
- 324 E tekintetben rá kell mutatni, hogy a felperes láthatóan abból a feltevésből indul ki, amely szerint úgy dönt, hogy fenntartja járatai sűrűségének jelenlegi szintjét. Márpedig meg kell állapítani, hogy bár helyálló, hogy ebben az esetben egyetlen résidő lenne elérhető egy új belépő számára, azonban a Bizottság a megtámadott határozat (363) preambulumbekzdésében kiemelte a következőket:
- „[...] Bár a versenyképes légi szolgáltatások nyújtása általános jelleggel, különösen az időtényezőre érzékeny utasok tekintetében napi egynél több járatot igényel, meg kell jegyezni, hogy [...] a [ müncheni ] repülőtér kapacitása a közeljövőben jelentősen bővülni fog. Kiemelendő, hogy egy harmadik kifutópálya a hosszú engedélyezési folyamat második fázisába ért, és 2011-ben meg fogja kezdeni működését. E harmadik kifutópálya a koordinációt óránként akár 120 manőverig terjedő értékkel fokozza, szemben a jelenlegi két kifutópályás rendszer óránként 90 manőverével, és az a [ müncheni ] repülőtér mindkét terminálja számára elérhető lesz. Ezek az előirányzott kapacitásbővítések fokozzák annak valószínűségét, hogy a közeljövőben új belépők szerezhessenek résidőket a résidők rendes kiosztási eljárása keretében [különösen, ha a légiszállítási szolgáltatásokat érintő, a (384) és azt követő preambulumbekzdésekben említett gazdasági légkör javul] [...] Ugyanakkor a kötelezettségvállalások alapján résidőt szerezhetnek, amely vonatkozásában két idényt követően szerzett jogokra tehetnek szert, ami ebből következően még inkább arra ösztönzi őket, hogy kezdjék meg ennek az útvonalnak a kiaknázását.”
- 325 A Bizottság a megtámadott határozat (364) preambulumbekzdésében azt is kiemelte, hogy e körülmények együttesen indokolják a felperes létező járatainak levonását a kötelezettségvállalások alapján rendelkezésre bocsátandó résidőkből, és ennél fogva lehetővé teszik a felperes és egy új belépő számára, hogy megfelelően reprodukálják azt a versenynyomást, amelyet a Lufthansa és az Austrian gyakorolna egymásra az ügylet nélkül.
- 326 Márpedig rá kell mutatni, hogy a felperes nem jelöli meg, hogy a Bizottság által a megtámadott határozat (363) preambulumbekzdésében tett megállapítások mennyiben tévesek, illetve mennyiben nem teszik lehetővé azon következtetés levonását, hogy a kötelezettségvállalások lehetővé teszik egy új belépő számára, hogy sikeresen belépjen a Bécs–München útvonalra.
- 327 Hasonlóképp rá kell mutatni, hogy a felperes nem vitatja a piacvizsgálatnak a Bizottság által a megtámadott határozat (365) preambulumbekzdésében hivatkozott eredményeit, amelyek szerint a piacvizsgálat résztvevői egymással nagyrészt egyetértve elismerik, hogy a kötelezettségvállalások megoldják a versenyproblémákat a Bécs–München útvonalon, valamint hogy az említett résztvevők többsége úgy véli, hogy a kötelezettségvállalások összességében kellő mértékben megkönnyítik a belépést vagy a terjeszkedést, valamint növelik annak valószínűségét, és ezáltal lehetővé teszik a felperes vagy egy új belépő számára, hogy versenyképes és gazdaságos légi szolgáltatást kínáljon ezen az útvonalon. A felperes valójában annak előadására szorítkozik, hogy a Bizottságnak magának kell értékelnie a kötelezettségvállalások megfelelő jellegét, és nem hagyatkozhat a piacvizsgálat eredményeire. Márpedig a megtámadott határozat (365) preambulumbekzdéséből kitűnik, hogy a Bizottság nem kizárólag a piacvizsgálat eredményeire támaszkodott a kötelezettségvállalások megfelelő jellegének alátámasztása érdekében, hanem pusztán azt állapította meg, hogy következtetései „[...] megfelelnek az ezen útvonallal kapcsolatos korrekciós intézkedéseket illetően a piacvizsgálatban szereplő átfogó értékelésnek”.

328 E körülmények között, az e kifogás alátámasztását szolgáló pontosabb érvek hiányában meg kell állapítani, hogy a kifogás nem felel meg az ítélkezési gyakorlat értelmében az eljárási szabályzat 44. cikke 1. §-a c) és d) pontjából következő pontossági követelményeknek, ezért azt elfogadhatatlanként el kell utasítani (lásd ebben az értelemben: 2012. szeptember 27-i Nynäs Petroleum és Nynäs Belgium kontra Bizottság ítélet, T-347/06, EBHT, EU:T:2012:480, 107. és 108. pont).

– A Bécs–Köln és Bécs–Stuttgart útvonalakon rendelkezésre bocsátott résidőkről

329 A felperes lényegileg előadja, hogy a kötelezettségvállalások nem elegendők annak lehetővé tételéhez, hogy egy új versenytárs belépjen a Bécs–Köln és Bécs–Stuttgart útvonalakon, mivel ezeken a Germanwings alacsony költségvetésű társaság működik.

330 E kifogás alátámasztása érdekében a felperes egyetlen érvet terjeszt elő, amely azon alapul, hogy egy alacsony költségű társaság csak abban az esetben léphet be egy útvonalra, olcsó jegyek iránti keresletet teremtve, ha egy másik alacsony költségű társaság nem szolgálja ki ezt az útvonalat.

331 E tekintetben rá kell mutatni, hogy a felperes nem jelöli meg, hogy az általa hivatkozott elv, feltéve hogy az minden körülmények között és különösen a jelen esetben beigazolódik, mennyiben zárja ki, hogy egy hagyományos társaság, amelynek vállalkozási modellje, szolgáltatási kínálata és árszerkezete eltér az alacsony költségű társaságokétól, beléphessen a szóban forgó útvonalakra.

332 Arra is rá kell mutatni, hogy ha helyálló lenne az az állítás, amely szerint az, hogy egy alacsony költségű légitársaság kiszolgál egy útvonalat, megakadályoz minden más alacsony költségű légitársaságot abban, hogy belépjen erre az útvonalra, akkor az O & D megközelítés szerint nem létezne semmilyen verseny az ilyen típusú társaságok között. Márpedig a megtámadott határozat (123) preambulumbekzdéséből kitűnik, hogy a megtámadott határozat meghozatalának idején a charterjáratokat és alacsony költségű járatokat kínáló TUIfly légitársaság éppen meg kívánta kezdeni a Bécs–Köln útvonal működtetését, két hétköznapi, és egy szombat-vasárnapi járatral, valamint hogy e járatok fenntarthatók voltak az IATA 2009/2010. évi téli forgalmi idényére, annak ellenére, hogy ezt az útvonalat már a Germanwings kiszolgálta.

333 A felperes tehát nem bizonyítja, hogy a Germanwings jelenléte ezeken az útvonalakon az összefonódás felei által tett kötelezettségvállalások ellenére lehetetlenné tette egy új versenytárs belépését.

334 E következtetést ezenkívül a Bizottság szerint megerősítik a versenytársak által a részükre a piacvizsgálat I. szakaszában megküldött kérdőív 28. kérdésére adott válaszok, amely kérdés egyrészt arra vonatkozott, hogy egy alacsony költségű társaság jelenléte jelentős tényezőt képvisel-e egy útvonal működtetésére vonatkozó döntés meghozatalánál, másrészt pedig arra, hogy e jelenlét milyen módon befolyásolja az útvonal működtetésének megkezdésére, abbahagyására, illetve folytatására vonatkozó döntés meghozatalát.

335 Mivel a 28. kérdésre adott válaszokat a Bizottság nem csatolta beadványaihoz, a Törvényszék 2013. február 18-i pervezető intézkedésével felhívta az utóbbit arra, hogy nyújtsa be azokat. A Bizottság 2013. március 22-én eleget tett e felhívásnak.

336 A Bizottság által benyújtott válaszok tanulmányozása alapján megállapítható, hogy a kérdés első részére a piacvizsgálat résztvevőinek többsége igenlő választ adott, valamint, hogy a kérdés második részére a megkeresett versenytársak többsége úgy nyilatkozott, hogy ez befolyásolja, mégpedig kevésbé valószínűvé teszi a piacra lépésre vagy az ott maradásra vonatkozó döntésüket, többek között az alacsony költségű társaság által biztosított járatok gyakorisága vagy a társaság állami támogatásokban részesülésétől függően, illetve a piac elhagyására vonatkozó döntésüket is, amelyet valószínűbbé tesz. Ugyanakkor csak egy kisebbség nyilatkozott úgy, hogy egy alacsony költségű társaság jelenléte az

útvonalon az útvonalra való be nem lépést, vagy annak elhagyását megalapozó ok. Egyebekben a megkérdozett versenytársak kisebbsége jelentette ki azt, hogy egy alacsony költségű társaság jelenléte az útvonalon nem befolyásolja a szóban forgó útvonal kiszolgálására vonatkozó döntésüket, mivel úgy ítélték meg, hogy eltérő piaci szektorról van szó, vagy maguk is alacsony költségű társaságok voltak. A kérdés második részére adott válaszok sokszínűsége ellenére egyértelműen úgy tűnik, hogy a megkeresett versenytársak többsége nem zárja ki, hogy belépjen egy útvonalra egy alacsony költségű társaság jelenléte miatt, noha elismerik, hogy ez bizonyos feltételek mellett nehezebbé teszi a belépést.

- 337 E körülmények között a Törvényszék úgy ítéli meg, hogy a Bizottság megalapozottan tekintette úgy, hogy a Germanwings jelenléte a Bécs–Köln, illetve Bécs–Stuttgart útvonalakon nem volt alkalmas arra, hogy megakadályozza az új versenytársak belépését ezeken az útvonalakon.

Arról a körülményről, hogy egyetlen légitársaság sem kezdte meg a kötelezettségvállalások által érintett egyik útvonal működtetését sem a megtámadott határozat meghozatala óta

- 338 A felperes lényegileg előadja, hogy az összefonódás felei által tett kötelezettségvállalások elégtelenségét bizonyítja az a körülmény, hogy 2010 nyaráig egyetlen légitársaság sem kezdte meg a kötelezettségvállalások által érintett egyik útvonal működtetését sem.

- 339 E tekintetben elegendő arra emlékeztetni, hogy az állandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelően ez a megtámadott határozat meghozatalát követő körülmény még akkor sem hat ki a határozat jogszerűségére, ha feltételezzük, hogy bizonyítást nyer, mivel azt a meghozatalának időpontjában fennálló ténybeli körülmények fényében kell megvizsgálni (lásd ebben az értelemben: 1979. február 7-i Franciaország kontra Bizottság ítélet, 15/76 és 16/76, EBHT, EU:C:1979:29, 7. pont; 2001. május 17-i IECC kontra Bizottság ítélet, C-449/98 P, EBHT, EU:C:2001:275, 87. pont; 1996. december 12-i Altmann és társai kontra Bizottság ítélet, T-177/94 és T-377/94, EBHT, EU:T:1996:193, 119. pont).

- 340 Ebből következik, hogy ezt az érvelést hatástalanként el kell utasítani.

Az egyéb kötelezettségvállalások megfelelőségéről

- 341 A felperes lényegileg előadja, hogy a járatközi megállapodások és a *prorate* megállapodások, valamint a Lufthansa „Miles & More” törzsutasprogramjában való részvétel nem alkalmas arra, hogy garantálja a kellő mértékű versenyt.

- 342 E kifogás alátámasztása érdekében a felperes előadja, hogy a járatközi megállapodások és a *prorate* megállapodások megkötése csak az olyan kis légitársaságok esetében irányozható elő, amelyek lényegileg a regionális forgalom keretében szállítanak transzferutasokat a hálózati légitársaságok csomóponti repülőtereire, nem pedig a Lufthansa valódi versenytársai, vagyis az Air Berlin, az Air France-KLM, a British Airways, az easyJet, illetve a Ryanair esetében.

- 343 Ugyanez érvényes a Lufthansa törzsutas-programja vonatkozásában is, a Lufthansa versenytársai többségének ugyanis megvan a saját programja, tehát semmilyen érdeke nem fűződik az abban való részvételhez. Egy ilyen program tekintetében az egyetlen hatékony intézkedés az lenne, ha a hűséget kialakító hatásának korlátozása érdekében megtiltanák alkalmazását a versennyel érintett útvonalakon.

- 344 E tekintetben rá kell mutatni, hogy a kötelezettségvállalások alapján egy új belépőnek lehetősége van arra, hogy járatközi megállapodásokat kössön az összefonódás feleivel, ami lehetőséget biztosít arra, hogy az általa kiaknázott azonosított várospárokon olyan oda-vissza utakat kínáljon az ügyfeleknek, amelyeknél az egyik utat az összefonódás felei biztosítják, a másikat pedig saját maga. Ez, ahogy a Bizottság hangsúlyozza, lehetővé teszi például az ügyfelek számára, hogy reggel a versenytárrsal induljanak, és amennyiben az nem rendelkezik résidővel, vagy nem kínál járatot este, egy Lufthansa-Austrian járattal térjenek vissza (a kötelezettségvállalások 4.2 pontja).



- 345 Egyebekben rá kell mutatni, hogy a kötelezettségvállalások azt a lehetőséget is tartalmazzák, hogy az új belépő kérheti az összefonódás feleitől, hogy kössenek egy speciális *prorate* megállapodást az olyan forgalom vonatkozásában, amelynek tényleges kiindulási helye és célállomása Ausztriában vagy Németországban, illetve Ausztriában vagy Belgiumban van, feltéve hogy az utazás egy része a Bécs–Frankfurt am Main, Bécs–München, Bécs–Köln, Bécs–Stuttgart vagy Bécs–Brüsszel útvonalak valamelyikén zajlik. E megállapodás feltételeinek olyanoknak kell lenniük, hogy az új légiszolgáltatóval szemben ugyanazon azonosított várospár vonatkozásában ugyanolyan bánásmódot alkalmazzanak, mint a Lufthansa Star Alliance-on belüli partnereivel szemben (a kötelezettségvállalások 5.1 pontja).
- 346 A szóban forgó kötelezettségvállalások minden olyan útvonalra vonatkoznak, amelyeken versenyproblémákat azonosítottak, és azok a résidők ezeken az útvonalakon való rendelkezésre bocsátása felett érvényesülnek.
- 347 Úgy tűnik, ahogy azt a felperes előadja, hogy e kiegészítő korrekciós intézkedések azon regionális társaságok érdekeit szolgálhatják, amelyek a Lufthansa és az Austrian csomóponti repülőtereit szolgálják ki a német vagy osztrák regionális repülőterekről, például olyan csatlakozó járat vonatkozásában, amely egyrészt a bécsi repülőtéren keresztül az osztrák regionális repülőterek, másrészt pedig a Frankfurt am Main-i, a müncheni, a stuttgarti, a kölni vagy a brüsszeli repülőtér között közlekedik, vagy akár egy olyan csatlakozó járat vonatkozásában, amely Frankfurt am Mainon vagy Münchenen keresztül egyrészt a regionális német repülőterek, másrészt Bécs között közlekedik.
- 348 Ugyanakkor az az ok, amely miatt az ilyen korrekciós intézkedések nem szolgálhatják más versenytársak érdekeit is, nem jelenik meg egyértelműen, legyen szó akár a pontból pontba modell szerint működő alacsony költségű légitársaságokról, amelyek meg kívánnak jelenni valamelyik azonosított útvonalon, vagy egy olyan hálózati légitársaságról, amely kínálata bővítése érdekében be akar lépni valamelyik ilyen útvonalra, korlátozva a belépéssel járó költségeket.
- 349 E tekintetben rá kell mutatni, hogy a felperes nem terjeszt elő semmilyen érvet azon állítás alátámasztása érdekében, amely szerint az olyan légitársaságok, mint az easyJet, a Ryanair, az Air France-KLM vagy a British Airways érdekeit nem szolgálják az ilyen korrekciós intézkedések.
- 350 A felperes nem vitatja a Bizottság azon állítását sem, amely szerint a piacvizsgálat rávilágított, hogy a járatközi megállapodások tekintetében az ilyen jellegű megoldás hiánya jelenti az egyik olyan okot, amely miatt a harmadik személy szállítók felhagytak a Németország és Ausztria közötti útvonalak működtetésével (a megtámadott határozat (377) pontja).
- 351 Márpedig a Bizottság által a piaci szereplők részére 2009. július 27-én megküldött kérdőívre adott, a Bizottság által a 2013. február 18-i pervezető intézkedésre reagálva benyújtott válaszokból kitűnik, hogy a kérdőív 10. és 11. kérdésére választ adó 48 piaci szereplő közül csak hat ítélte meg úgy, hogy a bejelentő felek által ajánlott kötelezettségvállalások nem jelentenek belépésre vagy bővítésre vonatkozó ösztönzést az azonosított várospárok közötti útvonalakon. E megállapítás megerősíti a Bizottságnak a megtámadott határozat (377) preambulumbekzdésében szereplő állítását, és lehetővé teszi a felperes azon érvének elutasítását, amely szerint a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el, amikor úgy ítélte meg, hogy e kötelezettségvállalások alkalmasak a szóban forgó összefonódás által felvetett versenyproblémák megoldására.
- 352 E körülmények között a felperes nem bizonyítja, hogy a járatközi megállapodások, és a kötelezettségvállalásokban előírthoz hasonló különleges *prorate* megállapodások megkötésének lehetősége a résidők rendelkezésre bocsátásával együtt mennyiben nem tette lehetővé a versenytársak arra ösztönzését, hogy belépjenek az azonosított útvonalakon.
- 353 A felperesnek a Lufthansa törzsutasprogramjához való hozzáférési lehetőségre vonatkozó érve szintén nem meggyőző. Emlékeztetni kell ugyanis arra, hogy a kötelezettségvállalásoknak megfelelően, amennyiben egy a Lufthansa „Miles & More” törzsutasprogramjában részt nem vevő új belépő kéri, a

Lufthansa lehetővé teszi szármára, hogy abba belépjen az új légiszolgáltató által működtetett azonosított várospárok vonatkozásában. A megállapodásnak olyannak kell lennie, hogy az új légiszolgáltatóval szemben a Lufthansa Star Alliance-on belüli partnereivel azonos bánásmódot tanúsítsanak. A pénzügyi feltételeknek a Lufthansa szövetségen belüli partnereivel kikötött átlagos feltételeket kell tükrözniük (a kötelezettségvállalások 7.1 pontja). Márpedig a Törvényszék már kimondta az easyJet kontra Bizottság ítéletben, fenti 139. pont (EU:T:2006:187), hogy azáltal, hogy az érintett piacokon járatokat működtető versenytárs légitársaságok utasai az egyesült jogalanytól „kilométerpontokat” kaphatnak, nem elhanyagolható előnyhöz juttatják az utasokat, valamint közvetve a versenytárs légitársaságokat. Amennyiben a felperes saját szükségletei és szervezete miatt nem kíván részt venni a törzsutasprogramban, ez a magatartás saját gazdasági döntéséből következik. Ennélfogva az ilyen stratégiai választás nem bizonyítja az ilyen korrekciós intézkedés nem megfelelő voltát, következésképpen azt sem, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el (easyJet kontra Bizottság ítélet, fenti 139. pont, EU:T:2006:187, 143. pont).

354 Ebből következik, hogy az egyéb kötelezettségvállalások elégtelenségére vonatkozó kifogást szintén megalapozatlanként el kell utasítani.

### *3. A harmadik, hatáskörrel való visszaélésre vonatkozó jogalapról*

355 A felperes annak előadására szorítkozik, hogy a szóban forgó összefonódás vizsgálata során a Bizottság eltért saját iránymutatásaitól és közleményeitől, és e tekintetben visszaütal keresetlevele különböző pontjaira.

356 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Törvényszék eljárási szabályzatának 44. cikke 1. §-ának c) pontja értelmében a keresetlevélnek tartalmaznia kell a hivatkozott jogalapok rövid összefoglalását. Ezenfelül, függetlenül a terminológiai kérdésektől, ennek az ismertetésnek megfelelően érthetőnek és pontosnak kell lennie ahhoz, hogy lehetővé tegye az alperes számára azt, hogy előkészítse védekezését, a Törvényszék számára pedig azt, hogy a kereset tárgyában határozhasson, adott esetben anélkül, hogy bármilyen más további információt kellene kérnie. A jogbiztonság és a gondos igazságszolgáltatás biztosítása érdekében a kereset elfogadhatóságához ugyanis a lényegi tény- és jogkérdéseknek, amelyekre alapul, ha csak röviden is, de a keresetből magából koherens és érthető módon ki kell tűnniük. E tekintetben a Törvényszéknek nem feladata az első jogalap alátámasztása érdekében előadott valamennyi körülményt megvizsgálni annak eldöntése érdekében, hogy ezek a körülmények egyúttal a második jogalapot is alátámaszthatják-e (lásd ebben az értelemben: 2006. szeptember 27-i Roquette Frères kontra Bizottság ítélet, T-322/01, EBHT, EU:T:2006:267, 208. és 209. pont).

357 Márpedig meg kell állapítani, hogy a felperes nem terjeszt elő semmilyen, a jelen jogalapot alátámasztó sajátos érvet, és pusztán visszaütal az által beadványai más részében kifejtettekre.

358 Következésképpen a harmadik jogalapot megalapozatlanként el kell utasítani.

359 A fenti megfontolások összességére tekintettel a kereset egészét el kell utasítani.

### **A költségekről**

360 Az eljárási szabályzat 87. cikkének 2. §-a alapján a Törvényszék a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte.

361 Mivel a felperes pervesztes lett, és a Bizottság, valamint az ÖIAG és a Lufthansa ezt kérte, a felperes kötelezni kell arra, hogy saját költségei mellett viselje a Bizottság, valamint az ÖIAG és a Lufthansa költségeit is.

<sup>362</sup> Az Osztrák Köztársaság maga viseli a saját költségeit, az eljárási szabályzat 87. cikke 4. §-ának első bekezdése értelmében.

A fenti indokok alapján

A TÖRVÉNYSZÉK (nyolcadik tanács)

a következőképpen határozott:

- 1) **A Törvényszék a keresetet elutasítja.**
- 2) **A Niki Luftfahrt GmbH saját költségei mellett viseli az Európai Bizottság, valamint az Österreichische Industrieholding AG és a Deutsche Lufthansa AG költségeit is.**
- 3) **Az Osztrák Köztársaság maga viseli a saját költségeit.**

Gratsias

Kancheva

Wetter

Kihirdetve Luxembourgban, a 2015. május 13-i nyilvános ülésen.

Aláírások

## Tartalomjegyzék

A jogvita alapját képező tényállás .....	2
1. Az érintett vállalkozások .....	2
2. Közigazgatási eljárás .....	2
3. A megtámadott határozat tartalma .....	4
Érintett piacok .....	4
Az ügylet versenyre gyakorolt hatásainak vizsgálata .....	7
Az összefonódás értékelésének koncepcionális kerete .....	7
A verseny elemzése .....	8
Kötelezettségvállalások .....	9
A résidőkre vonatkozó kötelezettségvállalások .....	10
– A résidők biztosítása a versenyproblémákat okozó várospárok tekintetében .....	10
– A résidők átruházására vonatkozó feltételekről .....	12
– Szerzett jogok .....	12
– A Star Alliance tagjai mint új belépők .....	12
Egyéb kötelezettségvállalások és rendelkezések .....	13
– Speciális prorata megállapodások és közös üzemeltetési megállapodások .....	13
– Egyéb rendelkezések .....	13
A kötelezettségvállalások értékelése .....	13
Végkövetkeztetés .....	14
Eljárás .....	14
A felek kérelmei .....	15
A jogkérdésről .....	15
1. A második, lényeges eljárási szabályok megsértésére alapított jogalapról .....	16
A második jogalap első, az indokolási kötelezettség megsértésére alapított részéről .....	16
A második jogalap második, a piacvizsgálat keretében megállapított tényállás elégtelenségére vonatkozó részéről .....	19



2. Az első, az EK 81. cikk (1) és (3) bekezdése, az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikke, valamint a 2004. évi iránymutatás megsértésére alapított jogalapról .....	20
Az első jogalap első, az érintett földrajzi piac meghatározásával kapcsolatos nyilvánvaló mérlegelési hibán alapuló részéről .....	21
A piac Bizottság általi meghatározásáról, az O & D megközelítés szerint .....	21
Az összefonódás „átfogó megközelítés” szerint meghatározott érintett földrajzi piacra gyakorolt versenyhatásai elemzésének elmaradásáról .....	28
Az első jogalap második, a Németország és Ausztria közötti útvonalon az összefonódás versenyre gyakorolt hatásaival kapcsolatos nyilvánvaló mérlegelési hibára alapított részéről .....	31
Az első jogalap harmadik, az összefonódás Közép-Európa és az Unión kívüli Kelet-Európa közötti légi útvonalakkal összefüggő következményeivel kapcsolatos nyilvánvaló mérlegelési hibán alapuló részéről .....	31
Az első, arra vonatkozó kifogásról, hogy a Bizottság nem végezte el az összefonódás által a Közép-Európa és az Unión kívüli Kelet-Európa közötti légi útvonalakra gyakorolt hatások elemzését az O & D megközelítés alapján .....	32
A második, arra alapított kifogásról, hogy a Bizottság nem vette figyelembe a Lufthansa és az Austrian erőfölényét az egyfelől a bécsi, Frankfurt am Main-i, müncheni és zürichi repülőterek, másrészt pedig az Unión kívüli kelet-európai repülőterek közötti útvonalakon .....	33
Az első jogalap negyedik, a Lufthansa és az Austrian versenytársainak azon képességével kapcsolatos nyilvánvaló mérlegelési hibára alapított részéről, hogy fennmaradjanak, illetve belépjenek az érintett piacra .....	35
Az első, a 2004. évi iránymutatás 36. pontjának megsértésére alapított kifogásról, amennyiben a Bizottság nem vette figyelembe azt, hogy az összefonódás korlátozza a versenytársak lehetőségeit arra, hogy utakat értékesítsenek az üzleti ügyfelek számára, valamint hogy keretmegállapodásokat kössenek az utazási irodákkal és az utazásszervezőkkel .....	36
A második, a 2004. évi iránymutatás 31. pontjának megsértésére alapított kifogásról, amennyiben a Bizottság nem vette figyelembe, hogy az összefonódás eredményeként létrejövő szereplő lesz az egyetlen olyan hálózati társaság, amely képes ügyfelei részére az egész világon és különösen Kelet-Európában teljes útvonalhálózatot kínálni .....	37
A harmadik, a 2004. évi iránymutatás 68. és azt követő pontjainak megsértésére alapított kifogásról, amennyiben a Bizottság nem vette figyelembe, hogy az összefonódás eredményeként létrejövő szereplő kínálata le fogja fedni az azokon az útvonalakon fennálló teljes keresletet, amelyeken a bejelentő felek erőfölénnyel rendelkeznek .....	38
A negyedik, a 2004. évi iránymutatás 68. és azt követő pontjainak megsértésére alapított kifogásról, amennyiben a Bizottság nem vette figyelembe azt a piacralépési akadályt, amelyet a Lufthansa és az Austrian által követett, az árak révén történő kiszorításra irányuló politika jelentett .....	39
Az ötödik, a 2004. évi iránymutatás 68. és azt követő pontjainak megsértésére alapított kifogásról, amennyiben a Bizottság nem vette figyelembe azt, hogy az összefonódás révén létrejövő szereplő monopóliumot élvez a Közép-Európából Kelet-Európa és a Közel-Kelet felé irányuló légi közlekedési jogok terén .....	40
Az első jogalap ötödik, a kötelezettségvállalások arra való alkalmasságával kapcsolatos nyilvánvaló mérlegelési hibán alapuló részéről, hogy orvosolják az összefonódás által okozott versenyproblémákat .....	44

A kötelezettségvállalásoknak Ausztria és Németország között azonosított útvonalakon a résidőket illető alkalmatlanságáról .....	47
– A Bécs–Frankfurt am Main útvonalon rendelkezésre bocsátandó résidőkről.....	47
– A Bécs–München útvonalon rendelkezésre bocsátott résidőkről .....	50
– A Bécs–Köln és Bécs–Stuttgart útvonalakon rendelkezésre bocsátott résidőkről .....	51
Arról a körülményről, hogy egyetlen légitársaság sem kezdte meg a kötelezettségvállalások által érintett egyik útvonal működtetését sem a megtámadott határozat meghozatala óta .....	52
Az egyéb kötelezettségvállalások megfelelőségéről.....	52
3. A harmadik, hatáskörrel való visszaélésre vonatkozó jogalapról .....	54
A költségekről .....	54