



## Teismo praktikos rinkinys

BENDROJO TEISMO (aštuntoji kolegija) SPRENDIMAS

2015 m. gegužės 13 d.\*

„Konkurencija — Koncentracija — Oro transportas — Sprendimas, kuriuo koncentracija pripažįstama suderinama su bendrąja rinka — Operacijos poveikio konkurencijai vertinimas — Įsipareigojimai“

Byloje T-162/10

**Niki Luftfahrt GmbH**, įsteigta Vienoje (Austrija), atstovaujama advokatų H. Asenbauer ir A. Habeler,  
ieškovė,

prieš

**Europos Komisiją**, iš pradžių atstovaujamą S. Noë, R. Sauer ir N. von Lingen, vėliau – S. Noë, R. Sauer ir H. Leupold,

atsakovę,

palaikomą:

**Austrijos Respublikos**, iš pradžių atstovaujamos C. Pesendorfer, E. Riedl ir A. Posch, vėliau – C. Pesendorfer ir M. Klamert,

**Deutsche Lufthansa AG**, įsteigtos Kelne (Vokietija), iš pradžių atstovaujamos advokatų S. Völcker ir A. Israel, vėliau – S. Völcker ir J. Orologas,

ir

**Österreichische Industrieholding AG**, įsteigtos Vienoje, atstovaujamos advokatų H. Kristoferitsch, P. Lewisch ir B. Kofler-Senoner,

įstojusių į bylą šalių,

dėl prašymo panaikinti 2009 m. rugpjūčio 28 d. Komisijos sprendimą C(2009) 6690 *final*, kuriuo koncentracija pripažįstama suderinama su bendrąja rinka ir EEE susitarimu (byla COMP/M.5440 – *Lufthansa / Austrian Airlines*),

BENDRASIS TEISMAS (aštuntoji kolegija),

kurį sudaro pirmininkas D. Gratsias, teisėjai M. Kancheva (pranešėja) ir C. Wetter,

posėdžio sekretorė K. Andová, administratorė,

\* Proceso kalba: vokiečių.

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2014 m. birželio 26 d. posėdžiui,

priima šį

## Sprendimą

### Faktinės bylos aplinkybės

#### 1. Nagrinėjamos įmonės

- 1 *Deutsche Lufthansa AG* (toliau – *Lufthansa*) yra pati didžiausia Vokietijos oro transporto bendrovė. Ji teikia reguliarias keleivių ir krovinių vežimo oro transportu ir susijusias paslaugas. 2008 m. *Lufthansa* turėjo 272 orlaivius, kuriais pervežė 45 000 000 keleivių į daugiau kaip 200 paskirties vietų 85 šalyse. Jos tranzito centrai yra Tarptautinis Frankfurto prie Maino oro uostas (Vokietija) ir Miuncheno (Vokietija) oro uostas; ši bendrovė taip pat turi bazę Diuseldorfo (Vokietija) oro uoste. *Lufthansa* taip pat priklauso *Swiss International Air Lines Ltd* (toliau – *Swiss*), kurios bazė yra Ciuricho (Šveicarija) oro uoste, *Air Dolomiti*, *Eurowings* ir jos mažų sąnaudų dukterinė įmonė *Germanwings*. Be to, ji įsigijo *British Midlands* (toliau – BMI) ir *Brussels Airlines* (toliau – *SN Brussels*). *Lufthansa*, be kita ko, priklauso 19 % *Jet Blue*, JAV veikiančios mažų sąnaudų bendrovės, akcijų. *Lufthansa* ir *Swiss* yra *Star Alliance* narės.
- 2 *Austrian Airlines* (toliau – *Austrian*) yra pati didžiausia Austrijos oro transporto bendrovė, o pagrindinis jos tranzito centras yra Tarptautinis Vienos oro uostas (Austrija). Ji teikia reguliarias keleivių ir krovinių vežimo oro transportu ir susijusias paslaugas. Ji vykdo skrydžius į 121 paskirties vietą 63 šalyse, įskaitant pagal susitarimus dėl bendro kodo su kitomis oro transporto bendrovėmis. Jos dukterinės įmonės yra, be kita ko, *Lauda Air* ir *Tyrolean Airways*. *Austrian* taip pat priklauso 22,5 % *Ukraine International Airlines* akcijų. *Austrian* yra *Star Alliance* narė.
- 3 *Niki Luftfahrt GmbH* yra pagal Austrijos teisę Vienoje įsteigta bendrovė, kuri eksploatuoja oro transporto bendrovę, žinomą pavadinimu *FlyNiki* arba *Niki*. Ji vykdo skrydžius iš Vienos, Linco (Austrija), Zalcburgo (Austrija), Graco (Austrija) ir Insbruko (Austrija), kur ji teikia būtent skrydžių paslaugas į visą Europą ir Šiaurės Afriką. Ieškinio pateikimo momentu 76 % ieškovės akcijų priklausė *Privatstiftung Lauda* (privatus *Lauda* fondas), o likę 24 % – antrajai Vokietijos oro transporto bendrovei *Air Berlin*.

#### 2. Administracinė procedūra

- 4 2008 m. *Austrian* patyrė 430 000 000 eurų nuostolių, o 2009 m. viduryje grynasis nuostolis laikotarpiu nuo 2009 m. sausio iki birželio buvo 166 600 000 eurų. 2008 m. liepos mėn. *Austrian* stebėtojų taryba nusprendė, kad bus sunku toliau eksploatuoti *Austrian* kaip savarankišką bendrovę. Todėl *Austrian* stebėtojų taryba paprašė, kad Austrijos Respublika, kuri yra didžiausia *Austrian* akcininkė, privatizuotų šią bendrovę. Dėl šios priežasties Austrijos vyriausybė išdavė leidimą privatizuoti, pagal kurį valstybės holdingui *Österreichische Industrieholding Aktiengesellschaft* (toliau – ÖIAG) buvo leista perleisti visas jos turimas *Austrian* akcijas.
- 5 2008 m. gruodžio 5 d. per *Austrian* privatizavimo procedūrą *Lufthansa* sutiko netiesiogiai iš ÖIAG įsigyti 41,56 % *Austrian* akcijų.
- 6 Be to, 2009 m. vasario 27 d. *Lufthansa* paskelbė viešą visų likusių laisvųjų *Austrian* akcijų supirkimą ir gavo daugiau sutikimo pareiškimų nei reikalaujamas kiekis. Kartu su iš ÖIAG nupirktomis akcijomis *Lufthansa* galėjo įsigyti 85 % *Austrian* akcijų.

- 7 Apie koncentraciją, įvykusią bendrovei *Lufthansa* įsigijus *Austrian* akcijų, Europos Bendrijų Komisijai buvo pranešta 2009 m. gegužės 8 d.
- 8 Vertindama aptariamą koncentracijos suderinamumą su bendrąja rinka, Komisija, atsižvelgdama į EB 87 ir 88 straipsnius, įvertino *Lufthansa* pasiūlymo iš Austrijos Respublikos įsigyti *Austrian* akcijų sąlygas, įskaitant 500 000 000 eurų Austrijos Respublikos įmoką siekiant padidinti *Austrian* įstatinį kapitalą.
- 9 2009 m. liepos 1 d. sprendime Komisija nusprendė, kad koncentracija kelia rimtų abejonių dėl jos suderinamumo su bendrąja rinka ir EEE susitarimu. Todėl Komisija nusprendė pradėti išsamaus tyrimo procedūrą pagal 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (OL L 24, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 3 t., p. 40, toliau – Susijungimų reglamentas) 6 straipsnio 1 dalies c punktą.
- 10 2009 m. liepos 10 d. *Lufthansa* pateikė išpareigojimų pasiūlymą pagal Susijungimų reglamento 8 straipsnio 2 dalį. 2009 m. liepos 17 ir 27 d. *Lufthansa* pateikė pataisytas šių išpareigojimų redakcijas. Gavusi pataisytą išpareigojimų redakciją, Komisija pradėjo rinkos tyrimą siekdama išsiaiškinti konkurentų, klientų ir kitų rinkos žaidėjų nuomones apie šiuos išpareigojimus. Šio rinkos tyrimo rezultatai buvo pateikti *Lufthansa*, o ji vėliau 2009 m. liepos 31 d. pateikė galutinę šių išpareigojimų redakciją (toliau – išpareigojimai).
- 11 Kadangi Komisija nusprendė, jog *Lufthansa* pateikti išpareigojimai yra pakankami, kad būtų galima išsklaidyti rimtas abejones dėl koncentracijos suderinamumo su bendrąja rinka, ji bendrovei *Lufthansa* nesiuntė pranešimo apie kaltinimus ir priėmė 2009 m. rugpjūčio 28 d. sprendimą C(2009) 6690 *final* (byla COMP/M.5440 – *Lufthansa /Austrian Airlines*) (toliau – ginčijamas sprendimas). Šiame sprendime, kurio santrauka paskelbta *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* (OL C 16, 2010, p. 11), Komisija pripažino, kad koncentracijos operacija, per kurią *Lufthansa* įgijo *Austrian* kontrolę, kaip tai suprantama pagal Susijungimų reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punktą, yra suderinama su bendrąja rinka ir EEE susitarimu.
- 12 Tuo pat metu, kai vyko koncentracijos operacijos kontrolės procedūra, Komisija priėmė du sprendimus dėl valstybės pagalbos. Pirma, 2009 m. sausio 19 d. Sprendimu dėl valstybės pagalbos NN 72/08, *Austrian Airlines* – Sanavimo pagalba, Komisija patvirtino sanavimo pagalbą 100 % garantijos forma, kurią Austrijos Respublika suteikė *Austrian* paimtai 200 000 000 eurų paskolai, kuri pirmiausiai turėjo būti panaudota pastarosios skoloms gražinti. Antra, 2009 m. rugpjūčio 28 d. Komisija priėmė Sprendimą 2010/137/EB (ex N 663/08) – Austrija *Austrian Airlines* – Restruktūrizavimo planas (OL L 59, 2010, p. 1) (toliau – sprendimas dėl restruktūrizavimo plano), kuriame pripažino, kad Austrijos Respublikos suteikta 500 000 000 eurų restruktūrizavimo pagalba bendrovei *Austrian* prieš tai, kai ją nupirko *Lufthansa* grupė, suderinama su bendrąja rinka, jei bus laikomasi tam tikrų sąlygų. Dėl pastarojo sprendimo pareikštas ieškinyis dėl panaikinimo, kuriam Bendrajame Teisme suteiktas bylos numeris T-511/09.

### 3. Ginčijamo sprendimo turinys

#### *Atitinkamos rinkos*

- 13 Dėl atitinkamų rinkų nustatymo pažymėtina, kad Komisija identifikavo įvairias paslaugas, kurias teikia *Lufthansa* ir *Austrian*. Tai keleivių vežimas ir prekių gabenimas oro transportu, vietų lėktuvuose pardavimas kelionių organizatoriams, orlaivių techninės priežiūros, remonto ir kapitalinio remonto paslaugos, maitinimo skrydžio metu ir antžeminės paslaugos. Tačiau šiame ginče kalbama tik apie keleivių vežimo oro transportu ir vietų lėktuvuose pardavimo kelionių organizatoriams paslaugas.

- 14 Pirma, dėl keleivių vežimo oro transportu paslaugos reikia pasakyti, kad Komisija, laikydama savo praktikos, iš esmės išnagrinėjo klausimą dėl pakeičiamumo prašymo atžvilgiu. Atitinkamas rinkas ji nustatė remdamasi vadinamuoju O & D metodu „išvykimo vieta–paskirties vieta“ (toliau – O & D metodas), pagal kurį kiekvienas maršrutas tarp išvykimo vietos ir paskirties vietos laikomas atskira rinką. Siekdama nustatyti, ar tam tikras maršrutas tarp išvykimo vietos ir paskirties vietos yra rinką, į kurią reikia atsižvelgti, Komisija išnagrinėjo skirtingas vartotojų turimas galimybes keliauti tarp šių dviejų taškų.
- 15 Konkrečiai dėl jungiamųjų skrydžių sistemą turinčių vežėjų pažymėtina, kad Komisija vis dėlto atsižvelgė į tam tikrus elementus, susijusius su pasiūla, kaip antai į jungiamųjų skrydžių sistemą, vadinamąją žvaigždės sistemą, turinčių tradicinių vežėjų bendrovių konkurenciją. Ji taip pat pažymėjo, kad net jeigu vertinant pasiūlą jungiamųjų skrydžių sistemą turintis vežėjas teoriškai galėjo skristi iš bet kurio išvykimo taško į bet kurią paskirties vietą, praktikoje jungiamųjų skrydžių sistemą turintys vežėjai kurdavo savo sistemą ir nusprendavo skristi beveik išimtinai tais maršrutais, kurie jungia jų tranzito centrus. Pasak Komisijos, panašūs argumentai taikomi oro transporto bendrovėms, kurios koncentruojasi į paslaugas iš taško į tašką. Ji taip pat priminė, kad, kiek tai susiję su paklausa, ji jau anksčiau buvo nusprendusi, kad nors šios sistemos turi tam tikros svarbos įmonėms klientams, kurių paklausai įtakos darė tiek iš sistemos kylančios pasekmės, tiek išvykimo ir paskirties vietos motyvas, fiziniai asmenys iš esmės ieškodavo paties pigiausio ir paties patogiausio skrydžio tarp dviejų miestų.
- 16 Ginčijamame sprendime Komisija pabrėžia, kad apskritai rinkos tyrimas partvirtino O & D metodą. Tačiau tam tikruose atsakymuose, ypač gautuose iš tradicinių jungiamųjų skrydžių sistemą turinčių vežėjų, buvo nurodyta, kad taikant O & D metodą neatsižvelgiama į didžiųjų oro uostų žvaigždės funkciją ir iš to kylančias sistemos pasekmes. Taigi daugelis vežėjų nurodė, kad tiek išvykimo vieta, tiek paskirties vieta turėjo apimti visus, keleivių požiūriu, vienas kitą pakeisti galinčius oro uostus.
- 17 Šiuo tikslu Komisija išnagrinėjo skrydžių pakeičiamumą keleivių požiūriu ir atsižvelgė į šiuos veiksnius: ne mažiau kaip dviejų oro uostų egzistavimas išvykimo ar paskirties vietoje, keleivių jautrumas laiko veiksniai ir tam, ar skrydžiai yra tiesioginiai ar netiesioginiai. Pirmiausia dėl ne mažiau kaip dviejų oro uostų egzistavimo išvykimo ar paskirties vietoje Komisija nusprendė, kad 2007 m. birželio 27 d. Sprendime C(2007) 3104, *Ryanair / Aer Lingus* (byla COMP/M.4439 – *Ryanair / Aer Lingus*) (OL C 47, 2008, p. 9) siekiant pripažinti, jog du oro uostai gali vienas kitą pakeisti, taikytas 100 km atstumo ar vienos valandos kelio nuo miesto centro iki tų oro uostų kriterijus, pagal kurį sprendžiama, ar oro uostai yra toje pačioje klientų aptarnavimo zonoje, yra tik pirminis palyginimas, kuris nebūtinai tinka kitais atvejais, pavyzdžiui, dėl maršrutų, kuriuos aptarnauja du jungiamųjų skrydžių sistemą turintys vežėjai. Todėl Komisija nurodė, kad reikia atsižvelgti į konkretaus atvejo aplinkybes, kad būtų galima teisingai suprasti konkurencijos spaudimą, kurį vieni kitiems daro skrydžiai iš arba į du skirtingus oro uostus. Taip Komisija išnagrinėjo skrydžių pakeičiamumą iš skirtingų oro uostų, ypač kiek tai susiję su šiomis oro uostų poromis: Bratislavos oro uostas (Slovakija) ir Tarptautinis Vienos Švechato oro uostas, Frankfurto Hano oro uostas ir Tarptautinis Frankfurto prie Maino oro uostas, Kelno-Bonos oro uostas ir Tarptautinis Diuseldorfo oro uostas; Šarlerua *Bruxelles-Sud* oro uostas (Belgija) ir tarptautinis Briuselio oro uostas *Zaventem Bruxelles-National*.
- 18 Paskui, kiek tai susiję su skrydžių pakeičiamumu atsižvelgiant į keleivių jautrumą laiko veiksniai, Komisija priminė, kad ankstesniuose sprendimuose ji nusprendė, kad bilietai, kuriems netaikomi apribojimai ir kuriuos iš esmės perka laiko veiksniai jautrūs keleiviai, gali sudaryti atskirą rinką nuo bilietų, kuriems ribojimai taikomi ir kuriuos perka laiko veiksniai nejautrūs keleiviai, rinkos. Pirma, laiko veiksniai jautrūs keleiviai veikia keliauja darbo reikalais, bilietus perka likus nedaug laiko iki išvykimo, reikalauja, kad jų perkamiems bilietams būtų taikomos ypač lankščios sąlygos, kaip antai atšaukimas ar išvykimo laiko keitimas be papildomų išlaidų, už šį lankstumą moka brangiau ir reikalauja daugiau reisų tam tikroje O & D poroje. Antra, laiko veiksniai nejautrūs keleiviai iš esmės keliauja pramogų tikslais ar lankyti draugų arba šeimos, bilietus rezervuoja gerokai iš anksto ir

nereikalauja kokio nors lankstumo jų rezervuotiems bilietams. Taigi laiko veiksniai jautrių keleivių pageidavimai skiriasi nuo laiko veiksniai neįautrių keleivių pageidavimų, o tai matyti iš skirtingų bilietų rūšių, kurias oro transporto bendrovės siūlo šioms dviem skirtingoms keleivių grupėms.

- 19 Pasak Komisijos, nagrinėto atvejo analizė patvirtino, kad iš esmės egzistuoja dvi keleivių grupės, kurių poreikiai ir jautrumas kainai yra skirtingi, nors kai kurie rinkos tyrimo dalyviai nurodė, kad skirtumas tarp laiko veiksniai jautrių ir neįautrių keleivių tampa ne toks akivaizdus, nes net laiko veiksniai jautrių keleiviai vis daugiau dėmesio kreipia į kainą ir linksta pirmenybę teikti bilietui, kuriam taikomi ribojimai, o ne bilietui be apribojimų, jei pirmasis yra pigesnis. Kadangi vis labiau pageidaujama bilietų, kuriems taikomi ribojimai, dauguma vežėjų, įskaitant ir žemų sąnaudų vežėjus, siūlo antrinės rezervacijos paslaugas (datos arba keleivio pavardės keitimas) už atskirą mokestį. Vis dėlto skirtumas tarp laiko veiksniai jautrių ir neįautrių keleivių, taigi ir tarp bilietų, kuriems ribojimai taikomi ir kuriems netaikomi, išlieka didelis. Laiko veiksniai jautrių keleiviai toliau reikalauja didelio dažnumo ir konkrečių išvykimo ir atvykimo į paskirties vietą valandų. Galiausiai, atsižvelgiant į lankstumo ir trumpiausios įmanomos trukmės poreikį, laiko veiksniai jautrių keleiviai yra mažiau linkę naudoti antriniais oro uostais nei laiko veiksniai neįautrių keleiviai.
- 20 Atkreiptinas dėmesys, kad dauguma rinkos tyrimo dalyvių mano, jog laiko veiksniai jautrių keleiviai turi praleisti kuo daugiau laiko paskirties vietoje ir kaip įmanoma trumpinti kelionės trukmę. Todėl, daugumos rinkos tyrimo dalyvių manymu, šis keleivių segmentas reikalauja skrydžių anksti ryte ir vėlai vakare (ir nurodo tinkamiausią išvykimo laiką apie 7 val. ryte (maksimalus laiko tarpas nuo 6 val. 30 min. iki 8 val. 30 min.) ir grįžimo laiką vakare apie 18 ar 19 val. (maksimalus laiko tarpas nuo 17 iki 20 val.)). Laiko veiksniai jautrių keleiviai taip pat reikalauja pakankamai daug skrydžių tą pačią dieną. Mažiausiai dviejų skrydžių per dieną reikia, kad būtų galima nuvykti ir grįžti tą pačią dieną, tačiau dauguma rinkos tyrimo dalyvių nurodė, kad laiko veiksniai jautrių keleiviai reikalauja daugiau kaip dviejų skrydžių per dieną, nelygu paskirties vieta. Laiko veiksniai jautrių keleivių pageidavimas dėl vežėjo rūšies taip pat turi įtakos – dauguma rinkos tyrimo dalyvių teigia, kad laiko veiksniai jautrių keleiviai pirmenybę teikia jungiamųjų skrydžių sistemą turintiems vežėjams, kurie siūlo visą paslaugų paketą, o ne žemų sąnaudų vežėjams. Šiai nuomonei pritaria visos rinkos tyrimo dalyvių grupės, t. y. įmonės klientės, kelionių agentai ir konkuruojančios oro bendrovės.
- 21 Be to, Komisija pažymi, kad galimybę skristi pirmyn ir atgal tą pačią dieną į trumpojo nuotolio skrydžių paskirties vietas visos atsakymus pateikusios įmonės klientės įvertino kaip labai svarbią iš esmės dėl sutaupyto laiko ir pinigų, o dauguma jų net sutiktų mokėti nedidelę priemoną už tai, kad tą pačią dieną būtų galima skristi pirmyn ir atgal. Tai patvirtina ir kelionių agentų pateikti atsakymai.
- 22 Dėl oro uosto vietos pažymėtina, kad dauguma apklausoje dalyvavusių kelionių agentų ir konkuruojančių bendrovių nurodė, kad pagrindiniai oro uostai, esantys šalia verslo centrų ir netoli jų, yra daug svarbesni laiko veiksniai jautriems keleiviams nei keleiviams, kuriems šis veiksnys nesvarbus. Įmonės klientės nurodė, kad pageidauja gerokai sumažinti savo darbuotojų kelionės trukmę (ir verslo kelionių sąnaudas), nepriklausomai nuo to, ar jos savo darbuotojus laiko jautriais, ar neįautriais laiko veiksniai.
- 23 Galiausiai dėl netiesioginių ir tiesioginių skrydžių pakeičiamumo Komisija pažymėjo, kad tai priklauso nuo skrydžio trukmės. Pagal bendrąją taisyklę, kuo ilgesnis skrydis, tuo labiau netiesioginiai skrydžiai gali daryti konkurencinį spaudimą tiesioginiams skrydžiams. Dėl trumpojo nuotolio skrydžių Komisija primena, kad ankstesniuose sprendimuose ji konstatavo, jog netiesioginiai skrydžiai nedaro konkurencinio spaudimo tiesioginiams skrydžiams, išskyrus išimtines aplinkybes, pavyzdžiui, jeigu tiesioginiu skrydžiu pasinaudoti negalima norint skristi pirmyn ir atgal tą pačią dieną, o tai labai svarbu verslo tikslais keliaujantiems keleiviams. Rinkos tyrimas aiškiai patvirtino, kad, kalbant apie trumpojo nuotolio skrydžius, netiesioginiai skrydžiai paprastai nėra konkurencinga alternatyva tiesioginiams skrydžiams, nes klientai iš tikrųjų pirmenybę teikia tiesioginiams skrydžiams. Komisija pažymi, kad ankstesniuose sprendimuose ji išanalizavo vidutinio nuotolio skrydžius, t. y. ilgesnius nei trijų valandų skrydžius, kai pasirinkus tiesioginį skrydį neįmanoma tą pačią dieną skristi pirmyn ir

atgal, todėl su tokiais skrydžiais gali konkuruoti netiesioginiai skrydžiai (2005 m. liepos 4 d. Komisijos sprendimo byloje COMP/M.3770 – *Lufthansa / Swiss* (OL C 204, p. 3) 17 konstatuojamoji dalis ir Komisijos sprendimo byloje COMP/M.4439 – *Ryanair / Aer Lingus* 288 ir paskesnės konstatuojamosios dalys).

- 24 Dėl ilgesnės šių vidutinio nuotolio maršrutų skrydžio trukmės netiesioginiai skrydžiai yra įtikinamesnė alternatyva ir kai kurie rinkos tyrimo dalyviai nurodė, kad tam tikromis aplinkybėmis netiesioginiai skrydžiai yra konkurencingas alternatyvus sprendimas. Šią analizę patvirtina ankstesnė Komisijos praktika (žr. 2009 m. birželio 22 d. Komisijos sprendimo byloje COMP/M.5335 – *Lufthansa / SN Airholding* (OL C 295, p. 11) 45 konstatuojamąją dalį).
- 25 Dėl ilgojo nuotolio skrydžių (ilgesni nei šešių valandų skrydžiai ilgesniu nei 5 000 km atstumu) Komisija primena, kad ankstesniuose sprendimuose ji konstatavo, kad netiesioginiai skrydžiai yra konkurencinga alternatyva skrydžiams be nutūpimo esant tam tikroms sąlygoms, būtent kai, pirma, kompiuterinėse rezervavimo sistemose jie parduodami kaip jungiamieji skrydžiai poroje O & D, antra, jie vykdomi kasdien ir, trečia, dėl jų kelionės laikas pailgėja nedaug (daugiausia 150 minučių) (žr., pavyzdžiui, 2001 m. sausio 12 d. Komisijos sprendimą byloje COMP/M.2041 – *United / US Airways* ir 2002 m. kovo 5 d. Komisijos sprendimą byloje COMP/M.2672 – *SAS / Spanair* (OL C 93, p. 7)). Rinkos tyrimas aiškiai patvirtino, kad netiesioginiai skrydžiai yra konkurencinga alternatyva, kai kalbama apie ilgesnius nei šešių valandų skrydžius, ir daugelis rinkos tyrimo dalyvių juos laiko galinčiais vienas kitą pakeisti.
- 26 Antra, dėl vietų oro bendrovių lėktuvuose didmeninio pardavimo kelionių organizatoriams Komisija nusprendė, kad rinkos tyrimas neprieštaruoja jos išvadoms ankstesniuose sprendimuose, kiek tai susiję su tokios rinkos, kuri yra atskirta nuo keleivių vežimo oro transportu paslaugų rinkos, egzistavimu (žr., pavyzdžiui, 2008 m. gruodžio 17 d. Komisijos sprendimo byloje COMP/M.5141 – *KLM / Martinair* (OL C 51, 2009, p. 4) 121 konstatuojamąją dalį arba Komisijos sprendimo byloje COMP/M.4439 – *Ryanair / AerLingus* 299 konstatuojamąją dalį). Komisija vis dėlto nusprendė, kad rinkos tyrimas neleidžia aiškiai nustatyti, ar šios rinkos mastas yra nacionalinis, ar apima Vokietiją ir Austriją kartu.

#### *Operacijos poveikio konkurencijai vertinimas*

##### Koncentracijos vertinimo koncepcinė sistema

- 27 Pirmiausia ginčijamame sprendime Komisija pažymėjo, kad prieš pranešant apie siūlomą operaciją 2008 m. lapkričio 26 d. ji gavo pranešimą apie operaciją, pagal kurią *Lufthansa* numatė įsigyti visą *SN Airholding SA/NV*, *SN Brussels* kontroliuojančiosios bendrovės, kontrolę. 2009 m. birželio 22 d. Komisija leido bendrovei *Lufthansa* įsigyti *SN Brussels* su tam tikromis sąlygomis (byla COMP/M.5335 – *Lufthansa / SN Airholding*). Be to, 2009 m. balandžio 3 d. Komisija taip pat gavo pranešimą apie operaciją, per kurią *Lufthansa* planuoja įgyti visišką BMI kontrolę. 2009 m. gegužės 14 d. sprendimu Komisija be sąlygų patvirtino šį sandorį (byla COMP/M.5403 – *Lufthansa / BMI* (OL C 158, p. 1)) (toliau – Sprendimas *Lufthansa / BMI*). *Lufthansa* koncentracijos operacijos su *SN Brussels* ir BMI sutartos atitinkamai 2009 m. birželio 24 d. ir 2009 m. liepos 1 d., o vėliau buvo įgyvendintos. Todėl analizuodama *Lufthansa* ir *Austrian* koncentraciją Komisija *SN Brussels* ir BMI laikė *Lufthansa* dukterinėmis įmonėmis.
- 28 Komisija vėliau nurodė, kad koncentracijos operacija kelia du koncepcinius klausimus, iš kurių pirmasis susijęs su požiūriu į *Lufthansa* ir *Austrian* partnerius *Star Alliance* apibrėžiant atitinkamas rinkas ir atliekant operacijos konkurencinę analizę, o antrasis – su reikšminga priešingos padėties analize siekiant įvertinti operacijos poveikį maršrutams, kuriuose *Lufthansa* (įskaitant *Swiss*, *Germanwings*, *SN Brussels* ir BMI) bendradarbiauja su *Austrian*.

- 29 Pirma, šiuo klausimu Komisija nusprendė, kad į *Lufthansa* ir *Austrian* partnerius *Star Alliance* neturėtų būti atsižvelgta nustatant paveiktas rinkas, nes dėl koncentracijos *Lufthansa* ir jos partnerių *Star Alliance* sudarytos bendradarbiavimo sutartys automatiškai nepradės būti taikomos *Austrian*, o pastarosios bendrovės ir jos partnerių *Star Alliance* sudarytos bendradarbiavimo sutartys tuo labiau nebus taikomos *Lufthansa*. Dėl konkurencijos paveiktose rinkose analizės Komisija nusprendė, kad ryšys tarp oro transporto bendrovių ir iš koncentracijos išplaukiančių pasekmių jų paskatoms konkuruoti įvykus tai koncentracijai turi būti vertinami atskirai imant kiekvieną maršrutą. Taigi, pasak Komisijos, jei konstatuojama, kad viena koncentracijos šalis ir trečiasis asmuo turi mažiau paskatų konkuruoti dėl šios operacijos, į šį veiksnį reikia atsižvelgti atliekant vertinimą.
- 30 Antra, Komisija nustatė reikšmingus priešingos padėties atvejus, kad įvertintų operacijos poveikį maršrutams, kuriais vykdydamos skrydžius *Lufthansa* ir *Austrian* bendradarbiauja. Komisija priminė Gairių dėl horizontalių susijungimų vertinimo pagal Tarybos reglamentą dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (OL C 31, 2004, p. 5, toliau – 2004 m. gairės) 9 dalies nuostatas:
- „Vertindama susijungimo padarinius konkurencijai, Komisija lygina konkurencines sąlygas, kurios atsirastų dėl susijungimo, apie kurį jai pranešta, su sąlygomis, kurios egzistuotų be tokio susijungimo. Daugeliu atvejų konkurencinės sąlygos, egzistuojančios susijungimo metu, yra tinkamas lyginimo pagrindas susijungimo padariniams įvertinti. Tačiau tam tikromis aplinkybėmis Komisija gali atsižvelgti į būsimus pokyčius rinkoje, kuriuos galima pagrįstai numatyti <...>“
- 31 Šiomis aplinkybėmis Komisija nusprendė, kad priešingos padėties scenarijai, kurie turi reikšmės vertinant koncentracijos poveikį konkurencijai, yra, pirma, koncentracijos šalių bendradarbiavimo būklė iki šios koncentracijos ir, antra, labiausiai tikėtinas būsimas pokytis, jei *Lufthansa* neįsigytų *Austrian*.
- 32 Dėl esamo *Lufthansa* ir *Austrian* bendradarbiavimo iki koncentracijos Komisija nurodė, kad buvo bendradarbiaujama įvairiomis formomis, t. y. bendra įmonė, kuri dalijasi skrydžių visais maršrutais tarp Austrijos ir Vokietijos sąnaudas ir pajamas, dvišalis pasaulinis bendradarbiavimo susitarimas, susitarimas dėl bendro maršrutų tarp Austrijos ir Šveicarijos kodo ir susitarimas dėl bendro kodo tarp *British Midlands* (*Lufthansa* dukterinė įmonė) ir *Austrian*.
- 33 Dėl labiausiai tikėtino pokyčio, jei *Lufthansa* neįsigytų *Austrian*, Komisija pažymėjo, kad, atsižvelgiant į Austrijos vyriausybės sprendimą surasti *Austrian* privatų investuotoją, ją įsigytų kita oro bendrovė, tiksliau – *Air France-KLM*. Tokiu atveju *Austrian* baigtų bendradarbiauti su *Lufthansa*, pasitrauktų iš *Star Alliance* ir taptų aljanso *Sky Team*, kuriam priklauso *Air France-KLM*, nare.

#### Konkurencijos analizė

- 34 Pirma, dėl reguliarios keleivių vežimo oro transportu paslaugos Komisija pažymėjo, kad dėl koncentracijos atsirastų daug horizontalių sutapimų, kuriuos galima suskirstyti į šias kategorijas:
- 23 trumpojo nuotolio maršrutai tarp Austrijos ir Vokietijos, kurie aptarnaujami per bendrą sąnaudų ir pajamų dalijimosi įmonę,
  - trys trumpojo nuotolio maršrutai tarp Austrijos ir Šveicarijos,
  - vienas trumpojo nuotolio maršrutas tarp Austrijos ir Belgijos,
  - vienas trumpojo nuotolio maršrutas tarp Austrijos ir Jungtinės Karalystės,
  - „tiesioginiai–netiesioginiai sutapimai“, t. y. maršrutai, kuriais viena šalis siūlo tiesioginį skrydį, o kita – netiesioginį,

- „netiesioginiai–netiesioginiai sutapimai“, t. y. maršrutai, kuriais abi šalys siūlo tik netiesioginius skrydžius.
- 35 Atlikusi konkurencijos analizę dėl įvairių horizontalių sutapimų Komisija priėjo prie išvados, kad kyla rimtų abejonių dėl operacijos suderinamumo su bendrąja rinka vykdant skrydžius šiais maršrutais: Viena–Štutgartas (Vokietija), Viena–Kelnas–Bona (Vokietija), Viena–Miunchenas, Viena–Frankfurtas prie Maino ir Viena–Bruuselis (toliau – identifikuotų miestų poros).
- 36 Antra, dėl vietų oro bendrovių lėktuvuose pardavimo kelionių operatoriams Komisija nusprendė, kad dėl bendrų *Lufthansa* ir *Austrian* rinkos dalių Vokietijos rinkoje, Austrijos rinkoje ir kombinuotoje Austrijos ir Vokietijos rinkoje, kiek tai susiję su ilgojo nuotolio maršrutais, kurie šiais trimis atvejais sudaro 5–10 %, ir dėl *FlyNiki* įsitvirtinimo Austrijos rinkoje (40–50 % užimama rinkos dalis, kiek tai susiję su trumpojo ir vidutinio nuotolio maršrutais), koncentracija reikšmingai nesutrikdytų veiksmingos konkurencijos vietų oro bendrovių lėktuvuose pardavimo kelionių organizatoriams rinkoje.
- 37 Beje, Komisija nusprendė, kad taip pat reikia įvertinti bendrovei *Austrian* suteiktos sanavimo pagalbos ir restruktūrizavimo pagalbos poveikį būtent keleivių vežimo oro transportu paslaugos ir vietų oro bendrovių lėktuvuose pardavimo kelionių organizatoriams rinkoms, nes šios lėšos gali sutvirtinti *Austrian* komercinę padėtį.
- 38 Dėl šio aspekto Komisija vis dėlto priminė, kad *Austrian* susidūrė su finansiniais sunkumais. Komisija nurodė, kad 2008 m. gruodžio 19 d. Austrija jai pranešė apie priimtą sprendimą suteikti sanavimo pagalbą *Austrian* grupei ir kad 2008 m. gruodžio 22 d. ji sužinojo, jog pirmoji 67 000 000 eurų dydžio šios sanavimo pagalbos dalis buvo suteikta *Austrian*, kad ji galėtų tęsti veiklą, tačiau tai buvo padaryta dar iki tol, kai Komisija galėjo priimti sprendimą dėl tos pagalbos suderinamumo su bendrąja rinka.
- 39 Komisija pažymėjo, kad pavojingą finansinę *Austrian* padėtį liudijo aplinkybė, kad savarankiškas *Austrian* eksploatavimas reikalavo papildomų lėšų, kurių suma yra gerokai didesnė už sanavimo pagalbą ir restruktūrizavimo pagalbą. Be to, Komisija nurodė, kad didelę 200 000 000 eurų dydžio sanavimo pagalbos dalį *Austrian* jau išnaudojo padengdama lėktuvų finansavimą ir kad *Austrian* finansinių poreikių apimtis atitiko Komisijos sprendime 2010/137 pateiktas išvadas, jog restruktūrizavimo sąnaudos gerokai viršija 500 000 000 eurų sumą.
- 40 Tuo remdamasi Komisija padarė išvadą, kad mažai tikėtina, jog *Austrian* panaudojo ar naudoja sanavimo pagalbą ir restruktūrizavimo pagalbą taip, kad tai sukeltų abejonių jos pateikta koncentracijos poveikio paveiktose rinkose analize ir, be kita ko, siekdama sutrukdyti konkurentų plėtrai. Komisija pažymėjo, kad tiek sanavimo pagalba, tiek restruktūrizavimo pagalba buvo siekiama, kad bendrovės *Lufthansa* vykdomas *Austrian* įsigijimas būtų ekonomiškai gyvybingas ir kad būtų užtikrintas *Austrian* likvidumas, sumažinti įsipareigojimai ir atkurtas ilgalaikis rentabilumas. Komisija taip pat priminė, kad ateityje ji stebės, kaip *Austrian* naudojasi šiomis lėšomis.
- 41 Komisija nurodė, kad šią išvadą, be kita ko, patvirtino tvirta finansinė *Lufthansa* padėtis; 2007 ir 2008 m. šios bendrovės pelnas neatskaičius mokesčių viršijo 1 000 000 000 eurų, o bendras likvidumas sudaro iš viso 5 200 000 000 eurų, iš kurių minimalus strateginis likvidumas 2009 m. kovo 31 d. buvo 2 000 000 000 eurų. Pasak Komisijos, sanavimo pagalbos ir restruktūrizavimo pagalbos poveikis yra ribotas, palyginti su po koncentracijos atsirasiančio vieneto ekonominiu pajėgumu.
- 42 Be to, dėl „tiesioginių–tiesioginių“ maršrutų, kuriais skraido tik viena iš šalių, Komisija nurodė, kad rinkos tyrimas neparodė, kad papildomų lėšų suteikimas *Austrian* pakeistų išvadas konkrečiai dėl šių maršrutų, t. y. kad dėl operacijos būtų panaikinta potenciali konkurencija. Atvirkščiai, pagrindinės priežastys, dėl kurių nekyla jokių konkurencijos problemų šiuose maršrutuose, t. y. maža daugumos jų paklausa, *Lufthansa* ir *Austrian* atėjimo į rinką strategijos, kurios pagrįstos vidaus dokumentais, lygiagrečios veiklos nebuvimas iki bendradarbiavimo daugumoje šių maršrutų, būtų taikomos



neatsižvelgiant į aptariamą valstybės pagalbą. Beje, konkrečiai dėl *Austrian* įėjimo į rinką strategijos rinkos tyrimas neatskleidė nė menkausio požymio, kad *Austrian* pakeistų savo įėjimo į rinką strategiją atsižvelgdama į aptiriamas papildomas lėšas, o tai taip pat iliustruoja aplinkybė, kad *Austrian* jau išnaudojo beveik visą sanavimo pagalbą nekeisdama įėjimo į rinką strategijos. Taigi mažai tikėtina, kad *Austrian* panaudos šias papildomas lėšas siekdama pradėti eksploatuoti šiuos maršrutus.

#### *Įsipareigojimai*

- 43 Kad išsklaidytų dideles koncentracijos keliamas abejones dėl jos suderinamumo su bendrąja rinka, *Lufthansa* ir *Austrian* pasiūlė prisiimti įsipareigojimų, kad išspręstų konkurencijos problemas dėl identifikuotų miestų porų. Įsipareigojimai, kuriais siekiama sumažinti kliūtis patekti į rinką ir sudaryti palankias sąlygas ateiti vienam ar keliems naujiems rinkos dalyviams arba plėstis vykdant skrydžius šiais maršrutais jau dirbantiems konkurentams, trumpai išdėstyti toliau.

#### Įsipareigojimai dėl laiko tarpinių

– Laiko tarpinių suteikimas miestų poroms, dėl kurių kyla konkurencijos problemų

- 44 Prisiimdamos šiuos įsipareigojimus šalys įsipareigojo pagal specialią procedūrą suteikti laiko tarpinių Vienos, Štutgarto, Kelno (Bonos), Miuncheno, Frankfurto prie Maino ir Briuselio oro uostuose, kiek tai susiję su visais penkiais maršrutais, dėl kurių Komisija identifikavo konkurencijos problemų.

- 45 Suteikti laiko tarpiniai leis naujam rinkos dalyviui vykdyti tam tikrą skaičių reisų identifikuotų miestų porų maršrutais:

– Viena–Štutgartas – ne daugiau kaip trys reisai per dieną,

– Viena–Kelnas (Bona) – ne daugiau kaip trys reisai per dieną, tačiau ne daugiau kaip aštuoniolika reisų per savaitę,

– Viena–Frankfurtas prie Maino – ne daugiau kaip penki reisai per dieną,

– Viena–Miunchenas – ne daugiau kaip keturi reisai per dieną,

– Viena–Briuselis – ne daugiau kaip keturi reisai per dieną, tačiau ne daugiau kaip dvidešimt keturi reisai per savaitę.

- 46 Iš šių nurodytų laiko tarpinių bus atimti tie laiko tarpiniai, kurie jau buvo perduoti naujam rinkos dalyviui pagal šiuos įsipareigojimus, nebent naujasis rinkos dalyvis nuspręs neišnaudoti šių laiko tarpinių ir jie dėl to vėl atiteks šalims.

- 47 Kiek tai susiję su visomis identifikuotų miestų poromis, išskyrus Viena–Frankfurtas prie Maino ir Viena–Miunchenas, kurioms taikomos specialios nuostatos, nuo šalių nepriklausomos ar su jomis nesusijusios oro bendrovės jau išnaudoti reisai identifikuotų miestų poroje turi būti atimti iš bendro laiko tarpinių, kuriuos šalys turi suteikti šiai oro bendrovei pagal prisiimtus įsipareigojimus, skaičiaus.

- 48 Dėl maršruto Viena–Frankfurtas prie Maino pažymėtina, kad abu ieškovės eksploatuojami kasdieniniai reisai (trys reisai, jeigu ieškovė gaus trečią laiko tarpinį iš *Lufthansa* nuo 2009–2010 m. Tarptautinės oro transporto asociacijos (IATA) žiemos sezono) bus atimti iš laiko tarpinių, kurie turi būti suteikti pagal įsipareigojimus, skaičiaus. Jei ieškovė turi baigti eksploatuoti vieną ar kelis iš šių reisų prieš įgydama teisę išsaugoti, šie reisai bus suteikti naujiems rinkos dalyviams pagal įsipareigojimus.

- 49 Ieškovei bus leidžiama pagal dabartinę *Lufthansa* ir ieškovės susitarimą dėl laiko tarpų nuomos iš *Lufthansa* gautus laiko tarpusius Frankfurto prie Maino oro uoste iškeisti į laiko tarpusius, kuriuos *Lufthansa* suteikia pagal išpareigojimus. Tačiau, siekiant atsižvelgti į bangomis grįstą *Lufthansa* struktūrą Frankfurto prie Maino oro uoste, *Lufthansa* neprivalės perduoti ieškovei daugiau kaip vieno laiko tarpusio Frankfurto prie Maino oro uoste kiekvienu iš šių laikotarpių:

Atvykimas	Išvykimas
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 Be to ir neatsižvelgiant į tai, ar ieškovė nusprendžia, ar nenusprendžia gauti naujų laiko tarpų iš koncentracijos šalių mainais į šiuo metu savo turimus laiko tarpusius Frankfurto prie Maino oro uoste, *Lufthansa* išpareigoja pakeisti dabartinį susitarimą su ieškove dėl laiko tarpų nuomos taip, kad į jį būtų įtrauktos išpareigojimų nuostatos, ypač kiek tai susiję su ieškovės galimybe įgyti teisę išsaugoti šiuos laiko tarpusius.
- 51 Be to, jei nėra vienas *Star Alliance* nepriklausantis operatorius neprašo korekcinio laiko tarpusio 2010 m. IATA vasaros sezonui (arba pirmam sezonui, kuriam jau nustatytos išpareigojimų įgyvendinimo procedūros, neatsižvelgiant į paskutinį sezoną), vienas reisas iš trijų *Adria Airways* eksploatuojamų skrydžių maršrutu Viena–Frankfurtas prie Maino bus atimtas iš bendro laiko tarpų skaičiaus, kurie turi būti suteikti pagal išpareigojimus. Šis atėmimas bus taikomas visų pirma keturiems iš eilės einantiems IATA sezonams ir visiems papildomiems dvejų metų laikotarpiais, kol *Star Alliance* nepriklausantis operatorius paprašys korekcinio laiko tarpusio.
- 52 Be to, *Lufthansa* išpareigoja pakeisti esamus susitarimus su *Adria Airways* dėl laiko tarpusio, kad būtų perkeltos išpareigojimų nuostatos, tačiau su sąlyga, kad *Adria Airways* neįgis teisės išsaugoti.
- 53 Dėl maršruto Viena–Miunchenas, kuriuo ieškovė kasdien eksploatuoja tris reisu, kuriems ji gavo laiko tarpų pagal įprastą jų skyrimo procedūrą, pažymėtina, kad išpareigojimuose numatyta, jog *Niki* turės teisę iškeisti dabartinius savo šio maršruto laiko tarpusius į laiko tarpusius, kuriuos *Lufthansa* suteiks pagal išpareigojimus. Neatsižvelgiant į tai, ar *Niki* nuspręs iškeisti dabartinius savo laiko tarpusius pagal išpareigojimus, ar jų neiškeisti, jos reisai bus atimti iš bendro laiko tarpų, kuriuos šalys turi suteikti šiame maršrute, skaičiaus. Jeigu *Niki* baigtų eksploatuoti vieną ar kelis jai priklausančius reisu, pagal išpareigojimus jie turėtų būti perduoti naujiems rinkos dalyviams.
- 54 Dėl maršrutų Viena–Štutgartas ir Viena–Kelnas (Bona) *Lufthansa* jau privalo naujiems rinkos dalyviams suteikti laiko tarpų pagal ankstesnį sprendimą dėl koncentracijos, t. y. pagal 2005 m. gruodžio 22 d. Komisijos sprendimą C 2006/018/07 byloje COMP/M.3940 – *Lufthansa / Eurowings* (OL C 18, p. 22). Kadangi šalys naujam rinkos dalyviui jau suteikė laiko tarpusius pagal toje byloje prisiimtus išpareigojimus, šie laiko tarpusiai bus išskaičiuoti iš pagal šioje byloje prisiimtus išpareigojimus turimo suteikti laiko tarpų skaičiaus. Nauji rinkos dalyviai galės pasirinkti laiko tarpusius šiems dviem maršrutams pagal išpareigojimus, kurių įgyvendinimo jie norės, t. y. pagal toje byloje arba pagal šioje byloje prisiimtus išpareigojimus.

– Laiko tarpsnių perdavimo sąlygos

- 55 Įsipareigojimuose nustatyta laiko tarpsnių perdavimo procedūra bus taikoma lygiagrečiai su įprasta laiko tarpsnių suteikimo procedūra. Oro bendrovė, kuri nori gauti laiko tarpsnių vienoje iš identifiкуotų miestų porų, pateiks prašymą dėl laiko tarpsnių pagal įprastinę laiko tarpsnių skirstymo procedūrą ir tuo pat metu paprašys perduoti laiko tarpsnius pagal įsipareigojimus. Jei koordinatoriui pateiktas prašymą pateikusio subjekto laiko tarpsnių prašymas nepatenkinamas dėl IATA planavimo konferencijos, įsipareigojimuose numatyta, kad šalis turi siūlyti perduoti prašomus laiko tarpsnius prašymą pateikusiam subjektui per vieną savaitę nuo prašymą pateikusio subjekto įsipareigojimo juos eksploatuoti. Laiko tarpsniai turi būti suteikiami nemokamai ir jiems suteikiamas dvidešimties minučių intervalas atsižvelgiant į prašymą pateikusio subjekto pageidaujamą laiką, jei viena arba kita koncentracijos šalis šiame intervale turi laisvų laiko tarpsnių. Priešingu atveju šalis turi siūlyti laiko tarpsnius, kurie yra artimiausi prašymą pateikusio subjekto prašomai valandai.
- 56 Koncentracijos šalių ir prašymą pateikusio subjekto susitarimas dėl laiko tarpsnių nuomos turi būti pasirašytas ir perdavimas atliktas per tris savaites skaičiuojant nuo laiko tarpsnių perdavimo termino, t. y. sausio 15 d. IATA vasaros sezonui ir rugpjūčio 15 d. IATA žiemos sezonui. Susitarimo dėl laiko tarpsnių nuomos trukmė yra lygi identifiкуotų miestų poros naudojimo laikotarpiui, tačiau naujas rinkos dalyvis turi teisę nutraukti susitarimą kiekvieno IATA sezono pabaigoje, ir už tai netaikoma jokia bauda. Galiausiai įsipareigojimuose nustatyta, kad naujam rinkos dalyviui, kuris nusprendžia eksploatuoti daugiausia maršrutų, sudaromos palankios sąlygos.

– Teisė išsaugoti

- 57 Įsipareigojimuose taip pat numatyta galimybė naujam rinkos dalyviui įgyti teisę išsaugoti iš koncentracijos šalių gautus laiko tarpsnius. Naujas rinkos dalyvis įgis teisę išsaugoti šiuos laiko tarpsnius, t. y. jis turės teisę šalių perduotus laiko tarpsnius abiejuose bet kurios identifiкуotų miestų poros galuose naudoti kitai Europos miestų porai, kuri skiriasi nuo identifiкуotų miestų porų, jei identifiкуotų miestų porą bus eksploatavęs du IATA sezonus iš eilės, kiek tai susiję su visomis identifiкуotų miestų poromis, išskyrus maršrutą Viena–Frankfurtas prie Maino, kuriam taikoma aštuonių IATA sezonų iš eilės trukmės eksploatavimo sąlyga. Kita vertus, jei naujas rinkos dalyvis baigs eksploatuoti identifiкуotų miestų porai priskirtus perduotus laiko tarpsnius dar nepasibaigus pirmiau nurodytiems dviem IATA sezonams, šie laiko tarpsniai bus grąžinti *Lufthansa* ir pagal įsipareigojimus bus suteikti kitam naujam rinkos dalyviui.

– *Star Alliance* nariai kaip nauji rinkos dalyviai

- 58 Pirma išvardyti įsipareigojimai visiškai taikomi tik naujiems rinkos dalyviams, kurie nėra *Star Alliance* nariai. Iš principo *Star Alliance* nariai taip pat gali gauti laiko tarpsnių pagal įsipareigojimus, tačiau *Star Alliance* nepriklausančios oro bendrovės turi pirmenybę, jei keli potencialūs nauji rinkos dalyviai pagal įsipareigojimus prašo laiko tarpsnių tame pačiame maršrute. Pirmenybė visada teikiama prašymą pateikusiam subjektui, nepriklausančiam *Star Alliance*, t. y. net jei *Star Alliance* narys prašo laiko tarpsnių didesniai maršrutų skaičiui nei *Star Alliance* nepriklausantis prašymą teikiantis subjektas.
- 59 Be to, naujas rinkos dalyvis *Star Alliance* narys neturės galimybės įgyti teisės išsaugoti iš šalių gautus laiko tarpsnius. Naujas rinkos dalyvis *Star Alliance* narys negalės sudaryti susitarimo dėl bendro kodo ar susitarimo dėl bendros įmonės, per kurią dalijamasi pajamomis ir pelnu su koncentracijos šalimis arba su kitais *Star Alliance* nariais identifiкуotų miestų porose. Jeigu *Star Alliance* narys nustoja eksploatuoti pagal įsipareigojimus suteiktus laiko tarpsnius, koncentracijos šalis turi iš naujo pasiūlyti šiuos laiko tarpsnius naujiems rinkos dalyviams.

- 60 Jeigu *Star Alliance* narys gauna laiko tarpsnių pagal įsipareigojimus, Komisija gali nustatyti konkrečias sąlygas siekdama būtent užtikrinti prašymą pateikusių subjekto *Star Alliance* nario nepriklausomumą nuo koncentracijos šalių.

Kiti įsipareigojimai ir nuostatos

– Specialūs susitarimai dėl pajamų paskirstymo ir susitarimas dėl bendro kodo

- 61 Pagal įsipareigojimus naujam rinkos dalyviui suteikiama galimybė sudaryti specialų susitarimą dėl pajamų paskirstymo ir susitarimą dėl bendro kodo, pagal kurį jam būtų leidžiama suteikti savo kodus skrydžiams į tam tikrą išvykimo ir paskirties vietą arba Austrijoje, arba Vokietijoje, arba Belgijoje, jeigu dalis kelionės apima identifikuotų miestų porą. Šio specialaus susitarimo dėl pajamų paskirstymo sąlygos turi būti tokios, kad naujam rikos dalyviui būtų taikomas toks pats požiūris, kaip *Lufthansa* partneriams *Star Alliance* nariams toje pačioje identifikuotų miestų poroje.

– Kitos nuostatos

- 62 Įsipareigojimai dėl laiko tarpsnių suteikimo papildomi kitais įsipareigojimais, kaip antai galimybė naujam rinkos dalyviui sudaryti bilietų tarpusavio pripažinimo susitarimus ir lojalumo programų susitarimus su šalimis ir mišraus gabenimo susitarimus su geležinkelių įmone ar kita antžeminio transporto bendrove.
- 63 Įsipareigojimuose numatyta skirti įgaliotinį, kuriam bus priskirta užduotis kontroliuoti, kaip šalys laikosi įsipareigojimų, ir padėti Komisijai per įsipareigojimuose numatytą laiko tarpsnių perdavimo procedūrą.
- 64 Įsipareigojimuose taip pat nustatytos nuostatos dėl greitos ginčų sprendimo procedūros, pagal kurią naujas rinkos dalyvis gali nuspręsti visus ginčus su šalimis dėl įsipareigojimų spręsti pagal arbitražo procedūrą. Arbitražo sprendimas būtų privalomas tiek naujam rinkos dalyviui, tiek šalims. Pagal kiekviename ginče tenkančią įrodinėjimo našta reikalaujama, kad, pirma, naujas rinkos dalyvis pateiktų savo pagrindų įrodymų *prima facie* ir, antra, šalys pateiktų priešingų įrodymų.
- 65 Įsipareigojimai, ypač pareiga perduoti laiko tarpsnius, neribojami laiko atžvilgiu, tačiau juose numatyta peržiūros išlyga.

*Įsipareigojimų vertinimas*

- 66 Vertindama *Lufthansa* ir *Austrian* pasiūlytus įsipareigojimus Komisija teigia, kad atsižvelgė į konkurentų išreikštą suinteresuotumą pradėti eksploatuoti identifikuotų miestų poras arba plėsti veiklą šiose miestų porose ir kad nusprendė, jog korekcinių priemonių paketas apskritai yra patrauklus atsižvelgiant į dabartinę ekonominę oro transporto pramonės padėtį. Komisija nurodo, jog tuo remdamasi padarė išvadą, kad siūlomi įsipareigojimai gali paskatinti vienos ar kelių oro bendrovių atėjimą į tinkamai identifikuotų miestų porų rinką ir kad šio atėjimo pakaktų siekiant išsklaidyti rimtas abejones, kilusias dėl šių rinkų.

*Išvada*

- 67 Todėl Komisija nusprendė, kad koncentracija turi būti pripažinta suderinama su bendrąja rinka pagal Susijungimų reglamento 8 straipsnio 2 dalį ir su EEE susitarimu pagal šio susitarimo 57 straipsnį, jei bus laikomasi priede, kuris yra ginčijamo sprendimo sudedamoji dalis, išdėstyto įsipareigojimų.

68 Komisija pažymėjo, kad ši išvada galioja nepriklausomai nuo sanavimo pagalbos ir restruktūrizavimo pagalbos, nes šios lėšos iš esmės skirtos užtikrinti *Austrian* išlikimui ir dėl nedidelės abiejų pagalbų sumos, palyginti su *Austrian* finansiniais poreikiais ir bendru *Lufthansa* finansiniu pajėgumu.

## Procedūra

69 Pareiškimu, kurį Bendrojo Teismo kanceliarija gavo 2010 m. balandžio 13 d., *Niki Luftfahrt* pareiškė šį ieškinį dėl ginčijamo sprendimo panaikinimo.

70 Atitinkamai 2010 m. liepos 9 d. ir liepos 20 d. Bendrojo Teismo kanceliarijai pateiktais dokumentais *Lufthansa* ir ÖIAG paprašė leisti įstoti į šią bylą palaikyti Komisijos reikalavimų. 2010 m. spalio 5 d. nutartimi Bendrojo Teismo septintosios kolegijos pirmininkas leido *Lufthansa* ir ÖIAG įstoti į bylą.

71 2010 m. rugpjūčio 2 d. Bendrojo Teismo kanceliarijoje pateiktu raštu Austrijos Respublika pateikė prašymą įstoti į bylą palaikyti Komisijos reikalavimų. 2010 m. spalio 5 d. nutartimi Bendrojo Teismo septintosios kolegijos pirmininkas leido Austrijos Respublikai įstoti į bylą.

72 Atitinkamai 2010 m. rugpjūčio 20 d. ir 2010 m. rugsėjo 1 d. Bendrojo Teismo kanceliarijoje pateiktais raštais Komisija paprašė užtikrinti tam tikrų duomenų konfidencialumą, kurie, kaip ji mano, susiję su į bylą įstojusių šalių verslo paslaptimis.

73 Pakeitus Bendrojo Teismo kolegijų sudėtį, teisėjas pranešėjas buvo paskirtas į septintąją kolegiją, todėl šiai kolegijai 2010 m. rugsėjo 27 d. buvo paskirta ši byla.

74 Kadangi įstojusios į bylą šalys nepateikė prieštaravimų dėl prašymo užtikrinti konfidencialumą, joms buvo pateikti nekonfidencialūs dokumentai, kaip tai buvo iš pradžių numatyta pirma nurodytose 2010 m. spalio 5 d. nutartyse.

75 Pakeitus Bendrojo Teismo kolegijų sudėtį, teisėjas pranešėjas buvo paskirtas į pirmąją kolegiją, todėl šiai kolegijai 2012 m. gegužės 24 d. buvo paskirta ši byla.

76 2013 m. vasario 18 d. Bendrasis Teismas, taikydamas Procedūros reglamento 64 straipsnio 3 dalies b ir c punktuose numatytą proceso organizavimo priemonę, paprašė Komisijos jam nurodyti, kokį metodą ji taikė siekdama užtikrinti per pirmąjį koncentracijos tyrimo etapą, kai buvo vykdomas rinkos tyrimas, iš konkurentų, įmonių klientų ir kelionių agentūrų gautų atsakymų reprezentatyvumą.

77 Tą pačią dieną, taikydamas Procedūros reglamento 64 straipsnio 3 dalies d punkte nustatytą proceso organizavimo priemonę, Bendrasis Teismas paprašė Komisijos pateikti 2009 m. liepos 10 d. koncentracijos šalių pasiūlytus išsipareigojimus, 2009 m. liepos 27 d. rinkos dalyviams pateiktą klausimyną ir atsakymus į šį klausimyną, kuriuos Komisija gavo prieš 2009 m. liepos 31 d. posėdį (jei reikia, išlaptinus rinkos tyrimo dalyvių pavadinimus), ir atsakymus į 2009 m. gegužės 12 d. per pirmąjį tyrimo etapą koncentracijos šalių konkurentams pateiktą 28-ą klausimyno klausimą.

78 2013 m. kovo 22 d. Komisija atsakė į Bendrojo Teismo pateiktą klausimą ir iš dalies įvykdė jo prašymą pateikti dokumentus.

79 2013 m. liepos 17 d. Bendrasis Teismas pritaikė naują proceso organizavimo priemonę pagal Procedūros reglamento 64 straipsnio 3 dalies d punktą ir paprašė Komisijos pateikti 2009 m. liepos 10 d. koncentracijos šalių pasiūlytus išsipareigojimus ir visus jos dar nepateiktus atsakymus į klausimyną, kuris rinkos dalyviams buvo pateiktas 2009 m. liepos 27 d., jei reikia, išlaptinus atsakymų autorių pavadinimus. Komisija šį prašymą įvykdė 2013 m. rugpjūčio 19 d.

80 Pakeitus Bendrojo Teismo kolegijų sudėtį, teisėjas pranešėjas buvo paskirtas į aštuntąją kolegiją, todėl šiai kolegijai 2013 m. spalio 1 d. buvo paskirta ši byla.

### Šalių reikalavimai

81 Ieškovė Bendrojo Teismo prašo:

- panaikinti ginčijamą sprendimą,
- priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas.

82 Komisija, palaikoma Austrijos Respublikos, *Lufthansa* ir ÖIAG, Bendrojo Teismo prašo:

- atmesti ieškinį,
- priteisti iš ieškovės bylinėjimosi išlaidas.

### Dėl teisės

83 Grįsdama ieškinį ieškovė remiasi trimis pagrindais. Pirmasis susijęs su EB 81 straipsnio 1 ir 3 dalių, Susijungimų reglamento 8 straipsnio ir 2004 m. gairių pažeidimu. Antrasis pagrindas susijęs su esminių procedūros reikalavimų pažeidimu. Trečiasis pagrindas grindžiamas piktnaudžiavimu įgaliojimais.

84 Pirmiausia reikia priminti, kad, remiantis Susijungimų reglamento 2 straipsnio 3 dalimi, nesuderinamomis su bendrąja rinka laikomos koncentracijos operacijos, kurios, be kita ko, sukuria dominuojančią padėtį, o dėl to itin apribojama veiksminga konkurencija bendrojoje rinkoje arba didelėje jos dalyje. Atvirkščiai, Komisija, laikydamosi Susijungimų reglamento 2 straipsnio 2 dalies, privalo pripažinti suderinama su bendrąja rinka bet kurią koncentracijos operaciją, kuriai taikomas šis reglamentas, jeigu to reglamento 2 straipsnio 3 dalyje nustatyta sąlyga netenkinama.

85 Remiantis nusistovėjusia teismų praktika, Susijungimų reglamento pagrindinės normos ir visų pirma jo 2 straipsnis suteikia Komisijai tam tikrą diskreciją, ypač kiek tai susiję su ekonominiiais vertinimais, todėl šios esminės koncentracijų srities teisės įgyvendinimo priežiūra Bendrijos Teismo turi būti vykdoma atsižvelgiant į diskreciją, kuri būdinga ekonominio pobūdžio normoms, kurios yra koncentracijos sistemos dalis (žr. 2010 m. liepos 6 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija*, T-342/07, Rink., EU:T:2010:280, 29 punktą ir jame nurodytą teismų praktiką).

86 Nors Europos Sąjungos teismas pripažįsta, kad Komisija turi diskreciją vertinti ekonominius klausimus, tai nereiškia, kad jis turi susilaikyti nuo Komisijos atliktos ekonominių rodiklių aiškinimo kontrolės. Iš tikrųjų Sąjungos teismas turi patikrinti ne tik pateiktų įrodymų faktinį teisingumą, patikimumą ir nuoseklumą, bet ir tai, ar šie įrodymai apima visus esminius duomenis, į kuriuos reikia atsižvelgti vertinant kompleksinę padėtį, ir ar jie gali pagrįsti jais remiantis padarytas išvadas (85 punkte minėto Sprendimo *Ryanair / Komisija*, EU:T:2010:280, 30 punktas).

87 Be to, remiantis nusistovėjusia teismų praktika, tais atvejais, kai institucijos turi diskreciją, Europos Sąjungos teisės sistemos suteikiamų garantijų paisymui administracinėse procedūrose tenka dar didesnė reikšmė. Tarp šių garantijų yra, be kita ko, Komisijos pareiga rūpestingai ir nešališkai išnagrinėti visas reikšmingas bylos aplinkybes, suinteresuotojo asmens teisė išdėstyti savo nuomonę ir teisė į pakankamą sprendimo motyvavimą (85 punkte minėto Sprendimo *Ryanair / Komisija*, EU:T:2010:280, 31 punktas).

- 88 Atsižvelgiant būtent į šiuos principus reikia vertinti ieškovės pateiktus pagrindus ir argumentus.
- 89 Bendrasis Teismas mano, kad pirmiausia reikia nagrinėti antrąjį ieškinio pagrindą dėl esminių procedūros reikalavimų pažeidimo.

*1. Dėl ieškinio antrojo pagrindo, susijusio su esminių procedūros reikalavimų pažeidimu*

- 90 Antrąjį pagrindą galima suskirstyti į dvi dalis, iš kurių pirmoji susijusi su konkurencinės padėties, kiek tai susiję su oro maršrutais iš Centrinės Europos į Rytų Europą už Sąjungos ribų, nemotyvuotumu, o antroji – su nepakankamu faktinių aplinkybių nustatymu Komisijai atliekant rinkos tyrimą.

*Dėl ieškinio antrojo pagrindo pirmos dalies, susijusios su pareigos motyvuoti pažeidimu*

- 91 Ieškovė iš esmės teigia, kad ginčijamame sprendime nepateikta motyvų dėl konkurencinės padėties oro maršrutuose tarp Centrinės Europos ir Rytų Europos.
- 92 Šiuo atveju reikia atmesti ieškovės argumentą, kad ginčijamame sprendime Komisija tik padarė nuorodą į rinkos tyrimą, kiek tai susiję su koncentracijos pasekmių maršrutams tarp Centrinės Europos ir Rytų Europos analize. Iš tiesų, remiantis ginčijamu sprendimu darytina išvada, kad šio sprendimo 267 ir 268 konstatuojamosiose dalyse Komisija nurodė, kad „siūlomas sandoris turi įtakos nemažam skaičiui maršrutų, kiek tai susiję su tiesioginiais–netiesioginiais ir netiesioginiais–netiesioginiais sutapimais tarp [Lufthansa] ir [Austrian] tiek Europoje, tiek iš Europos oro uostų į už Europos ribų esančias paskirties vietas“, kurie buvo išnagrinėti „atsižvelgiant į šalių padėtį rinkoje ir dėl operacijos atsinešamas rinkos dalis“. Komisija taip pat pažymėjo, kad „buvo įvertintas konkurentų buvimas ir padėtis, taip pat kiekvieno maršruto keleivių skaičius“ ir kad, „esant reikalui, buvo atsižvelgta į jų konkurentų siūlomų reisų skaičių ir trukmę, taip pat į tų reisų reikšmingumą laiko veiksniai jautriems keleiviams“. Komisija toliau nurodė, kad „atsižvelgiant į šiuos kriterijus nenustatyta jokia konkurencijos problema“, paskui – kad, „be to, rinkos tyrimas neatskleidė nė menkiausios problemos dėl konkurencijos, kiek tai susiję su identifikuotais tiesioginiais–netiesioginiais ir netiesioginiais–netiesioginiais sutapimais, išskyrus [Lufthansa] ir [Austrian] padėtį Centrinės ir Rytų Europos rinkoje.
- 93 Taip pat reikia pažymėti, kad ginčijamo sprendimo 269 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodė, kad „per pirmąjį etapą kai kurie rinkos tyrimo [dalyviai] išreiškė susirūpinimą dėl tvirtos [Lufthansa] ir [Austrian] pozicijos [Centrinės ir Rytų Europos] rinkoje atsižvelgiant būtent į kontrolę, kurią įvykus koncentracijos operacijai [Lufthansa] įgis labai reikšmingoje „Centrinės Europos rinkoje“ ypač dėl to, kad šios bendrovės kontroliuoja didžiausius tranzito centrus, iš kurių aptarnaujama [Centrinė ir Rytų Europa], ir kad jos turi labai išvystytas jungiamųjų skrydžių sistemas šiame regione“. Komisija, be kita ko, pažymėjo, kad „antrojo tyrimo etapo, kuris buvo išsamesnis, rezultatai vis dėlto parodė, kad didžioji dauguma įmonių klientų konkrečiai nemato jokio neigiamo poveikio dėl galbūt sustiprėsiančios po koncentracijos atsirasiančio subjekto padėties, kiek tai susiję su [Centrinę ir Rytų Europą] aptarnaujančiais skrydžiais, ir nurodė esamus alternatyvius konkurentus“.
- 94 Todėl remiantis ginčijamu sprendimu galima daryti išvadą, kad Komisija nurodė, jog, pirma, atliko koncentracijos poveikio maršrutams iš Europos į už Europos ribų esančias paskirties vietas, taigi įskaitant ir Rytų Europą, kuriuose Lufthansa ir Austrian paslaugos turi tiesioginių–netiesioginių ir netiesioginių–netiesioginių sutapimų, analizę ir nenustatė jokių problemų dėl konkurencijos šiuose maršrutuose, o paskui, antra, atmetė tam tikrų rinkos tyrimo dalyvių per pirmąjį šio tyrimo etapą nurodytas problemas dėl konkurencijos atsižvelgdama į rinkos tyrimo dalyvių pateiktus atsakymus per antrąjį išsamesnį šio tyrimo etapą.

- 95 Todėl ieškovės teiginys, kad Komisija tik padarė nuorodą į rinkos tyrimo rezultatus, kad paaiškintų, kodėl nėra konkurencijos problemų maršrutuose tarp Centrinės Europos ir Rytų Europos, yra nepagrįstas.
- 96 Ieškovės argumentas, kad atlikdama konkurencijos padėties maršrutuose tarp Centrinės Europos ir Rytų Europos analizę Komisija nenurodė, kuriuose iš šių maršrutų oro vežėjai *Air France-KLM*, *British Airways*, *CSA* ir *Malev* galėtų būti patikimos alternatyvos *Lufthansa* ir *Austrian*, taip pat turi būti atmestas.
- 97 Iš tikrųjų reikia pažymėti, kad ginčijamo sprendimo 270 ir 271 konstatuojamosios dalys, kuriose Komisija nurodo minėtus oro vežėjus, nesusijusios su analize, kuria remdamasi Komisija to sprendimo 268 punkte konstatavo, kad maršrutuose tarp Centrinės Europos ir Rytų Europos konkurencijos problemų nėra. Iš tikrųjų tai yra atsakymas į tam tikrų rinkos tyrimo dalyvių per pirmąjį to tyrimo etapą, kuriuo ginčijamo sprendimo 269 konstatuojamojoje dalyje rėmėsi Komisija, išreikštus nuogąstavimus. Komisija iš tikrųjų pastarajame punkte nurodė, kad kai kuriems rinkos tyrimo dalyviams nerimą kėlė kontrolė, kurią įvykus koncentracijai *Lufthansa* įgytų „labai didelėje Centrinės Europos rinkos dalyje ypač dėl to, kad [*Austrian* ir *Lufthansa*] kontroliuoja pačius didžiausius tranzito centrus, iš kurių aptarnaujama [Centrinė ir Rytų Europa], ir dėl to, kad šios bendrovės turi labai išvystytas jungiamųjų skrydžių sistemas šiame regione“. Kadangi šis nerimas susijęs ne su konkrečiais maršrutais, o su tariamai sustiprėjusia *Lufthansa* pozicija visoje „Centrinės Europos rinkoje“, Komisija pagrįstai apsiribojo teiginiu, kad remiantis tuo, ką rinkos tyrimo dalyviai nurodė per antrąjį etapą, didelės jungiamųjų skrydžių sistemas turinčios bendrovės aptarnavo Centrinę ir Rytų Europą. Todėl tuo remiantis negalima teigti, kad taip elgdamasi Komisija neįvykdė pareigos motyvuoti.
- 98 Dėl ieškovės argumento, kad ginčijamo sprendimo nemotyvavimas dėl konkurencijos padėties maršrutuose tarp Centrinės Europos ir Rytų Europos negali būti aiškinamas trumpu terminu sprendimui per antrąjį tyrimo procedūros etapą priimti – minėtas terminas, beje, baigėsi tik 2009 m. lapkričio 6 d., – pakanka pažymėti, kad, kaip buvo konstatuota šiame sprendime, ieškovė neįrodė, jog Komisija neįvykdė pareigos motyvuoti, kiek tai susiję su maršrutų tarp Centrinės Europos ir Rytų Europos konkurencijos analize, todėl šis argumentas yra nepagrįstas ir turi būti atmestas.
- 99 Be to, jei ieškovės argumentas turėtų būti aiškinamas kaip kaltinimas Komisijai, kad ši ginčijamame sprendime išsamiai neišdėstė visų maršrutų tarp Centrinės Europos ir Rytų Europos, kuriuose yra koncentracijos šalių teikiamų paslaugų tiesioginis–netiesioginis ar netiesioginis–netiesioginis sutapimas, konkurencijos analizės, reikia priminti, kad SESV 296 straipsnyje išdėstytas reikalavimas motyvuoti turi būti priderintas prie nagrinėjamo teisės akto pobūdžio ir turi aiškiai ir nedviprasmiškai atskleisti aktą priėmusios institucijos argumentus, kad suinteresuotosios šalys galėtų suprasti priimtos priemonės pagrindimą, o kompetentingas teismas – vykdyti to akto kontrolę. Taigi reikalavimas motyvuoti turi būti vertinamas atsižvelgiant į bylos aplinkybes, būtent: akto turinį, pateiktų motyvų pobūdį ir akto adresatų ar kitų tiesiogiai ir konkrečiai su tuo aktu susijusių asmenų suinteresuotumą gauti paaiškinimus. Nereikalaujama motyvuojant išvardyti visų susijusių faktinių ir teisinių aplinkybių, nes klausimas, ar teisės akto motyvavimas atitinka SESV 296 straipsnio reikalavimus, turi būti nagrinėjamas atsižvelgiant ne tik į jo formuluotę, bet ir į aplinkybes bei visas atitinkamą klausimą reglamentuojančias teisės normas (1998 m. balandžio 2 d. Sprendimo *Komisija / Sytraval ir Brink's France*, C-367/95 P, Rink., EU:C:1998:154, 63 punktas; 2004 m. birželio 22 d. Sprendimo *Portugalija / Komisija*, C-42/01, Rink., EU:C:2004:379, 66 punktas ir 2008 m. balandžio 15 d. Sprendimo *Nuova Agricast*, C-390/06, Rink., EU:C:2008:224, 79 punktas).
- 100 Tačiau tokį teisės aktą priėmusi institucija neprivalo pareikšti nuomonės dėl aiškiai antrinės reikšmės klausimų arba nuspėti galimų prieštaravimų (šiuo klausimu žr. 2005 m. spalio 25 d. Sprendimo *Vokietija ir Danija / Komisija*, C-465/02 ir C-466/02, Rink., EU:C:2005:636, 106 punktą). Be to, sprendimo motyvacijos tikslumo lygis turi būti proporcingas faktinėms galimybėms ir techninėms sąlygoms arba terminui, per kurį jis turi būti priimtas (1965 m. gruodžio 1 d. Sprendimas *Schwarze*, 16/65, Rink., EU:C:1965:117, p. 1081, 1096 ir 1097, ir 1990 m. vasario 14 d. Sprendimo *Delacre ir kt. /*



*Komisija, C-350/88, Rink., EU:C:1990:71, 16 punktas*). Taigi Komisija nepažeidžia pareigos motyvuoti, jei įgyvendindama jai suteiktą koncentracijų kontrolės įgaliojimą savo sprendime nenurodo tikslių motyvų vertindama tam tikrus koncentracijos aspektus, kurie jai atrodo akivaizdžiai nesusiję, nereikšmingi ar aiškiai antraeiliai vertinant šį koncentracijos atvejį (šiuo klausimu žr. 99 punkte minėto Sprendimo *Komisija / Sytraval ir Brink's France* 64 punktą). Toks reikalavimas iš tiesų būtų sunkiai suderinamas su skubumo reikalavimu ir trumpais procedūriniais terminais, kurie privalomi Komisijai, kai ji įgyvendina jai suteiktą koncentracijų kontrolės įgaliojimą, ir kurie yra viena iš šių operacijų kontrolės procedūros išskirtinių aplinkybių. Tuo remiantis teigtina, kad, kai Komisija paskelbia koncentraciją suderinama su bendrąja rinka pagal Susijungimų reglamento 8 straipsnio 2 dalį, reikalavimas motyvuoti yra įvykdomas, jeigu šiame sprendime aiškiai nurodomos priežastys, dėl kurių Komisija mano, kad aptariama koncentracija, prireikūs atitinkamoms įmonėms padarius pakeitimų, nesukuria ar nesustiprina dominuojančios padėties, dėl kurios bendrojoje rinkoje arba didelėje jos dalyje būtų stipriai iškraipyta veiksminga konkurencija.

101 Tačiau atsižvelgiant, pirma, į aplinkybę, kad Komisija jau buvo konstatavusi konkurencijos problemas maršrutuose, kuriuose yra tiesioginių sutapimų ir dėl kurių šalys pateikė pakankamų įsipareigojimų, ir kad ji nekonstatavo nė menkiausios konkurencijos problemos maršrutuose, kuriuose yra tiesioginių–netiesioginių ir netiesioginių–netiesioginių sutapimų, antra, į tai, kad pastarųjų sutapimų yra daug atsižvelgiant į atitinkamas *Lufthansa* ir *Austrian* jungiamųjų skrydžių sistemas, ir, galiausiai, į pareigą priimti sprendimą, kai tik bus išsklaidytos rimtos abejonės būtent dėl koncentracijoje dalyvaujančių įmonių padarytų pakeitimų, Komisija galėjo, nepažeisdama pareigos motyvuoti, tik aprašyti konkurencinę padėtį šiuose maršrutuose, kaip ji tai padarė ginčijamo sprendimo 267 ir 273 konstatuojamosiose dalyse.

102 Todėl ieškinio antrojo pagrindo pirmą dalį, susijusią su pareigos motyvuoti, kiek tai susiję su konkurencine padėtimi maršrutuose tarp Centrinės Europos ir Rytų Europos, pažeidimu, reikia atmesti kaip nepagrįstą.

*Dėl ieškinio antrojo pagrindo antros dalies, susijusios su nepakankamu faktinių aplinkybių nustatymu atliekant rinkos tyrimą*

103 Ieškovė teigia, kad, atsižvelgiant į sąlygas, kuriomis buvo atliekamas rinkos tyrimas, Komisija faktiškai negalėjo atsižvelgti į jo rezultatus, kiek tai susiję su rinkos sąlygomis būtent maršrutuose tarp Centrinės Europos ir Rytų Europos.

104 Konkrečiai ieškovė teigia, kad atlikdama rinkos tyrimą 2009 m. liepos 16 d. Komisija išsiuntė *Lufthansa* ir *Austrian* konkurentams klausimyną, kuris turėjo būti užpildytas ne vėliau kaip iki 2009 m. liepos 24 d. Šiame klausimyne Komisija prašė pateikti daug informacijos būtent apie maršrutus į Rytų Europą ir Vidurinius Rytus. 2009 m. liepos 20 ir 24 d. Komisija tik ieškovei išsiuntė kitus klausimynus, kurie turėjo būti užpildyti ne vėliau kaip 2009 m. liepos 27 ir 30 d.

105 Vėliau, 2009 m. liepos 27 d., *Lufthansa* pateikė pataisytus įsipareigojimų pasiūlymus, kurie buvo siauresni, palyginti su pirmajame koncentracijos tyrimo etape siūlytais įsipareigojimais dėl laiko tarpinių suteikimo, nes juose nebebuvo numatyta perleisti laiko tarpinių maršrute Viena–Ciurichas (Šveicarija), nors pirmajame etape pateiktus įsipareigojimų pasiūlymus Komisija įvertino kaip nepakankamus, kaip galima spręsti iš to, kad pradėtas antrasis tyrimo etapas.

106 Pasak ieškovės, nuo 2009 m. liepos 27 d. Komisija konkurentams ėmė siųsti klausimyną dėl šių naujų įsipareigojimų pasiūlymų, kuris turėjo būti užpildytas ne vėliau kaip iki 2009 m. liepos 30 d. Tokiomis aplinkybėmis Komisijos komandos narys informavo ieškovę, kad anksčiau pateikti klausimynai nebebus nagrinėjami ir kad bus nagrinėjami tik paskutiniai *Lufthansa* pateikti įsipareigojimų pasiūlymai.

- 107 Be to, ieškovė pažymi, kad, kaip galima teigti remiantis Komisijos pranešimu spaudai, už nagrinėjamą bylą atsakinga Komisijos narė Neelie Kroes 2009 m. liepos 31 d., t. y. parėjus tik vienai dienai nuo šiems klausimynams užpildyti skirto termino pabaigos, savo komandai davė nurodymą parengti sprendimą, kuriuo *Lufthansa* ir *Austrian* leidžiama vykdyti koncentraciją.
- 108 Todėl akivaizdu, kad Komisija neteisingai atliko savo pačios pradėtą rinkos sąlygų tyrimą, būtent kiek tai susiję su maršrutais į Rytų Europą.
- 109 Šiuo klausimu svarbu priminti, kad Komisija privalo įvertinti, ar jos turimos informacijos pakanka konkurencijos analizei atlikti, kaip ir privalo įvertinti, ar siūlomi išipareigojimai tikrai pakankamai išsprendžia aptiktas konkurencijos problemas.
- 110 Pirma, dėl ieškovės teiginio, kad Komisija neatsižvelgė į atsakymus, pateiktus į 2009 m. liepos 16 d. klausimyną dėl maršrutų į Rytų Europą ir Vidurinius Rytus, reikia pažymėti, kad tas teiginys grindžiamas tik už bylą atsakingos Komisijos tarnybos darbuotojo pranešimu ieškovei. Tačiau reikia konstatuoti, kad ieškovė nepateikė jokie įrodymo, kad toks pranešimas buvo, todėl šis tvirtinimas turi būti atmestas kaip paprastas, įrodymais nepagrįstas, teiginys.
- 111 Antra, dėl ieškovės argumento, kad Komisija negalėjo atsižvelgti į atsakymus į klausimynus dėl 2009 m. liepos 27 d. koncentracijos šalių pateiktų naujų išipareigojimų, nes praėjo mažai laiko nuo atsakymo į šiuos klausimynus pateikimo termino iki už bylą atsakingos Komisijos narės sprendimo nurodyti savo tarnyboms parengti sprendimą dėl sąlyginio leidimo, reikia pažymėti, kad Komisija savo rašytinėse pastabose teigia, jog dėl 2009 m. liepos 10 d. koncentracijos šalių padarytų išipareigojimų minimalių pakeitimų atsakymų į klausimynus dėl šių išipareigojimų nagrinėjimas užėmė labai mažai laiko.
- 112 Kadangi procedūros dokumentuose nėra nei 2009 m. liepos 10 d. koncentracijos šalių išipareigojimų, nei 2009 m. liepos 27 d. klausimyno dėl tą pačią dieną pateiktų išipareigojimų, nei atsakymų į šį klausimyną, 2013 m. vasario 18 d. Bendrasis Teismas pritaikė proceso organizavimo priemonę ir paprašė Komisijos pateikti šiuos dokumentus, kad galėtų patikrinti, ar Komisijos tarnybos fiziškai galėjo atsižvelgti į 2009 m. liepos 27 d. klausimyno atsakymus prieš už šią bylą atsakingai Komisijos narei joms duodant nurodymą parengti sprendimą dėl sąlyginio leidimo.
- 113 2013 m. kovo 22 d. Komisija pateikė 2009 m. liepos 27 d. koncentracijos šalių išipareigojimus ir atsakymus į 2009 m. liepos 27 d. klausimyną dėl šių išipareigojimų, kurie buvo gauti ne vėliau kaip 2009 m. liepos 31 d. rytą. Atsakyme į prašymą pateikti dokumentus Komisija nurodė, kad atlikdama vertinimą ji taip pat atsižvelgė ir į pavėluotai gautus atsakymus, t. y. į atsakymus, kurie buvo gauti 2009 m. liepos 31 d. po pietų ir kurių ji Bendrajam Teismui nepateikė, tačiau tai nebūtų nulėmę priešingo rezultato, todėl šių atsakymų neįtraukimas prieš Komisijos narių kolegijai priimant ginčijamą sprendimą neturėjo jokių pasekmių. Kita vertus, ji nepateikė ir 2009 m. liepos 10 d. išipareigojimų.
- 114 Tokiomis aplinkybėmis Bendrasis Teismas pritaikė naują proceso organizavimo priemonę ir paprašė Komisijos pateikti 2009 m. liepos 10 d. pasiūlytus koncentracijos šalių išipareigojimus ir visus dar nepateiktus atsakymus į 2009 m. liepos 27 d. rinkos dalyviams adresuotą klausimyną. Komisija šį prašymą įvykdė 2013 m. rugpjūčio 19 d.
- 115 Lyginant 2009 m. liepos 10 ir 27 d. koncentracijos šalių išipareigojimus galima konstatuoti, kad vienintelis jų skirtumas yra tai, kad koncentracijos šalys suteikė laiko tarpinių maršrutuose tarp identifiкуotų miestų porų. Konkrečiai reikia pažymėti, kad 2009 m. liepos 27 d. išipareigojimuose numatyta naujiems rinkos dalyviams suteikti keturis laiko tarpnius per dieną maršrute Viena–Miunchenas, o 2009 m. liepos 10 d. išipareigojimuose buvo numatyta suteikti du kasdieninius laiko tarpnius maršrute Viena–Ženeva. Be to, šiek tiek skiriasi esamų *Lufthansa* ir ieškovės susitarimų dėl laiko tarpinių suteikimo maršrute Viena–Frankfurtas prie Maino peržiūrėjimo tvarka,

kad būtų atsižvelgta į *Lufthansa* įsipareigojimus (dviejų viena po kitos pateiktų įsipareigojimų redakcijų 1.1.1 ir 1.1.3 punktai). Atsižvelgiant į visus koncentracijos šalių prisiimtus įsipareigojimus galima teigti, kad šie pakeitimai gali būti laikomi nedideliais, nors ieškovei jie yra ypač svarbūs.

- 116 Todėl, nepaisant to, kad Komisija gavo labai daug atsakymų į 2009 m. liepos 27 d. rinkos dalyviams išsiųstą klausimyną, neatrodo, kad šių atsakymų analizė Komisijos tarnyboms buvo neįmanoma atlikti užduotis prieš už bylą atsakingai Komisijos narei joms duodant nurodymą remiantis būtent šia analize parengti sprendimą dėl sąlyginio leidimo.
- 117 Tuo remiantis darytina išvada, kad ieškinio antrojo pagrindo antra dalis, taigi ir visas ieškinio antrasis pagrindas, turi būti atmesti kaip nepagrįsti.

*2. Dėl ieškinio pirmojo pagrindo, susijusio su EB 81 straipsnio 1 ir 3 dalių, Susijungimų reglamento 8 straipsnio ir 2004 m. gairių pažeidimu*

- 118 Pirmąjį pagrindą galima suskirstyti į penkis dalis. Pirmoji dalis susijusi su akivaizdžia vertinimo klaida, kalbant apie atitinkamos geografinės rinkos apibrėžimą nagrinėjant koncentracijos poveikį konkurencijai, antroji – su akivaizdžia vertinimo klaida, kalbant apie koncentracijos poveikį konkurencijai maršrutuose tarp Vokietijos ir Austrijos, trečioji – su akivaizdžia vertinimo klaida, kalbant apie koncentracijos pasekmes oro maršrutams tarp Centrinės Europos ir Rytų Europos už Sąjungos ribų, ketvirtoji – su akivaizdžia vertinimo klaida, kalbant apie *Lufthansa* ir *Austrian* konkurentų pajėgumą išsilaikyti atitinkamoje rinkoje ar į ją patekti po koncentracijos, ir penktoji – su akivaizdžia vertinimo klaida, kalbant apie įsipareigojimų tinkamumą išspręsti dėl koncentracijos iškilusias konkurencijos problemas.

*Dėl ieškinio pirmojo pagrindo pirmos dalies, susijusios su akivaizdžia vertinimo klaida, kalbant apie atitinkamos geografinės rinkos apibrėžimą*

- 119 Ieškove iš esmės kaltina Komisiją tuo, kad atitinkamą geografinę rinką ji apibrėžė pagal O & D metodą ir netaikė platesnio atitinkamos geografinės rinkos metodo, kuris būtų tinkamesnis vertinant koncentracijos poveikį dviejų jungiamųjų skrydžių sistemą turinčių oro vežėjų, kaip antai *Lufthansa* ir *Austrian*, konkurencijai.

Dėl Komisijos atliktos rinkos apibrėžties pagal O & D metodą

- 120 Pirmiausia reikia priminti, kad 2004 m. balandžio 7 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 802/2004, įgyvendinančio [Susijungimų] reglamentą (OL L 133, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 3 t., p. 88), I priede esančios CO formos, skirtos pranešti apie koncentraciją pagal Susijungimų reglamentą, 6 skyriuje nustatyta, kad „remiantis atitinkamomis produktų ir geografinėmis rinkomis nustatomos ribos, kurių laikantis turi būti vertinama naujo po koncentracijos atsiradusio ūkio subjekto įtaka rinkoje“.
- 121 Minėto 6 skyriaus I antraštinėje dalyje „Atitinkamos produktų rinkos“ nustatyta:

„Atitinkama produkto rinka apima visus produktus ir (arba) paslaugas, kurias dėl jų savybių, kainų ir vartojimo paskirties vartotojas laiko lygiavertėmis arba pakaitalais <...>

Vertinant atitinkamą produkto rinką, analizuojama, kodėl taikant minėtą apibrėžtį šios rinkos apima tam tikrus produktus arba paslaugas ir kodėl neapima kitų produktų arba paslaugų, atsižvelgiant, pavyzdžiui, į jų pakeičiamumą, konkurencijos sąlygas, kainas, kryžminį paklausos elastingumą arba kitus svarbius veiksnius produkto rinkoms apibrėžti (pavyzdžiui, atitinkamais atvejais, į pasiūlos pakeičiamumą).“

122 To paties 6 skyriaus II antraštinėje dalyje „Atitinkamos geografinės rinkos“ nustatyta:

„Atitinkama geografinė rinka apima regioną, kuriame dalyvaujančios įmonės tiekia ar perka atitinkamus produktus arba paslaugas, kuriame konkurencijos sąlygos yra pakankamai vienodos ir kurį galima išskirti iš gretimų geografinių regionų visų pirma dėl to, kad juose konkurencijos sąlygos pastebimai skiriasi.

Vertinant atitinkamą geografinę rinką, atsižvelgiama, be kita ko, į atitinkamų produktų arba paslaugų pobūdį ir savybes, įėjimo į rinką kliūtis, vartotojų prioritetus, pastebimus įmonių rinkos dalies gretimuose geografiniuose regionuose skirtumus arba didelius kainų skirtumus.“

123 1997 m. gruodžio 9 d. Komisijos pranešime dėl atitinkamos rinkos apibrėžimo Bendrijos konkurencijos teisės tikslams (OL C 372, p. 5; 2004 m. Specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 1 t., p. 155, toliau – Pranešimas dėl rinkos apibrėžimo), į kurį daroma nuoroda Reglamento Nr. 802/2004 I priede pateiktoje CO formoje, patikslinami pagrindiniai rinkų apibrėžimo principai.

124 Taigi Pranešimo dėl rinkos apibrėžimo 13 dalyje dėl konkurencijos ribojimų nustatyta:

„Įmonėms įtaką daro trys pagrindiniai konkurencijos ribojimo šaltiniai: paklausos pakeičiamumas, pasiūlos pakeičiamumas ir potenciali konkurencija. Ekonominiu požiūriu atitinkamos rinkos apibrėžimui paklausos pakeičiamumas reiškia greičiausią ir efektyviausią drausminančią jėgą tam tikros prekės tiekėjams, ypač jų sprendimams dėl kainos nustatymo <...>“

125 Be to, Pranešimo dėl rinkos apibrėžimo 14 dalyje nustatyta:

„Konkurencijos ribojimai, kylantys iš pasiūlos pakeičiamumo, išskyrus ribojimus, aprašytus 20–23 dalyse, bei iš galimos konkurencijos, yra mažiau tiesioginiai ir bet kuriuo atveju reikalauja papildomų veiksnių analizės. Todėl į tokius ribojimus atsižvelgiama konkurencijos analizės vertinimo stadijoje.“

126 Paskui Pranešime dėl rinkos apibrėžimo apibrėžiama tai, ką reikia laikyti paklausos pakeičiamumu, pasiūlos pakeičiamumu ir potencialia konkurencija.

127 Taigi Pranešimo dėl rinkos apibrėžimo 15 dalyje nustatyta:

„Vertinant paklausos pakeičiamumą, reikia nustatyti prekių, kurias vartotojai laiko pakeičiančiosiomis, asortimentą. Vienu iš būdų galima laikyti spekuliatyvinį, kai numatomas tariamas nedidelis ilgalaikis santykinų kainų pakitimas ir įvertinama galima vartotojų reakcija į tokį kainų padidinimą. Apibrėžiant rinką, dėmesys sutelkiamas į kainas funkciniais ir praktiniais tikslais ir dar tiksliau į paklausos pakeičiamumą, kylantį dėl nedidelių pastovių santykinų kainų pokyčių <...>“.

128 Remiantis Pranešimo dėl rinkos apibrėžimo 16 dalimi, toks požiūris reiškia, kad „pradedant prekių, kuriomis prekiauja tam tikros įmonės, rūšimi ir teritorija, kurioje jos parduodamos, į rinkos apibrėžimą įtraukiamos arba neįtraukiamos papildomos prekės ir teritorijos priklausomai nuo to, ar tų kitų prekių ir teritorijų konkurencija daro poveikį ar pakankamai riboja prekiaujančiųjų šalių prekių kainų nustatymą per trumpą laikotarpį“.

129 Kiek tai susiję su pirmesniame punkte minimu požiūriu, Pranešimo dėl rinkų apibrėžimo 17 dalyje nustatyta:

„Reikia atsakyti į klausimą, ar dėl nedidelio (nuo 5 iki 10 %), bet pastovaus nagrinėjamų produktų santykinų kainų padidėjimo nagrinėjamose teritorijose koncentracijos šalių klientai ims pirkti lengvai prieinamus pakaitalus, ar pirsks iš kitur esančių tiekėjų. Jei pakeičiamumas buvo pakankamas, kad

neapsimokėtų didinti kainų, nes sumažėtų pardavimas, papildomi pakaitalai ir teritorijos įtraukiamos į atitinkamos rinkos apibrėžimą. Taip daroma tol, kol prekių ir geografinių teritorijų asortimentas bus toks, kad bus pelninga nedaug ilgam laikui padidinti santykinės kainas <...>“

130 Pranešimo dėl rinkų apibrėžimo 20 dalyje taip išdėstyta apie pasiūlos pakeičiamumą:

„Taip pat galima atsižvelgti į pasiūlos pakeičiamumą, kai rinkos apibrėžiamos esant tokiai padėčiai, kad jo poveikis efektyvumo ir greitumo atžvilgiu yra tolygus paklausos pakeičiamumui. Tai reiškia, kad atsiliėpdami į ilgalaikius nedidelius santykinų kainų pakitimus, tiekėjai per trumpą laiką <...> ir nepatirdami didesnių papildomų sąnaudų ar rizikos gali pakeisti atitinkamų prekių gamybą ir jas pardavinėti. Kai šios sąlygos yra patenkinamos, papildoma į rinką pateikiama produkcija turės drausminantį poveikį dalyvaujančių įmonių konkurenciniam elgesiui. Efektyvumo ir greitumo sąlygomis toks poveikis yra tolygus paklausos pakeičiamumo poveikiu.“

131 Pranešimo dėl rinkų apibrėžimo 21 dalyje nustatyta:

„Tokios situacijos paprastai atsiranda, kai įmonės prekiauja viena plataus kokybės ar rūšies spektro preke; net jeigu galutiniam vartotojui ar vartotojų grupei skirtingos kokybės yra tarpusavyje nepakeičiamos, skirtingos kokybės prekės vis tiek pateks į tą pačią prekių rinką, jeigu dauguma tiekėjų galės nedelsdami ir be žymių sąnaudų pasiūlyti ir parduoti įvairios kokybės prekę. Tokiais atvejais atitinkama prekių rinka apims visas prekes, kurios yra pakeičiamos paklausos ir pasiūlos atžvilgiu ir esami tokių prekių pardavimai bus sujungti taip, kad parodytų visą rinkos vertę ar apimtį. Toks pats samprotavimas bus grupuojant įvairias geografines teritorijas.“

132 Kita vertus, Pranešimo dėl rinkų apibrėžimo 24 dalyje nustatyta:

„Apibrėžiant rinkas, neatsižvelgiama į trečiąją konkurencijos ribojimo šaltinį – potencialią konkurenciją, nes sąlygos, kuriomis galima potenciali konkurencija būtų iš tiesų veiksmingu konkurencijos ribojimu, priklauso nuo konkrečių veiksnių ir aplinkybių, susijusių su įėjimu į rinką, analizės. Jei reikia, tokia analizė atliekama tik paskesnėje stadijoje, paprastai po to, kai atitinkamoje rinkoje dalyvaujančių įmonių padėtis jau būna įvertinta ir kelia nerimo konkurencijos požiūriu.“

133 Sąjungos teismas jau yra patikslinęs metodą, kaip reikia apibrėžti atitinkamą rinką konkrečiame reguliaraus keleivių vežimo oro transportu sektoriuje pagal EB 82 straipsnį.

134 Remiantis teismų praktika, EB 82 straipsnis tam tikromis sąlygomis gali būti taikomas, kai kalbama apie tam tikroje reguliariųjų skrydžių linijoje ar linijose taikomus tarifus, kai šie buvo nustatyti dvišaliais ar daugiašaliais oro vežėjų sudarytais susitarimais, jei tenkinamos tame straipsnyje išdėstytos sąlygos (pagal analogiją žr. 1989 m. balandžio 11 d. Sprendimo *Saeed Flugreisen ir Silver Line Reisebüro*, 66/86, Rink., EU:C:1989:140, 38 punktą).

135 Siekiant įvertinti, ar oro linijų bendrovė, įsipareigojusi vykdyti reguliariusius skrydžius, užima dominuojančią padėtį rinkoje, pirmiausia reikia apibrėžti atitinkamą transporto paslaugų rinką. Šiuo klausimu egzistuoja du teiginiai: pirmasis – kad reguliariųjų skrydžių sektorius yra atskira rinka, antrasis – kad reikia atsižvelgti į alternatyvias transporto galimybes, kaip antai užsakomųjų skrydžių, kelionių geležinkeliu ar keliais, taip pat reguliariųjų skrydžių kitomis linijomis, kurios gali būti pakaitalas (pagal analogiją žr. 134 punkte minėto Sprendimo *Saeed Flugreisen ir Silver Line Reisebüro*, EU:C:1989:140, 39 punktą).

136 Šiuo atveju reikia atsižvelgti į kriterijų, ar reguliarusis skrydis tam tikra linija gali išsiskirti, palyginti su alternatyviomis transporto galimybėmis, tam tikromis konkrečiomis savybėmis, dėl kurių jis yra sunkiai pakeičiamas alternatyviomis transporto galimybėmis ir tik nesmarkiai patiria jų konkurenciją (pagal analogiją žr. 134 punkte minėto Sprendimo *Saeed Flugreisen ir Silver Line Reisebüro*, EU:C:1989:140, 40 punktą).

- 137 Šio kriterijaus taikymas nebūtinai lemia vienodus rezultatus atskirtais atvejais; iš tiesų, tam tikruose oro maršrutuose negali vykti jokia veiksminga konkurencija. Tačiau, kai iš esmės kalbama būtent apie Bendrijos vidaus linijas, vienos oro transporto bendrovės ekonominis pajėgumas reguliariųjų skydžių linijoje gali priklausyti nuo kitų tą pačią liniją ar liniją, kuri gali būti pakaitalas, aptarnaujančių transportuotojų konkurencinės padėties (pagal analogiją žr. 134 punkte minėto Sprendimo *Saeed Flugreisen ir Silver Line Reisebüro*, EU:C:1989:140, 41 punktą).
- 138 Kaip galima teigti remiantis ginčijamu sprendimu, Komisija, vykdydama koncentracijų reguliaraus keleivių vežimo oro transporto sektoriuje kontrolę, sukūrė O & D metodą, kuris atitinka miestų porų metodą „išvykimo vieta / paskirties vieta“ ir kuris atspindi paklausos požiūrį, pagal kurį vartotojai numato visus galimus pasirinkimus, įskaitant skirtingas transporto rūšis, kad iš išvykimo miesto nuvyktų į paskirties miestą. Remiantis šiuo metodu kiekvienas išvykimo vietos ir paskirties vietos derinys sudaro atskirą rinką. Kaip pažymi Komisija, O & D metodą pripažįsta už konkurenciją atsakingos nacionalinės valdžios institucijos (žr., pavyzdžiui, 2009 m. liepos 7 d. Prancūzijos konkurencijos institucijos sprendimo 09-DCC-17 *Financière LMP SAS / Financière Linair SAS / Brit Air SA* 22 punktą ir 2004 m. gruodžio 24 d. Belgijos konkurencijos tarybos sprendimo *SN Airholding II / Virgin Express* 4.2 punktą).
- 139 O & D metodo suderinamumą su teismų praktikoje nustatytais gairėmis patvirtino Bendrasis Teismas 1994 m. gegužės 19 d. Sprendime *Air France / Komisija* (T-2/93, Rink., EU:T:1994:55, 84 punktas) ir vėliau priminė 2006 m. liepos 4 d. Sprendime *easyJet / Komisija* (T-177/04, Rink., EU:T:2006:187, 56 punktas). Šiuo klausimu svarbu pažymėti, kad minėtame Sprendime *easyJet / Komisija* (EU:T:2006:187) ginčijamas sprendimas buvo susijęs su dviejų jungiamųjų skrydžių sistema turinčių oro bendrovių *Air France* ir KLM koncentracija.
- 140 Todėl su O & D metodo naudojimu rinkai apibrėžti susijęs kaltinimas gali būti atmestas kaip nepagrįstas remiantis tik pirma nurodyta teismų praktika.
- 141 Šios išvados negali paneigti kiti ieškovės pateikti argumentai.
- 142 Pirma, dėl ieškovės argumento, kad Sprendime *Lufthansa / BMI* Komisija nenaudojo O & D metodo, reikia priminti, kad kai Komisija priima sprendimą dėl koncentracijos suderinamumo su bendrąja rinka remdamasi pranešimu ir šios operacijos bylos medžiaga, ieškovė neturi teisės ginčyti jos konstatavimų dėl to, kad jie skiriasi nuo anksčiau išdėstytų konstatavimų kitoje byloje remiantis kitu pranešimu ir kitos bylos medžiaga, net jeigu atitinkamos rinkos abiejose bylose yra panašios ar net identiškos. Taigi, jeigu šioje byloje ieškovė remiasi ankstesniame sprendime Komisijos atlikta analize, ši ieškovės argumentų dalis neturi reikšmės (2005 m. gruodžio 14 d. Sprendimo *General Electric / Komisija*, T-210/01, Rink., EU:T:2005:456, 118 punktas).
- 143 Net jeigu šis kaltinimas galėtų būti perkvalifikuotas taip, kad jis susijęs su teisėtų lūkesčių apsaugos principo pažeidimu, ūkio subjektai neturi jokio pagrindo savo teisėtų lūkesčių grįsti tuo, kad bus laikomasi ankstesnės sprendimų praktikos, kuri gali keistis. Tuo labiau šie ūkio subjektai negali remtis tokiais lūkesčiais ginčydami tam tikroje procedūroje pateiktus konstatavimus arba vertinimus remdamiesi tik vienoje kitoje ankstesnėje byloje pateiktais konstatavimais ar vertinimais (142 punkte minėto Sprendimo *General Electric / Komisija*, EU:T:2005:456, 119 punktas).
- 144 Bet kuriuo atveju nei Komisija, nei *a fortiori* Bendrasis Teismas šioje byloje nėra saistomi Sprendime *Lufthansa / BMI* pateiktų faktinių aplinkybių ir ekonominių vertinimų. Net jeigu analizė abiejuose sprendimuose būtų skirtinga, nors tas skirtumas nebūtų objektyviai pagrįstas, Bendrasis Teismas privalėtų panaikinti šioje byloje ginčijamą sprendimą tik jeigu šiame sprendime, o ne Sprendime *Lufthansa / BMI* būtų padaryta klaidų (142 punkte minėto Sprendimo *General Electric / Komisija*, EU:T:2005:456, 120 punktas).

- 145 Antra, dėl ieškovės argumento, kad ginčijamame sprendime taikytas O & D metodas atitinkamai rinkai apibrėžti neatitinka Komisijos sprendime dėl restruktūrizavimo plano pateiktos rinkos apibrėžties, reikia priminti, kad nors kiekvienas iš šių sprendimų susijęs su sąlygomis, kuriomis *Lufthansa* nupirko bendrovę *Austrian*, jie vis dėlto skiriasi tiek savo tikslu – leidimas teikti valstybės pagalbą vienu atveju ir leidimas vykdyti koncentraciją kitu atveju, tiek teisiniu pagrindu, kuris pirmuoju atveju yra EB 88 straipsnio 2 dalies pirma pastraipa, o antruoju – Susijungimų reglamento 8 straipsnio 2 dalis.
- 146 Nagrinėdama valstybės pagalbą, kuriai teikti gali reikėti gauti leidimą pagal EB 87 straipsnio 3 dalies c punktą, Komisija turi prižiūrėti, kad aptariamos pagalbos priemonės nepakeistų prekybos sąlygų tiek, kad tai imtų prieštarauti bendrajam interesui. Todėl korekcinės priemonės, kurias Komisija gali nustatyti prieš suteikdama leidimą teikti tokią valstybės pagalbą, susijusios su tuo, kaip aptariama pagalba gali keisti prekybos sąlygas. Sprendimo dėl restruktūrizavimo plano atveju aptariama pagalba siekiama užtikrinti, kad būtų panaikinti *Austrian* išskolinimai, ir ji yra dalis restruktūrizavimo plano, kuriuo siekiama sugrąžinti šios bendrovės ilgalaikį gyvybingumą. Taigi šios pagalbos poveikis neapsiriboja konkrečia rinka, kurioje veikia *Austrian*, tačiau ši pagalba sukelia pasekmių bendrai šios bendrovei padėčiai. Būtent dėl šios priežasties sprendime dėl restruktūrizavimo plano Komisijos nustatytos korekcinės priemonės, t. y. kiekvienam kilometrui tenkančių keleivių vietų skaičiaus sumažinimas ir *Austrian* augimo ribojimas tam tikrą laikotarpį, taikomos ne konkrečiai rinkai, o veikiau *Austrian* pajėgumams apskirtai trikdyti prekybos sąlygas. Pranešimo dėl rinkos apibrėžimo 1 išnašoje nustatyta: „Valstybės pagalbos atvejais atliekant vertinimus dėmesys ypač kreipiamas į pagalbos gavėją ir į atitinkamą pramonės šaką arba sektorių, o ne į konkurencijos ribojimus, su kuriais susiduria pagalbos gavėjas.“
- 147 Kita vertus, atlikdama koncentracijų kontrolę Komisija, laikydama Susijungimų reglamento 2 straipsnio 2 ir 3 dalių, turi įsitikinti, kad koncentracija reikšmingai neriboja veiksmingos konkurencijos bendroje rinkoje ar didžiojoje jos dalyje. Tokiu atveju dėmesys ypač kreipiamas į koncentracijos poveikį konkurencijos ribojimams. Būtent dėl šios priežasties pranešimą pateikusių šalių pasiūlytais ir ginčijamame sprendime Komisijos patvirtintais išipareigojimais siekiama ištaisyti rinkose, kuriose šalys konkuravo iki susijungimo, koncentracijos sukeltas konkurencijos problemas.
- 148 Tuo remiantis darytina išvada, kad, priešingai, nei teigia ieškovė, atitinkamos rinkos apibrėžimas ginčijamame sprendime taikant O & D metodą visiškai neprieštarauja bendrai rinkos, kuriai poveikį gali daryti sprendimu dėl restruktūrizavimo plano bendrovei *Lufthansa* suteikta valstybės pagalba, koncepcijai.
- 149 Trečia, dėl ieškovės argumentų, kad O & D metodo pasirinkimą atitinkamai rinkai apibrėžti Komisija neteisingai pagrindė rinkos tyrimo rezultatais, reikia konstatuoti, kad, kaip teisingai teigia Komisija, tie argumentai pirmą kartą buvo suformuluoti dublike.
- 150 Vis dėlto reikia pažymėti, kad šiais argumentais siekiama užginčyti Komisijos pateikiamą rinkos tyrimų rezultatų, kuriuos ji pirmą kartą pateikė atsiliepimo į ieškinį priede, aiškinimą. Todėl šie argumentai turi būti laikomi priimtinais, kaip tai suprantama pagal Procedūros reglamento 48 straipsnio 2 dalį, nes jie grindžiami duomenimis, kurie paaiškėjo tik per procesą (šiuo klausimu žr. 1999 m. rugsėjo 28 d. Sprendimo *Yasse / EIB*, T-141/97, Rink. VT, EU:T:1999:177, 126–128 punktus). Todėl reikia išnagrinėti jų pagrįstumą.
- 151 Visų pirma ieškovė teigia, kad per rinkos tyrimą Komisija nesurinko faktinių duomenų, kuriais remdamasi būtų galėjusi patikrinti, ar O & D metodas yra tinkamas šioje byloje, o apklausiamų ūkio subjektų paklausė, ar jie pritaria šiam metodui, todėl šio metodo pasirinkimą nulėmė tik šių ūkio subjektų balsai.
- 152 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kaip galima teigti remiantis ieškinio 56 punktu, kad ieškovė neginčija ankstesnėse bylose dėl koncentracijos Komisijos taikyto O & D metodo tinkamumo. Taip ieškovė netiesiogiai pripažįsta, kad O & D metodo taikymas atitinkamai rinkai identifikuoti reguliaraus keleivių

vežimo oro transportu sektoriuje yra nusistovėjusi praktika. Be to, kaip priminta šio sprendimo 139 punkte, Bendrasis Teismas nusprendė, kad O & D metodas yra tinkamas metodas atitinkamai rinkai reguliaraus keleivių vežimo oro transportu sektoriuje nustatyti. Be to, remiantis atsiliepimo į ieškinį B1 priedu, kuris atitinka dalį šioje byloje atlikto rinkos tyrimo rezultatų, darytina išvada, kad per pirmąjį rinkos tyrimo etapą Komisija ne tik prašė konkurentų, bendrovių klientų ir kelionių agentūrų į klausimą, ar jie sutinka su tradiciniu O & D metodu, kuris grindžiamas paklausos pakeičiamumu, atsakyti „taip“ arba „ne“, bet ir, be kita ko, paragino pakomentuoti savo atsakymus, ką jie, beje, ir padarė, kaip pripažįsta pati ieškovė. Todėl, priešingai, nei teigia ieškovė, negalima teigti, kad šioje byloje rinkos tyrimas apsiribojo rinkos tyrimo dalyvių balsavimu, ar O & D metodas yra tinkamas.

- 153 Paskui ieškovė teigia, kad Komisija negalėjo per rinkos tyrimą apklaustų ūkio subjektų atsakymų naudoti grįsdama O & D metodo pasirinkimą, nes, atsižvelgiant į nedidelį apklaustų ūkio subjektų skaičių, palyginti su tūkstančiais atitinkamoje rinkoje veikiančių ūkio subjektų, rinkos tyrimas nebuvo reprezentatyvus.
- 154 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad, kaip galima teigti taip pat remiantis atsiliepimo į ieškinį B1 priedu, Komisija apklausė 31 įmonę koncentracijos šalių konkurentę, įskaitant ieškovę, 35 įmones klientes ir 18 kelionių agentūrų. Siekiant įvertinti rinkos tyrimų rezultatų šiuo klausimu reprezentatyvumą, reikia atsižvelgti į sąlygas, kuriomis tas tyrimas buvo atliktas.
- 155 Kadangi remiantis atsiliepimo į ieškinį B1 priedu nieko negalima numanyti nei apie bendrą ūkio subjektų, kuriuos Komisija apklausė dėl O & D metodo tinkamumo, skaičių, nei apie rinkos tyrimo dalyvių tapatybę ar santykinę svarbą reguliaraus keleivių vežimo oro transportu sektoriuje, 2013 m. vasario 18 d. Bendrasis Teismas paragino Komisiją jam nurodyti, kokį metodą ji taikė siekdama užtikrinti per rinkos tyrimą, atliktą pirmajame koncentracijos tyrimo etape, konkurentų, įmonių klientų ir kelionių agentūrų pateiktų atsakymų reprezentatyvumą.
- 156 Atsakyme į šią proceso organizavimo priemonę Komisija nurodė, kad įmonės, kurias ji apklausė atlikdama rinkos tyrimą, buvo koncentracijos šalių konkurentės, galimos konkurentės ir pagrindinės nepriklausomos klientės, kurių koordinates jai pateikė pranešančiosios šalys pagal Reglamento Nr. 802/2004 I priede pateiktą ir to paties reglamento 3 straipsnio 1 dalyje ir 4 straipsnio 1 dalyje nurodytą CO formą. Remdamasi savo žiniomis apie rinką, kurių įgijo nagrinėdama daug kitų koncentracijos projektų oro transporto sektoriuje, Komisija pažymėjo, kad tarp aptariamų įmonių buvo visos sprendime nustatytose rinkose su koncentracijos šalimis konkuruojančios oro kompanijos ir daugelis bendrovių klientų bei didžiausių kelionių agentūrų. Be to, Komisija pažymėjo, kad vertinant koncentracijos projektą paprastas skaitinis santykis, t. y. teigiamų ir neigiamų atsakymų į klausimą santykis, neturi lemiamos reikšmės. Komisija veikiau atlieka bendrą vertinimą, kuris gali apimti įvairius veiksnius, kaip antai pateikto atsakymo pagrindimą, žinias, kurių tikimasi iš apklausiamos bendrovės atsižvelgiant į aplinkybes (pavyzdžiui, įmonės veiklos rinkoje trukmė, jos, kaip koncentracijos šalių konkurentės ar klientės, svarba, konkreti jos veiklos sfera), arba konkrečius kiekvienos apklausiamos bendrovės interesus (pavyzdžiui, konkurento suinteresuotumas sutrukdyti koncentracijos operacijai atsižvelgiant į jo paties plėtros politiką arba interesus nupirkti pagal įsipareigojimus galimus įsigyti laiko tarpsnius). Pasak Komisijos, kad būtų gautas kuo reprezentatyvesnis rinkos sąlygų vaizdas, ji taip pat kreipėsi į kitus suinteresuotuosius rinkos dalyvius (pavyzdžiui, oro uostus, aeronautikos valdžios institucijas ir laiko tarpsnių koordinatorius). Prie viso to prisidėjo, pasak Komisijos, objektyvių duomenų ekonominė analizė. Komisija taip pat pažymėjo, kad rinkos tyrimo reprezentatyvumą taip pat užtikrina Reglamento Nr. 139/2004 4 straipsnio 3 dalyje numatytas paskelbimas apie pranešimą apie koncentraciją, kuriuo trečiosios suinteresuotosios šalys raginamos Komisijai pateikti galbūt turimų pastabų apie koncentracijos projektą.
- 157 Per teismo posėdį paraginta išreikšti nuomonę apie Komisijos pateiktą papildomą informaciją dėl rinkos tyrimo reprezentatyvumo, ieškovė apsiribojo teiginiu, kad dėl to, jog rinkos tyrimo dalyvių tapatybė nebuvo atskleista, nebuvo įmanoma įvertinti, ar tie dalyviai veikia nagrinėjamuose maršrutuose, taigi ir – ar rinkos tyrimas buvo reprezentatyvus.



- 158 Šiuo klausimu pakanka pažymėti, kad, priešingai, nei, atrodo, teigia ieškovė, rinkos tyrimas neapsiribojo pranešančiųjų šalių konkurentais atitinkamoje geografinėje rinkoje, jis taip pat apėmė galimus konkurentus ir pranešančiųjų šalių klientus toje rinkoje.
- 159 Tokiomis aplinkybėmis Bendrasis Teismas teigia, kad ieškovės teiginys dėl rinkos tyrimo nereprezentatyvumo turi būti atmestas kaip nepagrįstas.
- 160 Galiausiai ieškovės argumentas, kad Komisija neatsižvelgė į aplinkybę, jog daug konkurentų per rinkos tyrimą pareiškė esą būtina atsižvelgti į jungiamųjų skrydžių sistemos poveikį, taip pat turi būti atmestas.
- 161 Reikia pažymėti, kad, kaip galima teigti remiantis atsiliepimo į ieškinį B1 priedu, rinkos tyrimo pirmasis etapas atskleidžia, jog didžioji dauguma rinkos tyrimo dalyvių (šiuo atveju 22 konkurentai iš 31, 15 kelionių agentūrų iš 18 ir 31 įmonė klientė iš 35) pareiškė, kad sutinka su pakeičiamumu paklausos požiūriu grindžiamo tradicinio O & D metodo taikymu.
- 162 Taip pat remiantis atsiliepimo į ieškinį B1 priedu galima teigti, kad iš 31 konkurento, atsakiusio į rinkos tyrimo klausimą Nr. 7 dėl galimo jų sutikimo taikyti O & D metodą nustatymo, šeši aiškiai išreiškė abejonių dėl galimybės taikant šį metodą atsižvelgti į jungiamųjų skrydžių sistemų konkurenciją (šiuo atveju – rinkos tyrimo dalyviai Nr. 2, 3, 12, 19, 22 ir 30), o trys išreiškė susirūpinimą dėl po koncentracijos atsirasiančio subjekto pozicijos sustiprėjimo tam tikrame oro uoste (šiuo atveju – rinkos tyrimo dalyviai Nr. 4, 7 ir 10). Iš šešių rinkos tyrimo dalyvių, išreiškusių abejonių dėl galimybės taikant O & D metodą atsižvelgti į jungiamųjų skrydžių sistemų konkurenciją, trys vis dėlto teigiamai atsakė į pateiktą klausimą (šiuo atveju – rinkos tyrimo dalyviai Nr. 2, 12 ir 19). Iš trijų rinkos tyrimo dalyvių, išreiškusių susirūpinimą dėl po koncentracijos atsirasiančio subjekto pozicijos sustiprėjimo tam tikrame oro uoste, vienas teigiamai atsakė į klausimą Nr. 7 (šiuo atveju – rinkos tyrimo dalyvis Nr. 7). Darytina išvada, kad iš devynių rinkos tyrimo dalyvių, išreiškusių susirūpinimą dėl poreikio atsižvelgti į konkurenciją tarp jungiamųjų skrydžių sistemų ir į po koncentracijos atsirasiančio subjekto pozicijos sustiprėjimą tam tikruose oro uostuose, tik penki atsakė neigiamai į klausimą Nr. 7.
- 163 Remiantis atsiliepimo į ieškinį B1 priedu taip pat galima teigti, kad nė viena iš kelionių agentūrų ar įmonių klienčių, atsakiusių į klausimą Nr. 7, nepateikė nė menkiausio komentaro dėl būtinybės atsižvelgti į konkurenciją tarp nagrinėjamų bendrovių jungiamųjų skrydžių sistemų.
- 164 Darytina išvada, kad iš 81 rinkos tyrimo dalyvio tik penki išreiškė nesutikimą dėl O & D metodo taikymo dėl to, kad tas metodas nesuteikia galimybės atsižvelgti į jungiamųjų skrydžių sistemos poveikį.
- 165 Be to, reikia konstatuoti, kad ginčijamo sprendimo 269 konstatuojamojoje dalyje Komisija paminėjo per rinkos tyrimo pirmąjį etapą išreiktą tam tikrą to tyrimo dalyvių susirūpinimą dėl „tvirtos [*Lufthansa*] ir [*Austrian*] pozicijos [Centrinės ir Rytų Europos] rinkoje atsižvelgiant būtent į kontrolę, kurią dėl operacijos [*Lufthansa*] ėgis didžiojoje „Centrinės Europos rinkos“ dalyje ypač dėl to, kad šios bendrovės kontroliuoja svarbiausius tranzito centrus, iš kurių aptarnaujama [Centrinė ir Rytų Europa], ir dėl to, kad jos turi labai išvystytas jungiamųjų skrydžių sistemas šiame regione“. Komisija vis dėlto pažymėjo, kad „rinkos tyrimo antrojo etapo, kuris buvo išsamesnis, rezultatai vis dėlto įrodė, kad konkrečiai dauguma įmonių klienčių nemato jokio po koncentracijos atsiradusio subjekto galimai sustiprėjusios pozicijos neigiamo poveikio skrydžiams, aptarnaujantiems [Centrinę ir Rytų Europą], ir nurodė esamus alternatyvius konkurentus“.
- 166 Tokiomis aplinkybėmis ieškovės argumentas, jog Komisija neatsižvelgė į daugelio konkurentų komentarus, kad O & D metodas nesuteikia galimybės įvertinti konkurencijos tarp jungiamųjų skrydžių sistemų, turi būti atmestas kaip nepagrįstas.

- 167 Galiausiai, ketvirta, dėl ieškovės argumento, kad prielaidą, jog konkurencija tarp oro bendrovių vyko išimtinai tam tikruose konkrečiuose maršrutuose, paneigia egzistuojančios lojalumo programos ir nuolaidų sistemos, skirtos verslo klientams, kelionių agentūroms ir kelionių organizatoriams, reikia pažymėti, kad jis pirmą kartą buvo pateiktas ieškovės pastabose dėl Austrijos Respublikos ir *Lufthansa* prašymų įstoti į bylą. Taip pat reikia pažymėti, kad šiuo argumentu nesiekama atsakyti į konkretų į bylą įstojusių šalių argumentą. Taigi, kadangi ieškovė nenurodė per procesą paaiškėjusių teisinių ar faktinių aplinkybių, kad pagrįstų pavėluotą šio argumento pateikimą, jis turi būti laikomas nepriimtiniu dėl pavėluoto pateikimo, atsižvelgiant į Procedūros reglamento 44 straipsnio 1 dalyje ir 48 straipsnio 2 dalyje nustatytus reikalavimus (šiuo klausimu žr. 2007 m. kovo 8 d. Sprendimo *France Télécom / Komisija*, T-340/04, Rink., EU:T:2007:81, 164 punktą).
- 168 Atsižvelgiant į šiuos argumentus, reikia konstatuoti, kad ieškovė neįrodė, jog Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą taikydama O & D metodą atitinkamai rinkai apibrėžti.
- Dėl koncentracijos konkurencinio poveikio atitinkamoje geografinėje rinkoje, apibrėžtoje pagal „bendrąjį metodą“, analizės nebuvimo
- 169 Ieškovė kaltina Komisiją, kad ši neišanalizavo koncentracijos konkurencinio poveikio atitinkamoje geografinėje rinkoje, pagal „bendrąjį metodą“ apibrėžtoje taip, kad ji apima visą zoną, kurioje *Lufthansa* ir *Austrian* eksploatuoja savo jungiamųjų skrydžių sistemas arba siūlo naudotis savo jungiamųjų skrydžių sistemomis per transporto mazgus ar bazes. Toks metodas suteiktų galimybę atsižvelgti į pakeičiamumą paklausos požiūriu, remiantis klientų lūkesčiais, ir į pakeičiamumą pasiūlos požiūriu, remiantis oro transporto bendrovių pasiūlos sandara.
- 170 Dėl oro transporto bendrovių pasiūlos sandaros ieškovė teigia, kad oro transporto bendrovės jungiamųjų skrydžių sistema yra lemiamas veiksnys verslo klientams, kelionių agentūroms ir kelionių organizatoriams. Oro transporto bendrovės jungiamųjų skrydžių sistemos organizavimas jai taip pat leidžia pritraukti daugiau keleivių iš mažų oro uostų jiems sudarant galimybę naudotis transporto mazgais, kur jie gauna platų paskirties vietų pasirinkimą. Pasiūlos sandarai taip pat įtakos daro (būtent tiesioginio skrydžių pardavimo rinkoje turizmo sektoriuje) jungiamųjų skrydžių sistemą turinčios oro transporto bendrovės galimybė tam tikruose maršrutuose taikyti grobuoniškas kainas.
- 171 Pasak ieškovės, tik šis bendras požiūris į atitinkamą geografinę rinką leistų suprasti dominavimo rinkoje veiksmų sustiprinimą po koncentracijos atsiradimo subjekto naudai, nes į šiuos veiksmus Komisija neatsižvelgė nei „visos Centrinės Europos rinkoje“, nei „regioninėje Austrijos ir Vokietijos rinkoje“.
- 172 Šiuo klausimu reikia priminti, kad būtent pagal Susijungimų reglamento 2 straipsnį Komisija privalo išnagrinėti koncentracijos operacijos konkurencinį poveikį rinkose, kuriose kyla pavojus rimtai sutrikdyti veiksmingą konkurenciją būtent dėl dominuojančios padėties sukūrimo ar sustiprinimo (šiuo klausimu žr. 139 punkte minėto Sprendimo *easyJet / Komisija*, EU:T:2006:187, 63 punktą).
- 173 Nors Komisijos atliekama konkurencijos analizė iš dalies vykdoma dėl trečiųjų asmenų, į kuriuos buvo kreiptasi per administracinę procedūrą, išreikšto susirūpinimo, Komisija, net nesant aiškios šių trečiųjų asmenų iniciatyvos, atsižvelgdama į rimtus įrodymus, turi nustatyti koncentracijos sukeltas konkurencijos problemas visose rinkose, kurios galėtų būti paveiktos (šiuo klausimu žr. 139 punkte minėto Sprendimo *easyJet / Komisija*, EU:T:2006:187, 64 punktą).
- 174 Vis dėlto, kai Komisija kaltinama neatsižvelgusi į galimą konkurencijos problemą kitose rinkose nei tos, kuriose buvo atliekama konkurencijos analizė, ieškovas turi pateikti rimtų įrodymų, galinčių konkrečiai įrodyti konkurencijos problemas, kurią dėl jos poveikio turėjo išnagrinėti Komisija, egzistavimą (šiuo klausimu žr. 139 punkte minėto Sprendimo *easyJet / Komisija*, EU:T:2006:187, 65 punktą).

- 175 Kad būtų tenkinamas šis reikalavimas, ieškovas turi įvardyti aptariamas rinkas, apibūdinti konkurencinę padėtį, jei koncentracija nebūtų sukurta, ir nurodyti galimą koncentracijos poveikį konkurencinei padėčiai šiose rinkose (šiuo klausimu žr. 139 punkte minėto Sprendimo *easyJet / Komisija*, EU:T:2006:187, 66 punktą).
- 176 Šiuo klausimu taip pat reikia priminti, kad Reglamento Nr. 802/2004 I priede pateiktos CO formos 6 skyriaus II antraštinėje dalyje „Atitinkamos geografinės rinkos“ nustatyta, kad atitinkama geografinė rinka apima regioną, kuriame dalyvaujančios įmonės tiekia ar perka atitinkamus produktus arba paslaugas, kuriame konkurencijos sąlygos yra pakankamai vienodos ir kurį galima išskirti iš gretimų geografinių regionų visų pirma dėl to, kad juose konkurencijos sąlygos pastebimai skiriasi. Taip pat pabrėžiama, kad, vertinant atitinkamą geografinę rinką, atsižvelgiama, be kita ko, į atitinkamų produktų arba paslaugų pobūdį ir savybes, įėjimo į rinką kliūtis, vartotojų prioritetus, pastebimus įmonių rinkos dalies gretimuose geografiniuose regionuose skirtumus arba didelius kainų skirtumus.
- 177 Šioje byloje reikia priminti, pirma, kad geografinės rinkos apibrėžimas, kokį siūlo ieškovė, yra netikslus dėl jame naudojamų terminų.
- 178 Iš tiesų ši apibrėžtis grindžiama prielaida, kad atitinkama rinka apima visas geografines zonas, iš kurių galima pasiekti *Lufthansa* ir *Austrian* jungiamųjų skrydžių sistemas. Tačiau ieškovė aiškiai nenurodo, ar ji čia kalba apie geografines zonas, iš kurių galima pasiekti abi jungiamųjų skrydžių sistemas, ar tik apie geografines zonas, iš kurių galima pasiekti vieną iš šių dviejų jungiamųjų skrydžių sistemų. Be to, ji taip pat nenurodo, ar prieigos prie tinklo vieta būtina turi būti oro uostas. Ieškovė taip pat nenurodo, kaip apibrėžti geografinės zonos, kuri išsidėsčiusi aplink prieigos prie jungiamųjų skrydžių sistemos vietą, apimtį.
- 179 Be to, kaip teisingai pažymi Komisija, skirtingose pateikiamų dokumentų vietose ieškovė kalba apie skirtingas geografines rinkas. Ieškinio 47 punkte ieškovė teigia, kad *Lufthansa* visada užėmė dominuojančią padėtį „Centrinės Europos rinkoje“. Ieškinio 48 ir 49 punktuose ieškovė nurodo, kad ši dominuojanti padėtis, kuri sustiprėjo bendrovei *Lufthansa* nupirkus *Swiss* ir *SN Brussels* ir įsteigus *Lufthansa Italia*, dar labiau sustiprės nupirkus *Austrian*. Pasak ieškovės, šios operacijos iš tikrųjų suteikia galimybę bendrovei *Lufthansa* užsitikrinti „Vokietijos, Šveicarijos, Belgijos, Šiaurės Italijos ir Austrijos rinkų kontrolę“. Ieškovė taip pat pažymi, kad formuluojant šį teiginį net neatsižvelgiama į tai, kad *Lufthansa* dominuoja „Skandinavijos rinkoje“, kurioje ji valdo *Scandinavian Airlines System* (SAS), ir „vykdant skrydžius tarp Centrinės Europos ir Rytų Europos“. Beje, dubliko 25 punkte ieškovė teigia, kad koncentracija suteiks galimybę bendrovei *Lufthansa* užimti „dominuojančią padėtį Vienos Švechato oro uoste, kokią ji užima Frankfurto prie Maino oro uoste (kur *Lufthansa* perveža 59 % keleivių) ir Ciuricho oro uoste (kur *Lufthansa* ir *Swiss* perveža daugiau nei 60 % keleivių)“.
- 180 Beje, ieškinio 70 punkte ieškovė iš esmės teigia, kad pritaikius bendrąją atitinkamos geografinės rinkos metodą būtų buvę galima, priešingai, nei taikant O & D metodą, atsižvelgti į koncentracijos pasekmes konkurencijai regioninėje rinkoje tarp Vokietijos ir Austrijos.
- 181 Taigi geografinės rinkos zonos, kurioje reikia atlikti koncentracijos poveikio konkurencijai analizę, apimtis, remiantis pačios ieškovės raštais, varijuoja nuo vieno oro uosto iki kontinentinio regiono ir apima dviejų valstybių narių ar vienos valstybės narės teritorijas ar vienos valstybės narės teritorijos dalį.
- 182 Antra, konkurencinės padėties aprašymas iki koncentracijos ieškovės apibrėžtoje atitinkamoje geografinėje rinkoje taip pat yra miglotas.
- 183 Dėl konkurencinės padėties visos Centrinės Europos rinkoje ieškovė dublike aprašo tik tai, ką ji vadina „dominavimo rinkoje veiksniais“, iki koncentracijos turėtais *Lufthansa* ir *Austrian*, t. y. transporto mazgų skaičių, laiko tarpinių skaičių skirtinguose oro uostuose, *Lufthansa* ir *Austrian* turėtas skrydžių teises į Rytų Europą ir Vidurinius Rytus, orlaivių parko dydį, kapitalo pajėgumą, klientų lojalumo

programos egzistavimą, gebėjimą sudaryti pagrindų susitarimus su verslo klientais, kelionių organizatoriais ir kelionių agentūromis, taip pat galimybę sudaryti palankias tiekimo sutartis su įmonėmis, teikiančiomis eksploatacijos priemones ar oro operacijoms reikalingas infrastruktūras.

- 184 Tačiau dėl šio aspekto ji nepateikia nė menkiausių lyginamųjų duomenų, kiek tai susiję su kitų Centrinėje Europoje veikiančių jungiamųjų skrydžių sistemą turinčių oro vežėjų padėtimi, ir tik teigia, kad po koncentracijos atsiradęs subjektas bus vienintelis jungiamųjų skrydžių sistemą turintis oro vežėjas, galintis pasiūlyti maršrutus iš Centrinės Europos į Sąjungoje ir Rytų Europoje esančias paskirties vietas ir tarpkontinentinius maršrutus.
- 185 Beje, dėl konkurencinės padėties, kaip ieškovė formuluoja, „maršrutų tarp Vokietijos ir Austrijos rinkoje“ ieškovė dviprasmiškai tvirtina, kad, pirma, pranešančiosios šalys pasidalijo eismą tarp Austrijos ir Vokietijos regioninių oro uostų per jų bendrą įmonę (ieškinio 71 punktą) ir, antra, jos ėmė konkuruoti maršrutuose tarp šių oro uostų ir Vokietijos, ypač maršrutuose Gracas–Kijevas (Ukraina) ir Lincas–Paryžius, kuriuose *Lufthansa* ir *Austrian* siūlė skrydžius su persėdimu, naudodamosi atitinkamai Vienos ir Frankfurto prie Maino tranzito centrais (ieškinio 72 punktą). Be to, ieškovė nepateikia jokių tikslų duomenų dėl keleivių, išvykstančių iš Austrijos regioninių oro uostų, galimybės naudotis kitų jungiamųjų skrydžių sistemą turinčių oro bendrovių, o ne *Lufthansa* ar *Austrian* paslaugomis šiuose maršrutuose.
- 186 Tuo remiantis darytina išvada, kad ieškovės argumentai, pateikti pagrįsti teiginiui, kad Komisija suklydo nenagrinėdama koncentracijos poveikio konkurencijai „visoje Centrinės Europos rinkoje“, neatitinka šio sprendimo 175 punkte minėtos teismų praktikos reikalavimų.
- 187 Šiomis aplinkybėmis reikia konstatuoti, kad ieškovė nepakankamai tiksliai nurodė, kaip ji teigia, egzistuojančią atitinkamą geografinę rinką ir kad dėl tos priežasties Bendrasis Teismas negali įvertinti, ar Komisija privalėjo išnagrinėti galimą nagrinėjamos koncentracijos poveikį konkurencijai toje rinkoje.
- 188 Tokiomis aplinkybėmis pirmojo pagrindo pirma dalis turi būti atmesta kaip nepagrįsta.

*Dėl ieškinio pirmojo pagrindo antros dalies, susijusios su akivaizdžia koncentracijos poveikio konkurencijai maršrutuose tarp Vokietijos ir Austrijos vertinimo klaida*

- 189 Ieškovė kaltina Komisiją iš esmės tuo, kad ši neatsižvelgė į neigiamą koncentracijos poveikį visuose maršrutuose tarp Vokietijos ir Austrijos.
- 190 Šiuo klausimu visų pirma reikia pažymėti, kad, priešingai, nei tvirtina ieškovė, remiantis ginčijamo sprendimo 107 konstatuojamąja dalimi galima teigti, kad Komisija išanalizavo koncentracijos poveikį ne tik 23 maršrutuose tarp Austrijos ir Vokietijos, kuriuose yra *Lufthansa* ir *Austrian* teikiamų paslaugų tiesioginių sutapimų, bet ir maršrutuose, kuriuose yra netiesioginių–netiesioginių sutapimų, kaip antai aprašytų ieškovės.
- 191 Paskui reikia pažymėti, kad, priešingai, nei teigia ieškovė, Komisija atsižvelgė į prieš koncentracijos operaciją *Lufthansa* ir *Austrian* įsteigtą bendrą sąnaudų ir pajamų dalijimosi įmonę, kai atliko visų maršrutų tarp Austrijos ir Vokietijos konkurencinę analizę numatydama priešingos padėties scenarijų (ginčijamo sprendimo 64–69, 113–116, 129–133, 145, 159–169, 191 ir 210 konstatuojamosios dalys), išskyrus maršrutus Viena–Berlynas, Viena–Diuseldorfas, Viena–Hamburgas (Vokietija), Viena–Hanoveris (Vokietija), Viena–Niurnbergas (Vokietija) (ginčijamo sprendimo 185 konstatuojamoji dalis) ir maršrutą Miunchenas–Lincas (ginčijamo sprendimo 189 konstatuojamoji dalis). Priežastis, dėl kurios Komisija neatsižvelgė į bendrą įmonę, kai atliko pastarųjų maršrutų konkurencinę analizę, yra ta, kad ji anksčiau konstatavo, jog koncentracijos šalių konkurentai šių maršrutų rinkoje užėmė tvirtas pozicijas, todėl nebuvo jokios tikimybės, kad dėl koncentracijos šiuose maršrutuose gali kilti konkurencijos problemų.

- 192 Galiausiai, kiek tai susiję su ieškovės argumentu, kad, atlikdama konkurencinės padėties tyrimą maršrutuose Viena–Berlynas ir Viena–Hamburgas, Komisija neatsižvelgė į *Lufthansa* ir *Austrian* vykdomų skrydžių šiais maršrutais skaičių, taip pat reikia pažymėti, kad remiantis ginčijamo sprendimo 185 konstatuojamąja dalimi galima teigti, kad Komisija konstatavo, jog *Air Berlin* rinkos dalis, išreikšta bendro laiko veiksniumi jautrių ar nejautrių pervežamų keleivių skaičiaus procentine dalimi, 2008–2009 m. žiemą, t. y. iki ginčijamo sprendimo priėmimo, buvo nuo 70 % iki 80 % (maršrutas Viena–Hamburgas) ir nuo 80 % iki 90 % (maršrutas Viena–Berlynas). Šie skaičiai, be kita ko, liudija nedidelį, bet reikšmingą *Air Berlin* rinkos dalies augimą, palyginti su 2008 m. vasara, kai maršrutu Viena–Berlynas *Air Berlin* pervežė tik nuo 70 % iki 80 % keleivių. Argumentas, kad tuo pačiu laikotarpiu *Lufthansa* ir *Austrian* įvykdė daugiau skrydžių už *Air Berlin*, šiuo atveju neturi reikšmės, nes rinkos dalys teisingai išreikštos atsižvelgiant į pervežtų keleivių skaičių. Beje, aplinkybė, kad *Lufthansa* ir *Austrian* sąmoningai nusprendė sumažinti savo pajėgumus šiuose maršrutuose, net jeigu ji būtų įrodyta, negali paneigti Komisijos atliktos konkurencijos analizės. Iš tikrųjų, atlikdama konkurencinės padėties iki koncentracijos analizę konkrečiame maršrute, Komisija privalo įvertinti realias, o ne potencialias konkurentų rinkos dalis.
- 193 Atsižvelgiant į išdėstytus argumentus, ieškinio pirmojo pagrindo antra dalis turi būti atmesta kaip nepagrįsta.

*Dėl ieškinio pirmojo pagrindo trečios dalies, susijusios su akivaizdžia koncentracijos pasekmių oro maršrutuose tarp Centrinės Europos ir Rytų Europos už Sąjungos ribų vertinimo klaida*

- 194 Ieškinio pirmojo pagrindo trečioje dalyje ieškovė pateikia tris skirtingus kaltinimus. Pirmasis iš jų susijęs su tuo, kad ginčijamame sprendime Komisija neatliko koncentracijos pasekmių oro maršrutuose tarp Centrinės Europos ir Rytų Europos už Sąjungos ribų analizės pagal O & D metodą. Antrasis – su tuo, kad Komisija neatsižvelgė į *Lufthansa* ir *Austrian* užimamą dominuojančią padėtį maršrutuose tarp, viena, Vienos, Frankfurto prie Maino, Miuncheno ir Ciuricho oro uostų ir, antra, Rytų Europos už Sąjungos ribų oro uostų.
- 195 Trečiasis kaltinimas, kad ginčijamame sprendime Komisija nenustatė jokios sąlygos ar pareigos, užtikrinančios, kad su *Austrian* ir (arba) su *Lufthansa* konkuruojančioms oro bendrovėms bus suteikta skrydžių dvišalių teisių, kad šios bendrovės galėtų pradėti eksploatuoti oro maršrutus į Rytų Europą, susijęs ne su koncentracijos poveikio maršrutuose tarp Centrinės Europos ir Rytų Europos analize, o su tariamai nepakankamais ginčijamame sprendime Komisijos patvirtintais išipareigojimais dėl ieškovės nurodytų koncentracijos sukeltų konkurencijos problemų. Todėl jį reikės išnagrinėti šio pagrindo ketvirtoje dalyje, kurioje bus nagrinėjami kaltinimai dėl ginčijamame sprendime koncentracijos šalių prisiimtų išipareigojimų tariamo nepakankamumo.

Dėl pirmojo kaltinimo, susijusio su tuo, kad Komisija neatliko koncentracijos pasekmių oro maršrutuose tarp Centrinės Europos ir Rytų Europos už Sąjungos ribų analizės pagal O & D metodą

- 196 Pirmiausia, remiantis šio sprendimo 167 punkte nurodyta teismų praktika, kaip nepriimtinas dėl pavėluoto pateikimo reikia atmesti ieškovės argumentus, kuriais siekiama įrodyti, kad Komisija netaikė O & D metodo nagrinėdama maršrutus tarp Centrinės Europos ir Rytų Europos, nes jie pirmą kartą buvo pateikti ieškovės pastabose dėl Austrijos Respublikos ir *Lufthansa* įstojimo į bylą paaiškinimų.
- 197 Beje, reikia priminti, kad O & D metodas nėra konkurencijos analizės metodas, o tik Komisijos taikomas metodas atitinkamai rinkai, kurioje reikia analizuoti koncentracijos poveikį, nustatyti. Remiantis ginčijamu sprendimu teigtina, kad taikydama šį metodą Komisija identifikavo maršrutus, kuriuose *Lufthansa* ir *Austrian* paslaugos sutapo.

198 Remiantis ginčijamo sprendimo 107 konstatuojamąja dalimi galima teigti, kad Komisija nustatė 28 tiesioginius–tiesioginius sutapimus, iš kurių nė vienas nesusijęs su maršrutu tarp Centrinės Europos ir Rytų Europos už Sąjungos ribų oro uostų. Paskui ginčijamo sprendimo 108–266 konstatuojamosiose dalyse Komisija atliko koncentracijos poveikio šiuose sutampančiuose maršrutuose analizę.

199 Beje, remiantis ginčijamo sprendimo 267 konstatuojamąja dalimi darytina išvada, kad Komisija taip pat nustatė tiesioginių–netiesioginių ir netiesioginių– netiesioginių sutapimų, kiek tai susiję su maršrutais tarp Europos oro uostų ir tarp Europos ir ne Europos oro uostų.

200 Šiuo klausimu ginčijamo sprendimo 268 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo:

„Šie maršrutai buvo išanalizuoti atsižvelgiant į šalių padėtį rinkoje ir į dėl operacijos padidėjusias rinkos dalis. Be to, buvo įvertintas konkurentų buvimas ir padėtis bei keleivių skaičius kiekviename maršrute. Pagal poreikį atsižvelgta į konkurentų siūlomų reisų skaičių ir trukmę bei jų svarbą laiko veiksniai jautriems klientams. Remiantis šiais kriterijais nenustatyta jokia konkurencijos problema. Be to, rinkos tyrimas neatskleidė nė menkiausios konkurencijos problemos dėl nustatytų tiesioginių–netiesioginių ir netiesioginių–netiesioginių sutapimų, išskyrus [*Lufthansa*] ir [*Austrian*] padėtį rinkoje Centrinėje ir Rytų Europoje.“

201 Nepaisant kiek elipsinio ginčijamo sprendimo 268 konstatuojamosios dalies stiliaus, ja remiantis galima teigti, kad Komisija tikrai nustatė tiesioginių–netiesioginių ir netiesioginių–netiesioginių sutapimų tarp *Lufthansa* ir *Austrian* paslaugų maršrutuose tarp Centrinės Europos oro uostų ir Rytų Europos oro uostų, dėl kurių ji atliko koncentracijos poveikio analizę, kuri, priešingai nei rinkos tyrimas, neatskleidė konkurencijos problemų.

202 Todėl pirmąjį kaltinimą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

Dėl antrojo kaltinimo, kad Komisija neatsižvelgė į *Lufthansa* ir *Austrian* užimamą dominuojančią padėtį maršrutuose tarp, viena, Vienos, Frankfurto prie Maino, Miuncheno ir Ciuricho oro uostų ir, antra, Rytų Europos už Sąjungos ribų oro uostų

203 Visų pirma reikia pažymėti, kad ieškovė tiksliai nenurodė maršrutų, kuriuose koncentracijos šalys užima dominuojančią padėtį. Ieškiniu 78 punkte ieškovė tik daro bendrą nuorodą į maršrutus tarp, viena, Vienos, Frankfurto prie Maino, Miuncheno ir Ciuricho oro uostų ir, antra, Rytų Europoje esančių miestų, kaip antai Kijevo, Maskvos (Rusija) ir Sankt Peterburgo (Rusija), oro uostų. Be to, ieškovės pateikti skaičiai apie *Lufthansa*, *Swiss* ir *Austrian* siūlomų skrydžių per savaitę skaičių iš Miuncheno, Frankfurto prie Maino, Ciuricho ir Vienos oro uostų į Rytų Europoje esančius oro uostus yra apibendrinti skaičiai, iš kurių nieko negalima spręsti apie vienos iš šių bendrovių konkrečiame maršrute siūlomų skrydžių per savaitę skaičių. Be to, šie skaičiai taip pat neatspindi pervežtų keleivių skaičiaus, kuris tradiciškai yra indikatorius, kuriuo remiantis galima apskaičiuoti oro vežėjo rinkos dalį konkrečiame maršrute. Beje, ieškovė neteigia, kad dominuojanti padėtis, kurią tam tikruose maršrutuose tarp Centrinės Europos ir Rytų Europos tariamai užims po koncentracijos atsiradęs subjektas, yra koncentracijos rezultatas, nes dėl šios operacijos išnyks šiuose maršrutuose esanti konkurencija tarp *Austrian* ir *Lufthansa*.

204 Iš tikrųjų atrodo, kad ieškovė Komisiją kaltina būtent tuo, jog atlikdama koncentracijos poveikio analizę pastaroji neatsižvelgė į aplinkybę, kad *Lufthansa* ir *Austrian* užima tvirtas pozicijas Vienos, Frankfurto prie Maino, Miuncheno ir Ciuricho oro uostuose, iš kurių jos aptarnauja paskirties vietas Rytų Europoje, ir kad keleiviai, norintys iš Centrinės Europos nuvykti į Rytų Europą, neturi kito pasirinkimo, kaip naudotis *Austrian* arba *Lufthansa* paslaugomis.

- 205 Šiuo klausimu remiantis ginčijamo sprendimo 269 konstatuojamąja dalimi galima teigti, kad tokį susirūpinimą per rinkos tyrimo pirmąjį etapą išreiškė tam tikri to tyrimo dalyviai, tačiau atsakymas į tai buvo pateiktas per rinkos tyrimo antrąjį etapą, o didžioji dauguma įmonių klientų nematė jokios neigiamos įtakos dėl galimai sustiprėjančios po koncentracijos atsirasiančio subjekto pozicijos, kiek tai susiję su skrydžiais, aptarnaujančiais Centrinę ir Rytų Europą, ir nurodė esamus alternatyvius konkurentus.
- 206 Ginčijamo sprendimo 270 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo mananti, kad egzistavo rimti konkurentai, aptarnaujantys Centrinę ir Rytų Europą, konkrečiai *Air France-KLM*, kuri aptarnavo penkiolika paskirties vietų Centrinėje ir Rytų Europoje naudodamasi savo jungiamųjų skrydžių sistemomis ir vienuolika papildomų paskirties vietų bendradarbiaudama su savo partneriais iš *SkyTeam*, *Aeroflot* ir *CSA*, taip pat su *British Airways*, kuri aptarnavo trylika paskirties vietų Centrinėje ir Rytų Europoje naudodamasi savo jungiamųjų skrydžių sistema, ir *Malev*, kuri aptarnavo 22 paskirties vietas Centrinėje ir Rytų Europoje.
- 207 Šiuo klausimu ieškovė teigia, kad po koncentracijos atsirasiantis subjektas nesusidurs su pakankamu konkurenciniu spaudimu maršrutuose tarp, viena, Vienos, Frankfurto prie Maino, Miuncheno ir Ciuricho oro uostų ir, antra, Rytų Europos oro uostų, būtent Maskvos, ar tai būtų *Air France-KLM*, *British Airways*, *Malev* ar *CSA*, nes šios bendrovės siūlo tik skrydžius su persėdimu, dėl ko gerokai pailgėja kelionės laikas ir atstumas šiais maršrutais.
- 208 Dėl tiesioginių ir netiesioginių skrydžių pakeičiamumo reikia pažymėti, kad ginčijamo sprendimo 24 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo, kad pakeičiamumas priklauso nuo skrydžio trukmės. Taigi kuo ilgesnis skrydis, tuo labiau netiesioginiai skrydžiai gali daryti konkurencinį spaudimą tiesioginiams skrydžiams. Komisija pažymėjo, kad šiuo atveju rinkos tyrimas patvirtino ankstesniuose sprendimuose išdėstytą teiginį, kad, kalbant apie trumpojo nuotolio skrydžius, t. y. skrydžius, neviršijančius trijų valandų trukmės, netiesioginiai skrydžiai paprastai nėra konkurencinga alternatyva tiesioginiams skrydžiams, nes klientai iš tikrųjų pirmenybę teikia tiesioginiams skrydžiams.
- 209 Taigi yra žinoma, kad tiesioginiai skrydžiai tarp, viena, Vienos ir, antra, Maskvos, Sankt Peterburgo arba Kijevo ir tiesioginiai skrydžiai Ciurichas–Kijevas, Frankfurtas prie Maino–Kijevas, Miunchenas–Sankt Peterburgas ir Miunchenas–Kijevas trunka mažiau nei tris valandas. Tokiomis aplinkybėmis *Air France-KLM*, *British Airways*, *Malev* ir *CSA* ar kitų Rytų Europos oro bendrovių siūlomi netiesioginiai skrydžiai nėra konkurencingos alternatyvos *Austrian* arba *Lufthansa* šiuose maršrutuose siūlomiems tiesioginiams skrydžiams. Vis dėlto ginčijamo sprendimo 271 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodo, kad rinkos tyrimas patvirtino išvadą, jog Rytų Europos vežėjai taip pat gali pasiūlyti pakaitinį sprendimą *Lufthansa* ir *Austrian* pasiūlymams, nes paaiškėjo, kad didžioji dauguma kelionių agentūrų lygino šių bendrovių kainas su alternatyvių vežėjų kainomis, įskaitant Rytų Europos vežėjus. Komisija taip pat pažymėjo, kad rinkos tyrimas atskleidė, jog dauguma įmonių klientų nurodė, kad jos neperka skrydžių iš konkrečios bendrovės, o atsižvelgdamos į paskirties vietą Centrinėje ir Rytų Europoje ieško alternatyvių kitų vežėjų, įskaitant Rytų Europos vežėjus, skrydžių. Tačiau ieškovė neteigia ir neįrodo, kad jokia kita Rytų Europos oro bendrovė, būtent Rusijos ar Ukrainos, ginčijamo sprendimo priėmimo metu nagrinėjamuose maršrutuose nesiūlė tiesioginių skrydžių.
- 210 Beje, dublike ieškovė pripažįsta, kad maršrute Viena–Maskva vykdomi tiesioginiai skrydžiai, kuriuos siūlo bendrovės *Transaero* ir *Aeroflot*.
- 211 Šiuo atveju ieškovės argumentas, kad šių bendrovių skrydžių pasiūla yra nekonkurencinga dėl nedidelio skrydžių skaičiaus per savaitę ir dėl jų tvarkaraščio, kuris netinka Austrijos verslo klientams, yra neįtikinamas. Reikia konstatuoti, kad ieškovė nepateikė jokio šį teiginį pagrindžiančio įrodymo. Be to, apskritai verslo klientai yra tik dalis konkrečiu maršrutu suinteresuotų keleivių, todėl negalima daryti išvadų remiantis tariamais tokios klientūros pageidavimais, nežinant, kokią dalį visų keleivių skaičiaus maršrute Viena–Maskva ji sudaro.

- 212 Todėl ieškovė neįrodė, kad po koncentracijos atsirasiantis subjektas nepatirs pakankamo konkurencinio spaudimo maršrutuose iš Vienos į Maskvą, Sankt Peterburgą arba Kijevą ir maršrutuose Ciurichas–Kijevas, Frankfurtas prie Maino–Kijevas, Miunchenas–Sankt Peterburgas ir Miunchenas–Kijevas.
- 213 Ši išvada tinkama ir kalbant apie vidutinio nuotolio maršrutus Ciurichas–Maskva, Ciurichas–Sankt Peterburgas, Frankfurtas prie Maino–Maskva, Frankfurtas prie Maino–Sankt Peterburgas, Miunchenas–Maskva ir Miunchenas–Sankt Peterburgas, nes juose kiti Rytų Europos vežėjai siūlo tiesioginius skrydžius. Be to, ginčijamo sprendimo 26 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo, kad tam tikri rinkos tyrimo dalyviai nurodė, kad tam tikromis aplinkybėmis netiesioginiai skrydžiai yra konkurencingas pakaitinis sprendimas. Todėl ieškovė ir vėl neįrodo, kad po koncentracijos atsirasiantis subjektas nepatirs pakankamo konkurencinio spaudimo šiuose maršrutuose.
- 214 Ieškovė taip pat teigia, kad, priešingai, nei nurodo Komisija, CSA ir *Malev* skrydžių pasiūlymai nėra įtikinamas alternatyvus sprendimas *Austrian* ir *Lufthansa* skrydžių su persėdimu pasiūlai asmenims, norintiems keliauti iš Austrijos regioninių oro uostų į Rytų Europos oro uostus.
- 215 Pasak ieškovės, iš Austrijos regioninių oro uostų, t. y. Graco, Linco, Insbruko, Zalcburgo ir Klagenfurto oro uostų, nevykdomi tiesioginiai skrydžiai į CSA ir *Malev* transporto mazgus, t. y. į Prahą (Čekijos Respublika) ir Budapeštą (Vengrija). Darytina išvada, kad netoli šių regioninių Austrijos oro uostų gyvenantys keleiviai, pageidaujantys iš vieno iš šių oro uostų nuvykti į Rytų Europoje esančią paskirties vietą ir norėdami pasinaudoti *Malev* ir CSA siūlomais skrydžiais, visų pirma turėtų skristi į Vieną, paskui iš jos pasiekti Prahą arba Budapeštą ir iš ten galiausiai skristi į paskirties vietą Rytų Europoje. Dėl šios aplinkybės šių dviejų oro bendrovių siūlomi skrydžiai šiems keleiviams taptų nekonkurencingi, palyginti su *Austrian* ir *Lufthansa* pasiūlymais, kuriais naudojantis galima iš minėtų Austrijos regioninių oro uostų nuvykti į Vienos, Frankfurto prie Maino, Miuncheno ir Ciuricho transporto mazgus, o iš ten – į Rytų Europoje esančią paskirties vietą.
- 216 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad ieškovė nepateikia jokių duomenų apie Rytų Europoje esančias paskirties vietas, į kurias daro nuorodą, todėl negalima nustatyti maršrutų tarp Austrijos regioninių oro uostų ir šių paskirties vietų, apie kurias kalbėdama ji teigia, kad Komisija neatsižvelgė į koncentracijos poveikį.
- 217 Galų gale reikia pažymėti, kad konkurencija tarp netiesioginių skrydžių tuo pačiu maršrutu pasiūlos dėl savo pobūdžio turi būti atskirta nuo konkurencijos tarp tiesioginių skrydžių ar net nuo konkurencijos tarp tiesioginių ir netiesioginių skrydžių. Iš tiesų, mažai tikėtina, kad *Austrian* padidins skrydžių iš Austrijos regioninių oro uostų į Vieną skaičių arba sumažins skrydžių šiais maršrutais tarifus atsižvelgdama į skrydžių iš šių oro uostų į Rytų Europoje esančias paskirties vietas paklausą, nes keleiviai, kurie keliauja iš šių regioninių oro uostų į tokias paskirties vietas, tikriausiai sudaro tik mažą dalį bendro keleivių, reikalaujančių tiesioginio skrydžio tarp regioninių oro uostų ir Vienos, skaičiaus. Beje, tą patį galima pasakyti ir apie *Malev* ir CSA, kiek tai susiję su skrydžiais tarp Vienos ir Budapešto bei Vienos ir Prahos, kurių kaina ir reisų dažnumas negali labai skirtis atsižvelgiant į skrydžių iš Austrijos oro uostų į Rytų Europoje esančias paskirties vietas paklausą. Tokiu atveju konkurencija tarp netiesioginių skrydžių pasiūlymų tame pačiame maršrute priklauso nuo daugelio veiksnių, kaip antai skrydžio trukmės tarp skirtingų kelionės etapų, tarpinių sustojimų trukmės, bendros kainos ar net išvykimo laiko. Šiomis aplinkybėmis negalima *a priori* atmesti galimybės, kad CSA ir *Malev* skrydžių pasiūlymai aptariamais maršrutais gali būti įtikinama alternatyva *Austrian* siūlomiems skrydžiams, nors jie ne tokie patogūs kaip pastarieji.
- 218 Atsižvelgiant į išdėstytus argumentus, kaip nepagrįstą reikia atmesti ieškovės kaltinimą, kad atlikdama koncentracijos poveikio konkurencijai analizę Komisija neatsižvelgė į aplinkybę, jog *Austrian* ir *Lufthansa* turi daug transporto mazgų Centrinėje Europoje, iš kurių siūlo skrydžius į Rytų Europą.
- 219 Darytina išvada, kad ieškinio pirmojo pagrindo trečia dalis yra nepagrįsta.



*Dėl ieškinio pirmojo pagrindo ketvirtos dalies, susijusios su akivaizdžia vertinimo klaida, kiek tai susiję su „Lufthansa“ ir „Austrian“ konkurentų pajėgumu išsilaikyti atitinkamoje rinkoje ar į ją patekti*

- 220 Ieškinio pirmojo pagrindo ketvirta dalis suskirstyta į penkis kaltinimus. Pirmasis ir antrasis kaltinimai susiję atitinkamai su 2004 m. gairių 36 ir 31 dalių pažeidimu. Trečiasis, ketvirtasis ir penktasis kaltinimai susiję su tų pačių gairių 68 ir paskesnių punktų pažeidimu.

Dėl pirmojo kaltinimo, susijusio su 2004 m. gairių 36 punkto pažeidimu dėl to, kad Komisija neatsižvelgė į tai, kad koncentracija apribojo konkurentų pajėgumą parduoti skrydžių verslo klientams ir sudaryti pagrindų sutartis su kelionių agentūromis ir kelionių organizatoriais

- 221 Ieškovė kaltina Komisiją iš esmės tuo, kad suteikdama leidimą vykdyti koncentraciją ši pažeidė 2004 m. gairių 36 punktą, nors dėl tos koncentracijos, derinant *Lufthansa* ir *Austrian* jungiamųjų skrydžių sistemas, ir dėl koncentracijos nulemtą maršrutų pasiūlos padidėjimo bus apriboti kitų oro vežėjų pajėgumai parduoti skrydžių verslo klientams ir sudaryti pagrindų sutartis su kelionių agentūromis ir kelionių organizatoriais.

- 222 Negalima pritarti ieškovės argumentams, pateiktiems šiam kaltinimui pagrįsti.

- 223 Pirma, dėl tariamo kitų vežėjų pajėgumo eksploatuoti verslo kelionių segmentą ribojimo reikia pažymėti, kad atsiliepimo į ieškinį B4 priede pateikti įmonių klientų atsakymai į 2009 m. gegužės 15 d. joms pateikto klausimyno, susijusio su būtent *Lufthansa* ir *Austrian* taikomų nuolaidų sistemų įtaka verslo keleivių lojalumui, klausimą Nr. 13. Tačiau reikia konstatuoti, jog remiantis šiais atsakymais darytina išvada, kad dauguma rinkos tyrimo dalyvių nurodė, kad nesinaudoja išimtinai *Lufthansa* ir *Austrian* paslaugomis ir kad pastarųjų siūlomos nuolaidos yra nepakankamos, kad būtų galima atsisakyti galimybės naudotis kito vežėjo paslaugomis.

- 224 Taip pat reikia pažymėti, kad atsiliepimo į ieškinį B5 priede pateikti įmonių klientų atsakymai į klausimus Nr. 71, 73, 76, 79 ir 80, kuriuos Komisija joms pateikė per rinkos tyrimo antrąjį etapą. Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad klausimas Nr. 71 susijęs su tuo, kaip verslo klientai vertina Rytų Europos oro bendrovės kaip rimtą alternatyvą kelionėms į Centrinę ir Rytų Europą ir į Viduriniuosius Rytus. Tačiau reikia konstatuoti, kad 22 rinkos tyrimo dalyviai iš 31 teigiamai atsakė į šį klausimą.

- 225 Tuo remiantis darytina išvada, kad, priešingai, nei teigia ieškovė, remiantis rinkos tyrimo duomenimis galima teigti, jog tam tikrus *Lufthansa* ir *Austrian* konkurentus verslo klientai laiko tikėtinomis alternatyvomis skrydžių, kuriuos pastarosios bendrovės siūlo naudodamosi savo jungiamųjų skrydžių sistemomis, pasiūlai.

- 226 Antra, dėl tariamo kitų vežėjų galimybės sudaryti pagrindų sutartis su kelionių agentūromis ir kelionių operatoriais ribojimo reikia pažymėti, kad remiantis Komisijos nurodytu atsiliepimo į ieškinį B2 priedu darytina išvada, jog atsakymuose į per pirmąjį koncentracijos nagrinėjimo etapą 2009 m. gegužės 15 d. įmonėms klientams pateikto klausimyno 2 ir 3 klausimus didžioji dauguma iš 38 tyrimo dalyvių nurodė, kad neturi išskirtinių komercinių ryšių su oro vežėju ar konkrečiu aljansu, bet, priešingai, palaiko komercinius santykius būtent sudarydami pagrindų sutartis su įvairiais vežėjais ir jų aljansais.

- 227 Tačiau tokia teiginyje nėra jokių duomenų apie tai, ar kelionių agentūros laikosi tokios pačios komercijos politikos.

- 228 Vis dėlto reikia pažymėti, kad atsiliepimo į ieškinį B3 priede nurodytas bilietų skaičiaus ir jų vertės nuošimtis, kurį sudaro *Lufthansa* ir *Austrian* lėktuvo bilietai, palyginti su visais 2007 m. ir 2008 m. kelionių agentūrų, pateikusių atsakymus į 2009 m. gegužės 13 d. klausimą, parduotais bilietais.

- 229 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad šis Komisijos tarnybų apskaičiuotas nuošimtis apima visus kiekvieno į klausimą atsakiusio subjekto parduotus bilietus. Šiuo pagrindu ieškovė teigia, kad apklaustos kelionių agentūros 2007 m. nupirko vidutiniškai 58,2 %, o 2008 m. – 53,7 % *Lufthansa* ir *Austrian* parduodamų bilietų. Tačiau, nors ieškovės skaičiavimas teisingas, jos gauti skaičiai atspindi ne *Lufthansa* ir *Austrian* išduotų ir kelionių agentūrų nupirktų bilietų nuošimtį, o bilietų, kuriuos iš *Lufthansa* ir *Austrian* nupirko į klausimą atsakiusios kelionių agentūros, nuošimtį.
- 230 Be to, nors šis nuošimtis yra didelis, jis liudija, kad į klausimą atsakiusios kelionių agentūros komercinius ryšius palaiko ne tik su *Lufthansa* ir *Austrian*.
- 231 Dėl ieškovės argumento, kad šis nuošimtis įrodo, jog po koncentracijos *Lufthansa* užima dominuojančią padėtį Centrinėje Europoje, reikia pažymėti, kaip teisingai tai daro Komisija, kad ginčijamame sprendime nepateikta jokia kelionių agentūrų parduotų lėktuvo bilietų rinkos analizė ir kad ieškovė iki šiol niekada neteigė, jog tokia rinka egzistuoja.
- 232 Atsižvelgiant į išdėstytus argumentus, kaltinimą dėl 2004 m. gairių 36 punkto pažeidimo reikia atmesti kaip nepagrįstą.
- Dėl antrojo kaltinimo, susijusio su 2004 m. gairių 31 punkto pažeidimu dėl to, kad Komisija neatsižvelgė į tai, jog po koncentracijos atsiradęs subjektas bus vienintelė jungiamųjų skrydžių sistemą turinti bendrovė, savo klientams galinti pasiūlyti išplėtotą maršrutų tinklą visame pasaulyje ir ypač Rytų Europoje
- 233 Ieškovė teigia, kad Komisija pažeidė 2004 m. gairių 31 punktą, nes leido vykdyti koncentraciją, nors po jos *Lufthansa* liks vienintelė jungiamųjų skrydžių sistemą turinti bendrovė, galinti pasiūlyti savo klientams išplėtotą maršrutų tinklą visame pasaulyje, ypač Rytų Europoje. Verslo klientai, kelionių agentūros ir kelionių organizatoriai, iš kurių vieniems reikia turėti galimybę naudotis išplėtotu maršrutų tinklu, o kitiems reikia galimybės savo klientams siūlyti maršrutus visame pasaulyje, neturi kito pasirinkimo, kaip sudaryti pagrindų sutartis su *Lufthansa*.
- 234 Šiuo klausimu reikia priminti, kad 2004 m. gairių 31 punkte Komisija aprašo horizontaliųjų koncentracijų potencialiai antikonkurencinį poveikį, t. y. faktą, kad klientai turi mažai galimybių pakeisti tiekėją. Komisija pabrėžia, kad koncentracijos šalių klientams gali būti sunku perkelti savo paklausą ir rinktis kitus tiekėjus, nes jų yra mažai arba su šios paklausos perkėlimu susijusios sąnaudos būtų pernelyg didelės. Tokie klientai yra ypač pažeidžiami dėl kainų didinimo. Koncentracijos operacija gali daryti įtakos tokių klientų gebėjimui apsiginti nuo tokio didinimo. Tai ypač taikoma tuo atveju, jei klientų apsirūpinimo politikos esmė buvo bendradarbiauti su abiem koncentracijos šalimis ir taip gauti konkurencingas kainas. Duomenys apie galimus ankstesnius klientų vykdytus tiekėjų keitimo atvejus ir apie jų reakcijas į kainų pokyčius gali suteikti svarbios informacijos šiuo klausimu (2004 m. gairių 31 punktą).
- 235 Vis dėlto reikia pažymėti, jog ieškovė neįrodė, kad tokio plačiai išplėto maršrutų tinklo, kokį turi *Lufthansa*, valdymas yra sąlyga *sine qua non* sudarant pagrindų sutartis su kelionių agentūromis ir kelionių organizatoriais.
- 236 Be to, remiantis atsiliepimo į ieškinį B2 priedu teigtina, kad didžioji dauguma į per pirmąją rinkos tyrimo etapą Komisijos pateikto klausimyno 2 ir 3 klausimus atsakiusių bendrovių klientų nurodė, kad pagrindų sutartis sudarė su kitomis oro bendrovėmis nei *Lufthansa* ir *Austrian* ir su kito aljanso nei *Star Alliance* nariais, kaip antai *Air Berlin-Fly Niki*, *British Airways*, *Air France-KLM*, *CSA*, *Malev*, *Alitalia*, *Emirates*, *Finnair* ar *Iberia*. Tačiau ieškovė nepateikia jokio argumento, kad paneigtų šį teiginį.

237 Todėl reikia pripažinti, kad Komisija galėjo pagrįstai nuspręsti, jog aptariama koncentracija neturėjo tokios įtakos, kad verslo klientai, kelionių organizatoriai ir kelionių agentūros netektų alternatyvių operatorių, ir nepažeidė 2004 m. gairių 31 punkto, todėl šis kaltinimas turi būti atmestas kaip nepagrįstas.

Dėl trečiojo kaltinimo, susijusio su 2004 m. gairių 68 ir paskesnių punktų pažeidimu, nes Komisija neatsižvelgė į tai, kad po koncentracijos atsiradusio subjekto pasiūla tenkins visą turimą paklausą maršrutuose, kuriuose pranešančiosios šalys dominuoja

238 Ieškovė iš esmės teigia, kad taikoma atėjimo į rinką sąlyga yra ta, jog turi būti papildomų skrydžių, kuriuos galėtų vykdyti naujas konkurentas, paklausa. Tačiau *Lufthansa* ir *Austrian* pasiūla, kalbant apie skrydžių skaičių, laiko tarpsnius ir siūlomų vietų skaičių, yra tokia, kad tenkina visą paklausą maršrutuose, kuriuose jos dominuoja kartu arba atskirai, ir kad dėl to naujam konkurentui neįmanoma pradėti veiklos viename iš šių maršrutų.

239 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad ieškovė neteigia, jog egzistuoja pajėgumų perteklius *Lufthansa* ir *Austrian* dominuojamuose maršrutuose, ji teigia tik tai, kad jų pasiūla tenkina visą paklausą šiuose maršrutuose. Tačiau, kad ir kokia didelė būtų *Lufthansa* arba *Austrian* pasiūla konkrečiame maršrute, ta pasiūla negali savaime panaikinti galimybės naujam konkurentui sėkmingai pradėti veiklą tame maršrute ir siūlyti konkrečias paslaugas arba palankesnius tarifus, kad perimtų sau dalį paklausos arba kad išplėtotų naujas klientų galimybes.

240 Todėl ieškovės teiginys, kad *Lufthansa* ar *Austrian* pasiūla jų dominuojamuose maršrutuose yra kliūtis pradėti veiklą rinkoje, turi būti atmestas.

241 Kita vertus, aplinkybė, kad kritiniais dienos momentais, pavyzdžiui, ryte ir vakare, turima daug laiko tarpsnių, gali turėti didelę įtaką daliai klientų, ypač verslininkams, todėl tai lemiamą sąlyga siekiant užtikrinti oro maršruto eksploatacijos rentabilumą.

242 Ieškovės pasirinktas maršruto Viena–Briuselis pavyzdys šiuo atveju yra tinkamas, nes remiantis ginčijamu sprendimu galima teigti, kad Komisija pripažino, jog atsižvelgiant į koncentracijos perspektyvą šiame maršrute egzistuoja konkurencijos problemų dėl to, kad, pirma, nėra pakankamo konkurencinio spaudimo ir, antra, kadangi nėra laisvų laiko tarpsnių piko valandomis Vienos ir Briuselio oro uostuose, pradėti veiklą rinkoje tampa sunku (ginčijamo sprendimo 257 ir 261 konstatuojamosios dalys).

243 Vis dėlto reikia pažymėti, kad, kaip galima teigti remiantis ginčijamo sprendimo 330 konstatuojamąja dalimi, koncentracijos šalys įsipareigojo naujam oro susisiekimo paslaugų teikėjui maršrute Viena–Briuselis suteikti laiko tarpsnių, kuriais naudodamasis jis galėtų vykdyti iki keturių reisų per dieną, bet ne daugiau kaip 24 reisu per savaitę. Taip pat reikia pažymėti, kad ginčijamo sprendimo 356 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodė, jog, kiek tai susiję su identifiкуotomis miestų poromis, rinkos tyrimas neginčijamai patvirtino, jog įsipareigojimuose siūlomas laiko tarpsnių skaičius yra pakankamas, kad vienas ar keli kiti subjektai, norintys pasiūlyti naujų ar papildomų reisų, galėtų sudaryti veiksmingą konkurenciją šalims. Taigi reikia konstatuoti, jog ieškovė neginčija rinkos tyrimo rezultatų šiuo aspektu.

244 Todėl ieškovė neįrodė, kad dėl koncentracijos kils kliūčių pradėti veiklą maršrute Viena–Briuselis.

245 Todėl šį kaltinimą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

Dėl ketvirtojo kaltinimo, susijusio su 2004 m. gairių 68 ir paskesnių punktų pažeidimu, nes Komisija neatsižvelgė į kliūtis pradėti veiklą rinkoje dėl *Lufthansa* ir *Austrian* vykdomos išstūmimo per kainas politikos

- 246 Ieškovė iš esmės teigia, kad *Lufthansa* ir *Austrian* taiko nesąžiningą kainų politiką ir taip trukdo konkurentams pradėti veiklą rinkoje ar joje išsilaikyti. Pasak ieškovės, koncentracijos šalys visada atskirdavo savo skrydžių kainas pagal konkurencinę padėtį jų aptarnaujamuose maršrutuose. Taigi jos taikė žemas arba labai žemas kainas maršrutuose, kuriuose patyrė konkurenciją, ir aukštesnes kainas maršrutuose, kuriuose užėmė monopolinę arba kvazimonopolinę padėtį. Tai joms leido išstumti konkurentus taikant grobuoniškas kainas. Tokią politiką įrodė labai žemi tarifai, kuriuos *Lufthansa* ir *Austrian* taiko maršrutuose Viena–Berlynas, Viena–Insbrukas, Viena–Ciurichas, Viena–Miunchenas, Viena–Hamburgas, Viena–Frankfurtas prie Maino ar Viena–Diuseldorfas, kuriuose jos patiria ar patirdavo konkurenciją oro vežėjų, kurie galiausiai buvo išstumti, kaip antai *Sky Europe* (maršrutas Viena–Insbrukas), arba kurie matydavo, kad veiklos pradžia rinkoje tapo sudėtinga, kaip antai *Air Alps* (tas pats maršrutas). Pasak ieškovės, ši politika neseniai paaštrėjo dėl skirtos 500 000 000 eurų dydžio valstybės pagalbos, kuri *Austrian* leido siūlyti ypač patrauklius daugelio maršrutų tarifus ir ypač tų maršrutų, kuriuos ieškovė tik neseniai pradėjo aptarnauti.
- 247 Šiuo klausimu reikia visų pirma pažymėti, kad po koncentracijos atsiradusio subjekto neseniai vykdyta kainų politika, apie kurią ieškovė kalba ieškinio 132 punkte ir jo A26 priede, susijusi su faktinėmis aplinkybėmis, susiklosčiusiomis po ginčijamo sprendimo priėmimo, kurios, remiantis nusistovėjusia Bendrojo Teismo praktika, neturi įtakos šio sprendimo teisėtumui.
- 248 Paskui reikia pažymėti, kad nesąžininga kainų politika, kurią, kaip įtariama, *Lufthansa* ir *Austrian* vykdė prieš priimant ginčijamą sprendimą, buvo įmanoma, pasak ieškovės, tik dėl monopolinės padėties, kurią šalys užėmė tam tikruose maršrutuose. Tačiau, nagrinėdama koncentracijos operacijos suderinamumą su bendrąja rinka, Komisija privalo įvertinti koncentracijos operacijos konkurencinį poveikį rinkoms, kuriose koncentracijos šalių veikla sutampa. Darytina išvada, kad jei tam tikrame oro maršrute, t. y. atitinkamoje rinkoje, viena iš šalių jau užėmė monopolinę padėtį iki koncentracijos, tokia padėtis savaime nepatenka į koncentracijos konkurencijos poveikio analizę.
- 249 Kita vertus, taip negalima teigti, kai monopolinė arba dominuojanti padėtis oro maršrute atsiranda dėl koncentracijos arba jei ta padėtis dėl jos sustiprėja. Tokiu atveju Komisija negalėtų pripažinti koncentracijos suderinama su bendrąja rinka, jei šalys neprisiimtų įsipareigojimų, kuriais būtų panaikintas dominuojančios padėties poveikis konkurencijai. Tačiau reikia priminti, kad su koncentracija susijusias konkurencijos problemas Komisija identifikavo tik penkiuose oro maršrutuose, dėl kurių šalys prisiėmė įsipareigojimus korekcinėmis priemonėmis forma.
- 250 Galiausiai reikia pažymėti, kad jeigu oro bendrovė naudoja dominuojančią padėtį tam tikruose oro maršrutuose, kad galėtų taikyti konkurentų išstūmimo politiką per kainas kitame maršrute, tai gali būti pagal SESV 102 straipsnį draudžiamas piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi atvejis, todėl šios bendrovės konkurentai turi apskųsti tokią praktiką nacionalinėms arba Komisijos konkurencijos institucijoms, tačiau negalima pažeisti galimybės minėtoms institucijoms imtis veiksmų savo iniciatyva pagal 2002 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 1/2003 dėl konkurencijos taisyklių, nustatytų [SESV 101 ir 102] straipsniuose, įgyvendinimo (OL L 1, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 2 t., p. 205) 5 straipsnį ir 7 straipsnio 1 dalį. Tik būtent per tokią procedūrą institucijos, į kurias kreiptasi, galės įvertinti apskūsto elgesio realumą.
- 251 Todėl šį kaltinimą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

Dėl penktojo kaltinimo, susijusio su 2004 m. gairių 68 ir paskesnių punktų pažeidimu, nes Komisija neatsižvelgė į tai, kad po koncentracijos atsiradęs subjektas naudosis monopolinėmis skrydžių iš Centrinės Europos į Rytų Europą ir į Viduriniuosius Rytus teisėmis

- 252 Ieškovė iš esmės teigia, kad po koncentracijos atsiradęs subjektas turės monopolines skrydžių iš Centrinės Europos į Rytų Europos ir į Viduriniųjų Rytų paskirties vietas teises. Tokia padėtis, kuri Austrijos atveju susidarytų dėl 2008 m. liepos 2 d. *Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 2008* (2008 m. Federalinis įstatymas dėl tarptautinių skrydžių) (BGBl. I Nr. 96/2008; su paskutiniais pakeitimais, padarytais BGBl. I Nr. 89/2009) nuostatų, sukurtų kliūtį pradėti veiklą maršrutuose iš Centrinės Europos į Rytų Europą ir Vidurio Rytus.
- 253 Grįsdama šį kaltinimą ieškovė pastabose dėl įstojimo į bylą paaškinimų paprašė leisti asmeniškai pasisakyti jos vadovui Otmar Lenz, kad taip ji galėtų pagrįsti šių pastabų 45 ir 46 punktuose išdėstytus teiginius dėl Austrijos Respublikos veiksmų per naujas derybas dėl sutarties su Rusijos Federacija dėl oro susisiekimo paslaugų. Be to, ieškovė paprašė kaip liudininkus apklausti kelis *Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten* (Federalinė Europos ir tarptautinių reikalų ministerija) tarnautojus ir *Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie* (Federalinė transporto, inovacijų ir technologijų ministerija) tarnautoją, nes jie dalyvavo naujose derybose su Rusijos Federacija dėl sutarties dėl oro susisiekimo paslaugų.
- 254 Pirmiausia reikia išnagrinėti šiuos prašymus.
- 255 Grįsdama prašymus šaukti į teismą liudytojus ir asmeniškai jos vadovą ieškovė teigia, kad pagal Procedūros reglamento 48 straipsnio 2 dalį nauji pagrindai ir atitinkami įrodymai priimtini net pateikus dubliką ir tripliką, jeigu jie grindžiami per procesą paašikėjusiomis teisinėmis ir faktinėmis aplinkybėmis. Pastabose dėl įstojimo į bylą paaškinimų pateikti argumentai ir atitinkami įrodymai grindžiami Austrijos Respublikos įstojimo į bylą paaškinimuose pateiktų teiginių paneigimu, todėl yra priimtini.
- 256 Komisija ir į bylą įstojusios šalys teigia, kad ieškovės prašymai yra nepriimtini, nes juose išdėstyti įrodymai pateikti pavėluotai. Be to, jos teigia, kad prašymas apklausti liudytojus nepriimtinas, nes prašyme nepatikslintos faktinės aplinkybės, kurios turi būti įrodytos. Prašymas leisti atvykti asmeniškai ieškovės vadovui taip pat nepriimtinas, nes jam atvykus nebūtų pateikta naujų įrodymų dėl ieškovės pateiktų argumentų jos pastabose dėl įstojimo į bylą paaškinimų.
- 257 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad, kaip galima teigti kartu skaitant Procedūros reglamento 44 straipsnio 1 dalies e punktą ir to paties reglamento 48 straipsnio 1 dalį, ieškovas ieškinyje privalo pateikti įrodymų ir jis gali pateikti įrodymų dublike, jei motyvuoja tokį vėlavimą.
- 258 Tačiau šiuo atveju remiantis pastabų dėl Austrijos Respublikos ir *Lufthansa* įstojimo į bylą paaškinimų 60 punktu darytina išvada, kad ieškovės prašymais aiškiai siekiama pateikti jos pačios išdėstytų argumentų įrodymų. Darytina išvada, kad šie prašymai iš tikrųjų yra įrodymai pagal minėtas nuostatas.
- 259 Dėl, kaip įtariama, šių prašymų pavėluoto pateikimo reikia konstatuoti, kad jie nebuvo suformuluoti nei ieškinyje, nei dublike, o pateikti tik ieškovės pastabose dėl Austrijos Respublikos ir *Lufthansa* įstojimo į bylą paaškinimų. Vis dėlto tuo remiantis negalima teigti, kad šie prašymai privalo būti laikomi pavėluotais. Iš tikrųjų, kadangi argumentai, kuriems pagrįsti pateikti šie prašymai, nėra nauji pagrindai ar kaltinimai dėl Komisijos sprendimo, o jais siekiama atsakyti į argumentus, pateiktus į bylą įstojusių šalių, pastabose dėl įstojimo į bylą paaškinimų pateikti įrodymai negali būti laikomi pateiktais pavėluotai. Tačiau šiuo atveju ieškovė teigia, kad jos prašymai skirti būtent teiginių, išdėstytų jos pastabose dėl įstojimo į bylą paaškinimų, kuriose atsakoma į argumentus, pateiktus į bylą įstojusių šalių, įrodymams pateikti.

- 260 Šiuo klausimu, pirma, dėl prašymo leisti asmeniškai atvykti ieškovės vadovui reikia pažymėti, kad šiuo prašymu, kaip teigia ieškovė, siekiama pateikti įrodymų dėl jos pastabų dėl įstojimo į bylą paaiškinimų 45–56 punktuose išdėstytų argumentų. Tačiau reikia pažymėti, kad tuose punktuose išdėstytais argumentais iš tiesų siekiama atsakyti į Austrijos Respublikos argumentus dėl naujų derybų dėl dvišalių sutarčių dėl oro susisiekimo paslaugų, ypač su Rusijos Federacija. Darytina išvada, kad įrodymo pateikimas asmeniškai kviečiant ieškovės vadovą neturėtų būti laikomas pavėluotu dėl to, kad ji siekia pateikti tokių argumentų įrodymų.
- 261 Antra, dėl prašymo kviesti liudytojus reikia pažymėti, kad juo taip pat siekiama pateikti ieškovės pastabų dėl įstojimo į bylą paaiškinimų 45 ir 46 punktuose išdėstytų argumentų įrodymų. Todėl šis prašymas negali būti laikomas pavėluotu, nes, kaip buvo konstatuota šiame sprendime, šiuos argumentus ieškovė pateikė atsakydama į konkrečius Austrijos Respublikos argumentus dėl naujų derybų su Rusijos Federacija dėl dvišalės oro susisiekimo paslaugų sutarties.
- 262 Vis dėlto taip pat reikia priminti, kad Procedūros reglamento 68 straipsnio 1 dalies trečioje pastraipoje nustatyta, jog „šalies prašyme apklausti liudytoją tiksliai nurodomi faktai, dėl kurių liudytojas turėtų būti apklaustas, ir priežastys, dėl kurių tai reikėtų padaryti“.
- 263 Šiuo atveju Bendrasis Teismas teigia, kad faktinės aplinkybės, kurios turi būti įrodytos, pakankamai tiksliai aprašytos pastabų dėl įstojimo į bylą paaiškinimų, apie kuriuos kalba ieškovė, 45 ir 46 punktuose. Minėtame 46 punkte nurodyta, kad „po ginčijamo sprendimo priėmimo per vykstančias derybas su Rusijos Federacija dėl esamos oro susisiekimo paslaugų sutarties <...> Austrijos Respublika net nemėgino pakeisti aptariamoje sutartyje esančios sąlygos dėl nacionalinės priklausomybės“ ir kad „per šias derybas Austrijos Respublikos delegacija išskirtinai stengėsi įrodyti, kad net po to, kai *Austrian* bus nupirkta bendrovės *Lufthansa*, ji vis tiek išliks Austrijos bendrovė (kurios pagrindinė nuosavybė arba reali kontrolė priklauso Austrijos piliečiams), kad taip užtikrintų, jog nebus pakeistos *Austrian* suteiktos eismo teisės“. Be kita ko, taip pat nurodyta, kad „Austrijos Respublika net pasiekė, kad Federalinės Europos ir tarptautinių reikalų ministerijos Tarptautinės teisės skyrius parengtų įvertinimą, pagal kurį *Austrian* yra Austrijos oro bendrovė (kurios pagrindinė nuosavybė arba reali kontrolė priklauso Austrijos piliečiams) ir dėl to ji atitinka dvišalės sutarties su Rusijos Federacija dėl oro susisiekimo paslaugų sąlygą dėl nacionalinės priklausomybės“.
- 264 Tačiau ieškovė niekaip nenurodė, dėl kokių priežasčių ji pageidauja, jog Bendrasis Teismas apklaustų asmenis, kuriuos ji konkrečiai pavardėmis įvardija savo prašyme. Ieškovė iš tikrųjų tik nurodo šių asmenų pavardes, ministeriją, kurioje jie dirba, ir tos ministerijos adresą. Ji visiškai nepaaiškina, kodėl šie asmenys konkrečiai gali įrodyti faktines aplinkybes, kurias ji išdėstė pastabų dėl įstojimo į bylą paaiškinimų 46 punkte.
- 265 Darytina išvada, kad ieškovės prašymas apklausti liudytojus, kad taip būtų galima pateikti jos pastabų dėl įstojimo į bylą paaiškinimų 45 ir 46 punktuose išdėstytų teiginių įrodymų, neatitinka Procedūros reglamento 68 straipsnio 1 dalies trečios pastraipos reikalavimų ir dėl to turi būti atmestas kaip nepriimtinas.
- 266 Beje, reikia pažymėti, kad pastabų dėl įstojimo į bylą paaiškinimų 46 punkte ieškovė nurodė, kad jos vadovas dalyvavo po ginčijamo sprendimo priėmimo vykstančiose Austrijos Respublikos ir Rusijos Federacijos derybose dėl esamo dvišalio šių dviejų valstybių susitarimo dėl oro susisiekimo paslaugų.
- 267 Vis dėlto, remiantis Procedūros reglamento 65 straipsnio a punktu ir 66 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa, ieškovės vadovas galėtų atvykti į Bendrąjį Teismą tik kaip ginčo šalis, o ne kaip liudininkas. Darytina išvada, kad jo parodymai neturi jokios pridėtinės įrodomosios vertės, kiek tai susiję su ieškovės teiginiais.

- 268 Be to, reikia konstatuoti, kad pastabų dėl įstojimo į bylą paaiškinimų 46 punkte ieškovės nurodytos faktinės aplinkybės susiklostė vėliau, nei buvo priimtas ginčijamas sprendimas, todėl bet kuriuo atveju jomis negalima užginčyti šio sprendimo teisėtumo.
- 269 Tokiomis aplinkybėmis Bendrasis Teismas nusprendė, kad neverta kviesti ieškovės vadovo asmeniškai atvykti į teismo posėdį.
- 270 Siekiant atsakyti į ieškovės kaltinimą, reikia trumpai priminti, ką reiškia skrydžių teisės. Taigi, kad galėtų aptarnauti maršrutą tarp dviejų oro uostų, esančių dviejų skirtingų valstybių teritorijoje, oro bendrovė turi turėti tarptautinių skrydžių teisę, t. y. leidimą aptarnauti šį maršrutą. Kiekviena valstybė paskiria jos teritorijoje įsisteigusias oro bendroves, kurioms suteikia leidimą aptarnauti maršrutą tarp šios teritorijos ir kitos valstybės teritorijos. Leidimų, kuriuos kiekviena valstybė gali suteikti tarptautiniam oro maršrutui aptarnauti, skaičius tradiciškai nustatomas dviejų suinteresuotųjų valstybių tarptautiniu dvišaliu susitarimu. Todėl šios skrydžių teisės *a priori* yra teisinė kliūtis pradėti veiklą tarptautiniame oro maršrute.
- 271 Sąjungoje šios teisinės kliūtys buvo panaikintos 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus (OL L 240, p. 8; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 420), o šis reglamentas vėliau buvo panaikintas 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (nauja redakcija) (OL L 293, p. 3).
- 272 Remiantis Reglamento Nr. 1008/2008 15 straipsniu, oro susisiekimo paslaugų teikėjams, turintiems galiojančią valstybės narės, kurioje yra pagrindinė jų buveinė, kompetentingos institucijos išduotą eksploatacijos licenciją, leidžiama Bendrijoje teikti oro susisiekimo paslaugas, o valstybės narės negali nustatyti, kad toks vežėjas šias paslaugas gali teikti tik gavęs kokį nors leidimą.
- 273 Kita vertus, skrydžių teisės visada reikalingos norint aptarnauti oro maršrutą tarp Sąjungos valstybės narės teritorijos ir trečiosios valstybės narės teritorijos. Atsižvelgdamos į EEB 84 straipsnio 2 dalimi, tapusia EB 80 straipsnio 2 dalimi, o vėliau – SESV 100 straipsnio 2 dalimi, sukurtą netikrumą dėl Bendrijos, o vėliau – Sąjungos išorės kompetencijos egzistavimo oro transporto srityje, valstybės narės toliau reguliavo skrydžių teisių suteikimą maršrutuose tarp jų atitinkamų teritorijų ir trečiųjų valstybių teritorijų pagal tarptautines dvišales sutartis.
- 274 2002 m. lapkričio 5 d. sprendimuose *Komisija / Jungtinė Karalystė* (C-466/98, Rink., EU:C:2002:624), *Komisija / Danija* (C-467/98, Rink., EU:C:2002:625), *Komisija / Švedija* (C-468/98, Rink., EU:C:2002:626), *Komisija / Suomija* (C-469/98, Rink., EU:C:2002:627), *Komisija / Belgija* (C-471/98, Rink., EU:C:2002:628), *Komisija / Liuksemburgas* (C-472/98, Rink., EU:C:2002:629), *Komisija / Austrija* (C-475/98, Rink., EU:C:2002:630) ir *Komisija / Vokietija* (C-476/98, Rink., EU:C:2002:631) (toliau – sprendimai dėl atviro dangaus) Teisingumo Teismas nusprendė, kad Sąjunga įgijo išimtinę išorės kompetenciją dėl savo vidaus kompetencijos taikymo tam tikrose oro transporto srityse, t. y. laiko tarpsnių suteikimo oro uostuose, kompiuterizuotų rezervacijos sistemų ir Bendrijos vidaus tarifų. Taigi jis nubaudė valstybes nares, kurios su Jungtinėmis Valstijomis buvo sudariusios dvišales sutartis dėl šių sričių reglamentavimo.
- 275 Šiuose sprendimuose dėl atviro dangaus Teisingumo Teismas taip pat nubaudė tam tikras valstybes nares už tai, kad su Jungtinėmis Valstijomis jos sudarė dvišales sutartis, kuriose nustatytos taisyklės, pagal kurias joms suteikiama teisė atšaukti, sustabdyti ar riboti skrydžių teises tais atvejais, kai aptariamoms valstybės narės skirtus oro vežėjus valdo ne ši valstybė ar ne jos piliečiai pagal vadinamąsias *national ownership and control* (nacionalinės nuosavybės ir kontrolės reikalavimas) sąlygas, nes dėl tokių nuostatų Bendrijos oro bendrovės, kurių nevaldo ir nekontroliuoja valstybė narė, kurios teritorijoje tokios oro bendrovės nori steigtis, ar tos valstybės narės piliečiai, patiria diskriminaciją, o tai yra EB 52 straipsnio pažeidimas.

- 276 Todėl valstybės narės privalo persiderėti dėl su trečiosiomis valstybėmis sudarytų dvišalių sutarčių dėl oro transporto, kuriose yra *national ownership and control* taisyklė, kad būtų nutraukti Teisingumo Teismo sprendimuose dėl atviro dangaus nustatyti pažeidimai, kiek tai susiję su valstybėmis narėmis, kurioms dėl to buvo iškeltos bylos, tarp jų ir Austrijos Respublikai, ir, kiek tai susiję su kitomis valstybėmis narėmis, kad būtų išvengta tokių galimų bylų.
- 277 Šiomis aplinkybėmis 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamentas ir Taryba priėmė Reglamentą (EB) Nr. 847/2004 dėl derybų dėl valstybių narių ir trečiųjų šalių susitarimų dėl oro susisiekimo ir jų įgyvendinimo (OL L 157, p. 7; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 193). Šio reglamento šeštoje konstatuojamojoje dalyje nustatyta, kad visi galiojantys dvišaliai valstybių narių ir trečiųjų šalių susitarimai, kuriuose yra Sąjungos teisei prieštaraujančių nuostatų, turėtų būti pakeisti iš dalies arba pakeisti naujais susitarimais, kurie visiškai atitiktų Sąjungos teisę.
- 278 Reglamento Nr. 847/2004 5 straipsnyje dėl skrydžių teisių paskirstymo nustatyta: „Jei valstybė narė sudaro susitarimą arba susitarimo ar jo priedų pakeitimus, kuriais numatomi naudojimosi skrydžių teisėmis arba Bendrijos oro vežėjų, kurie yra tinkami būti paskirtais pasinaudoti skrydžių teisėmis, skaičiaus apribojimai, toji valstybė narė užtikrina skrydžių teisių paskirstymą tarp tinkamų Bendrijos oro vežėjų nediskriminuojančia ir skaidria tvarka.“
- 279 Priėmus sprendimus dėl atviro dangaus ir Reglamentą Nr. 847/2004, Sąjungos oro vežėjai iš esmės gali konkuruoti su valstybės narės oro vežėjais dėl tarptautinių skrydžių teisių gavimo pagal nediskriminacinę ir skaidrią tvarką.
- 280 Vis dėlto tai reiškia, kad dvišaliame susitarime, kuriuo nustatytos skrydžių teisių suteikimo sąlygos, turi būti nustatyta vadinamoji *community ownership and control* (Bendrijos nuosavybės ir kontrolės reikalavimas) sąlyga, o to akivaizdžiai dar nėra Austrijos Respublikos susitarimo su Rusijos Federacija atveju.
- 281 Todėl tik tie oro vežėjai, kuriuos kontroliuoja Austrijos valstybė arba Austrijos piliečiai arba kurie jiems priklauso, gali gauti skrydžių teises, kad galėtų skraidyti tiesiai iš Austrijos teritorijos į Rusijos teritoriją. Reikia pažymėti, be kita ko, kad, kaip galima teigti remiantis Austrijos Respublikos įstojimo į bylą paaiškinimais, pastaroji suteikė skrydžių iš Austrijos į Rusiją teises tik *Austrian* ir ieškovei, kurios abi yra Austrijos oro bendrovės.
- 282 Taigi Bendrijos, ne Austrijos, vežėjai negali pradėti veiklos maršrutuose tarp Austrijos ir Rusijos ir konkuruoti su *Austrian* pasiūla. Iš tikrųjų dėl to, kad Austrijos Respublikos ir Rusijos Federacijos sutartyje palikta sąlyga *national ownership and control*, jie negali įgyti skrydžių teisės ir siūlyti tiesioginių skrydžių šiais maršrutais. Be to, kaip jau konstatuota šiame sprendime, netiesioginiai skrydžiai, kurių jie galėtų siūlyti šiais maršrutais naudodamiesi savo tranzito centru, esančiu skrydžių į Rusiją teises jiems suteikusioje valstybėje narėje, nedarytų pakankamo konkurencinio spaudimo tokiuose trumpojo nuotolio maršrutuose, kaip Viena–Maskva.
- 283 Vis dėlto reikia pažymėti, kad ieškovei pačiai buvo suteikta skrydžių teisių maršrutu Viena–Maskva, todėl ji gali konkuruoti su *Austrian*. Be to, reikia pažymėti, kad Rusijos oro bendrovės taip pat gali iš Rusijos Federacijos kompetentingų institucijų gauti skrydžių teises, kuriomis naudodamosi jos galėtų pradėti veiklą rinkoje ir konkuruoti su *Austrian* siūlydamos tiesioginius skrydžius tarp Austrijos ir Rusijos. Tačiau reikia pažymėti, kad koncentracijos operacija pati savaime neturi įtakos esamų skrydžių teisių paskirstymui. Taigi, net jeigu po koncentracijos *Lufthansa* turėtų skrydžių teises, kuriomis naudodamosi galėtų siūlyti tiesioginių skrydžių iš Vokietijos, Austrijos ar Šveicarijos į Rytų Europos šalis (o tai dar reikėtų įrodyti, nes ieškovė tiksliai nurodė tik Austrijos Respublikos suteiktas skrydžių teises), dėl to savaime nebūtų kliudoma kitiems konkurentams pradėti veiklą šiuose maršrutuose. Iš tiesų priešastis, dėl kurios šie konkurentai negali pradėti veiklos minėtuose maršrutuose, yra ta, kad jie neturi skrydžių teisių, o ši aplinkybė niekaip nesusijusi su koncentracija ar jos nebuvimu.



284 Todėl kaltinimas, kad po koncentracijos atsiradęs subjektas turės monopolines skrydžių teises ir taip atsiras kliūčių pradėti veiklą maršrutuose tarp Centrinės Europos ir Rytų Europos, turi būti atmestas kaip nepagrįstas.

285 Todėl ieškinio pirmojo pagrindo ketvirtą dalį reikia atmesti kaip nepagrįstą.

*Dėl ieškinio pirmojo pagrindo penktos dalies, susijusios su akivaizdžia vertinimo klaida, kalbant apie įsipareigojimų tinkamumą išspręsti dėl koncentracijos iškilusias konkurencijos problemas*

286 Ieškinio pirmojo pagrindo penktoje dalyje ieškovė iš esmės teigia, kad koncentracijos šalių siūlomi įsipareigojimai nesuteikia galimybės išspręsti dėl aptariamą koncentracijos iškilusias konkurencijos problemas.

287 Visų pirma kaip nepriimtina reikia atmesti prašymo leisti ieškovės vadovui asmeniškai atvykti į teismą forma pavėluotai pateiktą įrodymą, kurį ieškovė pirmą kartą pateikė pastabose dėl įstojimo į bylą paaiškinimų siekdama pagrįsti tų pastabų 47–56 punktuose pateiktus argumentus. Iš tikrųjų reikia konstatuoti, kad šie argumentai iš dalies yra ieškinyje ir dublike jau pateiktų argumentų dėl koncentracijos šalių prisiimtų įsipareigojimų tariamo nepakankamumo priminimas ir iš dalies – jų išplėtojimas.

288 Reikia priminti, kokią įsipareigojimų analizę atliko Komisija ir kokia Sąjungos teismo atliekamos šios analizės kontrolės apimtis.

289 Koncentracijų kontrolės tikslas yra joje dalyvaujančioms įmonėms duoti būtina išankstinį leidimą vykdyti bet kokią Bendrijos masto koncentraciją. Pagal šią kontrolės sistemą šios įmonės, norėdamos, kad būtų priimtas sprendimas, kuriuo koncentracija pripažįstama suderinama su bendrąja rinka, gali pasiūlyti įsipareigojimų Komisijai (85 punkte minėto Sprendimo *Ryanair / Komisija*, EU:T:2010:280, 448 punktas).

290 Atsižvelgiant į administracinės procedūros eigos etapą, siūlomi įsipareigojimai turi arba leisti Komisijai preliminaraus tyrimo etape nuspręsti, kad koncentracija, apie kurią pranešta, nebekelia rimtų abejonių dėl suderinamumo su bendrąja rinka (Susijungimų reglamento 6 straipsnio 2 dalis), arba atsakyti į išsamaus tyrimo metu pareikštus prieštaravimus (Susijungimų reglamento 18 straipsnio 3 dalis kartu su 8 straipsnio 2 dalimi). Taigi šie įsipareigojimai leidžia, visų pirma, išvengti išsamaus tyrimo pradžios arba vėliau išvengti sprendimo, kuriuo koncentracija pripažįstama nesuderinama su bendrąja rinka, priėmimo (85 punkte minėto Sprendimo *Ryanair / Komisija*, EU:T:2010:280, 449 punktas).

291 Susijungimų reglamento 8 straipsnio 2 dalyje Komisijai leidžiama prie sprendimo, kuriuo koncentracija skelbiama suderinama su bendrąja rinka, pagal šio reglamento 2 straipsnio 2 dalyje apibrėžtą kriterijų pridėti sąlygas ir įsipareigojimus, skirtus užtikrinti, kad konkrečios įmonės laikysis savo įsipareigojimų Komisijai, kuriuos jos prisiėmė, siekdamos padaryti, kad koncentracija būtų suderinama su bendrąja rinka (85 punkte minėto Sprendimo *Ryanair / Komisija*, EU:T:2010:280, 450 punktas).

292 Atsižvelgiant tiek į tokio tipo koncentracijų finansinių interesų ir padarinių pramonei ar prekybai mastą, tiek į Komisijos šioje srityje turimus įgaliojimus, koncentracijoje dalyvaujančios įmonės turi būti suinteresuotos padaryti viską, kad palengvintų administracijos darbą. Dėl tų pačių priežasčių Komisija privalo veikti labai rūpestingai vykdydama koncentracijos kontrolės užduotį (85 punkte minėto Sprendimo *Ryanair / Komisija*, EU:T:2010:280, 451 punktas).

293 Taip pat reikia pažymėti, kad vykdydama koncentracijų kontrolę Komisija turi teisę sutikti tik su tais įsipareigojimais, kurių laikantis operacija, apie kurią pranešta, taps suderinama su bendrąja rinka (85 punkte minėto Sprendimo *Ryanair / Komisija*, EU:T:2010:280, 452 punktas).

- 294 Šiuo klausimu konstatuotina, kad vienos iš koncentracijos šalių pasiūlyti išsipareigojimai atitinka šį kriterijų, tik jei Komisija gali padaryti užtikrintą išvadą, kad juos bus įmanoma įvykdyti ir kad dėl jų atsiradusios korekcinės priemonės bus pakankamai gyvybingos ir ilgalaikės užtikrinant, kad palyginti netolimoje ateityje nebus sukurta ar sustiprinta dominuojanti padėtis ar apribota veiksminga konkurencija, t. y. neįvyktų tai, kam šie išsipareigojimai turi užkirsti kelią (85 punkte minėto Sprendimo *Ryanair / Komisija*, EU:T:2010:280, 453 punktas).
- 295 Dėl Sąjungos teismo vykdomos atliekant koncentracijos kontrolę Komisijos patvirtintų išsipareigojimų kontrolės reikia priminti, kad remiantis nusistovėjusia teismų praktika Komisija turi plačią diskreciją vertinti, ar reikia nustatyti išsipareigojimus siekiant išsklaidyti kilusias rimtas abejones dėl koncentracijos. Tuo remiantis darytina išvada, kad Bendrasis Teismas neturi vertinti to, ką jau įvertino Komisija, nes jo vykdoma kontrolė turi apsiriboti patikrinimu, ar Komisija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos. Konkrečiai kalbant, tariamas neatsižvelgimas į ieškovo pasiūlytus išsipareigojimus savaime neįrodo, kad ginčijamame sprendime padaryta akivaizdi vertinimo klaida, o dėl aplinkybės, kad galėjo būti patvirtinti ir kiti išsipareigojimai, net jei jie būtų palankesni konkurencijos atžvilgiu, šis sprendimas negali būti panaikintas, jei Komisija galėjo padaryti pagrįstą išvadą, kad sprendime nurodyti išsipareigojimai gali išsklaidyti rimtas abejones (139 punkte minėto Sprendimo *easyJet / Komisija*, EU:T:2006:187, 128 punktas).
- 296 Vykdydamas teisminę kontrolę Bendrasis Teismas privalo atsižvelgti į konkretų išsipareigojimų tikslą ir į tai, ar jie buvo prišimti per koncentracijos tyrimo procedūros pirmąjį ar antrąjį etapą.
- 297 Išsipareigojimai, kurie buvo prišimti per pirmąjį etapą, skirti išsklaidyti visoms rimtoms abejonėms dėl to, ar koncentracija reikšmingai kliudytų veiksmingai konkurencijai bendroje rinkoje ar didžiojoje jos dalyje būtent dėl to, kad bus sukurta arba sustiprinta dominuojanti padėtis. Todėl, kai Bendrasis Teismas turi išnagrinėti, ar pirmajame etape prišimti išsipareigojimai, atsižvelgiant į jų apimtį ir turinį, gali leisti Komisijai priimti patvirtinimo sprendimą nepradedant antrojo etapo, jis turi patikrinti, ar Komisija, nepadarydama akivaizdžios vertinimo klaidos, galėjo pripažinti, jog šie išsipareigojimai yra tiesioginis ir pakankamas atsakymas, galintis aiškiai išsklaidyti visas rimtas abejones (šiuo klausimu dėl senojo Susijungimų reglamento, šiuo atveju – 1989 m. gruodžio 21 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 4064/89 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (OL L 395, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 1 t., p. 31), žr. 139 punkte minėto Sprendimo *easyJet / Komisija*, EU:T:2006:187, 129 punktą).
- 298 Kita vertus, antrajame etape prišimti išsipareigojimai skirti pašalinti pirmajame etape Komisijos konstatuotoms konkurencijos problemoms, dėl kurių Komisija turėjo pradėti antrąjį etapą. Todėl, kai Bendrasis Teismas turi išnagrinėti, ar antrajame etape prišimti išsipareigojimai, atsižvelgiant į jų apimtį ir turinį, gali leisti Komisijai priimti koncentracijos patvirtinimo sprendimą, jis turi patikrinti, ar Komisija, nepadarydama akivaizdžios vertinimo klaidos, galėjo pripažinti, jog šie išsipareigojimai yra tiesioginis ir pakankamas atsakymas į pirmajame etape konstatuotas konkurencijos problemas.
- 299 Atsižvelgiant būtent į šiuos principus reikia įvertinti ieškovės pateiktus argumentus.
- 300 Ieškovė ginčija aptariamų argumentų tinkamumą ginčijamame sprendime Komisijos konstatuotoms konkurencijos problemoms tam tikruose maršrutuose pašalinti.
- 301 Vis dėlto reikia pažymėti, kad ieškovė taip pat kaltina Komisiją, kad ji koncentraciją patvirtino nesant kompensacinių priemonių, kurios atsvertų konkurencijos problemas visose paskirties vietose, trumpojo ir vidutinio nuotolio skrydžių, kurio *Austrian* aptarnauja maršrutuose tarp Centrinės ir Rytų Europos ir maršrutuose tarp Austrijos ir Vokietijos. Ieškovė taip pat apgailestauja, kad nebuvo prišimti išsipareigojimai, kuriais būtų galima išspręsti koncentracijos sukeltas konkurencijos problemas, kiek tai susiję su po koncentracijos atsiradusio subjekto pajėgumais ir *Lufthansa* ir *Austrian* kainodaros politika.

- 302 Šiuo klausimu reikia priminti, kaip jau buvo konstatuota nagrinėjant keturias pirmąsias šio pagrindo dalis, kad Komisija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos nenustatydama kitų konkurencijos problemų, išskyrus konstatuotąsias ginčijamame sprendime. Todėl Komisijos negalima kaltinti tuo, kad ji padarė akivaizdžią vertinimo klaidą patvirtindama išsipareigojimus, kuriais negalima išspręsti konkurencijos problemų, kurias nurodė ieškovė ir kurios nebuvo konstatuotos ginčijamame sprendime.
- 303 Apskritai dėl ieškovės argumento, kad atsižvelgdama į skrydžių teisių monopolį, kurį turės po koncentracijos atsiradęs subjektas maršrutuose tarp, viena, Austrijos ir, antra, Rytų Europos šalių ir Viduriniųjų Rytų, Komisija privalėjo Austrijos valdžios institucijoms nurodyti išsipareigoti suteikti skrydžių teises *Lufthansa* konkurentams, pageidaujantiems pradėti aptarnauti šiuos maršrutus, reikia priminti, kad, remiantis Susijungimų reglamento 8 straipsnio 2 dalies antra pastraipa, Komisija gali prie sprendimo, kuriuo koncentracija pripažįstama suderinama su bendrąja rinka, pridėti sąlygas ir išsipareigojimus, skirtus užtikrinti, kad konkrečios įmonės laikysis savo išsipareigojimų Komisijai, kuriuos jos prisiėmė, siekdamas padaryti, kad koncentracija būtų suderinama su bendrąja rinka. Darytina išvada, kad tokiu atveju sprendimas, kuriuo koncentracija pripažįstama suderinama su bendrąja rinka, priimtas su sąlyga, kad šalis laikysis pareigų, susijusių su jų prisiimtais išsipareigojimais Komisijai. Todėl Komisija, priimdama sprendimą, kuriuo dviejų oro bendrovių koncentracija pripažįstama suderinama su bendrąja rinka, negali kelti sąlygos, kad valstybė narė privalo išsipareigoti suteikti skrydžių teises šių oro bendrovių konkurentams pagal Susijungimų reglamento 8 straipsnio 2 dalies antrą pastraipą.
- 304 Tokiomis aplinkybėmis Bendrasis Teismas įvertins tik tą ieškovės kaltinimą, kuris susijęs su tariamai netinkamais pranešančiųjų šalių prisiimtais išsipareigojimais išspręsti konkurencijos problemas, Komisijos nustatytas ginčijamame sprendime.

Dėl išsipareigojimų dėl laiko tarpų identifikuotuose maršrutuose tarp Austrijos ir Vokietijos tinkamumo

– Dėl laiko tarpų, kuriais turi būti leista naudotis maršrute Viena–Frankfurtas prie Maino

- 305 Ieškovė iš esmės teigia, kad anksčiau *Lufthansa* jai perduotų laiko tarpų atėmimo iš *Lufthansa* turimų suteikti laiko tarpų skaičiaus šiame maršrute pasekmė bus ta, kad *Lufthansa* išsipareigojimas apsiribos dviejų papildomų laiko tarpų suteikimu, o tai naujam rinkos dalyviui nesudarys galimybes užtikrinti papildomą konkurencinį spaudimą.
- 306 Pirma, dėl ieškovės argumento, kad anksčiau *Lufthansa* jai perduotų laiko tarpų atėmimas iš laiko tarpų skaičiaus, kuris turi būti suteiktas aptariamame maršrute, yra nepagrįstas, reikia pažymėti, kad ginčijamo sprendimo priėmimo momentu *Lufthansa* ir *Austrian* maršrute Viena–Frankfurtas prie Maino turėjo kiekviena po penkis reišus per dieną, o *Adria Airways*, kuri yra *Star Alliance* narė, jų turėjo tris ir kad ieškovė turėjo du reišus ir gavo trečią nuo 2009–2010 m. IATA žiemos sezono (ginčijamo sprendimo 154 ir 162 konstatuojamosios dalys).
- 307 Tačiau, kaip ginčijamo sprendimo 159–162 konstatuojamosiose dalyse nurodo Komisija, laiko tarpų aptariamame maršrute paskirstymas susijęs su esamu *Lufthansa* ir *Austrian* bendros įmonės susitarimu, pagal kurį jos išsipareigojo dalytis visas pajamas ir visas eksploatacijos sąnaudas šiame maršrute. Šiam susitarimui dėl bendros įmonės Komisija laikinai pritaikė išimtį pagal EB 81 straipsnio 3 dalį už tam tikrus išsipareigojimus. Kai 2005 m. Komisijos sprendimas dėl išimties taikymo baigė galioti, šalys tęsė bendradarbiavimą kaip bendra įmonė vykdydamos šio bendradarbiavimo suderinamumo su EB 81 straipsniu savikontrolę. Komisija pažymėjo, kad vykdydamos šią savikontrolę šalys konstatavo, kad kyla „rimtas susirūpinimas“ dėl susitarimo dėl bendros įmonės suderinamumo su EB 81 straipsniu, ir priėjo prie išvados, jog labai tikėtina, kad laiko tarpniai turi būti perleisti konkurentams. Remiantis ginčijamo sprendimo 162 konstatuojamąja dalimi teigtina, kad būtent

remdamasi vykdyta savikontrole 2006 m. *Lufthansa* perdavė du laiko tarpsnius ieškovei Frankfurto prie Maino oro uoste, kad ši galėtų pradėti vykdyti veiklą šiame maršrute ir turėti du reišus per dieną. Būtent šiomis aplinkybėmis 2009 m. liepos mėn. *Lufthansa* perdavė dar vieną laiko tarpsnį ieškovei, kad ji galėtų eksploatuoti trečią kasdieninį reisą šiame maršrute nuo 2009–2010 m. IATA žiemos sezono.

- 308 Ginčijamame sprendime Komisija nurodė, kad ši situacija, kaip priešingos padėties scenarijus, turėtų būti palyginta su koncentracijos hipoteze, kai bendra įmonė baigtusi sukūrus struktūrinę ryšį tarp *Lufthansa* ir *Austrian*, o dėl šios priežasties, remiantis susitarimo dėl bendros įmonės nuostatomis, ieškovė turėtų grąžinti laiko tarpsnius *Lufthansa*. Tačiau, pasak Komisijos, atsižvelgiant į Frankfurto prie Maino oro uosto apkrovimą, ieškovei būtų beveik neįmanoma gauti savo laiko tarpsnių ir dėl tos priežasties ji turėtų baigti eksploatuoti maršrutą Viena–Frankfurtas prie Maino. *Adria Airways* liktų vienintelė po koncentracijos atsiradusio subjekto konkurentė šiame maršrute ir, pasak Komisijos, neturėtų galimybės daryti pakankamą konkurencinį spaudimą (ginčijamo sprendimo 162–168 konstatuojamosios dalys).
- 309 Kad išspręstų šią konkurencijos problemą, šalys įsipareigojo suteikti laiko tarpsnių, kuriais naudodamasis naujas oro paslaugų teikėjas galėtų eksploatuoti iki penkių reisų per dieną šiame maršrute (ginčijamo sprendimo 330 konstatuojamoji dalis).
- 310 Šiuo klausimu ginčijamo sprendimo 331 konstatuojamojoje dalyje pažymėta, kad iš turimų suteikti laiko tarpsnių skaičiaus bus atimtas naujam rinkos dalyviui pagal įsipareigojimus jau suteiktų laiko tarpsnių skaičius, nebent šių laiko tarpsnių naujasis rinkos dalyvis nebenaudos ir jie dėl to vėl atiteks šalims.
- 311 Dėl konkretaus maršruto Viena–Frankfurtas prie Maino numatyta, kad visi trys ieškovės eksploatuojami reisai šiame maršrute bus atimti iš pagal įsipareigojimus turimų perduoti laiko tarpsnių skaičiaus (ginčijamo sprendimo 333 konstatuojamoji dalis). Darytina išvada, kad ieškovė išsaugos anksčiau iš *Lufthansa* gautus laiko tarpsnius ir kad *Lufthansa* turės suteikti du papildomus laiko tarpsnius.
- 312 Trijų anksčiau ieškovės iš *Lufthansa* gautų laiko tarpsnių išsaugojimas ir jų atėmimas iš penkių šiame maršrute turimų perduoti laiko tarpsnių ginčijamame sprendime grindžiami tuo, kad šių laiko tarpsnių perdavimas ieškovei atitinka ginčijamame sprendime Komisijos aprašytą priešingos padėties scenarijų, pagal kurį šis perdavimas kartu su *Adria Airways* vykdoma veikla užtikrintų pakankamą konkurencinį spaudimą maršrute Viena–Frankfurtas prie Maino. Šiuo klausimu reikia konstatuoti, kad ieškovė neginčija priešingos padėties scenarijaus, kurį Komisija išdėstė atlikdama koncentracijos poveikio konkurencijai maršrute Viena–Frankfurtas prie Maino analizę.
- 313 Antra, dėl ieškovės argumento, kad įsipareigojimas suteikti papildomų laiko tarpsnių maršrute Viena–Frankfurtas prie Maino apsiriboja tik dviejų laiko tarpsnių suteikimu, reikia pažymėti, kad, kaip konstatuota šiame sprendime, koncentracijos šalių prisiimtų įsipareigojimų pasekmė iš tikrųjų yra ne tik ieškovės turimų trijų laiko tarpsnių palikimas jai (ji šiuos laiko tarpsnius turėtų grąžinti *Lufthansa*, jei nebūtų įsipareigojimų) ir dviejų naujų papildomų laiko tarpsnių suteikimas. Suteikti šiuos du papildomus laiko tarpsnius gali prašyti ieškovė arba bent kuris naujas rinkos dalyvis.
- 314 Be to, remiantis ginčijamo sprendimo 334 konstatuojamąja dalimi darytina išvada, kad, remiantis ieškovės ir *Lufthansa* sutartimi dėl laiko tarpsnių nuomos, ieškovei bus leista iš *Lufthansa* gautus laiko tarpsnius Frankfurto prie Maino oro uoste iškeisti į laiko tarpsnius, kuriuos *Lufthansa* suteikia pagal įsipareigojimus.
- 315 Remiantis ginčijamo sprendimo 335 konstatuojamąja dalimi taip pat galima teigti, kad, neatsižvelgdama į tai, ar ieškovė nuspręs siekti iš šalių gauti naujų laiko tarpsnių už jos dabar turimus laiko tarpsnius Frankfurto prie Maino oro uoste, *Lufthansa* įsipareigoja pakeisti dabartinę savo sutartį su ieškove dėl

laiko tarpsnių nuomos ir į ją įtraukti įsipareigojimų nuostatas, ypač kiek tai susiję su ieškovės galimybe gauti teisę išsaugoti šiuos laiko tarpsnius, kaip nustatyta ginčijamo sprendimo 342 konstatuojamojoje dalyje.

- 316 Remiantis pastaruoju punktu darytina išvada, kad naujasis rinkos dalyvis gaus teisę išsaugoti iš šalių gautus laiko tarpsnius, t. y. turės teisę naudotis šalių perduotais laiko tarpsniais į abu maršruto galus iš bet kurios identifikuotų miestų poros į Europoje esančių miestų porą, kuri skiriasi nuo identifikuotų miestų porų, jeigu identifikuotų miestų porą bus aptarnavęs du IATA sezonus iš eilės, išskyrus miestų porą Viena–Frankfurtas prie Maino, kurioje teisę išsaugoti bus galima įgyti šį maršrutą aptarnavus aštuonis IATA sezonus iš eilės.
- 317 Todėl reikia konstatuoti, kad, remiantis koncentracijos šalių priimtais įsipareigojimais, ieškovė ne tik galės išsaugoti visus tris jai anksčiau perduotus laiko tarpsnius ir galbūt gauti du papildomus, bet taip pat galės gauti teisę išsaugoti laiko tarpsnius, kuriuos *Lufthansa* jai perdavė pagal nuomos sutartį Frankfurto prie Maino oro uoste po aštuonių IATA sezonų iš eilės, ir šiuos laiko tarpsnius iškeisti į kitus laiko tarpsnius, kuriuos *Lufthansa* suteikė pagal įsipareigojimus.
- 318 Trečia, dėl ieškovės argumento, kad įsipareigojimuose numatytas dviejų papildomų laiko tarpsnių suteikimas neleis naujam konkurentui pradėti veiklos maršrute Viena–Frankfurtas prie Maino, reikia konstatuoti, kad jį paneigia rinkos tyrimo rezultatai, kuriais ginčijamame sprendime remiasi Komisija. Ginčijamo sprendimo 362 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodė, kad dauguma rinkos tyrimo dalyvių apskritai mano, kad įsipareigojimai suteiks galimybę ieškovei arba naujam rinkos dalyviui teikti konkurencingas ir tvarias oro paslaugas maršrute Viena–Frankfurtas prie Maino. Taip pat pažymėta, kad rinkos dalyviai beveik sutartinai pripažįsta, jog įsipareigojimai apskritai yra pakankami, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos ir padidėtų tikimybė pradėti veiklą maršrute ar plėstis konkurentui ir kad dėl to būtų išspręstos konkurencijos šiame maršrute problemos.
- 319 Ketvirta, dėl ieškovės argumento, kad Komisija turi pati atlikti įsipareigojimų vertinimą, o ne kliautis rinkos tyrimo išvadomis šiuo klausimu, reikia konstatuoti, kad jis pirmą kartą buvo pateiktas ieškovės dublike. Vis dėlto reikia pažymėti, kad šiuo argumentu siekiama atsakyti į Komisijos atsiliepime į ieškinį pateiktą argumentą, todėl jis negali būti laikomas pateiktu pavėluotai. Tačiau jam pritarti negalima, nes remiantis tos pačios ginčijamo sprendimo 362 konstatuojamosios dalies formuluote darytina išvada, kad rinkos tyrimu Komisija naudojosi tik tam, kad patvirtintų savo išvadas dėl su aptariamu maršrutu susijusių įsipareigojimų tinkamumo.
- 320 Penkta, dėl ieškovės pateiktų argumentų, susijusių su oro bendrovės MAP pajėgumu aptarnauti maršrutą Viena–Frankfurtas prie Maino, reikia konstatuoti, kad net jei jie būtų pagrįsti, jie susiję tik su rinkos tyrimo dalyvio nuomone, todėl šie argumentai savaime negali paneigti viso tyrimo išvadų.
- 321 Be to, reikia pažymėti, kad, priešingai, nei teigia ieškovė, remiantis dubliko C8 priedu negalima teigti, kad oro bendrovė MAP turi tik du MD-83 tipo 170 vietų orlaivius, kuriais leidžia naudotis kitoms oro bendrovėms pagal lizingo sutartis, nes, be trylikos turimų verslo klasės orlaivių, ji turi dar du MD-83 tipo 170 vietų keleiviams pervežti skirtus orlaivius, kad galėtų tenkinti papildomą paklausą. Tai, kad šie MD-83 tipo orlaiviai buvo nuomojami kitoms oro bendrovėms, nereiškia, kaip teigia Komisija, kad ateityje savo reikmėms jais negalės naudotis oro bendrovė MAP. Taigi reikia konstatuoti, kad toks argumentas yra nepagrįstas faktinėmis aplinkybėmis.
- 322 Atsižvelgiant į išdėstytus argumentus reikia pripažinti, kad kaltinimas dėl laiko tarpsnių suteikimo maršrute Viena–Frankfurtas prie Maino nepakankamumo turi būti atmestas kaip nepagrįstas.

– Dėl maršrute Viena–Miunchenas suteiktų laiko tarpų

- 323 Ieškovė iš esmės teigia, kad tik vieno laiko tarpsnio suteikimas maršrute Viena–Miunchenas (kadangi šiuo metu jos eksploatuojamų laiko tarpų šiame maršrute skaičius bus atimtas iš laiko tarpų, kuriuos koncentracijos šalys įsipareigoja suteikti, skaičiaus), nesudarys galimybės oro vežėjui konkurencingai pradėti veiklą šiame maršrute.
- 324 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad atrodo, jog ieškovė remiasi prielaida, kad nuspręs išlaikyti esamą reisų kiekį. Tačiau reikia konstatuoti, kad nors iš tikrųjų tokiu atveju vienas laiko tarpsnis bus suteiktas naujam rinkos dalyviui, ginčijamo sprendimo 363 konstatuojamojoje dalyje Komisija vis dėlto pažymėjo:
- „<...> Kadangi, siekiant teikti konkurencingas oro paslaugas, paprastai reikia, ypač laiko veiksniumi jautriems keleiviams, daugiau nei vieno reiso per dieną, reikia pažymėti, kad [Miuncheno] oro uoste netolimoje ateityje laukiama didelės pajėgumų plėtros. Konkrečiai kalbant, kiek tai susiję su trečiuoju kilimo ir tūpimo taku, dabar vyksta antrasis ilgo patvirtinimo proceso etapas, o šis takas pradės veikti nuo 2011 m. Atsiradus šiam trečiajam kilimo ir tūpimo takui šiame oro uoste galės kilti ir tūpti iki 120 orlaivių per valandą, palyginti su 90 orlaivių kilimu ir tūpimu per valandą esant dabartinei dviejų kilimo ir tūpimo takų sistemai, ir šiuo trečiuoju taku galės naudotis abu [Miuncheno] oro uosto terminalai. Tokia pajėgumų plėtra padidins tikimybę, kad nauji rinkos dalyviai galės netolimoje ateityje [būtent kai pagerės šio sprendimo 384 ir paskesnėse konstatuojamosiose dalyse apibūdintas ekonominis klimatas oro transporto paslaugoms] gauti laiko tarpų pagal įprastinę laiko tarpų skirstymo procedūrą <...> Tuo pat metu jie gali gauti laiko tarpų pagal įsipareigojimus, teisę į kurią jie gali išsaugoti po dviejų sezonų, todėl tai juos labiau skatins pradėti eksploatuoti šį maršrutą.“
- 325 Ginčijamo sprendimo 364 konstatuojamojoje dalyje Komisija taip pat nurodė, jog šie du elementai kartu pateisina esamų ieškovės reisų atėmimą iš pagal įsipareigojimus turimų suteikti laiko tarpų skaičiaus, o tai leis ieškovei ir naujam rinkos dalyviui adekvačiai atkurti konkurencinį spaudimą, kurį *Lufthansa* ir *Austrian* viena kitai darytų nesat koncentracijos operacijos.
- 326 Tačiau reikia pažymėti, kad ieškovė nenurodo, kodėl ginčijamo sprendimo 363 konstatuojamojoje dalyje Komisijos pateikti konstatavimai buvo klaidingi ar neleido daryti išvados, kad įsipareigojimais sudaroma galimybė naujam rinkos dalyviui sėkmingai pradėti veiklą maršrute Viena–Miunchenas.
- 327 Taip pat reikia pažymėti, kad ieškovė neneigia ginčijamo sprendimo 365 konstatuojamojoje dalyje Komisijos nurodytų rinkos tyrimo išvadų, kad rinkos tyrimo dalyviai iš esmės pripažįsta, jog įsipareigojimai išsprendžia konkurencijos problemas maršrute Viena–Miunchenas, ir kad dauguma šių dalyvių mano, jog apskritai įsipareigojimai pakankami, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos pradėti arba plėsti veiklą rinkoje, ir didina sprendimų priėmimo dėl tokių veiksmų tikimybę, o kartu taip leidžia ieškovei ar naujam rinkos dalyviui siūlyti konkurencingas ir tvarias oro paslaugas šiame maršrute. Ieškovė tik teigia, kad Komisija turi pati įvertinti, ar įsipareigojimai yra pakankami, o ne kliautis rinkos tyrimo rezultatais. Tačiau remiantis ginčijamo sprendimo 365 konstatuojamosios dalies formuluote galima daryti išvadą, kad Komisija nesiklovi tik rinkos tyrimu, kai vertino įsipareigojimų pakankamumą, o tik paprasčiausiai konstatavo, jog išvados, prie kurių ji priėjo, „<...> atitinka rinkos tyrime atliktą šiame maršrute taikomų korekcinį priemonių bendrąjį vertinimą“.
- 328 Tokiomis aplinkybėmis ir nesant tikslesnių argumentų šiam kaltinimui pagrįsti reikia konstatuoti, kad jis neatitinka tikslumo reikalavimų, kurie, remiantis teismų praktika, nustatyti Procedūros reglamento 44 straipsnio 1 dalies c ir d punktuose, todėl šis kaltinimas turi būti atmestas kaip nepriimtinas (šiuo klausimu žr. 2012 m. rugsėjo 27 d. Sprendimo *Nynäs Petroleum ir Nynas Belgium / Komisija*, T-347/06, Rink., EU:T:2012:480, 107 ir 108 punktus).

– Dėl maršrutuose Viena–Kelnas ir Viena–Štutgartas suteiktų laiko tarpų

- 329 Ieškovė iš esmės teigia, kad įsipareigojimai yra nepakankami, kad naujas konkurentas galėtų pradėti veiklą maršrutuose Viena–Štutgartas ir Viena–Kelnas, nes šiuos maršrutus aptarnauja mažų sąnaudų bendrovė *Germanwings*.
- 330 Šiam kaltinimui pagrįsti ieškovė pateikia vienintelį argumentą, kad mažų sąnaudų bendrovė gali pradėti veiklą maršrute sukurdamą pigių bilietų paklausą tik tuo atveju, jei kita mažų sąnaudų bendrovė dar neaptarnauja šio maršruto.
- 331 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad ieškovė nenurodo, kodėl jos nurodomas principas, net jei jis pasitvirtintų, visomis aplinkybėmis ir konkrečiai šiuo atveju prieštarauja, kad tradicinė bendrovė, kurios įmonės, paslaugų pasiūlos ir kainodaros sandara skiriasi nuo mažų sąnaudų bendrovių, galėtų pradėti veiklą aptariamuose maršrutuose.
- 332 Taip pat reikia pažymėti, kad jeigu teiginys, jog dėl to, kad mažų sąnaudų bendrovė aptarnauja maršrutą, jokia kita mažų sąnaudų oro bendrovė negali pradėti veiklos šiame maršrute, būtų teisingas, nebūtų jokios konkurencijos tarp tokių bendrovių pagal O & D metodą. Tačiau remiantis ginčijamo sprendimo 123 konstatuojamąja dalimi darytina išvada, kad tuo metu, kai buvo priimtas ginčijamas sprendimas, oro bendrovė *TUIfly* (kuri siūlo užsakomuosius ir mažų sąnaudų skrydžius) turėjo pradėti eksploatuoti maršrutą Viena–Kelnas ir vykdyti du reišus per savaitę ir vieną reišą šeštadienį ir sekmadienį ir kad šiuos skrydžius buvo galima rezervuoti 2009–2010 m. IATA žiemos sezonui, nepaisant to, kad ši maršrutą jau aptarnavo *Germanwings*.
- 333 Taigi ieškovė neįrodė, kad dėl *Germanwings* veiklos šiuose maršrutuose naujas konkurentas negali pradėti veiklos, nepaisant koncentracijos šalių prisiimtų įsipareigojimų.
- 334 Pasak Komisijos, šią išvadą, be kita ko, patvirtina konkurentų pateikti atsakymai į per pirmąjį rinkos tyrimo etapą jiems pateikto klausimyno klausimą Nr. 28, kuris buvo pateiktas siekiant išsiaiškinti, ar, viena vertus, mažų sąnaudų bendrovės buvimas rinkoje yra svarbus veiksnys priimant sprendimą eksploatuoti maršrutą ir, antra vertus, kaip šis jos buvimas daro įtaką sprendimui pradėti, nutraukti ar tęsti maršruto eksploataciją.
- 335 Kadangi atsakymų į klausimą Nr. 28 Komisija nepridėjo prie pateiktų dokumentų, Bendrasis Teismas ją paragino juos pateikti 2013 m. vasario 18 d. pritaikęs proceso organizavimo priemonę. Komisija šį prašymą įvykdė 2013 m. kovo 22 d.
- 336 Perskaičius Komisijos pateiktus atsakymus paaiškėja, kad į klausimo pirmąją dalį dauguma rinkos tyrimo dalyvių atsakė teigiamai ir kad į klausimo antrąją dalį dauguma apklaustų konkurentų atsakė, kad tai daro įtakos jų sprendimui pradėti ar tęsti veiklą rinkoje, nes toks sprendimas yra mažai tikėtinas atsižvelgiant, be kita ko, į mažų sąnaudų bendrovės vykdomų reisų skaičių ar į tai, kad ji gauna valstybės subsidijų, o tai taip pat daro įtaką jų sprendimui pasitraukti iš rinkos, nes toks sprendimas labiausiai tikėtinas. Vis dėlto tik mažuma apklaustųjų nurodė, kad mažų sąnaudų bendrovės veikla maršrute būtų priežastis nepradėti veiklos šiame maršrute arba nutraukti veiklą jame. Beje, mažuma apklaustų konkurentų nurodė, kad mažų sąnaudų bendrovės veikla maršrute neturi įtakos jų sprendimui aptarnauti aptariamą maršrutą, nes jie mano, kad tai yra kitas rinkos sektorius arba kad jie patys yra mažų sąnaudų bendrovės. Nepaisant atsakymų į klausimo antrąją dalį įvairovės, visiškai aišku, kad dauguma apklaustų konkurentų neatmeta galimybės pradėti veiklą maršrute remdamiesi tuo, kad tame maršrute jau veikia mažų sąnaudų bendrovė, nors pripažįsta, kad dėl to veiklos pradžia tam tikromis aplinkybėmis bus sudėtingesnė.
- 337 Tokiomis aplinkybėmis Bendrasis Teismas nusprendė, kad Komisija galėjo pagrįstai teigti, kad *Germanwings* veikla maršrutuose Viena–Kelnas ir Viena–Štutgartas negalėjo būti kliūtis naujiems konkurentams pradėti veiklą šiuose maršrutuose.

Dėl aplinkybės, kad nuo ginčijamo sprendimo priėmimo nė viena oro bendrovė nepradėjo eksploatuoti nė vieno iš maršrutų, kuriems taikomi įsipareigojimai

- 338 Ieškovė iš esmės teigia, kad koncentracijos šalių priimtų įsipareigojimų nepakankamumą įrodo aplinkybė, jog 2010 m. vasarą nė viena oro bendrovė nepradėjo eksploatuoti nė vieno iš maršrutų, kuriems taikomi įsipareigojimai.
- 339 Šiuo klausimu reikia priminti, kad, remiantis nusistovėjusia teismų praktika, ši aplinkybė, kuri susiklostė vėliau, nei buvo priimtas ginčijamas sprendimas, neturi jokios įtakos to sprendimo teisėtumui net jeigu būtų įrodyta, nes ji turi būti nagrinėjama atsižvelgiant į priimant ginčijamą sprendimą buvusias faktines aplinkybes (šiuo klausimu žr. 1979 m. vasario 7 d. Sprendimo *Prancūzija / Komisija*, 15/76 ir 16/76, Rink., EU:C:1979:29, 7 punktą; 2001 m. gegužės 17 d. Sprendimo *IECC / Komisija*, C-449/98 P, Rink., EU:C:2001:275, 87 punktą ir 1996 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Altmann ir kt. / Komisija*, T-177/94 ir T-377/94, Rink., EU:T:1996:193, 119 punktą).
- 340 Darytina išvada, kad šis argumentas turi būti atmestas kaip nereikšmingas.

Dėl kitų įsipareigojimų tinkamumo

- 341 Ieškovė iš esmės teigia, kad bilietų tarpusavio pripažinimo ir pajamų paskirstymo susitarimai ir dalyvavimas *Lufthansa* lojalumo programoje *Miles & More* negali užtikrinti pakankamos konkurencijos.
- 342 Grįsdama šį kaltinimą ieškovė teigia, kad bilietų tarpusavio pripažinimo ir pajamų paskirstymo susitarimų sudarymą gali numatyti tik mažos oro bendrovės, kurios daugiausia perveža keleivius iš regionų į jungiamųjų skrydžių sistemą turinčių bendrovių transporto mazgus, o ne tikri *Lufthansa* konkurentai, kaip antai *Air Berlin*, *Air France-KLM*, *British Airways*, *easyJet* ar *Ryanair*.
- 343 Tą patį galima pasakyti ir apie *Lufthansa* lojalumo programą, nes dauguma jos konkurentų turi savo programas ir visiškai nesuinteresuoti joje dalyvauti. Vienintelė veiksminga priemonė prieš tokią programą yra draudimas ją taikyti maršrutuose, kuriuose yra konkurencija, kad būtų sumažintas jos keliamas lojalumo poveikis.
- 344 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad, remiantis įsipareigojimais, naujas rinkos dalyvis galės sudaryti bilietų tarpusavio pripažinimo susitarimus su koncentracijos šalimis ir tai jam suteiks galimybę jo eksploatuojamoje identifikuotoje miestų poroje parduoti klientams keliones pirmyn ir atgal, kai į vieną pusę vykdomą reisą aptarnaus koncentracijos šalys, o į kitą – jis pats. Taip, pavyzdžiui, sudaroma galimybė, kaip teigia Komisija, ryte išvykti konkurento aptarnaujamu reisais, o jei jis neturi laiko tarpsnio ar nesiūlo skrydžio vakare, grįžti *Lufthansa-Austrian* aptarnaujamu reisais (įsipareigojimų 4.2 punktas).
- 345 Beje, reikia pažymėti, kad įsipareigojimuose taip pat numatyta galimybė naujam rinkos dalyviui kreiptis į koncentracijos šalis su prašymu sudaryti su juo specialią sutartį dėl pajamų pasidalijimo maršrute, kai realios išvykimo ir paskirties vietos yra arba Austrijoje ar Vokietijoje, arba Austrijoje ar Belgijoje, jeigu dalis kelionės vyksta vienu iš šių maršrutų: Viena–Frankfurtas prie Maino, Viena–Miunchenas, Viena–Kelnas, Viena–Štutgartas arba Viena–Briuselis. Šios sutarties sąlygos turi būti tokios, kad naujam oro paslaugų teikėjui būtų taikomas toks pats požiūris, kaip ir *Lufthansa* partneriams aljanse *Star Alliance* toje pačioje identifikuotų miestų poroje (įsipareigojimų 5.1 punktas).
- 346 Aptariami įsipareigojimai taikomi visiems maršrutams, kuriuose buvo nustatytos konkurencijos problemos, ir jie papildo įsipareigojimus dėl laiko tarpinių perdavimo šiuose maršrutuose.



- 347 Akivaizdu, kad, kaip teigia ieškovė, šios papildomos korekcinės priemonės gali sudominti regionines bendroves, kurios aptarnauja *Lufthansa* ir *Austrian* transporto mazgus iš Vokietijos arba Austrijos regioninių oro uostų, pavyzdžiui, tikėdamosi turėti skrydį su persėdimu Vienos oro uoste maršrutuose tarp, viena, Austrijos regioninių oro uostų ir, antra, Frankfurto prie Maino, Miuncheno, Štutgarto, Kelno arba Briuselio oro uostų arba tikėdamosi turėti skrydį su persėdimu Frankfurte prie Maino arba Miunchene maršrutuose tarp, viena, Vokietijos regioninių oro uostų ir, antra, Vienos.
- 348 Vis dėlto priežastis, dėl kurios tokios korekcinės priemonės negalėtų sudominti ir kitų konkurentų, nėra aiškios kalbant tiek apie mažų sąnaudų oro bendroves, veikiančias pagal modelį iš taško į tašką ir norinčias išivirtinti viename iš identifiкуotų maršrutų, tiek apie jungiamųjų skrydžių sistemą turinčią oro bendrovę, norinčią pradėti veiklą šiuose maršrutuose ir išplėsti pasiūlą nepatiriant didelių sąnaudų, kurias reikia skirti tokiai veiklai pradėti.
- 349 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad ieškovė nepateikia nė menkiausio argumento pagrįsti teiginiui, kad tokios oro bendrovės, kaip *easyJet*, *Ryanair*, *Air France-KLM* ar *British Airways*, nesidomi tokiomis korekcinėmis priemonėmis.
- 350 Ieškovė taip pat neginčija Komisijos teiginio, kad rinkos tyrimas atskleidė, jog, kiek tai susiję su bilietų tarpusavio pripažinimo sutartimis, tokio sprendimo nebuvimas taptų viena iš priežasčių, dėl kurių tretieji vežėjai baigtų eksploatuoti maršrutus tarp Vokietijos ir Austrijos (ginčijamo sprendimo 377 punktą).
- 351 Remiantis vykdant 2013 m. vasario 18 d. priimtą proceso organizavimo priemonę Komisijos pateiktas atsakymais į klausimyną, kurį ji rinkos dalyviams pateikė 2009 m. liepos 27 d., darytina išvada, kad iš 48 rinkos dalyvių, atsakiusių į šio klausimyno klausimus Nr. 10 ir Nr. 11, tik šeši teigė, kad pranešančiųjų šalių išsipareigojimai neskatina pradėti ar plėsti veiklos maršrutuose tarp identifiкуotų miestų porų. Šiuo konstatavimu patvirtinamas ginčijamo sprendimo 377 konstatuojamojoje dalyje Komisijos pateiktas teiginys ir juo remiantis galima atmesti ieškovės argumentą, kad Komisija padarė akivaizdžią vertimo klaidą nusprenddama, jog šie išsipareigojimai gali būti veiksmingi sprendžiant dėl aptariamų koncentracijos iškilusias konkurencijos problemas.
- 352 Tokiomis aplinkybėmis ieškovė neįrodė, kodėl išsipareigojimuose numatyta galimybė sudaryti bilietų tarpusavio pripažinimo susitarimus ir specialias sutartis dėl pajamų pasidalijimo kartu su laiko tarpinių suteikimu negalėtų paskatinti konkurentų pradėti veiklą identifiкуotuose maršrutuose.
- 353 Ieškovės argumentas dėl galimybės prisijungti prie *Lufthansa* lojalumo programos taip pat yra neįtikimas. Reikia priminti, kad pagal išsipareigojimus, jei naujas rinkos dalyvis, nedalyvaujantis *Lufthansa* lojalumo programoje *Miles & More*, prašo leisti prie jos prisijungti, *Lufthansa* jam leidžia joje dalyvauti, kiek tai taikoma naujo oro paslaugų teikėjo eksploatuojamose identifiкуotų miestų porose. Sutartis turi būti tokia, kad naujam oro paslaugų teikėjui būtų taikomas toks pats požiūris, kaip ir *Lufthansa* partneriams aljanse *Star Alliance*. Finansinės sąlygos atspindės vidutines sąlygas, dėl kurių susitarta su *Lufthansa* aljanso partneriais (išsipareigojimų 7.1 punktą). Tačiau 139 punkte minėtame Sprendime *easyJet / Komisija* (EU:T:2006:187) Bendrasis Teismas jau yra nusprendęs, kad aplinkybė, jog skrydžių, kuriuos vykdo paveiktose rinkose konkuruojančios bendrovėse, keleiviai iš susijungusio subjekto galės gauti „mylių“, taip suteikiant jiems, o kartu netiesiogiai ir konkuruojančioms oro bendrovėms neabejotiną naudą. Tuo atveju, jei konkuruojanti oro bendrovė nenorėtų dalyvauti lojalumo programoje dėl jos pačios poreikių ir organizacijos, pavyzdžiui, todėl, kad turi savo lojalumo programą, tai būtų jos pačios komercinis sprendimas. Taigi toks strateginis sprendimas neįrodo, kad tokia korekcinė priemonė yra neadekvati ir kad dėl šios priežasties Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą (139 punkte minėto Sprendimo *easyJet / Komisija*, EU:T:2006:187, 143 punktą).
- 354 Darytina išvada, kad kaltinimas dėl kitų išsipareigojimų nepakankamumo taip pat turi būti atmestas kaip nepagrįstas.

### 3. Dėl ieškinio trečiojo pagrindo, susijusio su piktnaudžiavimu įgaliojimais

- 355 Ieškovė apsiriboja teiginiu, kad atlikdama aptariamą koncentracijos tyrimą Komisija nukrypo nuo savo gairių bei pranešimų, ir šiuo klausimu daro paprasčiausią nuorodą į atskirus ieškinio punktus.
- 356 Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal Procedūros reglamento 44 straipsnio 1 dalies c ir d punktus ieškinyje turi būti pateikta, be kita ko, pagrindų, kuriais remiamasi, santrauka. Be to, nepaisant terminologijos klausimų, ši santrauka turi būti pakankamai aiški ir tiksli, kad atsakovė galėtų pasirengti gynybai, o Bendrasis Teismas – priimti sprendimą dėl ieškinio, prirėikus – be papildomos informacijos. Iš tikrųjų siekiant, kad ieškinyje būtų priimtinas, būtina, kad svarbiausios faktinės ir teisinės aplinkybės, kuriomis jis pagrįstas, aiškėtų, nors glaustai, bet nuosekliai ir suprantamai, iš paties ieškinio teksto, kad būtų užtikrintas teisinis saugumas ir teisingumo vykdymas. Tokiu atveju Bendrasis Teismas, nagrinėdamas visas aplinkybes, kuriomis remiamasi grindžiant ieškinio pirmąjį pagrindą, neprivalo aiškintis, ar šiomis aplinkybėmis taip pat galima remtis grindžiant ieškinio antrąjį pagrindą (šiuo klausimu žr. 2006 m. rugsėjo 27 d. Sprendimo *Roquette Frères / Komisija*, T-322/01, Rink., EU:T:2006:267, 208 ir 209 punktus).
- 357 Reikia konstatuoti, kad ieškovė nepateikia jokio argumento, kuris būtų tinkamas šiam pagrindui pagrįsti, ir tik daro nuorodą į tai, ką išdėstė kitose pateiktų dokumentų dalyse.
- 358 Todėl trečiasis ieškinio pagrindas turi būti atmestas kaip nepriimtinas.
- 359 Atsižvelgiant į visus išdėstytus argumentus, reikia atmesti visą ieškinį.

### Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 360 Pagal Procedūros reglamento 87 straipsnio 2 dalį pralaimėjusiai šaliai nurodoma padengti bylinėjimosi išlaidas, jei laimėjusi šalis to reikalavo.
- 361 Kadangi ieškovė bylą pralaimėjo, o Komisija, ÖIAG ir *Lufthansa* pateikė prašymą padengti bylinėjimosi išlaidas, iš ieškovės reikia priteisti padengti ne tik jos pačios, bet ir Komisijos, ÖIAG ir *Lufthansa* bylinėjimosi išlaidas.
- 362 Austrijos Respublika padengia savo patirtas bylinėjimosi išlaidas pagal Procedūros reglamento 87 straipsnio 4 dalies pirmą pastraipą.

Remdamasis šiais motyvais,

BENDRASIS TEISMAS (aštuntoji kolegija)

nusprendžia:

- 1. Atmesti ieškinį.**
- 2. *Niki Luftfahrt GmbH* padengia ne tik savo, bet ir Europos Komisijos, *Österreichische Industrieholding AG* ir *Deutsche Lufthansa AG* bylinėjimosi išlaidas.**
- 3. Austrijos Respublika padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

Gratsias

Kancheva

Wetter

Paskelbta 2015 m. gegužės 13 d. viešame posėdyje Liuksemburge.

Parašai.

## Turinys

Faktinės bylos aplinkybės .....	2
1. Nagrinėjamos įmonės .....	2
2. Administracinė procedūra .....	2
3. Ginčijamo sprendimo turinys .....	3
Atitinkamos rinkos .....	3
Operacijos poveikio konkurencijai vertinimas .....	6
Koncentracijos vertinimo koncepcinė sistema .....	6
Konkurencijos analizė .....	7
Įsipareigojimai .....	9
Įsipareigojimai dėl laiko tarpų .....	9
– Laiko tarpų suteikimas miestų poroms, dėl kurių kyla konkurencijos problemų .....	9
– Laiko tarpų perdavimo sąlygos .....	11
– Teisė išsaugoti .....	11
– Star Alliance nariai kaip nauji rinkos dalyviai .....	11
Kiti įsipareigojimai ir nuostatos .....	12
– Specialūs susitarimai dėl pajamų paskirstymo ir susitarimas dėl bendro kodo .....	12
– Kitos nuostatos .....	12
Įsipareigojimų vertinimas .....	12
Išvada .....	12
Procedūra .....	13
Šalių reikalavimai .....	14
Dėl teisės .....	14
1. Dėl ieškinio antrojo pagrindo, susijusio su esminių procedūros reikalavimų pažeidimu .....	15
Dėl ieškinio antrojo pagrindo pirmos dalies, susijusios su pareigos motyvuoti pažeidimu .....	15
Dėl ieškinio antrojo pagrindo antros dalies, susijusios su nepakankamu faktinių aplinkybių nustatymu atliekant rinkos tyrimą .....	17

2. Dėl ieškinio pirmojo pagrindo, susijusio su EB 81 straipsnio 1 ir 3 dalių, Susijungimų reglamento 8 straipsnio ir 2004 m. gairių pažeidimu .....	19
Dėl ieškinio pirmojo pagrindo pirmos dalies, susijusios su akivaizdžia vertinimo klaida, kalbant apie atitinkamos geografinės rinkos apibrėžimą .....	19
Dėl Komisijos atliktos rinkos apibrėžties pagal O & D metodą .....	19
Dėl koncentracijos konkurencinio poveikio atitinkamoje geografinėje rinkoje, apibrėžtoje pagal „bendrąjį metodą“, analizės nebuvimo .....	26
Dėl ieškinio pirmojo pagrindo antros dalies, susijusios su akivaizdžia koncentracijos poveikio konkurencijai maršrutuose tarp Vokietijos ir Austrijos vertinimo klaida.....	28
Dėl ieškinio pirmojo pagrindo trečios dalies, susijusios su akivaizdžia koncentracijos pasekmių oro maršrutuose tarp Centrinės Europos ir Rytų Europos už Sąjungos ribų vertinimo klaida .....	29
Dėl pirmojo kaltinimo, susijusio su tuo, kad Komisija neatliko koncentracijos pasekmių oro maršrutuose tarp Centrinės Europos ir Rytų Europos už Sąjungos ribų analizės pagal O & D metodą .....	29
Dėl antrojo kaltinimo, kad Komisija neatsižvelgė į Lufthansa ir Austrian užimamą dominuojančią padėtį maršrutuose tarp, viena, Vienos, Frankfurto prie Maino, Miuncheno ir Ciuricho oro uostų ir, antra, Rytų Europos už Sąjungos ribų oro uostų .....	30
Dėl ieškinio pirmojo pagrindo ketvirtos dalies, susijusios su akivaizdžia vertinimo klaida, kiek tai susiję su „Lufthansa“ ir „Austrian“ konkurentų pajėgumu išsilaikyti atitinkamoje rinkoje ar į ją patekti .....	33
Dėl pirmojo kaltinimo, susijusio su 2004 m. gairių 36 punkto pažeidimu dėl to, kad Komisija neatsižvelgė į tai, kad koncentracija apribojo konkurentų pajėgumą parduoti skrydžių verslo klientams ir sudaryti pagrindų sutartis du kelionių agentūromis ir kelionių organizatoriais .....	33
Dėl antrojo kaltinimo, susijusio su 2004 m. gairių 31 punkto pažeidimu dėl to, kad Komisija neatsižvelgė į tai, jog po koncentracijos atsiradęs subjektas bus vienintelė jungiamųjų skrydžių sistemą turinti bendrovė, savo klientams galinti pasiūlyti išplėtotą maršrutų tinklą visame pasaulyje ir ypač Rytų Europoje.....	34
Dėl trečiojo kaltinimo, susijusio su 2004 m. gairių 68 ir paskesnių punktų pažeidimu, nes Komisija neatsižvelgė į tai, kad po koncentracijos atsiradusio subjekto pasiūla tenkins visą turimą paklausą maršrutuose, kuriuose pranešančiosios šalys dominuoja .....	35
Dėl ketvirtojo kaltinimo, susijusio su 2004 m. gairių 68 ir paskesnių punktų pažeidimu, nes Komisija neatsižvelgė į kliūtis pradėti veiklą rinkoje dėl Lufthansa ir Austrian vykdomos išstūmimo per kainas politikos.....	36
Dėl penktojo kaltinimo, susijusio su 2004 m. gairių 68 ir paskesnių punktų pažeidimu, nes Komisija neatsižvelgė į tai, kad po koncentracijos atsiradęs subjektas naudosis monopolinėmis skrydžių iš Centrinės Europos į Rytų Europą ir į Vidurinius Rytus teisėmis .....	37
Dėl ieškinio pirmojo pagrindo penktos dalies, susijusios su akivaizdžia vertinimo klaida, kalbant apie įsipareigojimų tinkamumą išspręsti dėl koncentracijos iškilusias konkurencijos problemas .....	41
Dėl įsipareigojimų dėl laiko tarpų identifiikuotuose maršrutuose tarp Austrijos ir Vokietijos tinkamumo .....	43
– Dėl laiko tarpų, kuriais turi būti leista naudotis maršrute Viena–Frankfurtas prie Maino ..	43

– Dėl maršrute Viena–Miunchenas suteiktų laiko tarpų .....	46
– Dėl maršrutuose Viena–Kelnas ir Viena–Štutgartas suteiktų laiko tarpų .....	47
Dėl aplinkybės, kad nuo ginčijamo sprendimo priėmimo nė viena oro bendrovė nepradėjo eksploatuoti nė vieno iš maršrutų, kuriems taikomi įsipareigojimai .....	48
Dėl kitų įsipareigojimų tinkamumo .....	48
3. Dėl ieškinio trečiojo pagrindo, susijusio su piktnaudžiavimu įgaliojimais .....	50
Dėl bylinėjimosi išlaidų .....	50