



## Judikatūras krājums

VISPĀRĒJĀS TIESAS SPRIEDUMS (astotā palāta)

2015. gada 13. maijā \*

Konkurence — Koncentrācija — Gaisa transports — Lēmums, ar kuru koncentrācija atzīta par saderīgu ar kopējo tirgu — Vērtējums par darījuma ietekmi uz konkurenci — Saistības

Lieta T-162/10

*Niki Luftfahrt GmbH*, Vīne (Austrija), ko pārstāv *H. Asenbauer* un *A. Habeler*, advokāti,

prasītāja,

pret

**Eiropas Komisiju**, ko sākotnēji pārstāvēja *S. Noë*, *R. Sauer* un *N. Von Lingen*, vēlāk – *S. Noë*, *R. Sauer* un *H. Leupold*, pārstāvji,

atbildētāja,

ko atbalsta

**Austrijas Republika**, ko sākotnēji pārstāvēja *C. Pesendorfer*, *E. Riedl* un *A. Posch*, vēlāk – *C. Pesendorfer* un *M. Klamert*, pārstāvji,

un

**Deutsche Lufthansa AG**, Ķelne (Vācija), ko sākotnēji pārstāvēja *S. Völcker* un *A. Israel*, vēlāk – *S. Völcker* un *J. Orologas*, advokāti,

kā arī

**Österreichische Industrieholding AG**, Vīne, ko pārstāv *H. Kristoferitsch*, *P. Lewisch* un *B. Kofler-Senoner*, advokāti,

personas, kas iestājušās lietā,

par prasību atcelt Komisijas 2009. gada 28. augusta lēmumu C(2009) 6690, galīgā redakcija, ar ko koncentrāciju atzīst par saderīgu ar kopējo tirgu un EEZ līgumu (Lieta COMP/M.5440 – *Lufthansa/Austrian Airlines*).

VISPĀRĒJĀ TIESA (astotā palāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs *D. Gracijas* [*D. Gratsias*], tiesneši *M. Kančeva* [*M. Kancheva*] (referente) un *K. Veters* [*C. Wetter*],

\* Tiesvedības valoda – vācu.

sekretāre K. Andova [*K. Andová*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2014. gada 26. jūnija tiesas sēdi,

pasludina šo spriedumu.

## Spriedums

### Tiesvedības rašanās fakti

#### 1. Iesaistītie uzņēmumi

- 1 *Deutsche Lufthansa AG* (turpmāk tekstā – “*Lufthansa*”) ir Vācijas lielākā aviosabiedrība. Tā sniedz pasažieru un kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumus regulāros maršrutos un citus saistītus pakalpojumus. 2008. gadā *Lufthansa* rīcībā bija 272 lidmašīnas, ar kurām tā pārvadāja 45 000 000 pasažieru uz vairāk nekā 200 galamērķiem 85 valstīs. Lidsabiedrības centri atrodas Frankfurtes pie Mainas Starptautiskajā lidostā (Vācija) un Minhenes lidostā (Vācija), bet bāze – Diseldorfas lidostā (Vācija). *Lufthansa* kontrolē arī *Swiss International Air Lines Ltd* (turpmāk tekstā – “*Swiss*”), kurai ir bāze Cīrihes (Šveice) lidostā, *Air Dolomiti*, *Eurowings* un tās zemo cenu meitasuzņēmumu *Germanwings*. Turklāt tā ir iegādājusies *British Midlands* (turpmāk tekstā – “*BMI*”) un *Brussels Airlines* (turpmāk tekstā – “*SN Brussels*”). *Lufthansa* pieder arī 19 % *Jet Blue* akciju, kas ir zemo cenu lidsabiedrība, kura darbojas Savienotajās Valstīs. *Lufthansa* un *Swiss* ir *Star Alliance* locekles.
- 2 *Austrian Airlines* (turpmāk tekstā – “*Austrian*”) ir Austrijas lielākā aviosabiedrība, kuras galvenais centrs atrodas Vīnes starptautiskajā lidostā (Austrija). Tā sniedz pasažieru un kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumus regulāros maršrutos un citus saistītus pakalpojumus. Tā veic lidojumus uz 121 galamērķi 63 valstīs, tai skaitā noslēdzot vienošanās par kodu koplietošanu ar citām aviosabiedrībām. Tās meitasuzņēmumi tostarp ir *Lauda Air* un *Tyrolean Airways*. Tai pieder arī 22,5 % no *Ukraine International Airlines* akcijām. *Austrian* ir *Star Alliance* locekle.
- 3 *Niki Luftfahrt GmbH* ir saskaņā ar Austrijas tiesībām dibināta sabiedrība ar juridisko adresi Vīnē, kura vada aviosabiedrību, kas ir zināma ar nosaukumu “*FlyNiki*” vai “*Niki*”. Tā veic komercdarbību no Vīnes, Lincas [*Linz*] (Austrija), Zalcburgas (Austrija), Grācas [*Graz*] (Austrija) un Insbrukas, no kurienes tā nodrošina lidojumus pa visu Eiropu un uz Ziemeļāfriku. Prasības celšanas brīdī 76 % prasītājas akciju piederēja *Privatstiftung Lauda* (privātais fonds *Lauda*) un 24 % – otram lielākajam Vācijas lidsabiedrībai *Air Berlin*.

#### 2. Administratīvā procedūra

- 4 2008. gadā *Austrian* cieta zaudējumus EUR 430 000 000 apmērā un 2009. gada vidū neto peļņas/zaudējumu aprēķins par laikposmu no 2009. gada janvāra līdz jūnijam atbilda zaudējumiem EUR 166 600 000 apmērā. 2008. gada jūlijā *Austrian* uzraudzības komiteja secināja, ka būtu grūti turpināt vadīt *Austrian* kā neatkarīgu sabiedrību. Tāpēc *Austrian* uzraudzības komiteja prasīja Austrijas Republikai, kas bija *Austrian* vairākuma akcionārs, privatizēt pēdējo minēto. Rezultātā Austrijas valdība piešķīra privatizācijas pilnvaras, saskaņā ar kurām holdingam *Österreichische Industrieholding Aktiengesellschaft* (turpmāk tekstā – “*ÖIAG*”) tika atļauts pārdot visas tam piederošās *Austrian* akcijas.
- 5 2008. gada 5. decembrī *Austrian* privatizācijas procesa ietvaros *Lufthansa* piekrita netieši iegādāties no *ÖIAG* 41,56 % *Austrian* akciju.

- 6 Turklāt 2009. gada 27. februārī *Lufthansa* izteica publisku piedāvājumu iegādāties visas atlikušās, brīvajā apgrozībā esošās *Austrian* akcijas, un attiecībā uz šo piedāvājumu tā saņēma vairāk akceptu, nekā bija nepieciešams. Tādējādi ar *ÖIAG* piederošajām daļām *Lufthansa* varēja iegūt 85 % *Austrian* akciju.
- 7 Par koncentrāciju, kas izrietēja no tā, ka *Lufthansa* iegādājās *Austrian* akcijas, Eiropas Kopienu Komisijai tika paziņots 2009. gada 8. maijā.
- 8 Vienlaicīgi ar attiecīgās koncentrācijas saderības ar kopējo tirgu izvērtēšanu Komisija, ievērojot EKL 87. un 88. pantu, novērtēja nosacījumus, saskaņā ar kādiem *Lufthansa* piedāvāja iegādāties Austrijas Republikai piederošās *Austrian* akcijas, tostarp maksājumu EUR 500 000 000 apmērā, ko Austrijas Republika veica, lai palielinātu *Austrian* kapitālu.
- 9 Ar 2009. gada 1. jūlija lēmumu Komisija uzskatīja, ka koncentrācija rada nopietnas šaubas par tās saderību ar kopējo tirgu un EEZ līgumu. Tāpēc Komisija nolēma uzsākt padziļinātu izvērtēšanas procedūru saskaņā ar Padomes 2004. gada 20. janvāra Regulas (EK) Nr. 139/2004 par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju (OV L 24, 1. lpp.; turpmāk tekstā – “Koncentrāciju regula”) 6. panta 1. punkta c) apakšpunktu.
- 10 2009. gada 10. jūlijā *Lufthansa* saskaņā ar Koncentrāciju regulas 8. panta 2. punktu iesniedza saistību piedāvājumu. 2009. gada 17. un 27. jūlijā *Lufthansa* iesniedza šo saistību pārskatītās redakcijas. Saņēmusi šo saistību pārskatīto redakciju, Komisija uzsāka tirgus izpēti, lai apkopotu konkurentu, klientu un citu tirgus dalībnieku viedokļus par šīm saistībām. Šīs tirgus izpētes rezultāti tika paziņoti *Lufthansa*, kura pēc tam, proti, 2009. gada 31. jūlijā, iesniedza šo saistību galīgo redakciju (turpmāk tekstā – “saistības”).
- 11 Tā kā Komisija uzskatīja, ka *Lufthansa* iesniegtās saistības ir pietiekamas, lai kļiedētu nopietnas šaubas par koncentrācijas saderību ar kopējo tirgu, tā nenosūtīja paziņojumu par iebildumiem *Lufthansa* un pieņēma 2009. gada 28. augusta Lēmumu C(2009) 6690, galīgā redakcija (Lieta COMP/M.5440 – *Lufthansa/Austrian Airlines*) (turpmāk tekstā – “apstrīdētais lēmums”). Ar šo lēmumu, kura kopsavilkums tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* (OV 2010, C 16, 11. lpp.), Komisija paziņoja, ka koncentrācijas darījums, ar kuru *Lufthansa* ieguvusi kontroli pār *Austrian* Koncentrāciju regulas 3. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē, ir saderīgs ar kopējo tirgu un EEZ līgumu.
- 12 Vienlaicīgi ar koncentrācijas darījuma pārbaudes procedūru Komisija pieņēma divus lēmumus valsts atbalsta jomā. Pirmkārt, ar 2009. gada 19. janvāra lēmumu par valsts atbalstu NN 72/08, *Austrian Airlines* – Atbalsts glābšanai, Komisija apstiprināja atbalstu glābšanai 100 % garantijas veidā, ko sniedza Austrijas Republika par aizdevuma summu EUR 200 000 000 apmērā par labu *Austrian*, kas primāri bija jāizmanto, lai segtu pēdējās minētās parādas. Otrkārt, 2009. gada 28. augustā Komisija pieņēma Lēmumu 2010/137/EK (ex N 663/08) – Austrija *Austrian Airlines* - Pārstrukturēšanas plāns (OV 2010, L 59, 1. lpp.) (turpmāk tekstā – “lēmums par pārstrukturēšanas plānu”), atzīstot par saderīgu ar kopējo tirgu, ja tiek ievēroti noteikti nosacījumi, pārstrukturēšanas atbalstu EUR 500 000 000 apmērā, ko Austrijas Republika bija piešķirusi *Austrian* saistībā ar pēdējās minētās iegādi, ko veica *Lufthansa* grupa. Par šo pēdējo minēto lēmumu tika celta prasība atcelt tiesību aktu, kas Vispārējā tiesā tika reģistrēta ar lietas numuru T-511/09.

### 3. Apstrīdētā lēmuma saturs

#### *Konkrētie tirgi*

- 13 Runājot par konkrēto tirgu definīciju, Komisija identificēja vairākus pakalpojumus, ko sniedz *Lufthansa* un *Austrian*. Runa ir par pasažieru aviopārvadājumiem, kravu aviopārvadājumiem, lidsabiedrību sēdvietu pārdošanu ceļojumu rīkotājiem, uzturēšanas, remonta un apkopes pakalpojumiem, ēdināšanas

pakalpojumiem lidojuma laikā un pakalpojumiem saistībā ar lidmašīnas atrašanos uz lidlauka. Tomēr šis strīds attiecas tikai uz pasažieru aviopārvadājumiem un lidsabiedrību sēdvietu pārdošanu ceļojumu rīkotājiem.

- 14 Runājot, pirmkārt, par pasažieru aviopārvadājumu pakalpojumiem, Komisija saskaņā ar savu praksi būtībā izvērtēja jautājumu par pieprasījuma tirgū aizstājamību. Tā definēja konkrētos tirgus, atsaucoties uz “sākumpunkta – galapunkta” pieeju, sauktu par “*O & D*” [*origine & destination*] pieeju, saskaņā ar kuru katrs maršruts starp sākumpunkta vietu un galapunkta vietu ir uzskatāms par atsevišķu tirgu. Lai noteiktu, vai konkrētais maršruts starp sākumpunkta vietu un galapunkta vietu veido tirgu, kas jāņem vērā, Komisija izvērtēja dažādās iespējas, kādas ir patērētājiem, lai ceļotu starp šīm divām vietām.
- 15 Attiecībā, konkrētāk, uz pārvadātājiem tiklā Komisija tomēr ņēma vērā dažus faktorus piedāvājuma aspektā, tādus kā konkurence starp sabiedrībām, pamatojoties uz tradicionālo maršrutu pārvadātāju tīklu, sauktu par “centrālo mezglu”. Tāpēc tā paskaidroja, ka, lai gan piedāvājuma aspektā pārvadātājs tiklā teorētiski varētu lidot no jebkura sākumpunkta uz jebkuru galapunktu, praksē tīkla pārvadātāji izveido savu tīklu un nolemj lidot gandrīz tikai un vienīgi maršrutos, kas saista to centrālās lidostas. Komisija uzskata, ka līdzīgi apsvērumi attiecas uz aviosabiedrībām, kas koncentrējas uz tiešajiem lidojumiem. Tāpat tā atgādināja, ka piedāvājuma aspektā tā agrāk uzskatīja, ka, lai arī tīkliem ir zināma nozīme attiecībā uz korporatīviem klientiem, kuru pieprasījumu iespaido gan tīkla ietekme, gan sākumpunkta un galapunkta apsvērumi, privātpersonas galvenokārt meklē lētāko un ērtāko savienojumu starp divām pilsētām.
- 16 Apstrīdētajā lēmumā Komisija precizē, ka kopumā tirgus izpēte apstiprina *O & D* pieeju. Tomēr dažās atbildēs, it īpaši tradicionālo maršrutu tīkla pārvadātāju atbildēs tika norādīts, ka *O & D* pieejā netiek ņemta vērā lielo lidostu centrālā mezgla funkcija un no tā izrietošā tīkla ietekme. Tāpēc vairāki pārvadātāji ir norādījuši, ka gan sākumpunkta, gan galapunkta vietā ir jāiekļauj visas lidostas, kuras ir aizstājamās no pasažieru viedokļa.
- 17 Šajā kontekstā Komisija izvērtēja lidojumu aizstājamību no pasažieru viedokļa, pamatojoties uz šādiem faktoriem: vismaz divu lidostu esamību sākumpunkta vai galapunkta vietā, ceļotāju sensitīvo attieksmi pret laika faktoru un to, vai lidojums ir tiešs vai ietver pārsēšanos. Vispirms, runājot par vismaz divu lidostu esamību sākumpunkta vai galapunkta vietā, Komisija uzskatīja, ka kritērijs, kas ietver vienā un tajā pašā komercijai izdevīgā zonā esošu lidostu, kuras atrodas 100 km attālumā vai līdz kurām ir stundas brauciens no pilsētas centra – kas tika izmantots Komisijas 2007. gada 27. jūnija Lēmumā C(2007) 3104 *Ryanair/Aer Lingus* (Lieta COMP/M.4439 – *Ryanair/Aer Lingus*) (OV 2008, C 47, 9. lpp.) – ņemšanu vērā, lai uzskatītu abas lidostas par aizstājamām, bija tikai pirmais provizorisks vērtējums, kas ne vienmēr derēja arī citos gadījumos, tādus kā maršruti, kurus apkalpo divi tīkla pārvadātāji. Tāpēc Komisija norādīja, ka ir jāņem vērā katra konkrētā gadījuma īpatnības, lai pareizi saprastu konkurences spiedienu, kādu viens uz otru rada lidojumi no vai uz divām dažādām lidostām. Rezultātā Komisija izvērtēja lidojumu no dažādām lidostām aizvietojamību, it īpaši šādiem lidostu pāriem: Bratislavas (Slovākija) lidosta un Vīnes starptautiskā lidosta *Schwechat*, Frankfurtes–Hānas lidosta un starptautiskā lidosta Frankfurtē pie Mainas, Ķelnes/Bonnas lidosta un Diseldorfas starptautiskā lidosta, Briseles Dienvidu lidosta *Charleroi* (Beļģija) un Briseles Nacionālā lidosta *Zaventem*.
- 18 Turpinājumā attiecībā uz lidojumu aizstājamību, ņemot vērā ceļotāju sensitīvo attieksmi pret laika faktoru, Komisija atgādināja, ka iepriekšējos lēmumos tā uzskatīja, ka biļetes, attiecībā uz kurām nav noteikti ierobežojumi un kuras iegādājas galvenokārt tie pasažieri, kuriem laiks ir ļoti svarīgs, var veidot atsevišķu tirgu no to biļešu tirgus, uz kurām attiecas ierobežojumi un kuras iegādājas galvenokārt tie pasažieri, kuriem laiks nav svarīgs. Pirmkārt, pasažieriem, kuriem laiks ir svarīgs, ir tendence ceļot profesionālā nolūkā, iegādāties biļetes īsi pirms izlidošanas, prasīt lielu elastību attiecībā uz iegādātajām biļetēm, kā, piemēram, lidojuma atcelšanu un izlidošanas laika maiņu bez maksas, maksāt vairāk par šādu elastību un prasīt vairāk reisu starp attiecīgo “*O & D*” pāri. Otrkārt, pasažieri,

kuriem laiks nav svarīgs, pārsvarā ceļo atpūtas nolūkā vai lai apciemotu draugus vai ģimeni, veic rezervāciju ilgi pirms lidojuma un neprasa nekādu elastību attiecībā uz viņu rezervācijām. Tādējādi pasažieru, kuriem laiks ir svarīgs, izvēle atšķiras no pasažieru, kuriem laiks nav svarīgs, izvēles, to parāda dažāda veida biļetes, kādas aviosabiedrības piedāvā šīm divām dažādo pasažieru grupām.

- 19 Komisija uzskatīja, ka analīze šajā lietā apstiprina, ka būtībā ir divu kategoriju pasažieri ar dažādām vajadzībām un atšķirīgu attieksmi pret cenu, lai gan daži tirgus pētījuma dalībnieki ir norādījuši, ka šī atšķirība starp pasažieriem, kuriem laiks ir svarīgs, un tiem, kuriem laiks nav svarīgs, vairs nav tik acīmredzama, jo pat tie ceļotāji, kuriem laiks ir svarīgs, pievērš arvien lielāku uzmanību cenām un viņiem ir tendence izvēlēties biļeti, uz kuru attiecas ierobežojumi, nevis biļeti, uz kuru ierobežojumi neattiecas, ja pirmā minētā biļete ir lētāka. Ņemot vērā šo tendenci izvēlēties biļetes, uz kurām attiecas ierobežojumi, lielākā daļa pārvadātāju, tostarp zemo cenu pārvadātāji, par samaksu piedāvā otrreizējas rezervēšanas pakalpojumus (grozot vai nu datumu, vai pasažiera vārdu). Tomēr atšķirība starp pasažieriem, kuriem laiks ir svarīgs, un tiem, kuriem laiks nav svarīgs, un līdz ar to starp biļetēm, uz kurām neattiecas ierobežojumi, un tām, uz kurām attiecas ierobežojumi, joprojām ir nozīmīga. Pasažieri, kuriem laiks ir svarīgs, joprojām turpinās prasīt biežus reisus un precīzus izlidošanas un ielidošanas laikus no sākumpunktiem un galapunktos. Visbeidzot, ņemot vērā nepieciešamību pēc elastīguma un pēc iespējas īsāka gaidīšanas laika, pasažieri, kuriem laiks ir svarīgs, nebūs tik ieinteresēti izmantot sekundārās lidostas kā pasažieri, kuriem laiks nav svarīgs.
- 20 It īpaši jānorāda, ka lielākā daļa tirgus pētījuma dalībnieku uzskatīja, ka pasažieriem, kuriem laiks ir svarīgs, ir jāpalielina viņu uzturēšanās laiks galapunktā un jāsamazina lidojuma ilgums. Tāpēc saskaņā ar lielākās daļas tirgus pētījuma dalībnieku viedokli šī pasažieru daļa prasa lidojumus agri no rīta un vēlu dienas beigās (ar optimālāko izlidošanas laiku ap plkst. 7.00 no rīta un maksimālajām laika robežām no plkst. 6.30 līdz 8.30 un izlidošanu vakarā ap plkst. 18.00 vai 19.00 ar maksimālajām laika robežām no plkst. 17.00 līdz 20.00). Pasažieri, kuriem laiks ir svarīgs, prasa arī pietiekami lielu skaitu reisu dienā. Būtu nepieciešami vismaz divi lidojumi dienā, lai nodrošinātu lidojumu turp un atpakaļ tajā pašā dienā, kaut arī lielākā daļa tirgus pētījuma dalībnieku ir norādījuši, ka pasažieri, kuriem laiks ir svarīgs, prasa vairāk nekā divus lidojumus atkarībā no galapunkta. Nozīme esot arī pārvadātājam, kādam dod priekšroku pasažieri, kuriem laiks ir svarīgs, un lielākā daļa tirgus pētījuma dalībnieku uzskatīja, ka pasažieri, kuriem laiks ir svarīgs, izvēlas tos tikla pārvadātājus, kuri nodrošina pilna pakalpojuma sniegšanu, nevis zemo cenu pārvadātājus. Par šiem jautājumiem bija vienisprātis visas tirgus pētījuma dalībnieku grupas, proti, korporatīvie klienti, ceļojumu aģenti un konkurējošās aviosabiedrības.
- 21 Turklāt Komisija arī norāda, ka iespēju lidot turp un atpakaļ tajā pašā dienā tuvo maršrutu gadījumā ir uzskatījuši par būtisku visi korporatīvie klienti, kuru atbildes bija saistītas galvenokārt ar laika un naudas ietaupīšanu, un lielākā daļa pat ir bijusi gatava maksāt nelielu papildu maksu, lai varētu lidot turp un atpakaļ tajā pašā dienā. To apstiprina ceļojumu aģentu atbildes.
- 22 Attiecībā uz lidostas atrašanās vietu lielākā daļa ceļojumu aģentu un konkurējošo uzņēmumu, kas atsaucās uz aptauju, esot norādījuši, ka primārās lidostas, kas atrodas pie biznesa centriem un līdz kurām nav liels attālums, ir svarīgākas tiem pasažieriem, kuriem laiks ir svarīgs, nekā tiem, kuriem laiks nav svarīgs. Korporatīvie klienti esot norādījuši, ka tie nepārprotami dod priekšroku pēc iespējas īsākam ceļojuma laikam (un pēc iespējas mazākām darījumu lidojumu izmaksām) viņu darbiniekiem neatkarīgi no tā, vai tie uzskata savus darbiniekus par pasažieriem, kuriem laiks ir svarīgs, vai pasažieriem, kuriem laiks nav svarīgs.
- 23 Visbeidzot, attiecībā uz netiešo un tiešo lidojumu aizstāšanas apjomu Komisija uzskatīja, ka tas ir atkarīgs no lidojuma ilguma. Parasti, jo garāks lidojums, jo vairāk netiešie lidojumi var radīt konkurences spiedienu uz tiešajiem lidojumiem. Attiecībā uz tuvajiem maršrutiem Komisija atgādina, ka iepriekšējos lēmumos tā uzskatīja, ka netiešie lidojumi nerada konkurences spiedienu uz tiešajiem lidojumiem, izņemot ārkārtas gadījumus, piemēram, ja tiešais lidojums neļauj lidot turp un atpakaļ tajā pašā dienā, kas ir svarīgi pasažieriem, kuri ceļo darījumu nolūkā. Tirgus izpēte lielākoties esot

apstiprinājusi, ka tuvo lidojumu gadījumā netiešie lidojumi parasti nav konkurētspējīga alternatīva tiešajiem lidojumiem, jo klienti patiešām dod priekšroku tiešajiem lidojumiem. Komisija uzsver, ka iepriekšējos lēmumos tā ir analizējusi vidēji tālos maršrutus, proti, lidojumus, kuru ilgums pārsniedz trīs stundas un attiecībā uz kuriem tiešie lidojumi parasti neļauj ceļot turp un atpakaļ tajā pašā dienā, kas nozīmē, ka tie var konkurēt ar netiešajiem lidojumiem (Komisijas 2005. gada 4. jūlija lēmums lietā COMP/M.3770 – *Lufthansa/Swiss*, (OV C 204, 3. lpp.), 17. apsvērums, un Komisijas lēmums lietā COMP/M.4439 *Ryanair/Aer Lingus*, 288. un nākamie apsvērumi).

- 24 Tā kā šo vidēji tālo maršrutu lidojuma laiks ir ilgāks, netiešie lidojumi šķiet reālāka alternatīva, un daži no tirgus izpētes dalībniekiem esot norādījuši, ka netiešie lidojumi noteiktos apstākļos ir konkurētspējīgs alternatīvs risinājums. Šāda analīze atbilstot Komisijas iepriekšējai praksei (skat. Komisijas 2009. gada 22. jūnija lēmumu lietā COMP/M.5335 – *Lufthansa/SN Airholding*, (OV C 295, 11. lpp.), 45. apsvērums).
- 25 Attiecībā uz tālajiem maršrutiem (lidojumiem, kuru ilgums ir vairāk nekā sešas stundas un attālums pārsniedz 5000 km) Komisija atgādina, ka iepriekšējos lēmumos tā uzskatīja, ka noteiktos apstākļos netiešie lidojumi ir konkurētspējīgs alternatīvs risinājums tiešo lidojumu pakalpojumiem, it īpaši, ja, pirmkārt, tie tiek pārdoti datorizētajā rezervēšanas sistēmā kā savienoti reisi atbilstoši “O & D” pārim, otrkārt, tie tiek piedāvāti katru dienu un, treškārt, tie tikai nedaudz pagarina lidojuma laiku (līdz 150 minūtēm) (skat., piemēram, Komisijas 2001. gada 12. janvāra lēmumu lietā COMP/M.2041 – *United/US Airways* un Komisijas 2002. gada 5. marta lēmumu lietā COMP/M.2672 – *SAS/Spanair* (OV C 93, 7. lpp.)). Tirgus izpēte lielā mērā apstiprinot, ka netiešie lidojumi ir konkurētspējīgs alternatīvs risinājums, ja runa ir par vairāk nekā sešu stundu ilgu lidojumu, un vairāki tirgus izpētes dalībnieki uzskata, ka šie lidojumi ir aizstājami.
- 26 Attiecībā, otrkārt, uz lidmašīnu sēdvietu vairumtirgošanu ceļojumu rīkotājiem Komisija uzskatīja, ka tirgus pētījums nav pretrunā tās iepriekšējos lēmumos izdarītajiem secinājumiem attiecībā uz šāda atsevišķa tirgus pastāvēšanu nošķirti no pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgus (skat., piemēram, Komisijas 2008. gada 17. decembra lēmumu lietā COMP/M.5141 – *KLM/Martinair* (OV 2009, C 51, 4. lpp.), 121. apsvērums, vai Komisijas lēmumu lietā COMP/M.4439 – *RyanAir/AerLingus*, 299. apsvērums). Komisija tomēr uzskatīja, ka tirgus pētījums neļauj skaidri noteikt, vai šis tirgus ir valsts mēroga, vai tomēr tas ietver arī Vācijas un Austriju.

#### *Darījuma ietekmes uz konkurenci novērtējums*

##### Koncentrācijas novērtēšanas konceptuālais ietvars

- 27 Vispirms Komisija apstrīdētajā lēmumā uzsvēra, ka pirms ierosinātā darījuma paziņošanas tai tika paziņots par 2008. gada 26. novembra darījumu, saskaņā ar kuru *Lufthansa* vēlējās iegūt ekskluzīvu kontroli pār *SN Airholding SA/NV*, kas darbojās kā *SN Brussels* holdinga sabiedrība. 2009. gada 22. jūnijā Komisija atļāva *Lufthansa* iegādāties *SN Brussels* saskaņā ar noteiktiem nosacījumiem (Lieta COMP/M.5335 – *Lufthansa/SN Airholding*). Turklāt 2009. gada 3. aprīlī Komisijai tika paziņots arī par darījumu, ar kuru *Lufthansa* vēlējās iegūt ekskluzīvu kontroli pār *BMI*. Komisija bez nosacījumiem apstiprināja šo darījumu ar 2009. gada 14. maija lēmumu (Lieta COMP/M.5403 – *Lufthansa/BMI* (OV C 158, 1. lpp.) (turpmāk tekstā – “lēmums *Lufthansa/BMI*”). *Lufthansa* noslēdza koncentrācijas darījumus ar *SN Brussels* un *BMI* attiecīgi 2009. gada 24. jūnijā un 2009. gada 1. jūlijā un pēc tam tos īstenoja. Rezultātā, analizējot koncentrāciju starp *Lufthansa* un *Austrian*, Komisija uzskatīja *SN Brussels* un *BMI* par *Lufthansa* meitasuzņēmumiem.

- 28 Turpinājumā Komisija norādīja, ka koncentrācijas darījums izvirza divus konceptuāla rakstura jautājumus, no kuriem pirmais attiecas uz *Lufthansa* un *Austrian* partneru *Star Alliance* ietvaros ņemšanu vērā, lai noteiktu konkrētos tirgus un veiktu ar darījumu saistītās konkurences analīzi, bet otrais – uz konkrētām hipotētiskām iespējām, lai novērtētu darījuma ietekmi maršrutos, kuros *Lufthansa* (tostarp *Swiss*, *Germanwings*, *SN Brussels* un *BMI*) un *Austrian* līdz šim sadarbojās.
- 29 Pirmkārt, Komisija šajā ziņā uzskatīja, ka *Lufthansa* un *Austrian* partneri *Star Alliance* ietvaros nav jāņem vērā, lai noteiktu ietekmētos tirgus, jo koncentrācija automātiski nepaplašina starp *Lufthansa* un tās *Star Alliance* partneriem noslēgto sadarbības nolīgumu piemērojamību attiecībā uz *Austrian* un nepaplašina arī starp *Austrian* un tās *Star Alliance* sadarbības partneriem noslēgto sadarbības nolīgumu piemērojamību attiecībā uz *Lufthansa*. Runājot par ietekmētajos tirgos pastāvošās konkurences analīzi, Komisija uzskatīja, ka saikne starp aviosabiedrībām un koncentrācijas ietekmi uz šīm aviosabiedrībām, tās mudinot konkurēt pēc šīs koncentrācijas, būtu jāizvērtē katrā konkrētajā maršrutā atsevišķi. Tāpēc Komisija uzskata, ka, ja tiek konstatēts, ka koncentrācijas dalībniekam un trešajai personai ir mazāks stimuls konkurēt koncentrācijas rezultātā, tad šis fakts ir jāņem vērā vērtējumā.
- 30 Otrkārt, Komisija noteica konkrētās hipotētiskās iespējas, lai novērtētu darījuma ietekmi maršrutos, kuros *Lufthansa* un *Austrian* sadarbojas. Komisija atgādināja Pamatnostādņu par horizontālo apvienošanu novērtēšanu saskaņā ar Padomes Regulu par uzņēmumu koncentrāciju kontroli (OV 2004, C 31, 5. lpp.; turpmāk tekstā – “2004. gada pamatnostādnes”) 9. punktu:
- “Novērtējot apvienošanās ietekmi uz konkurenci, Komisija salīdzina konkurences apstākļus, ko radītu paziņota apvienošanās, ar apstākļiem, kuri dominētu, ja apvienošanās nebūtu notikusi. Vairumā gadījumu konkurences apstākļi, kas pastāv apvienošanās laikā, veido attiecīgo salīdzinājumu apvienošanās seku novērtēšanai. Tomēr dažos apstākļos Komisija var ņemt vērā turpmākās tirgus izmaiņas, ko var viegli paredzēt. [..]”
- 31 Šajā kontekstā Komisija uzskatīja, ka konkrētie hipotētiskie scenāriji, lai novērtētu koncentrācijas ietekmi uz konkurenci, ir, pirmkārt, koncentrācijas dalībnieku sadarbība pirms šīs koncentrācijas, un, otrkārt, visticamākā attīstība nākotnē, ja *Lufthansa* nebūtu iegādājusies *Austrian*.
- 32 Attiecībā uz sadarbību, kāda pastāvēja starp *Lufthansa* un *Austrian* pirms koncentrācijas, Komisija norādīja, ka tā pastāvēja dažādos veidos, proti, kā kopuzņēmums izmaksu un ieņēmumu sadalei, kas darbojās visos maršrutos starp Austriju un Vāciju, kā globāls divpusējs sadarbības nolīgums, kā nolīgums par kopīgiem kodiem maršrutos starp Austriju un Šveici un kā nolīgums par kopīgiem kodiem starp *British Midlands*, *Lufthansa* meitasuzņēmumu, un *Austrian*.
- 33 Runājot par visticamāko attīstību gadījumā, ja *Lufthansa* nebūtu iegādājusies *Austrian*, Komisija, ņemot vērā Austrijas valdības lēmumu atrast *Austrian* privātu investoru, izvēlējās scenāriju, saskaņā ar kuru *Austrian* būtu iegādājusies cita aviosabiedrība, precīzāk, *Air France-KLM*. Šāda scenārija gadījumā *Austrian* izbeigtu sadarbību ar *Lufthansa* un izstātos no *Star Alliance*, lai pievienotos *Sky Team* aliansei, pie kuras pieder *Air France-KLM*.

#### Konkurences analīze

- 34 Pirmkārt, runājot par pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumiem regulāros maršrutos, Komisija uzskatīja, ka koncentrācija varētu radīt vairākas horizontālas pārklāšanās, kuras varētu iedalīt šādās kategorijās:
- 23 tuvie maršruti starp Austriju un Vāciju, kurus apkalpo kopuzņēmums izmaksu un ieņēmumu sadalei;

- trīs tuvie maršruti starp Austriju un Šveici;
  - tuvais maršruts, kas savieno Austriju un Beļģiju;
  - tuvais maršruts, kas savieno Austriju un Apvienoto Karalisti;
  - “tieša – netieša pārklāšanās”, proti, maršruti, kuros viens [koncentrācijas] dalībnieks piedāvā tiešu savienojumu, savukārt otrs – netiešu savienojumu;
  - “netieša – netieša pārklāšanās”, proti, maršruti, kuros abi [koncentrācijas] dalībnieki piedāvā vienīgi netiešu [lidojumu] pakalpojumus.
- 35 IZANALIZĒJOT konkurenci saistībā ar dažādu horizontālu pārklāšanos, Komisija secināja, ka koncentrācija rada nopietnas šaubas par tās saderību ar kopējo tirgu šādos maršrutos: Vīne – Štutgarte (Vācija), Vīne – Ķelne – Bonna (Vācija), Vīne – Minhene, Vīne – Frankfurte pie Mainas un Vīne – Brisele (turpmāk tekstā – “identificētie pilsētu pāri”).
- 36 Runājot, otrkārt, par lidmašīnu sēdvietu pārdošanu ceļojumu rīkotājiem, Komisija uzskatīja, ka, ņemot vērā *Lufthansa* un *Austrian* apvienotās tirgus daļas Vācijas tirgū, Austrijas tirgū un Austrijas – Vācijas apvienotajā tirgū attiecībā uz tālajiem maršrutiem, kuras visos trijos gadījumos aptver 5 % līdz 10 % [no tirgus], kā arī ņemot vērā *FlyNiki* ievērojamo klātbūtni Austrijas tirgū (no 40 % līdz 50 % tirgus daļu attiecībā uz tuvajiem maršrutiem un vidēji tālajiem maršrutiem), koncentrācija būtiski nekavē efektīvu konkurenci lidmašīnu sēdvietu pārdošanas ceļojumu rīkotājiem tirgū.
- 37 Turklāt Komisija uzskatīja, ka ir jānovērtē arī to glābšanas un pārstrukturēšanas atbalstu ietekme, kas tikuši piešķirti *Austrian* cita starpā pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgū un lidmašīnu sēdvietu pārdošanas ceļojumu rīkotājiem tirgū, pamatojoties uz to, ka šis finansējums varētu nostiprināt *Austrian* stāvokli tirgū.
- 38 Tomēr šajā ziņā Komisija atgādināja, ka *Austrian* bija finansiālas grūtības. Komisija norādīja, ka 2008. gada 19. decembrī Austrija tai paziņoja par savu lēmumu piešķirt glābšanas atbalstu *Austrian* grupai un ka 2008. gada 22. decembrī Komisija uzzināja, ka *Austrian* tikusi piešķirta šī glābšanas atbalsta pirmā daļa EUR 67 000 000 apmērā, lai tā varētu turpināt komercdarbību, un tas noticis, pirms Komisija varēja pieņemt lēmumu par šī atbalsta saderību ar kopējo tirgu.
- 39 Komisija precizēja, ka *Austrian* nedrošo finansiālo stāvokli apliecināja fakts, ka tās neatkarīgai darbībai būtu nepieciešami papildu finanšu līdzekļi, kas pārsniedz glābšanas atbalsta un pārstrukturēšanas atbalsta summu. Turklāt Komisija norādīja, ka glābšanas atbalstu EUR 200 000 000 apmērā *Austrian* jau lielākoties bija izmantojusi, lai atmaksātu savu lidaparātu finansējumu, un ka *Austrian* nepieciešamā finansējuma apjoms atbilda secinājumiem tās Lēmumā 2010/137, saskaņā ar kuru pārstrukturēšanas izmaksas stipri pārsniedza EUR 500 000 000.
- 40 Komisija no minētā secināja, ka ir maz ticams, ka *Austrian* ir izmantojusi vai izmanto glābšanas atbalstu un pārstrukturēšanas atbalstu tādā veidā, kas liktu apšaubīt Komisijas analīzi par koncentrācijas ietekmi uz skartajiem tirgiem, un, it īpaši, tādā veidā, lai kavētu tās konkurentu [darbības] paplašināšanos. Komisija precizēja, ka gan glābšanas atbalsta, gan pārstrukturēšanas atbalsta mērķis bija padarīt *Lufthansa* veikto *Austrian* iegādi perspektīvu ekonomiskā ziņā un, it īpaši, nodrošināt *Austrian* likviditāti, samazināt tās parādus un atjaunot tās ilgtermiņa dzīvotspēju. Tāpat Komisija arī atgādināja, ka tā nākotnē kontrolēs, kā *Austrian* izmanto šos finanšu līdzekļus.



- 41 Komisija norādīja, ka šādu secinājumu turklāt apstiprina *Lufthansa* stiprā finansiālā pozīcija, kuras darbības peļņa 2007. un 2008. gadā pārsniedza EUR 1 000 000 000 un kopējā likviditāte bija EUR 5 200 000 000, no kuriem stratēģiskā minimālā likviditāte 2009. gada 31. martā bija EUR 2 000 000 000. Komisija uzskata, ka glābšanas atbalsta un pārstrukturēšanas atbalsta ietekme bija ierobežota salīdzinājumā ar koncentrācijas rezultātā izveidotā uzņēmuma finansiālajām spējām.
- 42 Turklāt attiecībā uz “tiešajiem – tiešajiem” maršrutiem, kurus apkalpo tikai viens [koncentrācijas] dalībnieks, Komisija norādīja, ka tirgus pētījums nav parādījis, ka papildu finanšu līdzekļu piešķiršana *Austrian* mainītu secinājumus konkrēti par šiem maršrutiem, proti, ka koncentrācija likvidētu potenciālo konkurenci. Tieši pretēji, galvenie iemesli, kāpēc šajos maršrutos nav bažu par konkurenci, proti, zemais pieprasījums pēc vairākuma no šiem maršrutiem, *Lufthansa* un *Austrian* stratēģijas ienākšanai tirgū, ko apstiprina iekšējie dokumenti, paralēlo darbību neesamība pirms sadarbības lielākajā daļā no šiem maršrutiem, esot pastāvējuši neatkarīgi no attiecīgajiem valsts atbalstiem. Turklāt, runājot konkrētāk par *Austrian* ienākšanas tirgū stratēģiju, tirgus pētījumā neesot tikusi konstatēta pat vismazākā norāde par to, ka *Austrian* varētu mainīt savu ienākšanas tirgū stratēģiju, ņemot vērā attiecīgos papildu finanšu līdzekļus, par to liecinot arī fakts, ka *Austrian* ir izmantojusi jau gandrīz visu glābšanas atbalstu, negrozot savu ienākšanas tirgū stratēģiju. Tāpēc ir maz ticams, ka *Austrian* izmantotu šos papildu finanšu līdzekļus, lai sāktu darboties šajos maršrutos.

#### Saistības

- 43 Lai kļiedētu nopietnās šaubas, ko rada koncentrācija attiecībā uz tās saderību ar kopējo tirgu, *Lufthansa* un *Austrian* piedāvāja uzņemties saistības, lai atrisinātu konkurences problēmas saistībā ar identificētajiem pilsētu pāriem. Saistības, kuru mērķis ir samazināt šķēršļus ienākšanai tirgū un atvieglot ienākšanu tirgū vienam vai vairākiem jaunienācējiem vai attiecīgajos maršrutos jau darbojošos konkurentu darbības paplašināšanos, ir apkopotas zemāk.

#### Saistības attiecībā uz laika nišām

– Laika nišu piešķiršana pilsētu pāriem, attiecībā uz kuriem ir bažas par konkurenci

- 44 Saskaņā ar saistībām [koncentrācijas] dalībnieki apņemas atbrīvot laika nišas – saskaņā ar speciālu procedūru – Vīnes, Štutgartes, Ķelnes/Bonnas, Mīnhenes, Frankfurtes pie Mainas un Briseles lidostās piecos maršrutos, kuros Komisija ir identificējusi konkurences problēmas.
- 45 Nododamās laika nišas ļaus jaunienācējam veikt šādu skaitu lidojumu identificētajos pilsētu pāros:
- Vīne – Štutgarte: līdz trim lidojumiem dienā,
  - Vīne – Ķelne/Bonna: līdz trim lidojumiem dienā, bet ne vairāk kā 18 lidojumi nedēļā,
  - Vīne – Frankfurte pie Mainas: līdz pieciem lidojumiem dienā,
  - Vīne – Mīnhene: līdz četriem lidojumiem dienā,
  - Vīne – Brisele: līdz četriem lidojumiem dienā, bet ne vairāk kā 24 lidojumi nedēļā.
- 46 Iepriekš minēto laika nišu skaits tiks samazināts par tik, cik laika nišu jau ticis nodots jaunienācējam saskaņā ar saistībām, ja vien jaunienācējs nepārtrauks izmantot šīs laika nišas un tās atkal varēs izmantot [koncentrācijas] dalībnieki.

- 47 Attiecībā uz visiem identificētajiem pilsētu pāriem, izņemot pārus Vīne – Frankfurte pie Mainas un Vīne – Mīnhene, attiecībā uz kuriem ir piemērojami īpaši noteikumi, lidojumu skaits, ko jau veic no [koncentrācijas] dalībniekiem neatkarīga vai ar tām nesaistīta aviosabiedrība uz identificēto pilsētu pāri, ir jāatskaita no to laika nišu skaita, kuras [koncentrācijas] dalībniekiem ir jānodod šai aviosabiedrībai saskaņā ar saistībām.
- 48 Attiecībā uz maršrutu Vīne – Frankfurte pie Mainas divi lidojumi dienā, kurus veic prasītāja (trīs lidojumi, ja prasītāja no *Lufthansa* iegūst trešo laika nišu, sākot no Starptautiskā gaisa transporta asociācijas (*IATA*) 2009./2010. gada ziemas sezonas), tiks atskaitīti no laika nišām, kuras ir jānodod saskaņā ar saistībām. Ja prasītāja pirms agrāk pastāvējušo tiesību iegūšanas pārtrauks veikt vienu vai vairākus no šiem lidojumiem, tad šos lidojumus tiks atļauts veikt jaunienācējiem saskaņā ar saistībām.
- 49 Prasītāja var apmainīt laika nišas, ko tā ir saņēmusi no *Lufthansa* Frankfurtes pie Mainas lidostā saskaņā ar pašreizējo vienošanos par laika nišu nomu starp *Lufthansa* un prasītāju, pret laika nišām, ko *Lufthansa* nodod saskaņā ar saistībām. Tomēr, lai ņemtu vērā *Lufthansa* mainīgo struktūru Frankfurtes pie Mainas lidostā, *Lufthansa* nav pienākums nodot prasītājai vairāk kā vienu laika nišu Frankfurtes pie Mainas lidostā katrā no šādiem laikposmiem:

Ielidošana	Izlidošana
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 Turklāt un neatkarīgi no fakta, vai prasītāja izvēlas vai neizvēlas iegūt jaunas laika nišas no koncentrācijas dalībniekiem apmaiņā pret tās pašreizējām laika nišām Frankfurtes pie Mainas lidostā, *Lufthansa* apņemas grozīt savu pašreizējo vienošanos par laika nišu nomu, kas noslēgta ar prasītāju, lai ietvertu saistību noteikumus, it īpaši attiecībā uz iespēju prasītājai iegūt agrāk pastāvējušās tiesības attiecībā uz šīm laika nišām.
- 51 Tāpat, ja neviens operators, kurš nepieder pie *Star Alliance*, nelūdz koriģējošu laika nišu attiecībā uz *IATA* 2010. gada vasaras sezonu (vai attiecībā uz to pirmo sezonu, kad tiek ieviestas procedūras saistību īstenošanai, neatkarīgi no tā, kura sezona ir pēdējā), viens lidojums no trijiem, kurus nodrošina sabiedrība *Adria Airways* maršrutā Vīne – Frankfurte pie Mainas, tiks atskaitīts no to laika nišu skaita, kuras ir jādara pieejamas saskaņā ar saistībām. Šis atskaitījums tiks piemērots sākotnēji attiecībā uz periodu, kas ietver *IATA* četras sezonas pēc kārtas, un attiecībā uz katru papildu periodu divu gadu garumā līdz brīdim, kamēr operators, kurš nepieder pie *Star Alliance*, neprasis koriģējošu laika nišu.
- 52 Turklāt *Lufthansa* apņemas grozīt tās pašreizējās vienošanās ar *Adria Airways* par laika nišām, lai atspoguļotu saistību noteikumus, tomēr ar nosacījumu, ka *Adria Airways* neiegūst agrākās pastāvošās tiesības.
- 53 Runājot par maršrutu Vīne – Mīnhene, kurā prasītāja veic trīs lidojumus dienā, attiecībā uz kuriem tai tika piešķirtas laika nišas saskaņā ar parasto laika nišu piešķiršanas procedūru, saistībās ir paredzēts, ka *Niki* ir tiesības apmainīt tās rīcībā šobrīd esošās laika nišas šajā maršrutā pret laika nišām, kuras *Lufthansa* nodos izmantošanai saskaņā ar saistībām. Neatkarīgi no tā, vai *Niki* izlemj apmainīties vai neapmainīties ar tās rīcībā pašreiz esošajām laika nišām saskaņā ar saistībām, tās lidojumu skaits tiks

atskaitīts no kopējā laika nišu skaita, kas [koncentrācijas] dalībniekiem ir jānodod šajā maršrutā. Ja *Niki* pārtrauc veikt vienu vai vairākus no šiem lidojumiem, tad tos ir jāatļauj veikt jaunpienācējiem saskaņā ar saistībām.

- 54 Attiecībā uz maršrutiem Vīne – Štutgarte un Vīne – Ķelne/Bonna *Lufthansa* jau bija jānodod laika nišas jaunpienācējiem saskaņā ar iepriekšējo lēmumu koncentrācijas jomā, proti, Komisijas 2005. gada 22. decembra Lēmumu C 2006/018/07 lietā COMP/M.3940 - *Lufthansa/Eurowings* (OV C 18, 22. lpp.). Tā kā [koncentrācijas] dalībnieki jau ir nodevuši laika nišas jaunpienācēju rīcībā saskaņā ar saistībām šajā lietā, šis laika nišas tiks atskaitītas no to laika nišu skaita, kas tiek nodotas saskaņā ar saistībām šajā lietā. Jaunpienācēji var izvēlēties laika nišas attiecībā uz šiem diviem maršrutiem saskaņā ar saistībām, kuras tie vēlas piemērot, proti, iepriekšējā vai šajā lietā uzņemtajām saistībām.

– Laika nišu nodošanas nosacījumi

- 55 Saistībās paredzētā laika nišu nodošanas procedūra ir piemērojama paralēli parastajai laika nišu piešķiršanas procedūrai. Aviosabiedrība, kas vēlas iegūt laika nišas attiecībā uz vienu no identificētajiem pilsētu pāriem, iesniedz savu pieteikumu par laika nišu piešķiršanu, izmantojot parasto laika nišu piešķiršanas procedūru, un vienlaikus prasa nodot laika nišas saskaņā ar saistībām. Ja pretendenta pieteikums par laika nišu piešķiršanu, ko tas iesniedz koordinātoram, netiek apmierināts *IATA* plānošanas konferences dēļ, saistībās paredzēts, ka [koncentrācijas] dalībniekiem ir pienākums nodot pieprasītās laika nišas pieteikuma iesniedzējam vienas nedēļas laikā no brīža, kad pretendents ir apņēmis tās izmantot. Laika nišas ir jāpiešķir bez maksas un divdesmit minūšu laika logā attiecībā pret stundu, kuru lūdz piešķirt pretendents, ja vienam vai otram no koncentrācijas dalībniekiem ir pieejamas laika nišas šajā laika logā. Pretējā gadījumā [koncentrācijas] dalībniekiem ir jāpiedāvā laika nišas, kuras ir vistuvāk stundai, kuru ir prasījis pieteikuma iesniedzējs.
- 56 Vienošanās par laika nišu nomu starp koncentrācijas dalībniekiem un pieteikuma iesniedzēju ir jāparaksta un nodošana jāveic trīs nedēļu laikā no laika nišu atgriešanas, proti, 15. janvārī attiecībā uz *IATA* vasaras sezonu un 15. augustā attiecībā uz *IATA* ziemas sezonu. Vienošanās par laika nišu nomu ilgums ir vienāds ar identificēto pilsētu pāru izmantošanas periodu, bet jaunpienācējam ir tiesības bez soda izbeigt vienošanos katras *IATA* sezonas beigās. Visbeidzot, saistībās ir paredzēts, ka jaunpienācējam, kurš nolemj darboties vairākos maršrutos, ir priekšroka.

– Agrāk iegūtās [pastāvošās] tiesības

- 57 Saistībās arī ir paredzēta iespēja jaunpienācējam iegūt agrākās pastāvošās tiesības uz koncentrācijas dalībnieku laika nišām. Jaunpienācējs iegūs agrāk pastāvējušās tiesības uz šīm laika nišām, proti, tam būs tiesības izmantot laika nišas, kuras [koncentrācijas] dalībnieki ir nodevuši attiecībā uz jebkura identificēto pilsētu pāra abiem galiem, attiecībā uz tādu pilsētu pāri Eiropas ietvaros, kas atšķiras no identificētajiem pilsētu pāriem, kad tas būs apkalpojis identificēto pilsētu pāri divas *IATA* sezonas pēc kārtas attiecībā uz visiem identificēto pilsētu pāriem, izņemot maršrutu Vīne – Frankfurte pie Mainas, un astoņas *IATA* sezonas pēc kārtas attiecībā uz maršrutu Vīne – Frankfurte pie Mainas. Turpretim, ja jaunpienācējs pārtrauks izmantot attiecībā uz identificēto pilsētu pāri nodotās laika nišas pirms minēto divu *IATA* sezonu beigām, tad šis laika nišas tiks atdotas atpakaļ *Lufthansa* un nodotas cita jaunpienācēja rīcībā saskaņā ar saistībām.

– *Star Alliance* locekļi kā jaunpienācēji

- 58 Iepriekš minētās saistības ir pilnībā piemērojamas tikai attiecībā uz jaunpienācējiem, kas nav *Star Alliance* locekļi. Faktiski *Star Alliance* locekļi arī var iegūt laika nišas saskaņā ar saistībām, taču aviosabiedrībām, kas nav *Star Alliance* locekļi, ir priekšrocība, ja vairāki potenciālie jaunpienācēji prasa laika nišas vienam un tam pašam maršrutam saskaņā ar saistībām. Prioritāte vienmēr tiks dota

pieteikuma iesniedzējam, kas nav *Star Alliance* loceklis, proti, pat tad, ja *Star Alliance* loceklis prasa laika nišas attiecībā uz lielāku skaitu maršrutu nekā pieteikuma iesniedzējs, kurš nav *Star Alliance* loceklis.

- 59 Turklāt jaunpienācējiem *Star Alliance* locekļiem nebūs iespēja iegūt agrāk pastāvējušās tiesības attiecībā uz laika nišām, kuras bija [koncentrācijas] dalībniekiem. Jaunpienācējs *Star Alliance* loceklis nevarēs noslēgt ne vienošanos par kodu koplietošanu, ne arī kopuzņēmuma vienošanos ieņēmumu un peļņas sadalei ar koncentrācijas dalībniekiem vai ar citiem *Star Alliance* partneriem attiecībā uz identificētajiem pilsētu pāriem. Ja *Star Alliance* loceklis pārtrauc izmantot saskaņā ar saistībām piešķirtās laika nišas, koncentrācijas dalībniekiem no jauna ir jāpiedāvā šīs laika nišas jaunpienācējiem.
- 60 Ja *Star Alliance* loceklis iegūst laika nišas saskaņā ar saistībām, tad Komisija var noteikt īpašus nosacījumus, cita starpā, lai nodrošinātu pieteikuma iesniedzēja – *Star Alliance* locekļa neatkarību attiecībā pret koncentrācijas dalībniekiem.

Citas saistības un noteikumi

– Īpašas vienošanās par līdzdalības sadalījumu un vienošanās par kodu koplietošanu

- 61 Saistības dod jaunpienācējam iespēju noslēgt īpašu vienošanos par līdzdalības sadalījumu un vienošanos par kodu koplietošanu, kas tam ļauj piešķirt lidojumiem ar faktisku sākumpunktu un galapunktu Austrijā, Vācijā vai Beļģijā savus lidojuma kodus [numurus] ar nosacījumu, ka daļa no lidojuma iekļaujas identificēto pilsētu pāri. Šīs speciālās vienošanās par līdzdalības sadalījumu nosacījumiem ir jābūt tādiem, kuru rezultātā pret jaunpienācējiem tiek piemērota tāda pati attieksme kā pret *Lufthansa* partneriem, kuri ir *Star Alliance* locekļi.

– Citi noteikumi

- 62 Saistības attiecībā uz laika nišu piešķiršanu papildina citas saistības, tādas kā iespēja jaunpienācējam noslēgt ar [koncentrācijas] dalībniekiem starpreisu nolīgumus un nolīgumus par piekļuvi klientu lojalitātes programmām, kā arī starpmodālos nolīgumus ar dzelzceļa uzņēmumu vai citu sauszemes transporta uzņēmumu.
- 63 Saistības paredz tāda pilnvarnieka iecelšanu, kas pārraudzītu, kā [koncentrācijas] dalībnieki ievēro saistības un palīdzētu Komisijai saistībās paredzēto laika nišu nodošanas procedūrā.
- 64 Saistības ietver arī noteikumus ātrai strīdu izšķiršanas procedūrai, saskaņā ar kuru jaunpienācējs var izlemt atrisināt visus strīdus ar [koncentrācijas] dalībniekiem par saistībām saskaņā ar šķirējtiesas procedūru. Šķirējtiesas nolēmums ir saistošs gan jaunpienācējam, gan [koncentrācijas] dalībniekiem. Pierādīšanas pienākums jebkurā strīdā prasa, no vienas puses, lai jaunpienācējs pierādītu *prima facie* savus izvirzītos pamatus un, no otras puses, lai [koncentrācijas] dalībnieki iesniegtu pierādījumus par pretējo.
- 65 Saistības, it īpaši pienākums nodot laika nišas, nav ierobežotas laikā, bet ietver pārskatīšanas klauzulu.

*Saistību novērtējums*

- 66 Novērtējot *Lufthansa* un *Austrian* piedāvātās saistības, Komisija precizēja, ka tā ņēma vērā konkurentu izrādīto interesi uzsākt lidojumus starp identificēto pilsētu pāriem vai paplašināt savu darbību šajos maršrutos un ka tā uzskatīja, ka koriģējošo pasākumu pakete, ņemot vērā pašreizējo ekonomisko situāciju gaisa transporta nozarē, kopumā ir pievilcīga. Komisija norāda, ka tā secināja, ka piedāvātās

saistības varēja izraisīt vienas vai vairāku aviosabiedrību laicīgu ienākšanu tirgū attiecībā uz identificēto pilsētu pāriem un ka ar šo ienākšanu būtu pietiekami, lai novērstu nopietnās šaubas, kas tika identificētas šajos tirgos.

### Secinājums

- 67 Tādējādi Komisija secināja, ka koncentrācija ir atzīstama par saderīgu ar kopējo tirgu saskaņā ar Koncentrāciju regulas 8. panta 2. punktu un ar EEZ līgumu saskaņā ar šī līguma 57. pantu, ja tiek ievērotas saistības, kas izklāstītas pielikumā, kurš ir apstrīdētā lēmuma neatņemama sastāvdaļa.
- 68 Komisija precizēja, ka šāds secinājums ir spēkā neatkarīgi no glābšanas atbalsta un pārstrukturēšanās atbalsta, jo šo finanšu līdzekļu galvenais mērķis bija nodrošināt *Austrian* izdzīvošanu un to summa bija zema, salīdzinot ar *Austrian* finansiālajām vajadzībām un *Lufthansa* vispārējo finansiālo stāvokli.

### Tiesvedība

- 69 Ar prasības pieteikumu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2010. gada 13. aprīlī, prasītāja *Niki Luftfahrt* cēla prasību atcelt apstrīdēto lēmumu.
- 70 Ar attiecīgi 2010. gada 9. jūlijā un 20. jūlijā Vispārējās tiesas kancelejā iesniegtajiem dokumentiem *Lufthansa* un *ÖIAG* lūdza atļauju iestāties šajā lietā Komisijas prasījumu atbalstam. Ar 2010. gada 5. oktobra rīkojumu Vispārējās tiesas septītās palātas priekšsēdētājs atļāva *Lufthansa* un *ÖIAG* iestāties lietā.
- 71 Ar dokumentu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2010. gada 2. augustā, Austrijas Republika lūdza atļauju iestāties šajā lietā Komisijas prasījumu atbalstam. Ar 2010. gada 5. oktobra rīkojumu Vispārējās tiesas septītās palātas priekšsēdētājs atļāva Austrijas Republikai iestāties lietā.
- 72 Ar attiecīgi 2010. gada 20. augustā un 1. septembrī Vispārējās tiesas kancelejā iesniegtajiem dokumentiem Komisija lūdza ievērot konfidencialitāti attiecībā uz noteiktu informāciju, kas, pēc tās domām, ir komercnoslēpums attiecībā pret personām, kas iestājušās lietā.
- 73 Tā kā Vispārējās tiesas palātu sastāvs tika mainīts, tiesnesis referents tagad darbojas septītajā palātā, kurai 2010. gada 27. septembrī attiecīgi tika nodota šī lieta.
- 74 Tā kā personas, kas iestājušās lietā, neizvirzīja iebildumus pret to, ka tiek ievērota konfidencialitāte, tām tika nosūtīta procesuālā raksta nekonfidencialā versija, kā tas jau sākotnēji bija paredzēts iepriekš minētajos 2010. gada 5. oktobra rīkojumos.
- 75 Tā kā Vispārējās tiesas palātu sastāvs tika mainīts, tiesnesis referents tagad darbojas pirmajā palātā, kurai 2012. gada 24. maijā attiecīgi tika nodota šī lieta.
- 76 2013. gada 18. februārī, izmantojot procesa organizatoriskos pasākumus saskaņā ar Reglamenta 64. panta 3. punkta b) un c) apakšpunktu, Vispārējā tiesa aicināja Komisiju tai norādīt metodi, kuru tā izmantojusi, lai nodrošinātu reprezentativitāti atbildēm, kuras snieguši konkurenti, korporatīvie klienti un ceļojumu aģentūras tirgus pētījuma ietvaros koncentrācijas I posma izvērtēšanas laikā.
- 77 Tajā pašā dienā, izmantojot procesa organizatoriskos pasākumus saskaņā ar Reglamenta 64. panta 3. punkta d) apakšpunktu, Vispārējā tiesa aicināja Komisiju iesniegt koncentrācijas dalībnieku 2009. gada 10. jūlijā piedāvātās saistības, tirgus dalībniekiem 2009. gada 27. jūlijā nosūtīto aptaujas anketu, kā arī atbildes uz minēto aptaujas anketu, kuras Komisija saņēma pirms 2009. gada 31. jūlija

sanāksmes, vajadzības gadījumā dzēšot tirgus pētījuma dalībnieku vārdus, kā arī atbildes uz aptaujas anketas 28. jautājumu, kurš koncentrācijas dalībnieku konkurentiem tika nosūtīts 2009. gada 12. maijā izvērtēšanas I posma ietvaros.

- 78 2013. gada 22. martā Komisija atbildēja uz Vispārējās tiesas uzdoto jautājumu un daļēji izpildīja tai izteikto lūgumu iesniegt dokumentus.
- 79 2013. gada 17. jūlijā Vispārējā tiesa, izmantojot jaunu procesa organizatorisko pasākumu, kas tika noteikts, pamatojoties uz Reglamenta 64. panta 3. punkta d) apakšpunktu, aicināja Komisiju iesniegt saistības, kuras koncentrācijas dalībnieki piedāvāja 2009. gada 10. jūlijā, kā arī visas tās atbildes uz tirgus dalībniekiem 2009. gada 27. jūlijā nosūtīto aptaujas anketu, kuras Komisija vēl nebija iesniegusi, vajadzības gadījumā dzēšot atbilžu autoru vārdus. Komisija izpildīja šo lūgumu 2013. gada 19. augustā.
- 80 Tā kā Vispārējās tiesas palātu sastāvs tika mainīts, tiesnesis referents tagad darbojas astotajā palātā, kurai 2013. gada 1. oktobrī attiecīgi tika nodota šī lieta.

### Lietas dalībnieku prasījumi

- 81 Prasītājas prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:

- atcelt apstrīdēto lēmumu;
- piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

- 82 Komisijas, kuru atbalsta Austrijas Republika, *Lufthansa* un *ÖIAG*, prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:

- prasību noraidīt;
- piespriest prasītājam atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

### Juridiskais pamatojums

- 83 Lai pamatotu savu prasību, prasītāja izvirza trīs pamatus. Pirmais pamats ir balstīts uz EKL 81. panta 1. un 3. punkta un Koncentrāciju regulas 8. panta, kā arī 2004. gada pamatnostādņu pārkāpumu. Otrais ir balstīts uz būtisku procesuālu noteikumu pārkāpumu. Trešais pamats ir balstīts uz pilnvaru nepareizu izmantošanu.
- 84 Vispirms jāatgādina, ka saskaņā ar Koncentrāciju regulas 2. panta 3. punktu par nesaderīgiem ar kopējo tirgu ir jāuzskata koncentrācijas darījumi, kas būtiski kaitē efektīvai konkurencei kopējā tirgū vai nozīmīgā tā daļā, it īpaši dominējoša stāvokļa radīšanas rezultātā. Savukārt Komisijai ir pienākums saskaņā ar Koncentrāciju regulas 2. panta 2. punktu atzīt par saderīgu ar kopējo tirgu ikvienu koncentrācijas darījumu, kas ietilpst minētās regulas piemērošanas jomā, ja nav izpildīts šīs pašas regulas 2. panta 3. punktā paredzētais nosacījums.
- 85 Pastāvīgajā judikatūrā ir atzīts, ka ar Koncentrāciju regulas pamatnoteikumiem, bet, konkrētāk, tās 2. pantu, Komisijai ir piešķirta noteikta rīcības brīvība, it īpaši saistībā ar ekonomiska rakstura vērtējumiem, un tāpēc tiesai šādu pilnvaru izmantošanas pārbaude, kas ir būtiska, definējot noteikumus koncentrācijas jomā, ir jāveic, ņemot vērā rīcības brīvību, kas ir koncentrāciju jomā esošo ekonomiska rakstura normu pamatā (skat. spriedumu, 2010. gada 6. jūlijs, *Ryanair/Komisija*, T-342/07, Krājums, EU:T:2010:280, 29. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 86 Kaut arī Eiropas Savienības tiesa atzīst Komisijai piešķirto rīcības brīvību ekonomikas jomā, tas tomēr nenozīmē, ka tai ir jāatturas no Komisijas veiktās ekonomiska rakstura datu interpretācijas pārbaudes. Proti, Savienības tiesai tostarp ne tikai ir jāpārbauda iesniegto pierādījumu saturiskā pareizība, ticamība un saskanība, bet arī jāpārlicinās, vai šie pierādījumi veido visu atbilstošo informāciju, kas ir jāņem vērā, lai novērtētu sarežģītu situāciju, un vai ar šiem pierādījumiem var pamatot no šīs informācijas izdarītos secinājumus (spriedums *Ryanair/Komisija*, minēts 85. punktā, EU:T:2010:280, 30. punkts).
- 87 Turklāt saskaņā ar pastāvīgo judikatūru gadījumos, kad iestādēm ir rīcības brīvība, Savienības tiesību sistēmā nodrošināto garantiju ievērošanai administratīvajos procesos ir vēl jo lielāka nozīme. Šo garantiju starpā ir Komisijas pienākums rūpīgi un objektīvi izvērtēt visus attiecīgajā lietā būtiskus faktorus, ieinteresēto personu tiesības darīt zināmu savu viedokli, kā arī tiesības uz pietiekamu lēmuma pamatojumu (spriedums *Ryanair/Komisija*, minēts 85. punktā, EU:T:2010:280, 31. punkts).
- 88 Prasītājas pamati un argumenti ir jāizvērtē šo principu gaismā.
- 89 Vispārējā tiesa uzskata par lietderīgu vispirms izskatīt otro pamatu, kas ir balstīts uz būtisku procedūras noteikumu pārkāpumu.

*1. Par otro pamatu, kas ir balstīts uz būtisku procedūras noteikumu pārkāpumu*

- 90 Otrais pamats ir sadalīts divās daļās, no kurām pirmā daļa ir saistīta ar to, ka nav pamatojuma attiecībā uz konkurences situāciju gaisa satiksmes maršrutos starp Centrāleiropu un Austrumeiropu ārpus Savienības, un otrā daļa – ar to, ka Komisija nav pietiekami pierādījusi tirgus izpētē iegūtos faktus.

*Par otrā pamata pirmo daļu, kas ir balstīta uz pienākuma norādīt pamatojumu neizpildi*

- 91 Prasītāja būtībā apgalvo, ka apstrīdētajā lēmumā nav norādīts pamatojums attiecībā uz konkurences situāciju gaisa satiksmes maršrutos starp Centrāleiropu un Austrumeiropu.
- 92 Šajā ziņā ir jānorāda prasītājas arguments, saskaņā ar kuru Komisija apstrīdētajā lēmumā atsaucas uz tirgus pētījumu vien tiktāl, ciktāl tas attiecas uz koncentrācijas ietekmes maršrutos starp Centrāleiropu un Austrumeiropu izvērtēšanu. No apstrīdētā lēmuma izriet, ka Komisija minētā lēmuma 267. un 268. apsvērumā ir norādījusi, ka “piedāvātais darījums ietekmē virkni maršrutu, kuros pārklājas [*Lufthansa*] un [*Austrian*] “tiešie – netiešie” vai “netiešie – netiešie” lidojumi gan Eiropas ietvaros, gan arī no Eiropas lidostām uz galamērķiem ārpus Eiropas” un kuri tika analizēti, “ņemot vērā [koncentrācijas] dalībnieku stāvokli tirgū un tirgus daļu pieaugumu koncentrācijas rezultātā”. Komisija arī ir precizējusi, ka “tika novērtēta konkurentu klātbūtne un stāvoklis un pasažieru skaits katrā maršrutā” un ka “nepieciešamības gadījumā tika ņemts vērā konkurentu piedāvāto reisu skaits un ilgums un cita starpā to piemērotība pasažieriem, kuriem laiks ir svarīgs”. Turpinājumā Komisija ir norādījusi, ka, “pamatojoties uz šiem kritērijiem, netika identificēta neviena ar konkurenci saistīta problēma”, jo “turklāt, tirgus pētījumā netika konstatēta pat ne mazākā ar konkurenci saistīta problēma attiecībā uz identificēto “tiešo – netiešo” vai “netiešo – netiešo” pārklāšanos, izņemot [*Lufthansa*] un [*Austrian*] stāvokli Centrāleiropas un Austrumeiropas tirgū”.
- 93 Tāpat jānorāda, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 269. apsvērumā ir norādījusi, ka “I posma laikā daži tirgus pētījuma [dalībnieki] izteica bažas par [*Lufthansa*] un [*Austrian*] stipro pozīciju [Centrāleiropas un Austrumeiropas] tirgū, ņemot vērā cita starpā kontroli, kādu koncentrācija nodrošināja [*Lufthansa*] ļoti būtiskā “Centrāleiropas tirgus” daļā”, it īpaši tāpēc, ka tās kontrolē nozīmīgākos satiksmes centrus, no kuriem tiek veikti lidojumi uz [Centrāleiropu un Austrumeiropu], un tām ir labi attīstīti tieši šajā reģionā”. Turklāt Komisija ir norādījusi, ka “tirgus pētījuma otrā posma detalizētāki rezultāti tomēr

parādīja, ka it īpaši lielākā daļa korporatīvo klientu neredz nekādu negatīvu ietekmi potenciāli pieaugošajai apvienotā uzņēmuma pozīcijai attiecībā uz lidojumiem, kas tiek veikti uz [Centrāleiropu un Austrumeiropu], kā arī norādīja uz pastāvošiem alternatīviem konkurentiem”.

- 94 Tādējādi no apstrīdētā lēmuma izriet, ka Komisija ir norādījusi, ka tā vispirms analizēja koncentrācijas ietekmi uz maršrutiem no Eiropas ar galamērķiem ārpus Eiropas, tādējādi iekļaujot arī Austrumeiropu, kuros pārklājas *Lufthansa* un *Austrian* tiešie – netiešie un netiešie – netiešie lidojumi, un pēc šīs analīzes netika atrasta neviena ar konkurenci saistīta problēma šajos maršrutos; pēc tam, otrajā posmā Komisija noraidīja ar konkurenci saistītās problēmas, uz kurām atsaucās daži tirgus pētījuma dalībnieki minētā pētījuma I posmā, ņemot vērā tirgus pētījuma dalībnieku sniegtās atbildes šī pētījuma II posmā, kad tika veikta padziļināta tirgus izpēte.
- 95 Līdz ar to prasītājas apgalvojums, saskaņā ar kuru Komisija esot atsaukusies uz tirgus pētījuma rezultātiem, tikai lai izskaidrotu konkurences problēmu neesamību maršrutos starp Centrāleiropu un Austrumeiropu, nav pamatots.
- 96 Tāpat ir jānorāda prasītājas arguments, saskaņā ar kuru Komisija, analizējot konkurences situāciju maršrutos starp Centrāleiropu un Austrumeiropu, neesot norādījusi, kurā no šiem maršrutiem gaisa pārvadātāji *Air France-KLM*, *British Airways*, *CSA* un *Malev* būtu iespējamās alternatīvas *Lufthansa* un *Austrian*.
- 97 Jānorāda, ka apstrīdētā lēmuma 270. un 271. apsvērumā, kuros Komisija min iepriekš minētos gaisa pārvadātājus, neattiecas uz analīzi, kas lika Komisijai minētā lēmuma 268. apsvērumā konstatēt, ka nepastāv ar konkurenci saistītas problēmas maršrutos starp Centrāleiropu un Austrumeiropu. Patiesībā tā ir atbilde uz bažām, ko izteica daži tirgus pētījuma dalībnieki minētā pētījuma I posmā, uz kurām Komisija atsaucās apstrīdētā lēmuma 269. apsvērumā. Komisija faktiski šajā pēdējā apsvērumā ir norādījusi, ka dažiem tirgus pētījuma dalībniekiem bija bažas par kontroli, kādu koncentrācijas rezultātā ieguva *Lufthansa* pār “ļoti būtisku “Centrāleiropas tirgus” daļu”, it īpaši tāpēc, ka [*Austrian* un *Lufthansa*] kontrolē nozīmīgākos satiksmes centrus, no kuriem tiek veikti lidojumi uz [Centrāleiropu un Austrumeiropu], un tām ir labi attīstīti tikli šajā reģionā”. Tā kā šīs bažas bija saistītas nevis ar konkrētiem maršrutiem, bet gan ar šķietami spēcīgo *Lufthansa* stāvokli kopējā “Centrāleiropas tirgū”, tad Komisija pamatoti ir aprobežojusies ar konstatējumu, ka atbilstoši tam, ko tirgus pētījuma dalībnieki norādīja II posmā, Centrāleiropu un Austrumeiropu apkalpo galvenās tikla aviosabiedrības. Tādēļ no minētā nevar tikt secināts, ka Komisija, šādi rīkojoties, nebūtu izpildījusi pienākumu norādīt pamatojumu.
- 98 Runājot par prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru pamatojuma neesamība apstrīdētajā lēmumā attiecībā uz konkurences stāvokli maršrutos starp Centrāleiropu un Austrumeiropu nevarot tikt izskaidrota ar to, ka bija īss termiņš, lai izvērtēšanas procedūras II posmā pieņemtu lēmumu, un tas beidzās tikai 2009. gada 6. novembrī, pietiek norādīt, kā tika konstatēts iepriekš, ka prasītāja nav pierādījusi, ka Komisija nebūtu izpildījusi savu pienākumu norādīt pamatojumu attiecībā uz konkurences analīzi maršrutos starp Centrāleiropu un Austrumeiropu, kas nozīmē, ka minētais arguments nav pamatots un ir jānorāda.
- 99 Turklāt, ciktāl prasītājas argumentācija ir jāinterpretē tādējādi, ka ar to Komisijai tiek pārņemts, ka tā apstrīdētajā lēmumā nav detalizēti izanalizējusi konkurenci visos maršrutos starp Centrāleiropu un Austrumeiropu, kuros pārklājas koncentrācijas dalībnieku tiešie – netiešie vai netiešie – netiešie lidojumi, jāatgādina, ka LESD 296. pantā prasītais pamatojums ir jāpielāgo attiecīgā tiesību akta raksturam un tam ir skaidri un nepārprotami jāatklāj iestādes, tiesību akta autores, argumentācija, lai ļautu ieinteresētajām personām noskaidrot pieņemtā akta iemeslus un kompetentajai tiesai īstenot savu pārbaudi. Tādējādi prasība norādīt pamatojumu ir jāvērtē atkarībā no konkrētās lietas apstākļiem, it īpaši ņemot vērā tiesību akta saturu, izvirzīto iemeslu būtību un interesi, kāda tiesību akta adresātiem vai citām personām, kuras tas skar tieši un individuāli, var būt attiecībā uz paskaidrojumu saņemšanu. Pamatojumā nav obligāti jānorāda visi atbilstošie faktiskie un juridiskie apstākļi, jo jautājums par to, vai



tiesību akta pamatojums atbilst LESD 296. panta prasībām, ir jāvērtē, ņemot vērā ne tikai tā tekstu, bet arī tā kontekstu, kā arī visas tās tiesību normas, kuras reglamentē attiecīgo jomu (spriedumi, 1998. gada 2. aprīlis, Komisija/*Sytraval* un *Brink's France*, C-367/95 P, Krājums, EU:C:1998:154, 63. punkts; 2004. gada 22. jūnijs, Portugāle/Komisija, C-42/01, Krājums, EU:C:2004:379, 66. punkts, un 2008. gada 15. aprīlis, *Nuova Agricast*, C-390/06, Krājums, EU:C:2008:224, 79. punkts).

- 100 Tomēr akta autoram nav jāizsaka viedoklis par acīmredzami otršķirīgiem apstākļiem vai jāatspēko potenciāli iebildumi (šajā ziņā skat. spriedumu, 2005. gada 25. oktobris, Vācija un Dānija/Komisija, C-465/02 un C-466/02, Krājums, EU:C:2005:636, 106. punkts). Turklāt lēmuma pamatojuma precizitātes pakāpe ir jāsamēro ar materiālajām iespējām un tehniskajiem apstākļiem vai termiņiem, saskaņā ar kādiem tas ir jāpieņem (spriedumi, 1965. gada 1. decembris, *Schwarze*, 16/65, Krājums, EU:C:1965:117, 1081., 1096. un 1097. lpp., un 1990. gada 14. februāris, *Delacre u.c./Komisija*, C-350/88, Krājums, EU:C:1990:71, 16. punkts). Tādējādi Komisija nepārkāpj savu pienākumu norādīt pamatojumu, ja, izmantodama koncentrācijas darījumu kontroles pilnvaras, tā savā lēmumā neiekļauj precīzu pamatojumu attiecībā uz vērtējumu par zināmu skaitu koncentrācijas aspektu, kas tai šķiet acīmredzami neatbilstoši, nenozīmīgi vai skaidri otršķirīgi koncentrācijas novērtēšanai (šajā sakarā skat. spriedumu Komisija/*Sytraval* un *Brink's France*, minēts 99. punktā, 64. punkts). Šāda prasība faktiski būtu grūti savietojama ar ātruma nosacījumu un procedūras isajiem termiņiem, kas Komisijai ir jāievēro, pildot savas uzņēmumu koncentrācijas darījumu kontroles pilnvaras, un kas ir šo darījumu kontroles procedūras īpašo apstākļu sastāvdaļa. No tā izriet, ka tad, kad Komisija, pamatojoties uz Koncentrāciju regulas 8. panta 2. punktu, koncentrāciju atzīst par saderīgu ar kopējo tirgu, prasība norādīt pamatojumu ir izpildīta, ja šajā lēmumā ir skaidri norādīti iemesli, kādēļ Komisija uzskata, ka attiecīgā koncentrācija, vajadzības gadījumā pēc attiecīgo uzņēmumu iesniegtajiem grozījumiem, nerada vai nenostiprina dominējošo stāvokli, kura rezultātā kopējā tirgū vai ievērojamā tā daļā tiktu būtiski traucēta efektīva konkurence.
- 101 Tomēr, ņemot vērā, pirmkārt, faktu, ka Komisija jau ir konstatējusi ar konkurenci saistītu problēmu esamību maršrutos, kuros pārklājas tiešie lidojumi un attiecībā uz kuriem [koncentrācijas] dalībnieki piedāvāja apmierinošas saistības, un ka tā nav konstatējusi nekādas konkurences problēmas maršrutos, kuros ir tieša – netieša, netieša – netieša pārklāšanās, otrkārt, šo maršrutu ievērojamo skaitu attiecībā pret *Lufthansa* un *Austrian* tiklu lielumu un, visbeidzot, pienākumu pieņemt lēmumu, tiklīdz ir novērstas nopietnās šaubas, cita starpā sakarā ar grozījumiem, ko izdarīja uzņēmumi, kas piedalās koncentrācijā, Komisija, nepārkāpjot pienākumu norādīt pamatojumu, varēja tikai aprakstīt konkurences situāciju šajos maršrutos tā, kā tā to izdarīja apstrīdētā lēmuma 267.–273. apsvērumā.
- 102 Līdz ar to otrā pamata pirmā daļa, ciktāl tā attiecas uz pienākuma norādīt pamatojumu neizpildi attiecībā uz konkurences stāvokli maršrutos starp Centrāleiropu un Austrumeiropu, ir jānoraida kā nepamatota.

*Par otrā pamata otro daļu, kas ir balstīta uz nepietiekamu tirgus izpētē iegūto faktu pierādīšanu*

- 103 Prasītāja apgalvo, ka, ņemot vērā apstākļus, kādos tika veikta tirgus izpēte, Komisija nevarēja reāli ņemt vērā šīs izpētes rezultātus attiecībā uz tirgus nosacījumiem saistībā cita starpā ar maršruti starp Centrāleiropu un Austrumeiropu.
- 104 Prasītāja it īpaši apgalvo, ka 2009. gada 16. jūlijā tirgus izpētes ietvaros Komisija nosūtīja *Lufthansa* un *Austrian* konkurentiem aptaujas anketu, kas bija jāaizpilda vēlākais līdz 2009. gada 24. jūlijam. Šajā anketā Komisija vēlējās iegūt daudz informācijas, cita starpā par maršruti uz Austrumeiropu un Tuvajiem Austrumiem. 2009. gada 20. un 24. jūlijā Komisija vienīgi prasītājai nosūtīja citas anketas, kuras bija jāaizpilda vēlākais līdz 2009. gada 27. un 30. jūlijam.

- 105 Pēc tam *Lufthansa* 2009. gada 27. jūlijā nosūtīja pārstrādātus saistību piedāvājumus, kas nebija tik plaši kā koncentrācijas izvērtēšanas I posmā piedāvātie attiecībā uz laika nišu nodošanu, jo tajos vairs nebija paredzēts cedēt laika nišas maršrutā Vīne – Čīrihe (Šveice), kaut arī Komisija, kā tas izrietēja no izvērtēšanas II posma uzsākšanas, bija atzinusi I posmā piedāvātās saistības par nepietiekamām.
- 106 Prasītāja norāda, ka jau 2009. gada 27. jūlijā Komisija nosūtīja konkurentiem anketu par jauniem saistību piedāvājumiem, kas bija jāaizpilda vēlākais līdz 2009. gada 30. jūlijam. Šajā kontekstā Komisijas izveidotās komandas biedrs informēja prasītāju, ka iepriekš nosūtītās aptaujas anketas netiks izskatītas un ka tiks izvērtēti tikai pēdējie *Lufthansa* nosūtītie saistību priekšlikumi.
- 107 Turklāt prasītāja uzsver, ka, par attiecīgo lietu atbildīgā komisāre *Neelie Kroes*, kā tas izriet no Komisijas paziņojuma presei, 2009. gada 31. jūlijā, proti, tikai vienu dienu pēc pēdējo anketu aizpildīšanas termiņa beigām, deva norādījumus savai komandai sagatavot lēmumu, ar kuru tiek atļauta koncentrācija starp *Lufthansa* un *Austrian*.
- 108 Tādējādi esot skaidrs, ka Komisija nav pareizi veikusi tirgus nosacījumu izpēti, it īpaši attiecībā uz maršrutiem uz Austrumeiropu, kuru tā pati uzsāka.
- 109 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka Komisijai ir jānovērtē, vai ar tās rīcībā esošo informāciju pietiek, lai veiktu konkurences analīzi, tāpat kā tai ir jānovērtē, vai piedāvātās saistības pietiekami pārliecinoši kļiedē par konkurenci paustās bažas.
- 110 Runājot, pirmkārt, par prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru Komisija nav ņēmusi vērā atbildes uz 2009. gada 16. jūlija aptaujas anketu par maršrutiem uz Austrumeiropu un Tuvajiem Austrumiem, ir jānorāda, ka tas ir balstīts vienīgi uz Komisijas dienesta darbinieka, kurš bija atbildīgs par lietu, paziņojumu prasītājai. Tomēr ir jākonstatē, ka prasītāja nav iesniegusi nevienu pierādījumu attiecībā uz šādu paziņojumu, kas nozīmē, ka šis apgalvojums ir jānoraida kā vienkāršs, nepierādīts izteikums.
- 111 Runājot, otrkārt, par prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru Komisija nevarēja ņemt vērā atbildes uz aptaujas anketām attiecībā uz jaunajām saistībām, kuras [koncentrācijas] dalībnieki piedāvāja 2009. gada 27. jūlijā, jo bija pagājis pārāk īss laiks starp termiņu, lai atbildētu uz šīm aptaujas anketām, un par lietu atbildīgās komisāres lēmumu uzaicināt tās dienestus sagatavot lēmumu par nosacītu atļauju, ir jānorāda, ka Komisija rakstveida apsvērumos apgalvo, ka sakarā ar nelielajām izmaiņām saistībās, kuras koncentrācijas dalībnieki iesniedza 2009. gada 10. jūlijā, atbilžu uz aptaujas anketām attiecībā uz šīm saistībām caurskatīšana prasīja ļoti maz laika.
- 112 Tā kā lietas materiālos nav ietvertas ne koncentrācijas dalībnieku 2009. gada 10. jūlija saistības, ne 2009. gada 27. jūlija aptaujas anketa par šī paša datuma saistībām, ne arī atbildes uz šo aptaujas anketu, Vispārējā tiesa ar 2013. gada 18. februāra procesa organizatorisko pasākumu aicināja Komisiju iesniegt šos dokumentus, lai pārbaudītu Komisijas dienestu reālo iespēju ņemt vērā atbildes uz 2009. gada 27. jūlija aptaujas anketu, pirms par šo lietu atbildīgā komisāre šos dienestus bija uzaicinājusi sagatavot lēmumu par nosacītu atļauju.
- 113 2013. gada 22. martā Komisija iesniedza koncentrācijas dalībnieku 2009. gada 27. jūlija saistības, kā arī atbildes uz 2009. gada 27. jūlija aptaujas anketu attiecībā uz minētajām saistībām, kuras tika saņemtas vēlākais 2009. gada 31. jūlija rītā. Komisija savā atbildē uz lūgumu iesniegt dokumentus norādīja, ka tā savā vērtējumā ņēma vērā arī novēlotas atbildes, proti, neiesniegtās atbildes, kas tika saņemtas 2009. gada 31. jūlija pēcpusdienā, bet ka tās nemainīja rezultātu, kas nozīmē, ka šo atbilžu neiekļaušanai, pirms komisāru kolēģija bija pieņēmusi apstrīdēto lēmumu, nebija nekādu sekas. Taču tā neiesniedza 2009. gada 10. jūlija saistības.

- 114 Šādos apstākļos Vispārējā tiesa ar jaunu procesa organizatorisko pasākumu aicināja Komisiju iesniegt koncentrācijas dalībnieku 2009. gada 10. jūlijā piedāvātās saistības, kā arī visas tās atbildes uz tirgus dalībniekiem 2009. gada 27. jūlijā nosūtīto aptaujas anketu, kuras tā vēl nebija iesniegusi. Komisija izpildīja šo lūgumu 2013. gada 19. augustā.
- 115 Koncentrācijas dalībnieku 2009. gada 10. un 27. jūlija saistību salīdzinoša analīze ļauj konstatēt, ka atšķirības starp tām aprobežojas vienīgi ar koncentrācijas dalībnieku laika nišu nodošanu identificēto pilsētu pāru maršrutos. It īpaši jānorāda, ka 2009. gada 27. jūlija saistībās ir paredzēts nodot jaunpienācējiem tirgū četras laika nišas dienā maršrutā Vīne – Minhene, bet 2009. gada 10. jūlija saistībās bija paredzēta divu laika nišu dienā nodošana maršrutā Vīne – Ženēva. Tāpat tikai nedaudz atšķiras noteikumi to nolīgumu pārskatīšanai, kas pastāv starp *Lufthansa* un prasītāju attiecībā uz laika nišu nodošanu maršrutā Vīne – Frankfurte pie Mainas, lai atspoguļotu *Lufthansa* saistības (divu secīgu saistību redakciju 1.1.1. un 1.1.3. punkts). Ņemot vērā visas saistības, kādas ir uzņēmušies koncentrācijas dalībnieki, ir jāuzskata, ka šīs izmaiņas var tikt kvalificētas par nelielām, un tas tā ir neatkarīgi no to īpašās nozīmes attiecībā uz prasītāju.
- 116 Neraugoties uz lielo atbilžu skaitu, ko saņēma Komisija uz aptaujas anketu, kas tika nosūtīta tirgus dalībniekiem 2009. gada 27. jūlijā, nešķiet, ka šo atbilžu analīzi Komisijas dienestiem nebija iespējams paveikt, pirms par lietu atbildīgā komisāre bija tos uzaicinājusi, pamatojoties cita starpā uz šo analīzi, sagatavot lēmumu par nosacītu atļauju.
- 117 No minētā izriet, ka otrā pamata otrā daļa un līdz ar to otrais pamats kopumā ir jānoraida kā nepamatoti.

*2. Par pirmo pamatu, kas ir balstīts uz EKL 81. panta 1. un 3. punkta, Koncentrāciju regulas 8. panta, kā arī 2004. gada pamatnostādņu pārskatījumu*

- 118 Pirmais pamats ir sadalīts piecās daļās. Pirmā daļa ir balstīta uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz atbilstošā ģeogrāfiskā tirgus noteikšanu, lai novērtētu koncentrācijas ietekmi uz konkurenci, otrā – uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz koncentrācijas ietekmi uz konkurenci maršrutos starp Vāciju un Austriju, trešā – uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz koncentrācijas sekām lidojumu maršrutos starp Centrāleiropu un Austrumeiropu ārpus Savienības, ceturtā – uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz *Lufthansa* un *Austrian* konkurentu iespējām palikt vai iekļūt attiecīgajā tirgū pēc koncentrācijas un piektā – uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz iespēju ar saistībām atrisināt koncentrācijas radītās konkurences problēmas.

*Par pirmā pamata pirmo daļu, kas ir balstīta uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz atbilstošā ģeogrāfiskā tirgus noteikšanu*

- 119 Prasītāja būtībā pārmet Komisijai, ka tā ir noteikusi atbilstošo ģeogrāfisko tirgu saskaņā ar *O & D* pieeju un nav izmantojusi vispārīgāku atbilstošā ģeogrāfiskā tirgus [noteikšanas] pieeju, kas būtu bijusi piemērotāka, lai novērtētu koncentrācijas ietekmi uz konkurenci starp diviem gaisa tīkla pārvaldītājiem, tādiem kā *Lufthansa* un *Austrian*.

Par tirgus noteikšanu, ko veica Komisija saskaņā ar *O & D* pieeju

- 120 Vispirms jāatgādina, ka saskaņā ar CO formas, kādā jāpaziņo par koncentrāciju atbilstīgi Koncentrāciju regulai, kura ir ietverta Komisijas 2004. gada 7. aprīļa Regulas (EK) Nr. 802/2004, ar ko īsteno [Koncentrāciju regulu] (OV L 133, 1. lpp.), I pielikumā, 6. iedaļai “konkrētie produkcijas un ģeogrāfiskie tirgi nosaka apjomu, kādā jānovērtē koncentrācijas procesā radušās jaunā uzņēmuma tirgus spēja”.

121 Minētajā 6. iedaļā “I. Konkrētie produkcijas tirgi” ir precizēts:

“Konkrētais produkcijas tirgus ietver visu to produkciju un/vai pakalpojumus, kurus patērētājs uzskata par savstarpēji aizvietojamiem vai aizstājamiem, ņemot vērā produkcijas īpašības, cenas un paredzēto izlietojumu. [..]

Faktori, kas attiecas uz konkrēto produkcijas tirgu novērtēšanu, ietver analīzi, kurā apskata to, kādēļ attiecīgā produkcija vai pakalpojumi ir iekļauti šajos tirgos, bet citi nav, minētajā analīzē izmantojot iepriekš sniegto definīciju un ņemot vērā, piemēram, savstarpējo aizvietojamību, konkurences apstākļus, cenas, piedāvājuma cenu savstarpējo elastību vai citus faktorus, kas ir saistīti ar produkcijas tirgu definīciju (piemēram, piedāvājuma līmeņa aizstājamību attiecīgos gadījumos).”

122 Tajā pašā 6. iedaļā “II. Konkrētie ģeogrāfiskie tirgi” ir norādīts:

“Konkrētais ģeogrāfiskais tirgus ietver teritoriju, kurā attiecīgie uzņēmumi piedāvā un patērē konkrēto produkciju vai pakalpojumus un kurā konkurences apstākļi ir pietiekami viendabīgi, un kuru no kaimiņos esošajām ģeogrāfiskajām teritorijām var atšķirt jo īpaši tādēļ, ka tajās vērā ņemami atšķiras konkurences apstākļi.

Faktori, kas attiecas uz konkrēto ģeogrāfisko tirgu novērtēšanu, *inter alia* ir attiecīgās produkcijas vai pakalpojumu veids un īpašības, tas, vai pastāv šķēršļi iekļūšanai tirgū, kā arī patērētāju gaume, vērā ņemamas atšķirības uzņēmumu tirgus daļās kaimiņos esošās ģeogrāfiskās teritorijās vai būtiskas cenu atšķirības.”

123 Komisijas 1997. gada 9. decembra paziņojumā par konkrētā tirgus definīciju Kopienas konkurences tiesību vajadzībām (OV C 372, 5. lpp.; turpmāk tekstā – “Paziņojums par tirgus definīciju”), uz kuru ir atsauce Regulas Nr. 802/2004 I pielikumā ietvertajā CO formā, ir precizēti tirgus definēšanas pamatprincipi.

124 Attiecībā uz konkurences ierobežojumiem Paziņojuma par tirgus definīciju 13. punktā ir norādīts:

“Konkurence pakļauj uzņēmumus trim galvenajiem ierobežojumiem: pieprasījuma aizstājamībai, piedāvājuma aizstājamībai un potenciālai konkurencei. Ekonomiskā ziņā, definējot konkrēto tirgu, pieprasījuma aizstājamība visātrāk un visefektīvāk disciplinē attiecīgā produkta piegādātājus, jo īpaši saistībā ar to lēmumiem par cenu noteikšanu [..].”

125 Turklāt Paziņojuma par tirgus definīciju 14. punktā ir noteikts:

“Izņemot 20.–23. punktā aprakstītos konkurences ierobežojumus, to konkurences ierobežojumu iedarbība, kurus rada piedāvājuma aizstājamība un iespējamā konkurence, visumā ir lēnāka, un turklāt tiem ir nepieciešama papildu faktoru analīze. Tādējādi šādus ierobežojumus ņem vērā konkurences analīzes novērtēšanas posmā.”

126 Turpinājumā Paziņojumā par tirgus definīciju ir definēts, kas ir jāsaprot ar pieprasījuma aizstājamību, piedāvājuma aizstājamību un potenciālo konkurenci.

127 Tādējādi Paziņojuma par tirgus definīciju 15. punktā ir norādīts:

“Pieprasījuma aizstāšanas novērtēšana ir saistīta ar to produktu klāsta noteikšanu, kurus patērētājs uzskata par aizstājamiem. Viens no veidiem, kā to noteikt, ir veikt spekulatīvu eksperimentu, kura ietvaros rada nelielas, bet pastāvīgas relatīvo cenu izmaiņas un novērtē klientu iespējamo reakciju uz šādu [cenu] paaugstinājumu. Tirgus definīcijas piemērošana ir vērsta uz cenām darbības un praktisku iemeslu dēļ un, konkrētāk, uz pieprasījuma aizstāšanu, kas izriet no nelielām, pastāvīgām relatīvo cenu izmaiņām. [..]”

128 Saskaņā ar Paziņojuma par tirgus definīciju 16. punktu šī pieeja ļauj, “vadoties pēc produktu veida, kurus attiecīgie uzņēmumi pārdod, un pēc teritorijas, kurā tie tos pārdod, iekļaut vai neiekļaut tirgus definīcijā papildu produktus un teritorijas atkarībā no tā, vai no šiem citiem produktiem un teritorijām izrietošajai konkurencei ir vai nav pietiekama ietekme īstermiņā, tai skaitā ierobežojot tirgus dalībnieku stratēģiju cenu noteikšanas jomā”.

129 Iepriekš minētās pieejas ietvaros Paziņojuma par tirgus definīciju 17. punktā ir precizēts:

“Jautājums ir par to, vai [koncentrācijas] dalībnieki, reaģējot uz nelielu (5 līdz 10 % robežās), bet pastāvīgu produktu relatīvās cenas paaugstinājumu attiecīgajās teritorijās, pārorientētos uz viegli pieejamiem aizstājošajiem produktiem vai citā teritorijā esošiem piegādātājiem. Ja aizstāšana būtu pietiekama, lai cenu paaugstinājums kļūtu neizdevīgs pārdošanas apjomu samazināšanās dēļ, konkrētajā tirgū tiek iekļauti papildu aizstājoši produkti un teritorijas. Minētā iekļaušana notiek, līdz produktu un ģeogrāfisko teritoriju kopums ir tāds, ka neliels, bet pastāvīgs relatīvo cenu paaugstinājums ir rentabls [..]”

130 Paziņojuma par tirgus definīciju 20. punktā piedāvājuma aizstājamība ir definēta šādi:

“Piedāvājuma aizstājamību var ņemt vērā, arī definējot tirgus tajās situācijās, kad tās ietekme efektivitātes un ātruma ziņā ir līdzvērtīga pieprasījuma aizstāšanas radītajai ietekmei. Tas nozīmē, ka piegādātāji spēj pārorientēt ražošanu konkrētu produktu ražošanai un spēj tos realizēt īsā laika posmā [..] bez būtiskām papildu izmaksām vai riskiem, saskaroties ar nelielām un pastāvīgām relatīvo cenu izmaiņām. Ievērojot šos nosacījumus, tirgū laistā papildu produkcija disciplinēs attiecīgo uzņēmumu konkurenci. Šāda ietekme efektivitātes un ātruma ziņā ir līdzvērtīga pieprasījuma aizstāšanas radītajai ietekmei.”

131 Paziņojuma par tirgus definīciju 21. punktā ir norādīts:

“Parasti šādas situācijas izveidojas tad, ja uzņēmumi piedāvā tirgū vienu produktu ar plašu īpašību vai veidu klāstu. Pat tad, ja konkrētam gala patērētājam vai patērētāju grupai produkta atšķirīgās īpašības ir neaizstājamas, šīs atšķirīgās īpašības apvienos vienā produkta tirgū ar noteikumu, ka lielākā daļa piegādātāju nekavējoties var piedāvāt un pārdot produktus ar dažādām īpašībām, būtiski nepaaugstinot iepriekšminētās izmaksas. Šādos gadījumos konkrētā produkta tirgus ietvers visus produktus, kas ir aizstājami pieprasījuma un piedāvājuma ziņā, un tiks apkopota šo produktu pārdošana attiecīgajā laika posmā, lai noteiktu kopējo tirgus vērtību vai apjomu. Identisku apsvērumu dēļ var grupēt dažādas ģeogrāfiskās teritorijas.”

132 Turpretim Paziņojuma par tirgus definīciju 24. punktā ir norādīts:

“Iespējamā konkurence, kas ir trešais konkurences ierobežojumu avots, netiek ņemta vērā, definējot tirgus, jo nosacījumi, ar kādiem iespējamā konkurence faktiski darbosies kā efektīvs konkurences ierobežojums, ir atkarīgi no īpašu, ar iekļūšanas nosacījumiem saistītu faktoru un apstākļu analīzes. Vajadzības gadījumā šo analīzi veic tikai vēlākā posmā, parasti tad, kad attiecīgajiem uzņēmumiem ir jau noteikts stāvoklis konkrētajā tirgū un kad šāds stāvoklis rada pamatu bažām no konkurences viedokļa.”

133 Savienības tiesa jau ir precizējusi veidu, kādā ir jānosaka attiecīgais tirgus īpašajā pasažieru regulāro gaisa pārvadājumu jomā saskaņā ar EKL 82. punktu.

134 Saskaņā ar judikatūru EKL 82. pants noteiktos apstākļos var attiekties uz regulāro lidojumu tarifu noteiktā maršrutā vai maršrutos piemērošanu, ja šie tarifi ir tikuši noteikti ar divpusējiem vai daudzpusējiem nolīgumiem, kas noslēgti starp gaisa pārvadātājiem, ja ir izpildīti šajā pantā minētie nosacījumi (pēc analogijas skat. spriedumu, 1989. gada 11. aprīlis, *Saeed Flugreisen* un *Silver Line Reisebüro*, 66/86, Krājums, EU:C:1989:140, 38. punkts).

- 135 Lai novērtētu, vai gaisa pārvadājumu uzņēmumam, kas darbojas regulāro pārvadājumu jomā, ir dominējošs stāvoklis tirgū, vispirms ir jānosaka konkrētais transporta pakalpojumu tirgus. Šajā ziņā ir divi viedokļi, pirmkārt, ka regulāro lidojumu nozare ir atsevišķs tirgus un, otrkārt, ka ir jāņem vērā alternatīvas transporta iespējas, tādas kā čartera, dzelzceļa vai autotransports, kā arī regulāri lidojumi citos maršrutos, kas var kalpot kā alternatīva (pēc analogijas skat. spriedumu *Saeed Flugreisen* un *Silver Line Reisebüro*, minēts 134. punktā, EU:C:1989:140, 39. punkts).
- 136 Šajā ziņā izšķirošais kritērijs ir tas, vai regulārs lidojums noteiktā maršrutā var tikt individualizēts salīdzinājumā ar alternatīvām transporta iespējām, ņemot vērā tā īpašo raksturojumu, kā rezultātā tā aizstājāmība ar šīm citām transporta alternatīvām ir ierobežota un šīs alternatīvas nerada būtisku konkurenci (pēc analogijas skat. spriedumu *Saeed Flugreisen* un *Silver Line Reisebüro*, minēts 134. punktā, EU:C:1989:140, 40. punkts).
- 137 Šī kritērija piemērošana ne vienmēr noved pie identiskiem rezultātiem dažādos gadījumos; dažos gaisa pārvadājumu maršrutos nevar rasties efektīva konkurence. Tomēr, un it īpaši starpkopienu maršrutos, gaisa pārvadātāja uzņēmuma ekonomiskās iespējas attiecībā uz regulāru lidojumu maršrutu principā var būt atkarīgas no citu gaisa pārvadātāju, kuri apkalpo to pašu maršrutu vai alternatīvu maršrutu, konkurences stāvokļa (pēc analogijas skat. spriedumu *Saeed Flugreisen* un *Silver Line Reisebüro*, minēts 134. punktā, EU:C:1989:140, 41. punkts).
- 138 Kā tas izriet no apstrīdētā lēmuma, Komisija koncentrāciju pasažieru regulāro gaisa pārvadājumu jomā kontroles ietvaros ir izstrādājusi pieeju *O & D*, kas atbilst pilsētu pāru “sākumpunkts – galapunkts” pieejai un atspoguļo pieprasījuma stāvokli, saskaņā ar kuru patērētāji izskatīs visus iespējamus variantus, tostarp dažādus transporta veidus, lai ceļotu no sākumpunkta pilsētas uz galapunkta pilsētu. Saskaņā ar šādu pieeju katra kombinācija starp sākumpunktu un galapunktu ir atsevišķs tirgus. Kā norāda Komisija, *O & D* pieeju ir atzinušas valsts konkurences iestādes (skat., piemēram, Francijas konkurences iestādes 2009. gada 7. jūlija lēmumu 09-DCC-17, *Financière LMP SAS/Financière Linair SAS/Brit Air SA*, 22. punkts, kā arī Beļģijas konkurences iestādes 2004. gada 24. decembra lēmumu *SN Airholding II/Virgin Express*, 4.2. punkts).
- 139 *O & D* pieejas saderību ar vadlinijām, kas izriet no judikatūras, Vispārējā tiesa ir apstiprinājusi 1994. gada 19. maija spriedumā *Air France/Komisija* (T-2/93, Krājums, EU:T:1994:55, 84. punkts) un atgādinājusi nesenākā 2006. gada 4. jūlija spriedumā *easyJet/Komisija* (T-177/04, Krājums, EU:T:2006:187, 56. punkts). Šajā ziņā jānorāda, ka minētajā spriedumā *easyJet/Komisija* (EU:T:2006:187) apstrīdētais lēmums attiecas uz koncentrāciju starp diviem gaisa pārvadājuma uzņēmumiem tiklā, proti, *Air France* un *KLM*.
- 140 Tādējādi iebildums par *O & D* pieejas izmantošanu, lai noteiktu tirgu, var tikt noraidīts kā nepamatots, pamatojoties vien uz iepriekš izklāstīto judikatūru.
- 141 Šis secinājums nevar tikt apstrīdēts ar dažādajiem argumentiem, kurus iesniegusi prasītāja.
- 142 Runājot, pirmkārt, par prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru Komisija neizmantoja *O & D* pieeju lēmumā *Lufthansa/BMI*, ir jāatgādina, ka, ja Komisija pieņem lēmumu par koncentrācijas saderību ar kopējo tirgu, pamatojoties uz paziņojumu un lietas materiāliem, kas attiecas uz konkrēto darījumu, prasītājs nevar apstrīdēt tās attiecīgo vērtējumu, pamatojoties uz to, ka tas atšķiras no agrāka vērtējuma citā lietā, pamatojoties uz citu paziņojumu un citiem lietas materiāliem, arī tad, ja attiecīgie tirgi abās lietās ir līdzīgi vai pat vienādi. Tādējādi, ciktāl prasītāja šajā gadījumā atsauca uz Komisijas analīzi agrākā lēmumā, šai tās argumenta daļai nav nozīmes (spriedums, 2005. gada 14. decembris, *General Electric/Komisija*, T-210/01, Krājums, EU:T:2005:456, 118. punkts).
- 143 Pat pieņemot, ka šis iebildums varētu tikt pār kvalificēts kā tāds, kas ir balstīts uz tiesiskās palāvības aizsardzības principa pārkāpumu, saimnieciskās darbības subjekti nevar pamatoti atsaukties uz tiesisko palāvību, ka agrākā lēmumu pieņemšanas prakse, kura var tikt grozīta, paliks nemainīga. Viņi noteikti

nevar atsaukties uz tiesisko palāvību, lai apstrīdētu precizitāti konstatējumiem vai novērtējumiem, kas veikti konkrētajā procedūrā, pamatojoties uz atzinumiem vai vērtējumiem, kuri veikti tikai vienā agrākā lietā (spriedums *General Electric*/Komisija, minēts 142. punktā, EU:T:2005:456, 119. punkts).

- 144 Katrā ziņā ne Komisijai, ne *a fortiori* Vispārējai tiesai šajā lietā nav jābalstās uz faktu konstatējumiem un ekonomiskajiem vērtējumiem lēmumā *Lufthansa/BMI*. Pieņemot, ka analīze abos lēmumos atšķiras, šai atšķirībai neesot objektīvi pamatojamai, Vispārējai tiesai būtu jāatceļ apstrīdētais lēmums šajā tiesvedībā tikai gadījumā, ja tas – nevis lēmums *Lufthansa/BMI* – būtu nepareizs (spriedums *General Electric*/Komisija, minēts 142. punktā, EU:T:2005:456, 120. punkts).
- 145 Runājot, otrkārt, par prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru *O & D* pieeja, kas tika izmantota apstrīdētajā lēmumā, lai noteiktu konkrēto tirgu, neatbilst tirgus definīcijai, kādu izmantojusi Komisija lēmumā par pārstrukturēšanas plānu, ir jāatgādina, ka, lai gan katrs no šiem lēmumiem ir saistīts ar nosacījumiem, saskaņā ar kādiem *Lufthansa* pārpirka *Austrian*, tie tomēr atšķiras gan pēc priekšmeta – vienā gadījumā ir atļauts valsts atbalsts, otrā gadījumā – koncentrācija –, gan pēc juridiskā pamata – vienā gadījumā tas ir EKL 88. panta 2. punkta pirmā daļa, otrā – Koncentrāciju regulas 8. panta 2. punkts.
- 146 Pārbaudot valsts atbalstu, kas var tikt atļauts saskaņā ar EKL 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu, Komisijai ir jānodrošina, lai attiecīgais valsts atbalsts nemainītu tirdzniecības nosacījumus tiktāl, ciktāl tas būtu pretrunā kopējām interesēm. Koriģējošie pasākumi, kādus var noteikt Komisija, lai atļautu šādu valsts atbalstu, līdz ar to ir saistīti ar to, kā attiecīgais atbalsts varētu ietekmēt tirdzniecības nosacījumus. Tāda lēmuma gadījumā, kas attiecas uz pārstrukturēšanas plānu, attiecīgā atbalsta mērķis ir nodrošināt *Austrian* parādsaistību samazināšanu un šis atbalsts ietilpst pārstrukturēšanas plānā, kura mērķis [savukārt] ir nodrošināt šī uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanu. Tāpēc šis atbalsts ietekmē ne tikai konkrēto tirgu, kurā darbojas *Austrian*, bet arī *Austrian* vispārējo situāciju. Šī iemesla dēļ koriģējošie pasākumi, kādus Komisija paredzēja lēmumā par pārstrukturēšanas plānu, proti, sēdvietu kilometru skaita samazināšana un *Austrian* izaugsmes ierobežošana noteiktā laikā, skar nevis konkrētu tirgu, bet drīzāk *Austrian* spēju vispārīgi izmainīt tirdzniecības nosacījumus kopumā. Komisijas Paziņojuma par tirgus definīciju 1. zemsvītras piezīmē ir precizēts, ka: “valsts atbalsta gadījumā novērtēšana vairāk ir vērsta uz atbalsta saņēmēju un attiecīgo nozari, nevis uz tādu konkurences ierobežojumu identificēšanu, ar kuriem saskaras atbalsta saņēmējs”.
- 147 Turpretim koncentrāciju kontroles ietvaros Komisijai saskaņā ar Koncentrāciju regulas 2. panta 2. un 3. punktu ir jānodrošina, lai koncentrācija būtiski nekavētu efektīvu konkurenci kopējā tirgū vai būtiskā tā daļā. Līdz ar to novērtēšana vairāk ir vērsta uz koncentrācijas ietekmi uz konkurences spiedienu. Šis ir iemesls, kāpēc [koncentrācijas] dalībnieku, kuri [par to paziņoja], piedāvātās saistības, kuras ir akceptējusi Komisija apstrīdētajā lēmumā, ir paredzētas, lai risinātu konkurences problēmas, kuras ir radījuši koncentrācija tirgos, kuros minētie dalībnieki bija konkurenti pirms koncentrācijas.
- 148 No minētā izriet, ka pretēji prasītājas apgalvotajam konkrētā tirgus noteikšana apstrīdētajā lēmumā saskaņā ar *O & D* pieeju nekādi nav pretrunā vispārējai izpratnei par tirgu, ko var ietekmēt valsts atbalsts, kas piešķirts *Lufthansa* lēmumā par pārstrukturēšanas plānu.
- 149 Runājot, treškārt, par prasītājas argumentiem, saskaņā ar kuriem Komisija *O & D* pieejas izvēli, lai definētu konkrēto tirgu, kļūdaini esot pamatojusi ar tirgus izpētes rezultātiem, ir jākonstatē, kā to pamatoti apgalvo Komisija, ka šie argumenti pirmo reizi tika formulēti replikas rakstā.
- 150 Tomēr jānorāda, ka šo argumentu mērķis ir apšaubīt Komisijas interpretāciju tirgus izpētes rezultātiem, kurus tā pirmo reizi norādīja iebildumu raksta pielikumā. Tāpēc šādi argumenti ir jāuzskata par pieņemamiem atbilstoši Reglamenta 48. panta 2. punktam, jo tie ir balstīti uz faktiem, kas kļuvuši zināmi tikai tiesvedības laikā (šajā ziņā skat. spriedumu, 1999. gada 28. septembris, *Yasse/EIB*, T-141/97, Krājums-CDL, EU:T:1999:177, 126.–128. punkts). Tāpēc ir jāizvērtē to pamatotība.

- 151 Prasītāja vispirms apgalvo, ka Komisija ar tirgus izpētes palīdzību nav apkopojusi visus faktus, kuri tai ļautu pārbaudīt, vai *O & D* pieeja šajā gadījumā bija atbilstoša, bet tā ir tikai jautājusi aptaujātajiem uzņēmumiem, vai tie piekrīt šādai pieejai, kas nozīmē, ka šīs metodes izvēle ir balstīta vienīgi uz minēto uzņēmumu balsojumu.
- 152 Šajā ziņā jānorāda, kā tas izriet no prasības pieteikuma 56. punkta, ka prasītāja neapstrīd *O & D* pieejas, kādu izmantoja Komisija iepriekšējās koncentrācijas lietās, atbilstošo raksturu. Tā tādējādi netieši ir atzinusi, ka *O & D* pieejas izmantošana, lai identificētu konkrēto tirgu pasažieru regulāro gaisa pārvadājumu nozarē, ir iedibināta prakse. Turklāt, kā tika atgādināts iepriekš 139. punktā, Vispārējā tiesa ir atzinusi, ka *O & D* pieeja bija atbilstoša, lai identificētu konkrēto tirgu pasažieru regulāro gaisa pārvadājumu jomā. Turklāt no iebildumu raksta B1 pielikuma – kas atbilst daļai no tirgus pētījuma šajā lietā rezultātiem – izriet, ka tirgus izpētes I posmā Komisija ne tikai prasīja konkurentiem, korporatīvajiem klientiem, kā arī ceļojumu aģentūrām, vai tie piekrīt tradicionālajai *O & D* pieejai, kas ir balstīta uz pieprasījuma aizstājamību, bet papildus tam tiem tika arī lūgts paskaidrot savas atbildes, ko tie, kā atzīst pati prasītāja, arī ir izdarījuši. Rezultātā, pretēji prasītājas apgalvotajam, nevar tikt uzskatīts, ka tirgus pētījums šajā gadījumā aprobežojās ar tirgus izpētes dalībnieku balsu savākšanu par *O & D* pieejas atbilstošo raksturu.
- 153 Turpinājumā prasītāja apgalvo, ka Komisija nevarēja izmantot tirgus izpētes ietvaros aptaujāto uzņēmumu atbildes, lai pamatotu *O & D* pieejas izmantošanu, ciktāl, ņemot vērā nelielo aptaujāto uzņēmumu skaitu salīdzinājumā ar tūkstošiem uzņēmēju, kas darbojas attiecīgajā tirgū, tirgus izpēte nebija visaptveroša.
- 154 Šajā ziņā ir jānorāda, kā izriet arī no iebildumu raksta B1 pielikuma, ka Komisija iztaujāja 31 uzņēmumu, kuri bija koncentrācijas dalībnieku konkurenti, tostarp prasītāju, 35 korporatīvos klientus un 18 ceļojumu aģentūras. Lai novērtētu tirgus izpētes rezultātu šajā jautājumā visaptverošo raksturu, ir jāņem vērā nosacījumi, kādos šī izpēte tika veikta.
- 155 Tā kā iebildumu raksta B1 pielikumā nav sniegta nekāda norāde ne attiecībā uz uzņēmumu, kurus Komisija iztaujāja par *O & D* pieejas atbilstošo raksturu, kopējo skaitu, ne arī attiecībā uz tirgus izpētes dalībnieku identitāti vai nozīmi pasažieru regulāro gaisa pārvadājumu nozarē, Vispārējā tiesa 2013. gada 18. februārī aicināja Komisiju tai norādīt, kāda metode tika izmantota, lai konkurentu, korporatīvo klientu un ceļojumu aģentūru sniegtajām atbildēm tirgus izpētes ietvaros, kas tika veikta koncentrācijas izvērtēšanas I posmā, nodrošinātu visaptverošu raksturu.
- 156 Atbildē uz šo procesa organizatorisko pasākumu Komisija norādīja, ka uzņēmumi, kurus tā iztaujāja tirgus izpētes ietvaros, bija konkurenti, potenciālie konkurenti un no koncentrācijas dalībniekiem neatkarīgi galvenie klienti, kuru kontaktinformāciju Komisijai nodeva paziņojošās puses saskaņā ar tās CO formas 7.3., 8.9. un 8.6. punktu, kas ir ietverta Regulas Nr. 802/2004 I pielikumā un uz kuru attiecas šīs pašas regulas 3. panta 1. punkts un 4. panta 1. punkts. Komisija, pamatojoties pati uz savām zināšanām par tirgu, ko tā bija ieguvusi, izvērtējot vairākus citus koncentrācijas projektus gaisa transporta jomā, precizēja, ka attiecīgo uzņēmumu vidū bija visas aviosabiedrības, kuras konkurēja ar koncentrācijas dalībniekiem lēmumā identificētajos tirgos, kā arī lielākā daļa korporatīvo klientu un galvenās ceļojumu aģentūras. Turklāt Komisija uzsvēra, ka, lai novērtētu koncentrācijas projektu, vienkārša skaitliska attiecība, proti, attiecība starp pozitīvajām un negatīvajām atbildēm uz jautājumu, nebija noteicošā. Komisija drīzāk esot veikusi vispārēju vērtējumu, kurā varēja ietvert dažādu informāciju, tādu kā sniegtās atbildes pamatojums, informācija, kāda tiek sagaidīta no iztaujājamā uzņēmuma atkarībā no apstākļiem (piemēram, atkarībā no tā, cik ilgi uzņēmums darbojas tirgū, kāda ir tā kā koncentrācijas dalībnieku konkurenta vai klienta nozīme, kāda ir tā precīza darbības joma) vai katra aptaujātā uzņēmuma konkrētās intereses (piemēram, konkurenta interese kavēt koncentrācijas darījumu, ņemot vērā viņa paša paplašināšanās politiku vai interesi iegādāties saskaņā ar saistībām pieejamās laika nišas). Komisija uzsvēra, ka, lai iegūtu pēc iespējas visaptverošāku pārskatu par nosacījumiem tirgū, tā ir vērsusies arī pie citiem pieredzējušiem tirgus dalībniekiem (piemēram, lidostām, aviācijas iestādēm un laika nišu koordinatoriem). Papildus tam, kā Komisija apgalvoja, tā ir



veikusi objektīvu datu ekonomisko analīzi. Tāpat Komisija precizēja, ka tirgus izpētes reprezentatīvatī nodrošināja arī paziņojums par koncentrāciju, kas ir minēts Regulas Nr. 139/2004 4. panta 3. punktā un ar kuru trešās ieinteresētās personas tika aicinātas iesniegt Komisijai iespējamus apsvērumus par koncentrācijas projektu.

- 157 Tiesas sēdē uzaicināta izteikt savu nostāju par papildu informāciju, ko iesniegusi Komisija attiecībā uz tirgus izpētes visaptverošo raksturu, prasītāja vien norādīja, ka, ciktāl netika atklāta tirgus izpētes dalībnieku identitāte, nebija iespējams novērtēt, vai pēdējie minētie bija aktīvi attiecīgajos maršrutos un vai līdz ar to tirgus izpēte bija visaptveroša.
- 158 Šajā ziņā ir pietiekami norādīt, ka pretēji tam, kā, šķiet, uzskata prasītāja, tirgus izpēte neaprobežojās ar paziņojošo pušu konkurentiem attiecīgajā ģeogrāfiskajā tirgū, bet ietvēra arī potenciālos konkurentus, kā arī paziņojošo pušu klientus šajā tirgū.
- 159 Šādos apstākļos Vispārējā tiesa uzskata, ka prasītājas apgalvojums attiecībā uz tirgus izpētes visaptverošā rakstura trūkumu ir jānoraida kā nepamatots.
- 160 Visbeidzot, ir jānoraida arī prasītājas arguments, saskaņā ar kuru Komisija nav ņēmusi vērā faktu, ka liels skaits konkurentu tirgus izpētes ietvaros norādīja uz nepieciešamību ņemt vērā tīkla ietekmi.
- 161 Jānorāda, kā tas izriet no iebildumu raksta B1 pielikuma, ka tirgus izpētes I posms parādīja, ka liela daļa tirgus izpētes dalībnieku (šajā gadījumā 22 no 31 konkurenta, 15 no 18 ceļojumu aģentūrām un 31 no 35 korporatīvajiem klientiem) paziņoja, ka piekrīt tradicionālajai *O & D* pieejai, kas ir balstīta uz pieprasījuma aizstājamību.
- 162 Tāpat no iebildumu raksta B1 pielikuma izriet, ka no 31 konkurenta, kuri atbildēja uz tirgus izpētes 7. jautājumu, kura mērķis bija noskaidrot to iespējamo piekrišanu *O & D* metodes izmantošanai, seši konkurenti skaidri izteica šaubas par iespēju ar šo pieeju ņemt vērā konkurenci starp tīkliem (šajā gadījumā tirgus izpētes dalībnieki ar Nr. 2, 3, 12, 19, 22 un 30), un trīs konkurenti pauda bažas par koncentrācijas rezultātā radušās vienības stāvokļa konkrētā lidostā nostiprināšanos (šajā gadījumā tirgus izpētes dalībnieki ar Nr. 4, 7 un 10). No sešiem tirgus izpētes dalībniekiem, kuri izteica šaubas par iespēju ar *O & D* pieeju ņemt vērā konkurenci starp tīkliem, trīs tomēr atbildēja uz uzdoto jautājumu apstiprinoši (šajā gadījumā tirgus izpētes dalībnieki ar Nr. 2, 12 un 19). No trīs tirgus izpētes dalībniekiem, kuri pauda bažas par koncentrācijas rezultātā radušās vienības stāvokļa konkrētā lidostā nostiprināšanos, viens atbildēja uz 7. jautājumu apstiprinoši (šajā gadījumā tirgus izpētes dalībnieks Nr. 7). No minētā izriet, ka no deviņiem tirgus izpētes dalībniekiem, kuri pauda bažas par nepieciešamību ņemt vērā konkurenci starp tīkliem un koncentrācijas rezultātā radušās vienības stāvokļa konkrētās lidostās nostiprināšanos, tikai pieci atbildēja uz 7. jautājumu noliedzīgi.
- 163 Tāpat no iebildumu raksta B1 pielikuma izriet, ka neviena no ceļojumu aģentūrām, ne arī korporatīvie klienti, kuri atbildēja uz 7. jautājumu, nekādi nekommentēja nepieciešamību ņemt vērā konkurenci starp attiecīgo uzņēmumu tīkliem.
- 164 No minētā izriet, ka no 81 tirgus izpētes dalībnieka tikai pieci nepiekrīta *O & D* pieejai, pamatojoties uz to, ka tā neļauj ņemt vērā tīklu ietekmi.
- 165 Turklāt jākonstatē, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 269. apsvērumā norādīja uz dažu tirgus izpētes dalībnieku bažām minētās izpētes I posmā saistībā ar “[*Lufthansa*] un [*Austrian*] stipro pozīciju [Centrāleiropas un Austrumeiropas] tirgū, ņemot vērā it īpaši kontroli, kādu koncentrācija piešķirs [*Lufthansa*] attiecībā uz ļoti būtisku “Centrāleiropas tirgus” daļu, it īpaši tāpēc, ka tās kontrolē svarīgākās lidostas, no kurām tiek veikti lidojumi uz [Centrāleiropu un Austrumeiropu], un tām ir ļoti attīstīti tīkli šajā reģionā”. Neraugoties uz to, Komisija precizēja, ka “tirgus izpētes II posma, kurā tika veikta dziļāka izpēte, rezultāti tomēr parādīja, ka it īpaši lielākā daļa korporatīvo klientu neredz nekādu

negatīvu ietekmi tam, ka var nostiprināties koncentrācijas rezultātā radušās vienības stāvoklis attiecībā uz lidojumiem, kas tiek veikti uz [Centrāleiropu un Austrumeiropu], un norādīja uz pastāvošiem alternatīviem konkurentiem”.

- 166 Šādos apstākļos prasītājas arguments, saskaņā ar kuru Komisija neesot ņēmusi vērā daudzo konkurentu komentārus, saskaņā ar kuriem *O & D* pieeja neļauj novērtēt konkurenci starp tikliem, ir jānoraida kā nepamatots.
- 167 Ceturtkārt un visbeidzot, attiecībā uz prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru ideju, ka konkurence aviosabiedrību vidū pastāvēja vienīgi dažos konkrētos maršrutos, atspēko lojalitātes programmu un atlaižu sistēmu pastāvēšana, kuras ir paredzētas biznesa klientiem, ceļojumu aģentūrām un ceļojumu rīkotājiem, ir jānorāda, ka tas pirmo reizi tika izvirzīts prasītājas apsvērumos attiecībā uz Austrijas Republikas un *Lufthansa* iestāšanās rakstiem. Tāpat jānorāda, ka šī argumenta mērķis nebija atbildēt uz personu, kas iestājušās lietā, konkrētu argumentu. Līdz ar to, ciktāl prasītāja nav norādījusi faktiskos un tiesību apstākļus, kas kļuvuši zināmi tiesvedības laikā, lai pamatotu šī argumenta novēlotu iesniegšanu, pēdējais minētais, ņemot vērā Reglamenta 44. panta 1. punktā un 48. panta 2. punktā paredzētās kopīgās prasības, ir jāuzskata par nepieņemamu tā novēlotības dēļ (šajā ziņā skat. spriedumu, 2007. gada 8. marts, *France Télécom/Komisija*, T-340/04, Krājums, EU:T:2007:81, 164. punkts).
- 168 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, ir jākonstatē, ka prasītāja nav pierādījusi, ka Komisija būtu pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, izmantojot *O & D* pieeju, lai noteiktu konkrēto tirgu.

Par analīzes attiecībā uz koncentrācijas ietekmi uz konkurenci attiecīgajā ģeogrāfiskajā tirgū, kāds definēts saskaņā ar “vispārējo pieeju”, neesamību

- 169 Prasītāja pārmet Komisijai, ka tā nav izanalizējusi apskatāmās koncentrācijas ietekmi uz konkurenci attiecīgajā ģeogrāfiskajā tirgū, kurš definēts saskaņā ar vispārējo pieeju kā tāds, kas ietver ikvienu teritoriju, kurā *Lufthansa* un *Austrian Airlines* uztur savus tiklus vai piedāvā piekļuvi saviem tikliem, izmantojot satiksmes mezglus vai bāzes. Šāda pieeja ļautu ņemt vērā pieprasījuma aizvietojamību, pamatojoties uz klientu vēlmēm, kā arī piedāvājuma aizvietojamību, pamatojoties uz gaisa pārvadātāju piedāvājuma struktūru.
- 170 Runājot par gaisa pārvadātāju piedāvājuma struktūru, prasītāja apgalvo, ka gaisa pārvadātāju tīkls ir noteicošais faktors biznesa klientiem, kā arī ceļojumu aģentūrām un ceļojumu rīkotājiem. Tāpat gaisa pārvadātāju tīkla struktūra ļaujot prasītājai piesaistīt vairāk pasažieru no mazajām lidostām, tiem dodot piekļuvi satiksmes mezgliem, no kuriem pasažieriem ir liela izvēle attiecībā uz galamērķiem. Piedāvājuma struktūru – it īpaši tūrisma nozarē esošajā lidojumu tiešās pārdošanas tirgū – ietekmēot arī aviosabiedrību spēja tīklā piemērot plēsonīgo cenu praksi noteiktos maršrutos.
- 171 Saskaņā ar prasītājas norādīto vienīgi šī vispārējā pieeja attiecībā uz atbilstošo ģeogrāfisko tirgu ļautu saprast attiecīgās koncentrācijas rezultātā radušās vienības dominējošo stāvokli tirgū nodrošinošo faktoru pastiprināšanos, jo Komisija neesot ņēmusi vērā šos faktorus attiecībā uz “visu Centrāleiropas tirgu”, kā arī attiecībā uz “reģionālo tirgu starp Austriju un Vāciju”.
- 172 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka Komisijai, it īpaši saskaņā ar Koncentrāciju regulas 2. pantu, ir jāizvērtē koncentrācijas darījuma ietekme uz konkurenci tirgos, attiecībā uz kuriem pastāv iespēja, ka tajos varētu tikt būtiski traucēta efektīva konkurence, it īpaši sakarā ar dominējošā stāvokļa rašanos vai nostiprināšanos (šajā ziņā skat. spriedumu *easyJet/Komisija*, minēts 139. punktā, EU:T:2006:187, 63. punkts).

- 173 Lai gan Komisija veica konkurences analīzi, daļēji balstoties uz bažām, kādas izteica trešās personas, ar kurām notika apspriešanās administratīvās procedūras laikā, šai analīzei – pat neesot skaidrām norādēm no trešajām personām, taču ņemot vērā ticamus pierādījumus – būtu bijis jāatklāj konkurences problēmas, ko rada koncentrācija visos tirgos, kurus tā var negatīvi ietekmēt (šajā ziņā skat. spriedumu *easyJet/Komisija*, minēts 139. punktā, EU:T:2006:187, 64. punkts).
- 174 Tomēr, ja prasītāja pārmet Komisijai, ka tā nav ņemusi vērā iespējamās konkurences problēmas citos tirgos, nevis tajos, uz kuriem attiecas konkurences analīze, tad prasītājai ir jāiesniedz ticami pierādījumi, kas liecinātu par faktiskām konkurences problēmām, kuras to ietekmes dēļ bija jāizvērtē Komisijai (šajā ziņā skat. spriedumu *easyJet/Komisija*, minēts 139. punktā, EU:T:2006:187, 65. punkts).
- 175 Lai izpildītu šo prasību, prasītājai ir jāidentificē attiecīgie tirgi, jāapraksta konkurences situācija koncentrācijas neesamības gadījumā un jānorāda, kādas būtu koncentrācijas iespējamās sekas, ņemot vērā konkurences situāciju šajos tirgos (šajā ziņā skat. spriedumu *easyJet/Komisija*, minēts 139. punktā, EU:T:2006:187, 66. punkts).
- 176 Vēl šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar Regulas Nr. 802/2004 I pielikumā ietvertās CO formas 6. iedaļu “II. Konkrētie ģeogrāfiskie tirgi” konkrētais ģeogrāfiskais tirgus ietver teritoriju, kurā attiecīgie uzņēmumi piedāvā un patērē konkrēto produkciju vai pakalpojumus un kurā konkurences apstākļi ir pietiekami viendabīgi, un kuru no kaimiņos esošajām ģeogrāfiskajām teritorijām var atšķirt jo īpaši tādēļ, ka tajās vērā ņemami atšķirīgas konkurences apstākļi. [Šajā iedaļā ir arī precizēts], ka faktori, kas attiecas uz konkrēto ģeogrāfisko tirgu noteikšanu, *inter alia* ir attiecīgās produkcijas vai pakalpojumu veids un īpašības, tas, vai pastāv šķēršļi iekļūšanai tirgū, kā arī patērētāju gaume, vērā ņemamas atšķirības uzņēmumu tirgus daļās kaimiņos esošās ģeogrāfiskās teritorijās vai būtiskas cenu atšķirības.
- 177 Tomēr šajā gadījumā ir jānorāda, pirmkārt, ka tāda ģeogrāfiskā tirgus definīcija, kādu piedāvā prasītāja, nav pietiekami precīzi noformulēta.
- 178 Šī definīcija ir balstīta uz ideju, ka atbilstošais tirgus būtu jāattiecina uz visām ģeogrāfiskajām teritorijām, no kurām ir iespējams piekļūt *Lufthansa* un *Austrian* tīkliem. Tomēr prasītāja skaidri nenorāda, vai tā atsaucas uz ģeogrāfiskajām teritorijām, no kurām ir iespējams piekļūt abiem tīkliem, vai tikai tām ģeogrāfiskajām teritorijām, no kurām ir iespējams piekļūt vienam no šiem tīkliem. Turklāt tā arī nenorāda, vai piekļuves tīklam punkts noteikti ir lidosta. Tāpat prasītāja nenorāda, kā nosakāms tās ģeogrāfiskās teritorijas apmērs, kas atrodas ap piekļuves tīklam punktu.
- 179 Turklāt, kā to pamatoti uzsver Komisija, prasītāja dažādās tās rakstveida apsvērumu daļās atsaucas uz dažādiem ģeogrāfiskajiem tirgiem. Tā prasības pieteikuma 47. punktā prasītāja apgalvo, ka *Lufthansa* vienmēr ir bijis dominējošais stāvoklis “Centrāleiropas tirgū”. Prasības pieteikuma 48. un 49. punktā prasītāja norāda, ka šo dominējošo stāvokli, kuru pastiprināja tas, ka *Lufthansa* iegādājās *Swiss* un *SN Brussels* un izveidoja *Lufthansa Italia*, vēl vairāk nostiprināja *Austrian* iegāde. Prasītāja uzskata, ka šie darījumi faktiski esot ļāvuši *Lufthansa* nodrošināt “kontrolēti Vācijas, Šveices, Beļģijas, Ziemeļitālijas un Austrijas tirgos”. Prasītāja arī precizē, ka šajā konstatējumā pat nav ņemts vērā fakts, ka *Lufthansa* ir dominējošais stāvoklis “Skandināvijas tirgū”, izmantojot *Scandinavian Airlines System (SAS)*, kā arī “gaisa satiksmes pakalpojumos starp Centrāleiropu un Austrumeiropu”. Turklāt replikas 25. punktā prasītāja apgalvo, ka koncentrācija ļautu *Lufthansa* iegūt “Vīnes – Švehatas [*Wien-Schwechat*] lidostā līdzīgu dominējošo stāvokli tam, kāds tai ir Frankfurtes pie Mainas lidostā (kur *Lufthansa* nodrošina 59 % no pasažieru pārvadājumiem) un Čīrihes lidostā (kur *Lufthansa* un *Swiss* nodrošina vairāk nekā 60 % no pasažieru pārvadājumiem)”.
- 180 Turklāt prasības pieteikuma 70. punktā prasītāja būtībā apgalvo, ka vispārējā pieeja attiecībā uz konkrēto ģeogrāfisko tirgu, pretēji *O & D* pieejai, ļautu ņemt vērā koncentrācijas ietekmi uz konkurenci reģionālajā tirgū starp Vāciju un Austriju.

- 181 Tādējādi tirgus ģeogrāfiskais apmērs, kādā ir jāanalizē koncentrācijas ietekme uz konkurenci, svārstās – saskaņā ar pašas prasītājas rakstveida apsvērumos norādīto – no lidostas līdz kontinentālajam reģionam, šķērsojot divu dalībvalstu teritoriju, vienas dalībvalsts teritoriju vai kādas dalībvalsts teritorijas daļu.
- 182 Otrkārt, nav skaidrs arī konkurences situācijas apraksts pirms koncentrācijas konkrētajā ģeogrāfiskajā tirgū, kā to ir definējusi prasītāja.
- 183 Runājot par konkurences situāciju visā Centrāleiropas tirgū, prasītāja replikā apraksta vien to, ko tā sauc par “dominējošo stāvokli tirgū nodrošinošajiem faktoriem”, kādi bija *Lufthansa* un *Austrian* rīcībā pirms koncentrācijas, proti, satiksmes mezglu skaitu, laika nišu skaitu dažādās lidostās, *Lufthansa* un *Austrian* rīcībā esošajām gaisa satiksmes tiesībām uz Austrumeiropu un Tuvajiem Austrumiem, flotes lielumu, kapitāla apjomu, klientu lojalitātes programmas esamību, iespēju noslēgt pamat nolīgumus ar biznesa klientiem, ceļojumu rīkotājiem un ceļojumu aģentūrām, kā arī iespēju noslēgt izdevīgus piegādes līgumus ar uzņēmumiem, kas piegādā gaisa transporta nodrošināšanai nepieciešamos resursus vai infrastruktūru.
- 184 Tomēr prasītāja nevar norādīt nevienu salīdzinošu elementu šajā ziņā attiecībā uz citu tīkla pārvadātāju situāciju, kuri ir aktīvi Centrāleiropā, un tikai apgalvo, ka koncentrācijas rezultātā izveidotā vienība būs vienīgais tīkla pārvadātājs, kurš varēs piedāvāt maršrutus no Centrāleiropas uz galapunktiem Savienībā un Austrumeiropā, kā arī transkontinentālos maršrutus.
- 185 Turklāt attiecībā uz konkurences situāciju tirgū, ko pati prasītāja sauc par “tirgu maršrutiem starp Vāciju un Austriju”, prasītāja pretrunīgi norāda, pirmkārt, ka paziņojošās puses esot sadalījušas satiksmi starp reģionālajām Austrijas un Vācijas lidostām, izmantojot to kopīgo uzņēmumu (prasības pieteikuma 71. punkts), un, otrkārt, ka tās konkurējot maršrutos starp šīm lidostām un Vāciju, it īpaši maršrutos Grāca – Kijeva (Ukraina) un Linca – Parīze, kuros *Lufthansa* un *Austrian*, abas, piedāvājis savienotos lidojumus, izmantojot to attiecīgās platformas Vīnē un Frankfurtē pie Mainas (prasības pieteikuma 72. punkts). Turklāt prasītāja nesniedz nekādu precīzu norādi attiecībā uz iespēju ceļotājiem no reģionālajām Austrijas lidostām izmantot citas tīkla aviosabiedrības, nevis *Lufthansa* un *Austrian* pakalpojumus šajos maršrutos.
- 186 No minētā izriet, ka argumenti, kādus ir izvirzījusi prasītāja, lai pamatotu apgalvojumu, saskaņā ar kuru Komisija esot kļūdījies, neizanalizējot koncentrācijas ietekmi uz konkurenci “visā Centrāleiropas tirgū”, neatbilst 175. punktā minētās judikatūras prasībām.
- 187 Šādos apstākļos ir jākonstatē, ka prasītāja nav pietiekami precīzi definējusi konkrēto ģeogrāfisko tirgu, kāds, kā tā apgalvo, pastāvēt, un ka līdz ar to Vispārējā tiesa nevar novērtēt, vai Komisijai bija jāizvērtē attiecīgās koncentrācijas iespējamā ietekme uz konkurenci šajā tirgū.
- 188 Šajos apstākļos pirmā pamata pirmā daļa ir jānoraida kā nepamatota.

*Par pirmā pamata otro daļu, kura ir balstīta uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz koncentrācijas ietekmi uz konkurenci maršrutos starp Vāciju un Austriju*

- 189 Prasītāja Komisijai būtībā pārmet, ka tā nav ņēmusi vērā koncentrācijas negatīvo ietekmi uz visiem maršrutiem starp Vāciju un Austriju.
- 190 Šajā ziņā vispirms jānorāda, ka pretēji prasītājas apgalvojumiem no apstrīdētā lēmuma 107. apsvēruma izriet, ka Komisija ir analizējusi koncentrācijas ietekmi ne tikai 23 maršrutos starp Austriju un Vāciju, kuros pārklājas *Lufthansa* un *Austrian* tiešie lidojumi, bet arī maršrutos, kuros pārklājas netiešie – netiešie lidojumi, kā tos raksturojusi prasītāja.

- 191 Turpinājumā jānorāda, ka pretēji prasītājas apgalvotajam Komisija ir ņēmusi vērā kopuzņēmuma izmaksu un ieņēmumu sadali, ko izveidoja *Lufthansa* un *Austrian* pirms koncentrācijas, hipotētiski analizējot konkurenci visos maršrutos starp Austriju un Vāciju (apstrīdētā lēmuma 64.–69., 113.–116., 129.–133., 145., 159.–169., 191. un 210. apsvērumi), izņemot maršrutos Vīne – Berlīne, Vīne – Diseldorfā, Vīne – Hamburga (Vācija), Vīne – Hannoverē (Vācija), Vīne – Nirnbergā (Vācija) (apstrīdētā lēmuma 185. apsvērumi) un maršrutu Minhene – Linca (apstrīdētā lēmuma 189. apsvērumi). Iemesls, kāpēc Komisija nav ņēmusi vērā kopuzņēmumu, analizējot konkurenci šajos pēdējos minētajos maršrutos, izriet no fakta, ka tā jau iepriekš bija konstatējusi, ka koncentrācijas dalībnieku konkurentiem pieder būtiskas tirgus daļas šajos maršrutos, kas konkurences problēmu saistībā ar koncentrāciju rašanos šajos maršrutos padara maz ticamu.
- 192 Visbeidzot, runājot par prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru Komisija neesot ņēmusi vērā to lidojumu skaitu, kādus veic *Lufthansa* un *Austrian* maršrutos Vīne – Berlīne un Vīne – Hamburga, izvērtējot konkurences stāvokli šajos maršrutos, ir arī jānorāda, ka no apstrīdētā lēmuma 185. apsvēruma izriet, ka Komisija ir konstatējusi, ka *Air Berlin* tirgus daļa, izteikta procentos no kopējā pārvadāto ceļotāju skaita, kuriem laiks ir vai nav svarīgs, bija no 70 līdz 80 % amplitūdā maršrutā Vīne – Hamburga un no 80 līdz 90 % amplitūdā maršrutā Vīne – Berlīne 2008./2009. gada ziemas periodā, proti, pirms apstrīdētā lēmuma pieņemšanas. Turklāt šie skaitļi liecina par nelielu, taču nozīmīgu *Air Berlin* tirgus daļas pieaugumu salīdzinājumā ar 2008. gada vasaru, periodu, kad *Air Berlin* pārvadāja vien no 70 līdz 80 % pasažieru maršrutā Vīne – Berlīne. Arguments, saskaņā ar kuru *Lufthansa* un *Austrian* veica vairāk lidojumu nekā *Air Berlin* tajā pašā laika periodā, šajā ziņā nav atbilstošs, jo tirgus daļas pamatoti tiek izteiktas, ņemot vērā pārvadāto pasažieru skaitu. Turklāt ar faktu, ka *Lufthansa* un *Austrian* apzināti izvēlējās samazināt jaudu šajos maršrutos – pieņemot, ka tas ir pierādīts, – nevar tikt apšaubīta Komisijas veiktā konkurences analīze. Komisijai, analizējot konkurences situāciju pirms koncentrācijas attiecīgajā maršrutā, ir jānovērtē konkurentu faktiskās, nevis potenciālās tirgus daļas.
- 193 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, pirmā pamata otrā daļa ir jānoraida kā nepamatota.

*Par pirmā pamata trešo daļu, kas ir balstīta uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz koncentrācijas ietekmi uz gaisa pārvadājumu maršruti starp Centrāleiropu un ārpus Savienības esošo Austrumeiropu*

- 194 Pirmā pamata trešās daļas ietvaros prasītāja izvirza trīs atsevišķus iebildumus. Pirmais iebildums ir balstīts uz to, ka apstrīdētajā lēmumā Komisija neesot izanalizējusi koncentrācijas ietekmi uz gaisa pārvadājumu maršruti starp Centrāleiropu un ārpus Savienības esošo Austrumeiropu, pamatojoties uz *O & D* pieeju. Otrais iebildums ir balstīts uz to, ka Komisija neesot ņēmusi vērā dominējošo stāvokli, kāds esot bijis *Lufthansa* un *Austrian* maršrutos starp Vīnes, Frankfurtes pie Mainas, Minhenes un Čīrihes lidostām, no vienas puses, un ārpus Savienības esošajām Austrumeiropas lidostām, no otras puses.
- 195 Trešais iebildums, balstīts uz to, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā neesot paredzējusi nevienu nosacījumu vai prasības, kas varētu nodrošināt, ka aviosabiedrībām, kas konkurē ar *Austrian* vai *Lufthansa*, varētu tikt piešķirtas bilaterālas gaisa satiksmes tiesības, lai šīs aviosabiedrības varētu uzsākt izmantot gaisa satiksmes maršrutus ar galamērķi Austrumeiropā, attiecas nevis uz koncentrācijas ietekmi uz maršruti starp Centrāleiropu un Austrumeiropu, bet gan uz it kā nepietiekamo raksturu saistībām, kādām piekritusi Komisija apstrīdētajā lēmumā attiecībā uz koncentrācijas izraisītajām konkurences problēmām, uz kurām norāda prasītāja. Tāpēc minētais vajadzības gadījumā ir jāizvērtē pirmā pamata ceturtajā daļā, kurā ir apkopoti iebildumi par to saistību it kā nepietiekamo raksturu, kādas ir uzņēmušies koncentrācijas dalībnieki apstrīdētajā lēmumā.

Par pirmo iebildumu, kurš ir balstīts uz to, ka Komisija nav izanalizējusi koncentrācijas ietekmi uz gaisa pārvadājumu maršrutiem starp Centrāleiropu un ārpus Savienības esošo Austrumeiropu, pamatojoties uz *O & D* pieeju

196 Vispirms kā nepieņemami to novēlotā rakstura dēļ ir jānoraida prasītājas argumenti, kuru mērķis ir pierādīt, ka Komisija neesot izmantojusi *O & D* pieeju attiecībā uz maršrutiem starp Centrāleiropu un Austrumeiropu, kuri pirmo reizi tika izvirzīti prasītājas apsvērumos attiecībā uz Austrijas Republikas un *Lufthansa* iestāšanās rakstiem, un minētais ir saskaņā ar iepriekš 167. punktā atgādināto judikatūru.

197 Turklāt jāatgādina, ka *O & D* pieeja ir nevis konkurences analīzes metode, bet vienīgi metode, kādu izmanto Komisija, lai identificētu konkrēto tirgu, kurā ir jāanalizē koncentrācijas ietekme. Tomēr no apstrīdētā lēmuma izriet, ka saskaņā ar šo metodi Komisija ir identificējusi maršrutus, kuros pārklājas *Lufthansa* un *Austrian* pakalpojumi.

198 Tādējādi no apstrīdētā lēmuma 107. apsvērums izriet, ka Komisija ir identificējusi 28 tādu tiešo – tiešo [lidojumu] pārklāšanos, no kuriem neviens neattiecas uz maršrutu starp lidostu Centrāleiropā un lidostu ārpus Savienības esošajā Austrumeiropā. Tālāk Komisija apstrīdētā lēmuma 108.–266. apsvērumā ir analizējusi koncentrācijas ietekmi uz šo pārklāšanos.

199 Turklāt no apstrīdētā lēmuma 267. apsvērums izriet, ka Komisija ir identificējusi arī tiešo – netiešo un netiešo – netiešo [lidojumu] pārklāšanos attiecībā uz maršrutiem starp Eiropas lidostām, kā arī starp Eiropas un ārpus Eiropas esošajām lidostām.

200 Šajā sakarā Komisija atsaucas uz apstrīdētā lēmuma 268. apsvērumu:

“Šie maršruti tika analizēti, ņemot vērā pušu stāvokli tirgū un tirgus daļu palielināšanos darījuma rezultātā. Turklāt tika novērtēta arī konkurentu klātbūtne un stāvoklis tirgū, kā arī pasažieru skaits katrā maršrutā. Vajadzības gadījumā tika ņemts vērā konkurentu piedāvāto reisu skaits un ilgums un, cita starpā, to atbilstība pasažieriem, kuriem laiks ir svarīgs. Pamatojoties uz šiem kritērijiem, netika identificēta neviena ar konkurenci saistīta problēma. Turklāt tirgus izpēte neatklāja nekādas konkurences problēmas attiecībā uz identificēto tiešo – netiešo un netiešo – netiešo pārklāšanos, izņemot [*Lufthansa*] un [*Austrian*] stāvokli Centrāleiropas un Austrumeiropas tirgū.”

201 Neraugoties uz tā nedaudz divdomīgo formulējumu, no apstrīdētā lēmuma 268. apsvērums var tikt secināts, ka Komisija patiešām ir identificējusi tiešo – netiešo pārklāšanos un netiešo – netiešo pārklāšanos starp *Lufthansa* un *Austrian* pakalpojumiem maršrutos starp Centrāleiropas un Austrumeiropas lidostām un izanalizējusi koncentrācijas ietekmi uz tām, kas, pretēji tirgus izpētei, neatklāja konkurences problēmas.

202 Līdz ar to šis pirmais iebildums ir jānoraida kā nepamatots.

Par otro iebildumu, kurš ir balstīts uz to, ka Komisija neesot ņēmusi vērā *Lufthansa* un *Austrian* dominējošo stāvokli maršrutos starp Vīnes, Frankfurtes pie Mainas, Minhenes un Čīrihes lidostām, no vienas puses, un ārpus Savienības esošajām Austrumeiropas lidostām, no otras puses

203 Jānorāda, pirmkārt, ka prasītāja nav precīzi identificējusi maršrutus, kuros koncentrācijas dalībniekiem esot dominējošais stāvoklis. Prasītāja prasības pieteikuma 78. punktā vienīgi vispārīgi atsaucas uz maršrutiem starp Vīnes, Frankfurtes pie Mainas, Minhenes un Čīrihes lidostām, no vienas puses, un Austrumeiropas lidostām, piemēram, Kijevas, Maskavas (Krievija) un Sanktpēterburgas (Krievija) lidostām, no otras puses. Turklāt skaitļi attiecībā uz lidojumu skaitu nedēļā, kādu piedāvā *Lufthansa*, *Swiss* un *Austrian* no Minhenes, Frankfurtes pie Mainas, Čīrihes un Vīnes lidostām uz lidostām Austrumeiropā, uz kurām norādījusi prasītāja, ir tikai apkopotī dati, kas nesniedz nekādu norādi par lidojumu skaitu nedēļā, kādu piedāvā kāda no šīm sabiedrībām konkrētajā maršrutā. Tāpat šie skaitļi

arī nenorāda uz pārvadāto pasažieru skaitu, kas parasti ir tāda norāde, kura ļauj aprēķināt gaisa pārvadātāja tirgus daļu konkrētajā maršrutā. Pie tam prasītāja neapgalvo, ka dominējošais stāvoklis, kāds it kā esot koncentrācijas rezultātā izveidotajai vienībai dažos maršrutos starp Centrāleiropu un Austrumeiropu, būtu koncentrācijas rezultāts, jo ar koncentrāciju tiekot likvidēta starp *Austrian* un *Lufthansa* pastāvošā konkurence šajos maršrutos.

204 Patiesībā šķiet, ka prasītāja pārmet Komisijai, ka tā, analizējot koncentrācijas ietekmi, nav ņēmusi vērā *Lufthansa* un *Austrian* ievērojamo klātbūtni Vīnes, Frankfurtes pie Mainas, Minhenes un Čīrihes lidostās, no kurām tās veic lidojumus uz galamērķiem Austrumeiropā, un faktu, ka pasažieriem, kas vēlas doties uz Austrumeiropu no Centrāleiropas, nāktos izvēlēties vienīgi starp *Austrian* un *Lufthansa*.

205 Šajā ziņā no apstrīdētā lēmuma 269. apsvēruma izriet, ka šādas bažas tirgus izpētes I posmā pauda daži šīs izpētes dalībnieki, bet ka tās tika kļiedētas šīs izpētes II posmā, ciktāl liela daļa korporatīvo klientu nesaskatīja koncentrācijas rezultātā izveidotās vienības pozīcijas iespējamās nostiprināšanās fakta negatīvo ietekmi attiecībā uz lidojumiem, kas tiek veikti uz Centrāleiropu un Austrumeiropu, un norādīja uz pastāvošiem alternatīviem konkurentiem.

206 Komisija apstrīdētā lēmuma 270. apsvērumā ir precizējusi, ka, šķiet, var runāt par nopietniem konkurentiem, kuri veic lidojumus uz Centrāleiropu un Austrumeiropu, it īpaši *Air France-KLM*, kura veic lidojumus uz 15 galapunktiem Centrāleiropā un Austrumeiropā, izmantojot tās pašas tīklu, un uz 11 papildu galapunktiem sadarbībā ar tās partneriem *SkyTeam*, *Aeroflot* un *CSA*, kā arī *British Airways*, kura veic lidojumus uz 13 galapunktiem Centrāleiropā un Austrumeiropā, izmantojot tās pašas tīklu, un *Malev*, kura veic lidojumus uz 22 galapunktiem Centrāleiropā un Austrumeiropā.

207 Šajā ziņā prasītāja apgalvo, ka koncentrācijas rezultātā izveidotā vienība nesaskartos ar pietiekamu konkurences spiedienu maršrutos starp Vīnes, Frankfurtes pie Mainas, Minhenes un Čīrihes lidostām, no vienas puses, un Austrumeiropas lidostām, it īpaši Maskavas lidostu, no otras puses, no *Air France-KLM*, *British Airways*, *Malev* vai *CSA* puses, jo šīs sabiedrības piedāvā tikai savienojošos lidojumus, kas būtiski pagarina lidojuma šajos maršrutos ilgumu un garumu.

208 Attiecībā uz aizstājamības līmeni starp tiešajiem un netiešajiem lidojumiem jānorāda, kā Komisija ir minējusi apstrīdētā lēmuma 24. apsvērumā, ka tas ir atkarīgs no lidojuma ilguma. Tādējādi, jo garāks lidojums, jo lielāku konkurences spiedienu netiešie lidojumi var izdarīt uz tiešajiem lidojumiem. Turpinājumā Komisija ir precizējusi, ka šajā gadījumā tirgus izpēte apstiprināja iepriekšējos lēmumos izdarīto konstatējumu, saskaņā ar kuru tuvo maršrutu gadījumā, proti, lidojumu, kuri ir īsāki par trim stundām, gadījumā, netiešie lidojumi parasti nav konkurējoša alternatīva tiešajiem lidojumiem, jo klienti patiešām dod priekšroku tiešajiem lidojumiem.

209 Tomēr ir skaidrs, ka tiešie lidojumi starp Vīni, no vienas puses, un Maskavu, Sanktpēterburgu vai Kijevu, no otras puses, kā arī tiešie lidojumi Čīrihe – Kijeva, Frankfurte pie Mainas – Kijeva, Minhene – Sanktpēterburga un Minhene – Kijeva ir īsāki par trim stundām. Šādos apstākļos netiešie lidojumi, kurus piedāvā *Air France-KLM*, *British Airways*, *Malev* un *CSA* vai jebkura cita Austrumeiropas aviosabiedrība, nav konkurējoša alternatīva tiešajiem lidojumiem, kurus šajos maršrutos piedāvā *Austrian* vai *Lufthansa*. Tomēr apstrīdētā lēmuma 271. apsvērumā Komisija ir norādījusi, ka tirgus izpēte apstiprināja secinājumu, saskaņā ar kuru arī Austrumeiropas pārvadātāji varētu piedāvāt aizstāt *Lufthansa* un *Austrian*, ciktāl šī izpēte atklāja, ka lielākā daļa ceļojumu aģentu salīdzina šo sabiedrību cenas ar alternatīvu pārvadātāju, tostarp Austrumeiropas pārvadātāju, cenām. Komisija ir arī norādījusi, ka tirgus izpēte atklāja, ka lielākā daļa korporatīvo klientu neiegādājas konkrētas sabiedrības lidojumus, bet atkarībā no galamērķa Centrāleiropā un Austrumeiropā meklē alternatīvus lidojumus, ko piedāvā citi pārvadātāji, tostarp Austrumeiropas pārvadātāji. Tomēr prasītāja neapgalvo, ne arī pierāda, ka neviena cita Austrumeiropas aviosabiedrība, it īpaši Krievijas vai Ukrainas sabiedrības, apstrīdētā lēmuma pieņemšanas brīdī nebūtu piedāvājusi tiešos lidojumus attiecīgajos maršrutos.

- 210 Turklāt prasītāja replikas rakstā atzīst, ka pastāv tiešie lidojumi maršrutā Vīne – Maskava, kurus piedāvā sabiedrības *Transaero* un *Aeroflot*.
- 211 Šajā ziņā prasītājas arguments, saskaņā ar kuru šo sabiedrību lidojumi nav konkurētspējīgi nelielā lidojumu skaita nedēļā dēļ un Austrijas biznesa klientiem neizdevīgā šo lidojumu laika dēļ, nav pārliecinošs. Jākonstatē, ka prasītāja šajā ziņā nav iesniegusi nevienu pierādījumu. Turklāt, vispārīgi runājot, biznesa klienti pārstāv tikai daļu no ceļotājiem, kuri ir ieinteresēti konkrētajā maršrutā, un tāpēc nav iespējams izdarīt secinājumus no apgalvotajām šo klientu vēlmēm, neuzzinot, kādu daļu no ceļotājiem lidojumos starp Vīni un Maskavu šie klienti pārstāv.
- 212 Tādējādi prasītāja nav pierādījusi, ka koncentrācijas rezultātā izveidotā vienība netiktu pakļauta pietiekamam konkurences spiedienam maršrutos starp Vīni, no vienas puses, un Maskavu, Sanktpēterburgu vai Kijevu, no otras puses, kā arī maršrutos Ķīrihe – Kijeva, Frankfurte pie Mainas – Kijeva, Minhene – Sanktpēterburga un Minhene – Kijeva.
- 213 Šāds secinājums attiecas arī uz vidēji tālajiem maršrutiem Ķīrihe – Maskava, Ķīrihe – Sanktpēterburga, Frankfurte pie Mainas – Maskava, Frankfurte pie Mainas – Sanktpēterburga, Minhene – Maskava un Minhene – Sanktpēterburga, attiecībā uz kuriem nav izslēgts, ka citi Austrumeiropas pārvadātāji piedāvā tiešos lidojumus. Turklāt Komisija apstrīdētā lēmuma 26. apsvērumā ir precizējusi, ka daži tirgus izpētes dalībnieki norādīja, ka netiešie lidojumi noteiktos apstākļos ir konkurējošs alternatīvs risinājums. Tādējādi prasītāja nav pierādījusi, ka koncentrācijas rezultātā izveidotā vienība netiks pakļauta pietiekamam konkurences spiedienam šajos maršrutos.
- 214 Prasītāja arī apgalvo, ka pretēji Komisijas apgalvotajam *CSA* un *Malev* piedāvātie lidojumi nav ticams alternatīvs risinājums *Austrian* un *Lufthansa* piedāvājumiem savienotajiem reisiem attiecībā uz personām, kuras vēlas ceļot no reģionālajām Austrijas lidostām uz Austrumeiropas lidostām.
- 215 Prasītāja apgalvo, ka nav tiešo lidojumu no Austrijas reģionālajām lidostām, proti, Grācas, Lincas, Insbrukas, Zalcburgas un Klāgenfurtes lidostām, uz attiecīgajiem *CSA* un *Malev* satiksmes mezgliem, proti, Prāgu (Čehijas Republika) un Budapeštu (Ungārija). No tā izriet, ka ceļotāji, kuri dzīvo ap šīm Austrijas reģionālajām lidostām un vēlas doties no vienas no šīm lidostām uz galamērķi Austrumeiropā, var izmantot *Malev* un *CSA* piedāvātos lidojumus, vispirms veicot lidojumu uz Vīni un no turienes – lidojumu uz Prāgu vai Budapeštu, no kurienes viņi visbeidzot varētu sasniegt savu galamērķi Austrumeiropā. Šis apstāklis padarot šo divu sabiedrību piedāvātos lidojumus mazāk konkurētspējīgus saistībā ar šiem ceļotājiem salīdzinājumā ar *Austrian* un *Lufthansa* piedāvājumiem, kuri ļauj doties no šīm reģionālajām Austrijas lidostām uz to satiksmes mezgliem Vīnē, Frankfurtē pie Mainas, Minhenē un Ķīrihē un no turienes uz galamērķi Austrumeiropā.
- 216 Šajā ziņā jānorāda, ka prasītāja nav sniegusi nevienu norādi attiecībā uz galamērķiem Austrumeiropā, uz kuriem tā atsaucas, kas nozīmē, ka nav iespējams identificēt maršrutus starp Austrijas reģionālajām lidostām un šiem galamērķiem, par kuriem tā apgalvo, ka Komisija neesot ņēmusi vērā koncentrācijas ietekmi.
- 217 Turklāt jāatzīst, ka konkurence starp netiešo lidojumu piedāvājumiem uz vienu un to pašu maršrutu pēc to rakstura ir jānošķir no konkurences starp tiešajiem lidojumiem vai pat no konkurences starp tiešajiem un netiešajiem lidojumiem. Šķiet maz ticams, ka *Austrian* palielinātu lidojumu skaitu starp Austrijas reģionālajām lidostām un Vīni vai samazinātu šo lidojumu cenas šajos maršrutos, ņemot vērā lidojumu pieprasījumu starp šīm lidostām un galapunktiem Austrumeiropā, jo pasažieri, kuri ceļo no šīm reģionālajām lidostām uz šādiem galapunktiem, droši vien pārstāv tikai nelielu daļu no to pasažieru kopējā skaita, kuri izvēlas tiešu lidojumu starp reģionālajām lidostām un Vīni. Tas pats attiecas arī uz *Malev* un *CSA* lidojumiem starp Vīni un Budapeštu un Vīni un Prāgu, kuru cena un reisu skaits var atšķirties atkarībā no lidojumu starp Austrijas lidostām un galapunktiem Austrumeiropā pieprasījuma. Šajā ziņā konkurence starp netiešo lidojumu piedāvājumiem vienā un tajā pašā maršrutā ir atkarīga no vairākiem faktoriem, piemēram, lidojuma ilguma starp dažādiem



ceļojuma posmiem, nosēšanās ilguma, kopējās cenas vai arī izlidošanas laikiem. Šādos apstākļos nevar tikt *a priori* izslēgts, ka *CSA* un *Malev* piedāvātie lidojumi attiecīgajos maršrutos, kaut arī tie nav tik praktiski kā *Austrian* lidojumi, varētu būt ticama alternatīva *Austrian* [piedāvājumiem] lidojumiem.

218 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, kā nepamatots ir jānoraida prasītājas iebildums, kurš ir balstīts uz to, ka Komisija, analizējot koncentrācijas sekas attiecībā uz konkurenci, neesot ņēmusi vērā faktu, ka *Austrian* un *Lufthansa* rīcībā ir vairāki satiksmes mezgli Centrāleiropā, no kuriem tās piedāvā lidojumus uz Austrumeiropu.

219 No tā izriet, ka pirmā pamata trešā daļa nav pamatota.

*Par pirmā pamata ceturto daļu, kura ir balstīta uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz Lufthansa un Austrian konkurentu iespējām palikt vai iekļūt attiecīgajā tirgū*

220 Pirmā pamata ceturta daļa sastāv no pieciem iebildumiem. Pirmais un otrais iebildums ir balstīti uz attiecīgi 2004. gada pamatnostādņu 36. punkta un 31. punkta pārkāpumu. Trešais, ceturtais un piektais iebildums ir balstīti uz Pamatnostādņu 68. un nākamo punktu pārkāpumu.

Par pirmo iebildumu, kurš ir balstīts uz 2004. gada pamatnostādņu 36. punkta pārkāpumu, ciktāl Komisija neesot ņēmusi vērā, ka koncentrācija esot ierobežojusi konkurentu iespējas pārdot lidojumus biznesa klientiem un noslēgt pamatnolīgumus ar ceļojumu aģentūrām un ceļojumu rīkotājiem

221 Prasītāja būtībā pārmet Komisijai, ka tā ir pārkāpusi 2004. gada pamatnostādņu 36. punktu, atļaujot koncentrāciju, lai arī šī koncentrācija, apvienojot *Lufthansa* un *Austrian* tīklus un tā rezultātā palielinot maršrutu piedāvājumu, ierobežošot citu gaisa pārvadātāju iespējas pārdot lidojumus biznesa klientiem un noslēgt pamatnolīgumus ar ceļojumu aģentūrām un ceļojumu rīkotājiem.

222 Nevar piekrist argumentiem, kurus šī iebilduma pamatošanai ir izvirzījusi prasītāja.

223 Runājot, pirmkārt, par apgalvotajām citu pārvadātāju ierobežotajām iespējām nosegt darījumu braucienu segmentu, ir jānorāda, ka iebildumu raksta B4 pielikumā ir ietvertas korporatīvo klientu atbildes uz aptaujas anketas 13. jautājumu, kurš tiem tika nosūtīts 2009. gada 15. maijā un kurš attiecās uz atvieglojumu un atlaižu shēmām, kuras cita starpā piedāvāja *Lufthansa* un *Austrian* lojāliem biznesa klientiem. Tomēr jākonstatē, ka no šīm atbildēm izriet, ka lielākā daļa no tirgus izpētes dalībniekiem norādīja, ka tie neizmanto tikai un vienīgi *Lufthansa* un *Austrian* pakalpojumus un ka ar pēdējo minēto piedāvātajām atlaidēm nav pietiekami, lai izslēgtu iespēju izmantot citu pārvadātāju.

224 Tāpat jāatzīmē, ka iebildumu raksta B5 pielikumā ir ietvertas korporatīvo klientu atbildes uz 71., 73., 76., 79. un 80. jautājumu, kurus Komisija tiem nosūtīja tirgus izpētes II posmā. Šajā ziņā jānorāda, ka 71. jautājums attiecās uz biznesa klientu sniegto vērtējumu Austrumeiropas aviosabiedrībām kā nopietnai alternatīvai ceļotājiem ar galamērķi Centrāleiropā, Austrumeiropā vai Tuvajos Austrumos. Jākonstatē, ka 22 no 31 tirgus izpētes dalībnieka atbildēja uz šo jautājumu apstiprinoši.

225 No minētā izriet, ka pretēji prasītājas apgalvotajam no tirgus izpētes izriet, ka biznesa klienti noteiktus *Lufthansa* un *Austrian* konkurentus uzskata par ticamu alternatīvu pēdējo minēto sabiedrību lidojumu piedāvājumam, pateicoties to tīkliem.

226 Runājot, otrkārt, par citu pārvadātāju ierobežotajām iespējām noslēgt pamatnolīgumus ar ceļojumu aģentūrām un ceļojumu rīkotājiem, ir jānorāda, ka no iebildumu raksta B2 pielikuma, uz kuru atsaucas Komisija, izriet, ka, atbildot uz aptaujas anketas 2. un 3. jautājumu, kuri korporatīvajiem klientiem tika nosūtīti 2009. gada 15. maijā koncentrācijas izvērtēšanas I posma ietvaros, lielākā daļa no 38 izpētes

dalībniekiem norādīja, ka tiem nav ekskluzīvas darījumu attiecības ar konkrētu gaisa pārvadātāju vai aliansi, tieši pretēji, ka tie uztur darījumu attiecības, cita starpā noslēdzot pamatnolīgumus, ar vairākiem pārvadātājiem un aliansēm.

- 227 Tomēr šāds konstatējums nesniedz nekādu norādi attiecībā uz jautājumu par to, vai ceļojumu aģentūrām ir tāda pati darījumu politika.
- 228 Tomēr jānorāda, ka iebildumu raksta B3 pielikumā ir norādīts procents, kādu veido *Lufthansa* un *Austrian* biļetes to skaita un vērtības ziņā attiecībā pret kopējo lidmašīnas biļešu skaitu, kuras 2007. un 2008. gadā pārdeva ceļojumu aģentūras, kas atbildēja uz 2009. gada 13. maija aptaujas anketu.
- 229 Šajā ziņā jānorāda, ka šie procenti, kurus noteikuši Komisijas dienesti, attiecas uz visām biļetēm, kuras pārdevusi katra no vienībām, kas atbildēja uz aptaujas anketu. Pamatojoties uz šo, prasītāja apgalvo, ka aptaujātās ceļojumu aģentūras iegādājās vidēji 58,2 % 2007. gadā un 53,7 % 2008. gadā no biļetēm, kuras pārdeva *Lufthansa* un *Austrian*. Ja prasītājas aprēķins ir pareizs, skaitļi, kādus tā aprēķinājusi, atspoguļo nevis to *Lufthansa* un *Austrian* biļešu procentu, kuras iegādājās ceļojumu aģentūras, bet gan to biļešu procentu, kuras no *Lufthansa* un *Austrian* iegādājās ceļojumu aģentūras, kas atbildēja uz aptaujas anketu.
- 230 Turklāt, kaut arī šis procents ir augsts, tas liecina par to, ka ceļojumu aģentūrām, kuras atbildēja uz aptaujas anketu, nav ekskluzīvu darījumu attiecību ar *Lufthansa* un *Austrian*.
- 231 Runājot par prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru šis procents pierādot, ka *Lufthansa* koncentrācijas rezultātā ir ieguvusi dominējošu stāvokli Centrāleiropā, ir jānorāda, kā to pamatoti apgalvo Komisija, ka apstrīdētajā lēmumā nav ietverta nekāda analīze aviobiļešu pārdošanas caur ceļojumu aģentūrām tirgum un ka prasītāja līdz šim vispār nav pieminējusi šāda tirgus pastāvēšanu.
- 232 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, iebildums, kas ir balstīts uz 2004. gada pamatnostādņu 36. punkta pārkāpumu, ir jānoraida kā nepamatots.

Par otro iebildumu, kurš ir balstīts uz 2004. gada pamatnostādņu 31. punkta pārkāpumu, ciktāl Komisija neesot ņēmusi vērā, ka koncentrācijas rezultātā izveidotā vienība būs vienīgā sabiedrība tīklā, kas varēs piedāvāt tās klientiem pilnu maršrutu tīklu visā pasaulē, tostarp Austrumeiropā

- 233 Prasītāja apgalvo, ka Komisija esot pārkāpusi 2004. gada pamatnostādņu 31. punktu, apstiprinot koncentrāciju, kaut arī tās rezultātā *Lufthansa* paliks vienīgā sabiedrība tīklā, kura varēs piedāvāt tās klientiem pilnu maršrutu tīklu visā pasaulē, tostarp Austrumeiropā. Biznesa klientiem, ceļojumu aģentūrām un ceļojumu rīkotājiem, no kuriem vieniem ir nepieciešams pilns maršrutu tīkls, bet otri vēlas piedāvāt to klientiem maršrūtus visā pasaulē, neatliks nekas cits kā vien noslēgt pamatnolīgumus ar *Lufthansa*.
- 234 Šajā ziņā jāatgādina, ka 2004. gada pamatnostādņu 31. punktā Komisija apraksta horizontālo koncentrāciju iespējamo pret konkurenci vērsto ietekmi, proti, faktu, ka klientiem ir maz iespēju mainīt pakalpojumu sniedzējus. Tādējādi Komisija precizē, ka koncentrācijas dalībnieku klientiem var rasties grūtības pārorientēties uz citiem piegādātājiem, ja ir maz alternatīvo piegādātāju vai ja tie saskaras ar ievērojamām pārorientācijas izmaksām. Šādi pircēji ir īpaši neaizsargāti pret cenu paaugstinājumiem. Koncentrācijas darījums var ietekmēt šo klientu spēju aizsargāt sevi pret cenu paaugstinājumiem. It īpaši tas attiecas uz klientiem, kuru politika ietver vēršanos pie diviem koncentrācijas dalībniekiem, lai iegūtu konkurētspējīgas cenas. Pagātnes pieredze attiecībā uz pircēju pārorientēšanās modeļiem un reakciju uz cenu izmaiņām var sniegt svarīgu informāciju šajā sakarā (2004. gada pamatnostādņu 31. punkts).

- 235 Tomēr jānorāda, ka prasītāja nav pierādījusi, ka tik pilnīga maršrutu tīkla kā *Lufthansa* tīkls esamība būtu obligāts priekšnoteikums, lai noslēgtu pamatnolīgumus ar ceļojumu aģentūrām un ceļojumu rīkotājiem.
- 236 Turklāt no iebildumu raksta B2 pielikuma izriet, ka vairākums korporatīvo klientu, kuri atbildēja uz aptaujas anketas, kuru tiem bija nosūtījusi Komisija tirgus izpētes I posmā, 2. un 3. jautājumu, norādīja, ka tie ir noslēguši pamatnolīgumus ar citām aviosabiedrībām, kas nav *Lufthansa* un *Austrian*, un ar citas alianses, nevis *Star Alliance* biedriem, piemēram, ar *Air Berlin-Fly Niki*, *British Airways*, *Air France-KLM*, *CSA*, *Malev*, *Alitalia*, *Emirates*, *Finnair* vai *Iberia*. Taču prasītāja nav izvirzījusi nevienu argumentu, lai varētu tikt apšaubīts šāds konstatējums.
- 237 Līdz ar to ir jāsecina, ka Komisija pamatoti varēja uzskatīt, ka attiecīgā koncentrācija neliedza biznesa klases klientiem, ceļojumu rīkotājiem un ceļojumu aģentūrām izmantot alternatīvus [pakalpojumus], nepārkāpjot 2004. gada pamatnostādņu 31. punktu, un ka šis iebildums līdz ar to ir jānoraida kā nepamatots.
- Par trešo iebildumu, kurš ir balstīts uz 2004. gada pamatnostādņu 68. un nākamo punktu pārkāpumu, jo Komisija neesot ņēmusi vērā, ka koncentrācijas rezultātā izveidotās vienības piedāvājums aptvers visu pieprasījumu, kāds ir maršrutos, kuros paziņojošajām pusēm ir dominējošais stāvoklis
- 238 Prasītāja būtībā apgalvo, ka ienākšana tirgū ir atkarīga no nosacījuma, ka ir pieprasījums pēc papildu lidojumiem, kurus varētu veikt jauns konkurents. Tomēr *Lufthansa* un *Austrian* piedāvājums lidojumu skaita, laika nišu un piedāvāto vietu ziņā ir tāds, kas nosedz visu pieprasījumu maršrutos, kuros tās dominē kopā vai individuāli, un līdz ar to jaunam konkurentam ir neiespējami piekļūt kādam no šiem maršrutiem.
- 239 Šajā ziņā jānorāda, ka prasītāja apgalvo nevis to, ka būtu jaudas pārpalikums maršrutos, kuros dominē *Lufthansa* un *Austrian*, bet vienīgi to, ka pēdējo minēto piedāvājums nosedzot visu pieprasījumu šajos maršrutos. Tomēr *Lufthansa* un/vai *Austrian* lidojumu piedāvājuma esamība konkrētajā maršrutā – neatkarīgi no tā, cik šis piedāvājums ir ievērojams, – pati par sevi nevar izslēgt iespēju jaunam konkurentam veiksmīgi piekļūt šim maršrutam, piedāvājot īpašus pakalpojumus vai izdevīgākas cenas, lai tas vai nu spētu saglabāt daļu no pieprasījuma, vai iegūt jaunus potenciālos klientus.
- 240 Tāpēc prasītājas arguments, saskaņā ar kuru *Lufthansa* un/vai *Austrian* piedāvājums maršrutos, kuros tās dominē, traucē piekļuvi tirgum, ir jānoraida.
- 241 Turpretim būtiska skaita laika nišu kritiskos dienas laikos, piemēram, no rīta un vakarā, esamība var daudz nozīmēt daļai klientu, it īpaši biznesa klientiem, kas līdz ar to ir izšķirošs nosacījums, lai nodrošinātu lidojumu maršrutu rentablu izmantošanu.
- 242 Piemēram, maršruts Vīne – Brisele, kuru izvēlējusies prasītāja, šajā ziņā ir atbilstošs, ciktāl no apstrīdētā lēmuma izriet, ka Komisija ir atzinusi konkurences problēmu pastāvēšanu šajā maršrutā koncentrācijas kontekstā, jo, pirmkārt, tajā nebija pietiekama konkurences spiediena un, otrkārt, laika nišu nepieejamība pārslodzes stundās Vīnes un Briseles lidostās apgrūtināja ienākšanu tirgū (apstrīdētā lēmuma 257. un 261. apsvērums).
- 243 Tomēr jānorāda, kā tas izriet no apstrīdētā lēmuma 330. apsvēruma, ka koncentrācijas dalībnieki ir apņēmušies nodot jaunam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam laika nišas, kuras ļauj veikt līdz pat četriem lidojumiem dienā, bet ne vairāk kā 24 lidojumus nedēļā maršrutā Vīne – Brisele. Tāpat jānorāda, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 356. apsvērumā ir norādījusi, ka attiecībā uz visiem identificēto pilsētu pāriem tirgus izpēte lielā mērā apstiprināja, ka saistībās piedāvāto laika nišu skaits ir

pietiekams, lai viens vai vairāki citi tirgus dalībnieki, kuri vēlas piedāvāt jaunus vai papildu lidojumus, varētu nodrošināt efektīvu konkurenci koncentrācijas dalībniekiem. Tomēr jākonstatē, ka prasītāja neapstrīd tirgus izpētes rezultātus šajā sakarā.

244 Tādējādi prasītāja nav pierādījusi, ka koncentrācija varētu radīt šķēršļus piekļuvei maršrutam Vīne – Brisele.

245 Līdz ar to šis iebildums ir jānoraida kā nepamatots.

Par ceturto iebildumu, kurš ir balstīts uz 2004. gada pamatnostādņu 68. un nākamo punktu pārskatīšanu, jo Komisija neesot ņēmusi vērā šķērslus ienākšanai tirgū, ko veido *Lufthansa* un *Austrian* īstenotā plēsonīgo cenu politika

246 Prasītāja būtībā apgalvo, ka *Lufthansa* un *Austrian* īsteno negodīgu cenu politiku, kas traucē konkurentiem iekļūt vai palikt tirgū. Prasītāja norāda, ka koncentrācijas dalībnieki vienmēr diferencē cenas to lidojumiem atkarībā no konkurences situācijas maršrutos, kurus tie apkalpo. Tie piemēro zemas, pat ļoti zemas cenas maršrutos, kuros tiem ir konkurence, un augstākas cenas maršrutos, kuros tiem ir monopols vai gandrīz monopols. Tas viņiem ļauj izskaust konkurentus ar plēsonīgo cenu palīdzību. Pierādījums šādai politikai esot *Lufthansa* un *Austrian* piemērotās ļoti zemas cenas maršrutos Vīne – Berlīne, Vīne – Insbruka, Vīne – Cīrihe, Vīne – Mīnhene, Vīne – Hamburga, Vīne – Frankfurte pie Mainas vai arī Vīne – Diseldorfā, kuros tās saskaras vai ir saskārušās ar tādu gaisa pārvadātāju konkurenci, kuri vai nu tika izskausti, piemēram, *Sky Europe* maršrutā Vīne – Insbruka, vai kuru ienākšana šajā maršrutā tika apgrūtināta, piemēram *Air Alps*. Prasītāja uzskata, ka šo politiku nesēn vēl vairāk esot saasinājis valsts atbalsts EUR 500 000 000 apmērā, kas ļāva *Austrian* piedāvāt īpaši izdevīgas cenas ļoti daudzos maršrutos, it īpaši tajos, kurus prasītāja sākusi apkalpot pavisam nesēn.

247 Šajā ziņā vispirms jānorāda, ka koncentrācijas rezultātā izveidotās vienības nesēn uzsāktā cenu politika, uz kuru prasītāja atsauca prasības pieteikuma 132. punktā, kā arī tā A26 pielikumā, attiecas uz faktiem, kas radušies pēc apstrīdētā lēmuma pieņemšanas, un tie atbilstoši Vispārējās tiesas pastāvīgajai judikatūrai neietekmē minētā lēmuma tiesiskumu.

248 Turpinājumā ir jānorāda, ka negodīgā cenu politika, kādu esot īstenojusi *Lufthansa* un *Austrian* pirms apstrīdētā lēmuma pieņemšanas, bija iespējama, pēc prasītājas domām, vienīgi pamatojoties uz monopolstāvokli, kāds bija koncentrācijas dalībniekiem noteiktos maršrutos. Tomēr, izvērtējot koncentrācijas darījuma saderību ar kopējo tirgu, Komisijai ir jānovērtē koncentrācijas darījuma ietekme uz konkurenci tirgos, kuros pārklājas koncentrācijas dalībnieku darbības. No minētā izriet, ka, ja vienam no koncentrācijas dalībniekiem jau pirms koncentrācijas bija monopolstāvoklis kādā gaisa pārvadājumu maršrutā, proti, konkrētajā tirgū, tad šādā situācijā pēc definīcijas nav jāveic koncentrācijas ietekmes uz konkurenci analīze.

249 Taču tas tā nav gadījumā, ja monopolstāvoklis vai dominējošais stāvoklis gaisa pārvadājumu maršrutā izriet no koncentrācijas vai koncentrācija to pastiprina. Tādā gadījumā Komisija – ja koncentrācijas dalībnieki nav uzņēmušies saistības novērst dominējošā stāvokļa ietekmi uz konkurenci – nevar atzīt koncentrāciju par saderīgu ar kopējo tirgu. Tomēr jāatgādina, ka Komisija ir identificējusi ar koncentrāciju saistītas konkurences problēmas tikai piecos gaisa pārvadājumu maršrutos, attiecībā uz kuriem koncentrācijas dalībnieki bija uzņēmušies saistības korigējošu pasākumu veidā.

250 Visbeidzot, jānorāda, ka, lai gan fakts, ka aviosabiedrība dažos gaisa satiksmes maršrutos izmanto savu dominējošo stāvokli, lai ar cenu palīdzību izskaustu konkurenci citā maršrutā, var tikt uzskatīts par dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu, kas aizliegta LESD 102. pantā, šīs sabiedrības konkurentiem ir jāziņo par šādu praksi nacionālajām konkurences iestādēm vai Komisijai, neizslēdzot iespēju tām rīkoties pēc savas iniciatīvas saskaņā ar Padomes 2002. gada 16. decembra Regulas (EK)

Nr. 1/2003 par to konkurences noteikumu īstenošanu, kas noteikti [LESD 101.] un [LESD 102.] pantā (OV L 1, 1. lpp.), 5. pantu un 7. panta 1. punktu. Tikai šādas procedūras ietvaros iesaistītās iestādes varēs novērtēt pārņemtas rīcības esamību.

251 Līdz ar to šis iebildums ir jānoraida kā nepamatots.

Par piekto iebildumu, kurš ir balstīts uz 2004. gada pamatnostādņu 68. un nākamo punktu pārkāpumu, ciktāl Komisija neesot ņēmusi vērā, ka koncentrācijas rezultātā izveidotajai vienībai būs monopols uz gaisa satiksmes tiesībām maršrutos no Centrāleiropas uz Austrumeiropu, kā arī Tuvajiem Austrumiem

252 Prasītāja būtībā apgalvo, ka koncentrācijas rezultātā izveidotajai vienībai būs monopols uz gaisa satiksmes tiesībām maršrutos no Centrāleiropas uz galamērķiem Austrumeiropā un Tuvajos Austrumos. Šī situācija, kura Austrijas gadījumā izrietot no 2008. gada 2. jūlija *Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 2008* (2008. gada Federālais likums par starptautisko gaisa satiksmi) (*BGBL. I Nr. 96/2008*, pēdējo reizi grozīts ar *BGBL. I Nr. 89/2009*), radītu šķēršļus piekļuvei maršrutiem no Centrāleiropas uz Austrumeiropu, kā arī uz Tuvajiem Austrumiem.

253 Šī iebilduma pamatošanai prasītāja savos apsvērumos par iestāšanās rakstiem, lai pierādītu minēto apsvērumu 45. un 46. punktā norādīto attiecībā uz Austrijas Republikas rīcību gaisa satiksmes pakalpojumu nolīguma ar Krievijas Federāciju pārskatīšanas ietvaros, lūdza uzaicināt ierasties personiski tās izpilddirektoru *Otmar Lenz*. Turklāt prasītāja lūdza uzklaut kā lieciniekus vairākus *Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten* (Federālā Eiropas un starptautisko lietu ministrija) ierēdņus, kā arī vienu ierēdni no *Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie* (Federālā satiksmes, inovāciju un tehnoloģiju ministrija), jo viņi esot piedalījušies gaisa satiksmes pakalpojumu nolīguma ar Krievijas Federāciju pārskatīšanā.

254 Sākotnēji ir jāizvērtē šie lūgumi.

255 Lai pamatotu šos lūgumus uzklaut lieciniekus un uzaicināt ierasties personiski tās izpilddirektoru, prasītāja apgalvo, ka saskaņā ar Reglamenta 48. panta 2. punktu jauni pamati un līdz ar to attiecīgie pierādījumi ir pieņemami pat pēc replikas un atbildes uz repliku, ja tie ir balstīti uz faktiskiem un tiesību apstākļiem, kas tikuši izvirzīti tiesvedības laikā. Argumenti, kas tikuši izvirzīti apsvērumos par iestāšanās rakstiem, kā arī attiecīgie pierādījumi esot pausti Austrijas Republikas iestāšanās rakstā pausto apgalvojumu atspēkošanai un tāpēc esot pieņemami.

256 Komisija un personas, kas iestājušās lietā, uzskata, ka prasītājas lūgumi ir nepieņemami pierādījumi, jo tie ir novēloti. Turklāt tās apgalvo, ka lūgums uzklaut lieciniekus ir nepieņemams tāpēc, ka lūgumā nav precizēti fakti, kas ir jāpierāda. Tāpat esot nepieņemams arī lūgums uzaicināt personiski ierasties prasītājas izpilddirektoru, jo šis lūgums neesot tāds, kura rezultātā varēs tikt pierādīti argumenti, ko prasītāja izvirzījusi savos apsvērumos par iestāšanās rakstiem.

257 Šajā ziņā jānorāda, kā tas izriet no Reglamenta 44. panta 1. punkta e) apakšpunkta un šī paša reglamenta 48. panta 1. punkta kopīgas interpretācijas, ka prasītājam ir jānorāda pierādījumi prasības pieteikumā un vēl viņš tos var norādīt arī replikā, ar nosacījumu, ka viņš pamato šo kavēšanos.

258 Tomēr šajā gadījumā no apsvērumu par Austrijas Republikas un *Lufthansa* iestāšanās rakstiem izriet, ka prasītājas lūgumi ir skaidri vērsti uz viņas pašas izvirzīto argumentu pierādīšanu. No minētā izriet, ka šie lūgumi līdz ar to patiešām ir pierādījumi minēto noteikumu izpratnē.

259 Runājot par šo lūgumu šķietami novēloto raksturu, ir jākonstatē, ka tie nebija formulēti ne prasības pieteikumā, ne replikā, bet gan prasītājas apsvērumos par Austrijas Republikas un *Lufthansa* iestāšanās rakstiem. Tomēr no minētā neizriet, ka šie lūgumi pavisam noteikti būtu uzskatāmi par novēlotiem. Ciktāl argumenti, kuru pamatošanai šie lūgumi tika izvirzīti, nav jauni pamati vai iebildumi attiecībā

pret Komisijas lēmumu, bet to mērķis ir atbildēt uz personu, kas iestājušās lietā, argumentiem, pierādījumi, kas ietverti apsvērumos par iestāšanās rakstiem, nevar tikt uzskatīti par novēlotiem. Šajā lietā prasītāja apgalvo, ka tās lūgumu mērķis ir konkrēti pierādīt apgalvojumus, kas ietverti tās apsvērumos par iestāšanās rakstiem, atbildot uz personu, kas iestājušās lietā, argumentiem.

- 260 Šajā ziņā, runājot, pirmkārt, par lūgumu uzaicināt personiski ierasties prasītājas izpilddirektoru, ir jānorāda, ka šī lūguma mērķis, kā apgalvo prasītāja, ir pierādīt argumentus, kas izvirzīti tās apsvērumu par iestāšanās rakstiem 45.–56. punktā. Tomēr jānorāda, ka minētajos punktos ietvertās argumentācijas mērķis patiesībā ir atbildēt uz Austrijas Republikas argumentiem par gaisa satiksmes pakalpojumu divpusējo nolīgumu pārskatīšanu, it īpaši ar Krievijas Federāciju. No minētā izriet, ka pierādījums, kas ietver prasītājas izpilddirektora personisku ierašanos, nevar tikt uzskatīts par novēlotu, ciktāl tā mērķis ir pierādīt šo argumentāciju.
- 261 Runājot, otrkārt, par lūgumu uzklaut lieciniekus, ir jānorāda, ka arī šī lūguma mērķis ir pierādīt argumentus, kurus prasītāja ir izvirzījusi apsvērumu par iestāšanās rakstiem 45. un 46. punktā. Tāpēc šis lūgums nevar tikt uzskatīts par novēlotu, ciktāl, kā tas tika konstatēts iepriekš, šos argumentus prasītāja ir izvirzījusi, atbildot uz Austrijas Republikas specifiskajiem argumentiem attiecībā uz gaisa satiksmes pakalpojumu divpusējā nolīguma ar Krievijas Federāciju pārskatīšanu.
- 262 Tomēr jāatgādina, ka saskaņā ar Reglamenta 68. panta 1. punkta trešo daļu “lietas dalībnieka pieteikumā noprotināt kādu liecinieku precīzi jānorāda fakti, attiecībā uz kuriem tas jāuzklausā, un iemesli, kuru dēļ liecinieks ir jānoprotina.”
- 263 Šajā gadījumā Vispārējā tiesa uzskata, ka fakti, kas jāpierāda, ir pietiekami precīzi aprakstīti apsvērumu par iestāšanās rakstiem 45. un 46. punktā, uz kuriem norāda prasītāja. Tā minētajā 46. punktā ir norādīts, ka “kopš apstrīdētā lēmuma pieņemšanas notiekošajās pārrunās ar Krievijas Federāciju par pastāvošo gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumu [...] Austrijas Republika nav veikusi nekādus mēģinājumus grozīt attiecīgajā nolīgumā ietvertu valstspiederības klauzulu” un ka “šo pārrunu ietvaros Austrijas Republikas delegācija rūpējās vienīgi par to, lai pierādītu, ka *Austrian* – pat pēc tam, kad to pārpirka *Lufthansa*, – ir Austrijas aviosabiedrība (kuras būtiska īpašumtiesību daļa vai faktiskā kontrole ir Austrijas valstspiederīgo rīcībā) ar mērķi šādi nodrošināt *Austrian* piešķirto gaisa satiksmes tiesību saglabāšanu”. Turklāt šajā punktā ir arī teikts, ka “Austrijas Republika gāja pat tik tālu, lai ar Federālās Eiropas un starptautisko lietu ministrijas Starptautisko tiesību biroja ekspertīzes ziņojumu pierādītu, ka *Austrian* ir Austrijas aviosabiedrība (kuras būtiska īpašumtiesību daļa vai faktiskā kontrole ir Austrijas valstspiederīgo rīcībā) un ka tā atbilst gaisa satiksmes pakalpojumu divpusējā nolīgumā ar Krievijas Federāciju ietvertās valstspiederības klauzulas prasībām”.
- 264 Tomēr prasītāja nekur nenorāda, kāpēc tā vēlas, lai Vispārējā tiesa uzklautu personas, kuras tā ir identificējusi savā lūgumā. Prasītāja faktiski ir norādījusi tikai šo personu vārdus, kā arī ministriju, kurā tās strādā, un ministrijas adresi. Tā absolūti nepaskaidro, kāpēc tieši šīs personas varētu pierādīt faktus, kurus tā ir izvirzījusi savu apsvērumu par iestāšanās rakstiem 46. punktā.
- 265 No minētā izriet, ka prasītājas lūgums uzklaut lieciniekus, lai pierādītu apgalvojumus, kas ietverti tās apsvērumu par iestāšanās rakstiem 45. un 46. punktā, neatbilst nosacījumiem, kas ietverti Reglamenta 68. panta 1. punkta trešajā daļā, un līdz ar to ir jānoraida kā nepieņemams.
- 266 Turklāt jānorāda, ka prasītāja savu apsvērumu par iestāšanās rakstiem 46. punktā ir norādījusi, ka tās izpilddirektors piedalījās pārrunās kopš apstrīdētā lēmuma pieņemšanas starp Austrijas Republiku un Krievijas Federāciju attiecībā uz starp šīm divām valstīm pastāvošo gaisa satiksmes pakalpojumu divpusējo nolīgumu.

- 267 Tomēr saskaņā ar Reglamenta 65. panta a) punktu un 66. panta 1. punkta pirmo daļu prasītājas izpilddirektors var tikt uzaicināts ierasties Vispārējā tiesā tikai kā strīda puse, nevis kā liecinieks. No minētā izriet, ka viņa apgalvojumiem nebūtu nekāda papildu pierādījumu spēka attiecībā uz prasītājas apgalvojumiem.
- 268 Turklāt jākonstatē, ka fakti, ko prasītāja izvirzījusi savu apsvērumu par iestāšanās rakstiem 46. punktā, ir radušies pēc apstrīdētā lēmuma pieņemšanas un līdz ar to ar tiem katrā ziņā nevar tikt apšaubīts šī lēmuma tiesiskums.
- 269 Šādos apstākļos Vispārējā tiesa neuzskatīja par lietderīgu uzaicināt personiski ierasties uz tiesas sēdi prasītājas izpilddirektoru.
- 270 Lai atbildētu uz prasītājas iebildumu, īsumā ir jāatgādina, ko ietver gaisa satiksmes tiesības. Lai apkalpotu maršrutu starp lidostām, kas atrodas divu dažādu valstu teritorijās, aviosabiedrībai ir jābūt starptautiskām gaisa satiksmes tiesībām, proti, atļaujai apkalpot šo maršrutu. Katra valsts nosaka, kurām tās teritorijā reģistrētajām aviosabiedrībām ir atļauts apkalpot maršrutu starp šīs un citas valsts teritoriju. Atļauju skaits, ko katra valsts var piešķirt, lai apkalpotu starptautisku gaisa satiksmes maršrutu, parasti tiek noteikts starptautiskā divpusējā nolīgumā, kas noslēgts starp konkrētajām divām valstīm. Līdz ar to šīs satiksmes tiesības ir *a priori* juridisks šķērslis piekļuvei starptautiskam gaisa satiksmes maršrutam.
- 271 Šie juridiskie šķēršļi Savienībā tika atcelti ar Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulu (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem (OV L 240, 8. lpp.), kura vēlāk tika atcelta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regulu (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (pārstrādāta versija) (OV L 293, 3. lpp.).
- 272 Saskaņā ar Regulas Nr. 1008/2008 15. pantu gaisa pārvadātāji, kuriem ir derīga darbības licence, ko ir izsniegusi tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kurā tam ir galvenā mītne, Kopienā var veikt gaisa pārvadājumus un dalībvalstis nevar šādam pārvadātājam, lai tas varētu veikt šos pakalpojumus, prasīt saņemt atļauju vai pilnvarojumu.
- 273 Turpretim gaisa satiksmes tiesības joprojām ir nepieciešamas, lai apkalpotu gaisa satiksmes maršrutu starp Eiropas Savienības dalībvalsts teritoriju un trešās valsts teritoriju. Ņemot vērā ar EEK 84. panta 2. punktu, kurš vēlāk kļuva par EKL 80. panta 2. punktu un vēl pēc tam – par LESD 100. panta 2. punktu, radīto nenoteiktību attiecībā uz Kopienas un vēlāk Savienības pastāvošo ārējo kompetenci gaisa pārvadājumu jomā, dalībvalstis turpināja regulēt gaisa satiksmes tiesību piešķiršanu attiecībā uz maršrutiem starp to attiecīgajām teritorijām un trešo valstu teritoriju, pamatojoties uz starptautiskiem divpusējiem nolīgumiem.
- 274 2002. gada 5. novembra spriedumos Komisija/Apvienotā Karaliste (C-466/98, Krājums, EU:C:2002:624), Komisija/Dānija (C-467/98, Krājums, EU:C:2002:625), Komisija/Zviedrija (C-468/98, Krājums, EU:C:2002:626), Komisija/Somija (C-469/98, Krājums, EU:C:2002:627), Komisija/Belģija (C-471/98, Krājums, EU:C:2002:628), Komisija/Luksemburga (C-472/98, Krājums, EU:C:2002:629), Komisija/Austrija (C-475/98, Krājums, EU:C:2002:630) un Komisija/Vācija (C-476/98, Krājums, EU:C:2002:631) (turpmāk tekstā – “atvērto debesu spriedumi”) Tiesa atzina, ka Savienība ir ieguvusi ekskluzīvu ārējo kompetenci, izmantojot tās iekšējās kompetences noteiktās gaisa transporta jomās, proti, lidostu laika nišu piešķiršanā, datorizētajā rezervēšanas sistēmā un Kopienas tarifu noteikšanā. Tāpēc tā nosodīja dalībvalstis, kuras ar Amerikas Savienotajām Valstīm bija noslēgušas divpusējus nolīgumus īpaši šo jomu regulēšanai.
- 275 Tāpat vairākos atvērto debesu spriedumos Tiesa nosodīja dažas dalībvalstis par to, ka tās ar Amerikas Savienotajām Valstīm bija noslēgušas divpusējus nolīgumus, kuros bija ietvertas klauzulas, kurās Amerikas Savienotajām Valstīm tika atzītas tiesības atsaukt, apturēt vai ierobežot satiksmes tiesības

gadījumos, kad gaisa pārvadātāji, kurus ir izraudzījušies konkrētā dalībvalsts, nepieder pēdējai minētajai dalībvalstij vai šīs dalībvalsts valstspiederīgajiem saskaņā ar noteikumiem, kas tiek saukti par “national ownership and control” (valsts īpašumtiesības un kontrole), jo diskriminācija, ko rada šādas klauzulas attiecībā uz Kopienas aviosabiedrībām, kuras nepieder vai nekontrolē tā dalībvalsts vai tās valstspiederīgie, kuras teritorijā tās vēlas reģistrēties, ir uzskatāma par EKL 52. panta pārkāpumu.

- 276 Tāpēc dalībvalstīm ir jāpārskata visi divpusējie gaisa pārvadājumu nolīgumi, kuros ir ietverta klauzula “national ownership and control” un kuri ir noslēgti ar trešajām valstīm, lai novērstu trūkumus, ko Tiesa konstatējusi atvērto debesu spriedumos attiecībā uz dalībvalstīm, kuras šajā sakarā tika sodītas, tostarp Austrijas Republika, un lai novērstu citu dalībvalstu šādu iespējamu sodīšanu.
- 277 Šajā kontekstā Eiropas Parlaments un Padome ir pieņēmuši 2004. gada 29. aprīļa Regulu Nr. 847/2004 attiecībā uz sarunām par gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumiem starp dalībvalstīm un trešām valstīm un šo nolīgumu īstenošanu (OV L 157, 7. lpp.). No šīs regulas preambulas 6. apsvēruma izriet, ka visi divpusējie nolīgumi starp dalībvalstīm un trešajām valstīm, kas ietver Savienības tiesībām pretējus noteikumus, ir jāgroza vai jāaizstāj ar jauniem nolīgumiem, kuri ir pilnībā saderīgi ar Savienības tiesībām.
- 278 Regulas Nr. 847/2004 5. pantā par gaisa satiksmes tiesību sadalījumu ir noteikts, ka, “ja dalībvalsts noslēdz nolīgumu vai izdara tādus grozījumus nolīgumā vai tā pielikumos, kas paredz ierobežojumus attiecībā uz tiesībām veikt satiksmi vai attiecībā uz to Kopienas aviopārvadātāju skaitu, kuri ir piemēroti, lai tos izraudzītu izmantot tiesības veikt satiksmi, šī dalībvalsts nodrošina, ka tiesības veikt satiksmi tiek sadalītas starp piemērotiem Kopienas aviopārvadātājiem, pamatojoties uz nediskriminējošu un pārredzamu procedūru”.
- 279 Līdz ar to kopš atvērto debesu spriedumiem un Regulas Nr. 847/2004 pieņemšanas Savienības gaisa pārvadātāji principā var konkurēt ar dalībvalsts gaisa pārvadātājiem, lai iegūtu starptautiskās satiksmes tiesības nediskriminējošā un pārredzamā procedūrā.
- 280 Tomēr minētais netieši nozīmē, ka divpusējs nolīgums, kurā ir paredzēti satiksmes tiesību piešķiršanas nosacījumi, ietver klauzulu “community ownership and control” (Kopienas īpašumtiesības un kontrole), kas acīmredzami tā vēl nav nolīguma starp Austrijas Republiku un Krievijas Federāciju gadījumā.
- 281 Tādējādi tikai tie gaisa pārvadātāji, kurus kontrolē vai kuri pieder Austrijas valstij vai Austrijas valstspiederīgajiem, var iegūt satiksmes tiesības, lai veiktu tiešus lidojumus no Austrijas uz Krieviju. Turklāt jānorāda, kā tas izriet no Austrijas Republikas iestāšanās raksta, ka pēdējā minētā ir piešķirusi satiksmes tiesības maršrutā starp Austriju un Krieviju vienīgi *Austrian* un prasītājam, kuras abas ir Austrijas aviosabiedrības.
- 282 Tādējādi Kopienas gaisa pārvadātāji, kuri nav Austrijas gaisa pārvadātāji, nevar piekļūt maršrutiem starp Austriju un Krieviju kā *Austrian* konkurenti. Tie sakarā ar to, ka nolīgumā starp Austrijas Republiku un Krievijas Federāciju ir saglabāta “national ownership and control” klauzula, nevar iegūt satiksmes tiesības, lai piedāvātu tiešos lidojumus šajos maršrutos. Turklāt, kā jau iepriekš tika konstatēts, netiešie lidojumi, kurus tie varētu piedāvāt šajos maršrutos, izmantojot savu centrālo lidostu, kas atrodas dalībvalstī, kura tiem ir piešķirusi satiksmes tiesības uz Krieviju, neizdarītu pietiekamu konkurences spiedienu uz tuvajiem maršrutiem, piemēram, maršrutu Vīne – Maskava.
- 283 Tomēr jānorāda, ka prasītājam pašai ir piešķirtas gaisa satiksmes tiesības maršrutā Vīne – Maskava, kas tai ļauj konkurēt ar *Austrian*. Turklāt jānorāda, ka arī Krievijas aviosabiedrības no kompetentajām Krievijas Federācijas iestādēm var iegūt satiksmes tiesības, kas tām ļauj iekļūt tirgū un konkurēt ar *Austrian*, piedāvājot tiešos lidojumus maršrutos starp Austriju un Krieviju. Tomēr kopumā pats koncentrācijas darījums neietekmē pastāvošo satiksmes tiesību sadalījumu. Tādējādi, pat ja koncentrācijas rezultātā *Lufthansa* iegūs satiksmes tiesības, kas tai ļaus piedāvāt tiešos lidojumus no Vācijas, Austrijas vai Šveices uz Austrumeiropas valstīm – kas ir jāpierāda, ciktāl prasītāja precīzi



norāda vienīgi uz Austrijas Republikas piešķirtajām satiksmes tiesībām –, tas pats par sevi nekavēs citus konkurentus piekļūt šiem maršrutiem. Iemesls, kāpēc tās konkurenti nevar piekļūt šiem maršrutiem, ir satiksmes tiesību nepieejamība, kas nav atkarīga no tā, tiks vai netiks izveidota koncentrācija.

284 Tāpēc iebildums, kurš ir balstīts uz to, ka koncentrācijas rezultātā izveidotajai vienībai būs gaisa satiksmes tiesību monopols, kas apgrūtinās piekļuvi maršrutiem starp Centrāleiropu un Austrumeiropu, ir jānoraida kā nepamatots.

285 Tādējādi pirmā pamata ceturtā daļa ir jānoraida kā nepamatota.

*Par pirmā pamata piekto daļu, kura ir balstīta uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz iespēju ar saistībām novērst koncentrācijas radītās konkurences problēmas*

286 Pirmā pamata piektās daļas ietvaros prasītāja būtībā apgalvo, ka koncentrācijas dalībnieku piedāvātās saistības neļaus novērst attiecīgās koncentrācijas radītās konkurences problēmas.

287 Vispirms tā novēlotā rakstura dēļ kā nepieņemams ir jānoraida pierādījums, kas ir izteikts kā lūgums uzaicināt personiski ierasties prasītājas izpilddirektoru un kuru prasītāja pirmo reizi bija ietvērusi savos apsvērumos par iestāšanās rakstiem, lai pamatotu argumentus, kuri ir ietverti minēto apsvērumu 47.–56. punktā. Jākonstatē, ka šie argumenti ir daļēji atgādinājums un daļēji papildinājums argumentiem, kuri jau tika izvirzīti prasības pieteikumā un replikā attiecībā uz saistību, kādas ir uzņēmušies koncentrācijas dalībnieki, it kā nepietiekamo raksturu.

288 Turpinājumā ir jāatgādina Komisijas veiktā saistību analīze, kā arī šīs analīzes pārbaudes, kādu veic Savienības tiesa, apjoms.

289 Koncentrācijas kontroles mērķis ir sniegt attiecīgajiem uzņēmumiem atļauju, kas ir vajadzīga un kas ir jāsaņem pirms ikviena Kopienas koncentrācijas darījuma īstenošanas. Šīs kontroles ietvaros šie uzņēmumi var iesniegt saistības Komisijai, lai saņemtu lēmumu, kurā tiek konstatēts to koncentrācijas saderīgums ar kopējo tirgu (spriedums *Ryanair/Komisija*, minēts 85. punktā, EU:T:2010:280, 448. punkts).

290 Atkarībā no administratīvā procesa attīstības posma piedāvātajām saistībām ir jāļauj Komisijai vai nu uzskatīt, ka paziņotā koncentrācija nerada nopietnas šaubas par tās saderīgumu ar kopējo tirgu sākotnējās izpētes posmā (Koncentrāciju regulas 6. panta 2. punkts), vai atbildēt uz padziļinātās izpētes laikā norādītajiem iebildumiem (Koncentrāciju regulas 18. panta 3. punkts, aplūkojot to kopsakarā ar Koncentrāciju regulas 8. panta 2. punktu). Šīs saistības līdz ar to ļauj vispirms izvairīties no padziļinātās izpētes posma uzsākšanas vai pēc tam izvairīties no tāda lēmuma pieņemšanas, ar ko paziņo, ka koncentrācija nav saderīga ar kopējo tirgu (spriedums *Ryanair/Komisija*, minēts 85. punktā, EU:T:2010:280, 449. punkts).

291 Koncentrāciju regulas 8. panta 2. punkts faktiski ļauj Komisijai, piemērojot šīs regulas 2. panta 2. punktā definēto kritēriju, lēmumā, ar kuru koncentrācija tiek atzīta par saderīgu ar kopējo tirgu, iekļaut nosacījumus un pienākumus, kas paredzēti, lai nodrošinātu, ka attiecīgie uzņēmumi ievēro saistības, ko tie ir uzņēmušies attiecībā pret Komisiju, lai padarītu koncentrāciju saderīgu ar kopējo tirgu (spriedums *Ryanair/Komisija*, minēts 85. punktā, EU:T:2010:280, 450. punkts).

292 Ņemot vērā gan šī veida darījumiem raksturīgo finanšu interešu un industriālā vai komerciālā riska nozīmi, gan Komisijas pilnvaras šajā jautājumā, var gaidīt, ka attiecīgie uzņēmumi darīs visu, lai atvieglotu administrācijas darbu. Šo pašu iemeslu dēļ Komisijai ir jāpierāda, ka tā veic koncentrāciju kontroles uzdevumu ar vislielāko rūpību (spriedums *Ryanair/Komisija*, minēts 85. punktā, EU:T:2010:280, 451. punkts).

- 293 Tāpat jānorāda, ka koncentrāciju kontroles ietvaros Komisija ir tiesīga pieņemt tikai tādus saistību priekšlikumus, kas paziņoto darījumu var padarīt saderīgu ar kopējo tirgu (spriedums *Ryanair* /Komisija, minēts 85. punktā, EU:T:2010:280, 452. punkts).
- 294 Šajā sakarā ir jāuzskata, ka vienas koncentrācijā iesaistītās puses iesniegtie saistību priekšlikumi atbilst šim nosacījumam tikai tad, ja Komisija var pārliecinoši secināt, ka tos būs iespējams ieviest un ka to rezultātā panāktie risinājumi būs pietiekami darbotiespējīgi un stabili, lai nodrošinātu, ka salīdzinoši tuvā nākotnē netiktu radīts vai nostiprināts dominējošs stāvoklis vai šķēršļi efektīvai konkurencei, ko ir paredzēts novērst ar šīm saistībām (spriedums *Ryanair*/Komisija, minēts 85. punktā, EU:T:2010:280, 453. punkts).
- 295 Runājot par Savienības tiesas īstenoto saistību, kurām ir piekritusi Komisija koncentrāciju kontroles ietvaros, pārbaudi, ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru Komisijai ir plaša rīcības brīvība, lai izvērtētu nepieciešamību saņemt saistības ar mērķi novērst koncentrācijas radītās nopietnās šaubas. No tā izriet, ka Vispārējai tiesai nav jāaizvieto Komisijas novērtējums ar savējo, jo tās kontrolei ir jāaprobežojas ar pārbaudi, vai Komisija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā. It īpaši prasītājas apgalvotā saistību neņemšana vērā pati par sevi nepierāda, ka apstrīdētais lēmums ietver acīmredzamu kļūdu vērtējumā, un apstākļi, ka varēja tikt pieņemtas arī citas saistības, pat ja tās varētu būt bijušas labvēlīgākas konkurencei, nevar būt pamats minētā lēmuma atcelšanai tiktāl, ciktāl Komisija varēja saprātīgi secināt, ka lēmumā minētās saistības ļāva novērst nopietnās šaubas (spriedums *easyJet* /Komisija, minēts 139. punktā, EU:T:2006:187, 128. punkts).
- 296 Tiesas pārbaudes ietvaros Vispārējai tiesai ir jāņem vērā saistību īpašais mērķis atkarībā no tā, vai šīs saistības ir tikušas iesniegtas koncentrācijas izvērtēšanas procedūras I vai II posmā.
- 297 Tādējādi I posmā uzņemto saistību mērķis ir kļiedēt visas nopietnās šaubas attiecībā uz jautājumu par to, vai koncentrācija ievērojami kavētu efektīvu konkurenci kopējā tirgū vai būtiskā tā daļā, it īpaši dominējošā stāvokļa rašanās vai nostiprināšanās dēļ. Attiecīgi, ja Vispārējai tiesai ir jāizvērtē, vai I posmā uzņemtās saistības, ņemot vērā to apjomu un saturu, var ļaut Komisijai pieņemt apstiprinošu lēmumu, neuzsākot II posmu, tai ir jāpārbauda, vai Komisija, nepieļaujot acīmredzamu kļūdu vērtējumā, varēja uzskatīt, ka minētās saistības ir tieša un pietiekama atbilde, kas var acīmredzami kļiedēt visas nopietnās šaubas (šajā ziņā, runājot par iepriekšējo Koncentrāciju regulu, skat. Padomes 1989. gada 21. decembra Regulu (EEK) Nr. 4064/89 par uzņēmumu koncentrācijas kontroli (OV L 395, 1. lpp.) un spriedumu *easyJet*/Komisija, minēts 139. punktā, EU:T:2006:187, 129. punkts).
- 298 Turpretim II posmā uzņemto saistību mērķis cita starpā ir novērst konkurences problēmas, kādas Komisija ir konstatējusi I posmā un kuru rezultātā Komisija uzsākusi II posmu. Tādējādi, ja Vispārējai tiesai ir jāizvērtē, vai II posmā uzņemtās saistības, ņemot vērā to apjomu un saturu, var ļaut Komisijai pieņemt lēmumu par koncentrācijas atļaušanu, tai ir jāpārbauda, vai Komisija, nepieļaujot acīmredzamu kļūdu vērtējumā, varēja uzskatīt, ka minētās saistības ir tieša un pietiekama atbilde uz I posmā konstatētajām konkurences problēmām.
- 299 Prasītājas argumenti ir jāizvērtē šo principu gaismā.
- 300 Prasītāja apstrīd attiecīgo saistību atbilstošo raksturu, lai novērstu konkurences problēmas, kuras apstrīdētajā lēmumā noteiktos maršrutos bija konstatējusi Komisija.
- 301 Tomēr jānorāda, ka prasītāja pārmet Komisijai arī to, ka tā atļāva koncentrāciju, neesot kompensējošiem pasākumiem, kas varētu līdzsvarot konkurences problēmas visos galapunktos, tuvos un vidēji tālos, uz kuriem veic lidojumus *Austrian*, izmantojot maršrutus starp Centrāleiropu un Austrumeiropu, kā arī maršrutus starp Austriju un Vāciju. Prasītāja arī izsaka nožēlu par tādu saistību neesamību, ar kurām varētu tikt novērstas konkurences problēmas, kuras rada koncentrācija saistībā ar koncentrācijas rezultātā izveidotās vienības jaudu un *Lufthansa* un *Austrian* cenu politiku.

- 302 Šajā ziņā ir jāatgādina, kā tas jau tika konstatēts šī pamata pirmo četru daļu izvērtēšanas ietvaros, ka Komisija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, neatklājot, ka pastāvētu citas, apstrīdētajā lēmumā neidentificētas konkurences problēmas. Tāpēc Komisijai nevar pārņemt, ka tā ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, piekrītot saistībām, ar kurām nevarētu tikt novērstas konkurences problēmas, uz kurām atsaucas prasītāja un kuras nav konstatētas apstrīdētajā lēmumā.
- 303 Turklāt, runājot par prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru, ņemot vērā gaisa satiksmes tiesību monopolu, kāds koncentrācijas rezultātā izveidotajai vienībai būšot maršrutos starp Austriju, no vienas puses, un Austrumeiropas valstīm, kā arī Tuvajiem Austrumiem, no otras puses, Komisijai esot bijis jānosaka Austrijas iestādēm pienākums uzņemties piešķirt gaisa satiksmes tiesības tiem *Lufthansa* konkurentiem, kuri vēlas uzsākt apkalpot šos maršrutos, ir jāatgādina, ka saskaņā ar Koncentrāciju regulas 8. panta 2. punkta otro daļu Komisija lēmumā, ar kuru koncentrācija ir atzīta par saderīgu ar kopējo tirgu, var pievienot nosacījumus un pienākumus, lai nodrošinātu, ka attiecīgie uzņēmumi ievēro saistības, kuras tie attiecībā pret Komisiju ir uzņēmušies ar mērķi padarīt koncentrāciju saderīgu ar kopējo tirgu. No minētā izriet, ka šādā situācijā lēmums, ar kuru koncentrācija ir atzīta par saderīgu ar kopējo tirgu, ir nodrošināts ar nosacījumu, ka koncentrācijas dalībnieki izpilda pienākumus, kādi tiem ir paredzēti saistībās, kuras tie ir uzņēmušies attiecībā pret Komisiju. Tādējādi Komisija lēmumā, ar kuru koncentrācija starp divām aviosabiedrībām tiek atzīta par saderīgu ar kopējo tirgu, pieņemšanu nedrīkst pakļaut nosacījumam, ka dalībvalsts uzņemas piešķirt gaisa satiksmes tiesības šo aviosabiedrību konkurentiem saskaņā ar Koncentrāciju regulas 8. panta 2. punkta otro daļu.
- 304 Šādos apstākļos Vispārējā tiesa izvērtēs vienīgi to prasītājas iebildumu, kurš ir balstīts uz paziņojošo pušu saistību apgalvoto neatbilstošo raksturu, lai novērstu konkurences problēmas, kādas Komisija identificējusi apstrīdētajā lēmumā.

Par saistību attiecībā uz laika nišām identificētajos maršrutos starp Austriju un Vāciju atbilstošo raksturu

– Par laika nišām, kas nododamas maršrutā Vīne – Frankfurte pie Mainas

- 305 Prasītāja būtībā apgalvo, ka laika nišu, kuras tai agrāk nodeva *Lufthansa*, atskaitīšana no to laika nišu skaita, kuras *Lufthansa* ir jānodod šajā maršrutā, nozīmē, ka *Lufthansa* saistības tiks ierobežotas ar divu papildu laika nišu nodošanu, kas neatļautu jaunpienācējam nodrošināt pietiekamu konkurences spiedienu.
- 306 Runājot, pirmkārt, par prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru to laika nišu atskaitīšana, kuras tai agrāk bija nodevusi *Lufthansa*, no to laika nišu skaita, kuras jānodod attiecīgajā maršrutā, neesot pamatota, ir jānorāda, ka apstrīdētā lēmuma pieņemšanas brīdī *Lufthansa* un *Austrian* maršrutā Vīne – Frankfurte pie Mainas katra nodrošināja piecus reusus dienā, savukārt *Adria Airways*, *Star Alliance* biedre, nodrošināja 3 reusus un prasītāja – 2 reusus, vēlāk, sākot no IATA 2009./2010. gada ziemas sezonas, iegūstot [tiesības] nodrošināt trešo reisu (apstrīdētā lēmuma 154. un 162. apsvērumi).
- 307 Tomēr, kā norāda Komisija apstrīdētā lēmuma 159.–162. apsvērumā, laika nišu sadalījums attiecīgajā maršrutā ir saistīts ar *Lufthansa* un *Austrian* kopuzņēmuma nolīguma pastāvēšanu, saskaņā ar kuru tās ir uzņēmušās sadalīt visus ar darbību šajā maršrutā saistītos ieņēmumus un izmaksas. Šo kopuzņēmuma nolīgumu Komisija uz laiku atļāva saskaņā ar EKL 81. panta 3. punktu apmaiņā pret konkrētām saistībām. Kad lēmuma par [nolīguma] atļaušanu termiņš 2005. gadā beidzās, [koncentrācijas] dalībnieki turpināja sadarbību kā kopuzņēmums, pamatojoties uz pašu dalībnieku veiktu vērtējumu par šīs sadarbības saderību ar EKL 81. pantu. Komisija ir precizējusi, ka šis pašnovērtējums lika [koncentrācijas] dalībniekiem konstatēt, ka pastāv “nopietnas bažas” attiecībā uz kopuzņēmuma saderību ar EKL 81. pantu un secināt, ka, ļoti iespējams, laika nišas ir jānodod to konkurentu rīcībā. No apstrīdētā lēmuma 162. apsvēruma izriet, ka, pamatojoties uz šo pašnovērtējumu, *Lufthansa* 2006. gadā nodeva divas laika nišas prasītājai attiecībā uz Frankfurtes pie

Mainas lidostu, ļaujot tai piekļūt šim maršrutam ar diviem reisiem dienā. Šajā kontekstā 2009. gada jūlijā *Lufthansa* nodeva prasītājam vēl vienu laika nišu, ļaujot tai veikt trešo reisu dienā šajā maršrutā, sākot no IATA 2009./2010. gada ziemas sezonas.

- 308 Komisija apstrīdētājā lēmumā ir norādījusi, ka šī situācija kā alternatīvs scenārijs ir jāsalīdzina ar hipotētisku koncentrāciju, kuru kopuzņēmums ir izbeidzis, jo ir izveidota strukturāla saikne starp *Lufthansa* un *Austrian*, kas saskaņā ar kopuzņēmuma nolīguma noteikumiem ir novedis pie tā, ka prasītāja ir atdevusi atpakaļ laika nišas *Lufthansa*. Tomēr Komisija, ņemot vērā pārslodzi Frankfurtes pie Mainas lidostā, uzskata, ka prasītājam būtu gandrīz neiespējami iegūt laika nišas un ka tāpēc tai būtu jāpārtrauc apkalpot maršrutu Vīne – Frankfurte pie Mainas. *Adria Airways* paliktu vienīgā koncentrācijas rezultātā izveidotās vienības konkurente šajā maršrutā un, kā uzskata Komisija, nevarētu izdarīt pietiekamu konkurences spiedienu (apstrīdētā lēmuma 162.–168. apsvērums).
- 309 Lai novērstu šo konkurences problēmu, [koncentrācijas] dalībnieki uzņēmās nodot laika nišas, ļaujot jaunam gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam šajā maršrutā veikt līdz pieciem reisiem dienā (apstrīdētā lēmuma 330. apsvērums).
- 310 Šajā ziņā apstrīdētā lēmuma 331. apsvērumā ir precizēts, ka rīcībā nododamo laika nišu skaits tiks samazināts par jaunpienācējam saskaņā ar saistībām jau nodoto laika nišu skaitu, ar nosacījumu, ka jaunpienācējs nepārtrauks šo laika nišu izmantošanu un nenodos tās atpakaļ [koncentrācijas] dalībniekiem.
- 311 Konkrētajā maršruta Vīne – Frankfurte pie Mainas gadījumā ir paredzēts, ka trīs reisi, kurus nodrošina prasītāja šajā maršrutā, tiks atskaitīti no to laika nišu skaita, kuras tiks nodotas rīcībā saskaņā ar saistībām (apstrīdētā lēmuma 333. apsvērums). No minētā izriet, ka prasītāja saglabās tās laika nišas, kuras tai iepriekš nodeva *Lufthansa*, un ka *Lufthansa* nodos vēl divas papildu laika nišas.
- 312 Trīs laika nišu saglabāšana, kuras iepriekš prasītājam nodeva *Lufthansa*, un to atskaitīšana no piecām laika nišām, kuras ir jānodod rīcībā šajā maršrutā, apstrīdētājā lēmumā ir pamatota ar to, ka šo laika nišu nodošana prasītājam atbilst alternatīvam scenārijam, ko Komisija ir aprakstījusi apstrīdētājā lēmumā, kurā šī nodošana saistībā ar *Adria Airways* klātbūtni nodrošinātu pietiekamu konkurences spiedienu maršrutā Vīne – Frankfurte pie Mainas. Šajā ziņā ir jākonstatē, ka prasītāja neapstrīd alternatīvo scenāriju, ko Komisija ir izstrādājusi, analizējot koncentrācijas ietekmi uz konkurenci maršrutā Vīne – Frankfurte pie Mainas.
- 313 Runājot, otrkārt, par prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru saistībās par papildu laika nišu nodošanu maršrutā Vīne – Frankfurte pie Mainas ir paredzēta tikai divu laika nišu nodošana rīcībā, ir jānorāda, kā tika konstatēts iepriekš, ka saistību, kādas ir uzņēmušies koncentrācijas dalībnieki, rezultātā prasītāja patiesībā saglabāja tās rīcībā trīs laika nišas, kuras tai pretējā gadījumā būtu jāatdod *Lufthansa*, un vēl tās rīcībā tika nodotas divas papildu laika nišas. Šīs divas papildu laika nišas varēja izvēlēties vai nu prasītāja, vai jebkurš cits jaunpienācējs.
- 314 Turklāt no apstrīdētā lēmuma 334. apsvēruma izriet, ka prasītāja ir tiesīga apmainīties ar laika nišām, kuras tā ir saņēmusi no *Lufthansa* attiecībā uz Frankfurtes pie Mainas lidostu saskaņā ar nolīgumu par laika nišu nomu, ko prasītāja ir noslēgusi ar pēdējo minēto, tās nododot apmaiņā pret laika nišām, kuras *Lufthansa* nodod rīcībā saskaņā ar saistībām.
- 315 Tāpat no apstrīdētā lēmuma 335. apsvēruma izriet, ka neatkarīgi no tā, vai prasītāja izvēlēties vai nē iegūt jaunas laika nišas no [koncentrācijas] dalībniekiem apmaiņā pret tās pašreizējām laika nišām Frankfurtes pie Mainas lidostā, *Lufthansa* ir apņēmusies grozīt pašreizējo nolīgumu ar prasītāju par laika nišu nomu, lai atspoguļotu saistību noteikumus, it īpaši attiecībā uz prasītājas iespējām iegūt agrāk pastāvējušās tiesības uz laika nišām saskaņā ar apstrīdētā lēmuma 342. apsvērumā paredzēto.

- 316 No šī pēdējā minētā punkta patiesībā izriet, ka jaunpienācējs iegūs no [koncentrācijas] dalībniekiem agrāk pastāvējušās tiesības uz laika nišām, proti, ka tam būs tiesības izmantot [koncentrācijas] dalībnieku nodotās laika nišas attiecībā uz abiem maršruta galapunktiem vienalga kuram identificēto pilsētu pārim attiecībā uz citu identificēto pilsētu pāri Eiropā, ja tas būs apkalpojis identificēto pilsētu pāri divas *IATA* sezonas pēc kārtas, izņemot pilsētu pāri Vīne – Frankfurte pie Mainas, attiecībā uz kuru agrāk pastāvējušo tiesību iegūšana prasa apkalpot šo maršrutu astoņas *IATA* sezonas pēc kārtas.
- 317 Līdz ar to jākonstatē, ka saskaņā ar saistībām, kādas ir uzņēmušies koncentrācijas dalībnieki, prasītāja varēs ne tikai saglabāt trīs laika nišas, kuras tai agrāk tika nodotas, un vēlāk, iespējams, iegūt vēl divas papildu laika nišas, bet arī iegūt agrāk pastāvējušās tiesības uz laika nišām, kuras tai nodeva *Lufthansa* saskaņā ar nolīgumu par laika nišu nomu Frankfurtes pie Mainas lidostā pēc astoņām *IATA* sezonām pēc kārtas un apmainīt šīs laika nišas pret citām laika nišām, kuras *Lufthansa* ir nodevusi saskaņā ar saistībām.
- 318 Runājot, treškārt, par prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru papildu laika nišu nodošana, kāda ir paredzēta saistībās, neatļautu jaunam konkurentam piekļūt maršrutam Vīne – Frankfurte pie Mainas, ir jākonstatē, ka tas ir pretrunā tirgus izpētes rezultātiem, ko Komisija ietvērusi apstrīdētajā lēmumā. Komisija apstrīdētā lēmuma 362. apsvērumā ir norādījusi, ka lielākā daļa tirgus izpētes dalībnieku kopumā pauda viedokli, ka saistības atļautu prasītājai vai jaunpienācējam sniegt konkurējošus un ekonomiski dzīvotspējīgus gaisa satiksmes pakalpojumus maršrutā Vīne – Frankfurte pie Mainas. Komisija arī ir precizējusi, ka tirgus izpētes dalībnieki lielā mērā piekrita atzinumam, ka saistības kopumā ir pietiekamas, lai atvieglotu un palielinātu konkurenta iespēju uzsākt vai paplašināt darbību maršrutā un tādējādi – lai atrisinātu konkurences problēmas šajā maršrutā.
- 319 Runājot, ceturtkārt, par prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru Komisijai ir jāveic pašai savs saistību vērtējums un nav šajā ziņā jābalstās uz tirgus izpētes rezultātā izdarītajiem secinājumiem, ir jākonstatē, ka šo argumentu prasītāja pirmo reizi minēja replikā. Tomēr jānorāda, ka tā mērķis ir atbildēt uz argumentu, kuru Komisija izvirzīja savā iebildumu rakstā, un tāpēc tas nevar tikt uzskatīts par novēlotu. Taču šim argumentam nevar piekrist, ciktāl no apstrīdētā lēmuma 362. apsvēruma paša formulējuma izriet, ka Komisija izmantoja tirgus izpēti, tikai lai apstiprinātu pati savus secinājumus par saistību attiecībā uz konkrēto maršrutu atbilstošo raksturu.
- 320 Runājot, piektkārt, par prasītājas izvirzītajiem argumentiem attiecībā uz aviosabiedrības *MAP* iespējām apkalpot maršrutu Vīne – Frankfurte pie Mainas, ir jākonstatē, ka, pieņemot, ka šie argumenti ir pamatoti, tie attiecas vienīgi uz viena tirgus izpētes dalībnieka nostāju un tāpēc ar tiem kā tādiem nevar tikt apstrīdēti šīs izpētes rezultātā izdarītie secinājumi kopumā.
- 321 Turklāt jānorāda, ka pretēji prasītājas apgalvotajam no replikas C8 pielikuma neizriet, ka aviosabiedrībai *MAP* pieder tikai divas MD-83 tipa lidmašīnas ar 170 sēdvietām, kuras tā nodod citu aviosabiedrību rīcībā saskaņā ar līzings līgumiem, bet gan, ka papildus trīspadsmit biznesa lidmašīnām tai pieder divas MD-83 tipa pasažieru lidmašīnas ar 170 sēdvietām papildu pieprasījumiem. Fakts, ka šīs MD-83 tipa lidmašīnas tikušas iznomātas citām aviosabiedrībām, neizslēdz, kā to apgalvo Komisija, ka aviosabiedrība *MAP* tās varētu izmantot nākotnē pati savām vajadzībām. Tādējādi jākonstatē, ka šim argumentam nav faktiskā pamatojuma.
- 322 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, iebildums, kurš ir balstīts uz maršrutā Vīne – Frankfurte pie Mainas nodoto laika nišu nepietiekamo raksturu, ir jānoraida kā nepamatots.

– Par laika nišām, kas nodotas maršrutā Vīne – Minhene

- 323 Prasītāja būtībā apgalvo, ka tikai vienas laika nišas nodošana maršrutā Vīne – Minhene sakarā ar reisu skaitu stundā, kurus tā pašreiz nodrošina šajā maršrutā, atskaitīšanu no to laika nišu skaita, kuras koncentrācijas dalībnieki ir apņēmušies nodot, neļautu gaisa pārvadātājam piekļūt šim maršrutam kā konkurentam.
- 324 Šajā ziņā jānorāda, ka prasītāja, šķiet, balstās uz hipotēzi, saskaņā ar kuru tā nolems saglabāt savu pašreizējo reisu skaitu. Taču jākonstatē, ka, lai arī tā ir taisnība, ka šādā gadījumā jaunpienācējam būs pieejama tikai viena laika niša, Komisija apstrīdētā lēmuma 363. apsvērumā tomēr ir norādījusi:
- “[...] Kaut arī konkurētspējīgu gaisa satiksmes pārvadājumu nodrošināšana kopumā prasa, it īpaši pasažieru, kuriem laiks ir svarīgs, gadījumā, veikt vairāk nekā vienu reisu dienā, jānorāda, ka [...] Minhenes lidostas kapacitāte tuvākajā nākotnē būtiski palielināsies. It īpaši jāatzīmē, ka trešais skrejceļš pašreiz ir garā apstiprināšanas procesa otrajā fāzē un tiks nodots ekspluatācijā 2011. gadā. Šis trešais skrejceļš palielinās koordinēšanu lidojumu skaitam, kurš var sasniegt pat līdz 120 lidojumiem stundā salīdzinājumā ar 90 lidojumiem stundā, ko nodrošina pašreizējā sistēma ar diviem skrejceļiem, un būs pieejams diviem [Minhenes] lidostas termināliem. Šī paredzētā kapacitātes palielināšana palielinās [arī] iespēju jaunpienācējiem tuvā nākotnē (it īpaši, ja tiks uzlaboti ekonomiskie nosacījumi gaisa transporta pakalpojumiem, kas minēti (384.) [un] nākamajos apsvērumos) iegūt laika nišas saskaņā ar parasto laika nišu piešķiršanas procedūru [...] Vienlaikus tie var iegūt laika nišu saskaņā ar saistībām, attiecībā uz kuru tie var iegūt agrāk pastāvējušās tiesības pēc divām sezonām, tādējādi mudinot tos uzsākt darbību attiecīgajā maršrutā.”
- 325 Komisija apstrīdētā lēmuma 364. apsvērumā arī ir norādījusi, ka šie elementi, skatīti visi kopā, pamato prasītājas pastāvošo reisu skaitu atskaitīšanu no laika nišām, kuras tiks nodotas saskaņā ar saistībām un tādējādi ļaus prasītājai un jaunpienācējam atjaunot atbilstošu konkurences spiedienu, kāds būtu starp *Lufthansa* un *Austrian* koncentrācijas neesamības gadījumā.
- 326 Tomēr jāatzīmē, ka prasītāja nav norādījusi, kāpēc konstatējumi, ko Komisija ir izdarījusi apstrīdētā lēmuma 363. apsvērumā, būtu kļūdaini vai neļautu secināt, ka saistības ļautu jaunpienācējam veiksmīgi piekļūt maršrutam Vīne – Minhene.
- 327 Tāpat jānorāda, ka prasītāja neapstrīd secinājumus, kādus no tirgus izpētes izdarījusi Komisija apstrīdētā lēmuma 365. apsvērumā un saskaņā ar kuriem tirgus izpētes dalībnieki lielā mērā piekrit, ka saistības atrisinātu konkurences problēmas maršrutā Vīne – Minhene, un lielākā daļa minēto dalībnieku kopumā uzskata, ka saistības pietiekami atvieglo darbības uzsākšanu vai paplašināšanu un tādējādi ļauj prasītājai vai jaunpienācējam piedāvāt konkurējošus un ekonomiski dzīvotspējīgus gaisa pārvadājumu pakalpojumus šajā maršrutā. Faktiski prasītāja apgalvo vien to, ka Komisijai pašai ir jānovērtē saistību pietiekamais raksturs, nevis jāpamatojas uz tirgus izpētes rezultātiem. Taču no apstrīdētā lēmuma 365. apsvēruma formulējuma izriet, ka Komisija nav balstījies tikai uz tirgus izpēti, lai novērtētu saistību pietiekamo raksturu, bet vienkārši ir konstatējusi, ka secinājumi, kādus tā izdarīja, “[...] atbilda tirgus izpētē iegūtajam koriģējošo pasākumu attiecībā uz šo maršrutu kopējam vērtējumam”.
- 328 Šādos apstākļos un neesot precīzākiem argumentiem šī iebilduma pamatošanai, ir jākonstatē, ka šis iebildums neatbilst precizitātes prasībām, kādas saskaņā ar judikatūru izriet no Reglamenta 44. panta 1. punkta c) un d) apakšpunkta, un līdz ar to tas ir jānoraida kā nepieņemams (šajā ziņā skat. spriedumu, 2012. gada 27. septembris, *Nynäs Petroleum* un *Nynas Belgium*/Komisija, T-347/06, Krājums, EU:T:2012:480, 107. un 108. punkts).

– Par laika nišām, kas nodotas maršrutos Vīne – Ķelne un Vīne – Štutgarte

- 329 Prasītāja būtībā apgalvo, ka saistības neesot pietiekamas, lai ļautu jaunam konkurentam piekļūt maršrutiem Vīne – Štutgarte un Vīne – Ķelne, jo tos apkalpo zemo cenu sabiedrība *Germanwings*.
- 330 Šī iebilduma pamatošanai prasītāja izvirza tikai vienu argumentu, kurš ir balstīts uz to, ka zemo cenu sabiedrība maršrutam, radot pieprasījumu pēc lētām biļetēm, var piekļūt tikai tad, ja šo maršrutu jau neapkalpo cita zemo cenu sabiedrība.
- 331 Šajā ziņā jāatzīmē, ka prasītāja nav norādījusi, kāpēc tās izvirzītais princips, pieņemot, ka tas ir paties visos gadījumos, un it īpaši šajā gadījumā, nepieļauj, ka tradicionālā sabiedrība, kuras biznesa modelis, piedāvātie pakalpojumi un cenu sistēma atšķiras no zemo cenu sabiedrības, varētu piekļūt attiecīgajiem maršrutiem.
- 332 Tāpat jānorāda, ka, ja apgalvojums, saskaņā ar kuru fakts, ka zemo cenu aviosabiedrība apkalpo maršrutu, traucē jebkurai citai zemo cenu aviosabiedrībai piekļūt šim maršrutam, ir paties, tad nepastāv nekāda konkurence starp šī tipa sabiedrībām saskaņā ar *O & D* pieeju. Tomēr no apstrīdētā lēmuma 123. apsvēruma izriet, ka apstrīdētā lēmuma pieņemšanas brīdī aviosabiedrībai *TUIfly* (kura piedāvā čārterreiskus un zemo cenu lidojumus) bija jāuzsāk izmantot maršrutu Vīne – Ķelne, piedāvājot divus reisu nedēļā un vienu reisu sestdienā un svētdienā, un ka šos lidojumus varēja rezervēt uz *IATA* 2009./2010. gada ziemas sezonu, neraugoties uz to, ka šo maršrutu jau apkalpoja *Germanwings*.
- 333 Līdz ar to prasītāja nav pierādījusi, ka *Germanwings* klātbūtne šajos maršrutos padarītu neiespējamu piekļuvi jaunam konkurentam, neraugoties uz saistībām, kādas ir uzņēmumiem koncentrācijas dalībnieki.
- 334 Turklāt šādu secinājumu, kā to apgalvo Komisija, apstiprina atbildes, kādas devuši konkurenti uz aptaujas anketas 28. jautājumu, kurš tiem tika nosūtīts tirgus izpētes I posmā un attiecās uz to, pirmkārt, vai zemo cenu sabiedrības klātbūtne ir būtisks faktors, pieņemot lēmumu darboties maršrutā, un, otrkārt, kā šī klātbūtne ietekmētu lēmumu uzsākt, pārtraukt vai turpināt darbību maršrutā.
- 335 Tā kā atbildes uz 28. jautājumu netika pievienotas Komisijas rakstveida apsvērumu pielikumā, Vispārējā tiesa to aicināja tās iesniegt, izmantojot procesa organizatorisko pasākumu 2013. gada 18. februārī. Komisija izpildīja šo lūgumu 2013. gada 22. martā.
- 336 No Komisijas iesniegtajām atbildēm ir redzams, ka uz jautājuma pirmo daļu lielākā daļa tirgus izpētes dalībnieku atbildēja apstiprinoši un ka uz šī jautājuma otro daļu lielākā daļa aptaujāto konkurentu norādīja, ka tas ietekmēs viņu lēmumu ienākt vai palikt tirgū, padarot šo ienākšanu vai palikšanu tirgū mazāk iespējamu sakarā it īpaši ar lidojumu, kurus nodrošina zemo cenu sabiedrība, biežumu, vai faktu, ka tā saņem valsts subsīdijas, kā arī viņu lēmumu aiziet no tirgus, padarot to vairāk iespējamu. Tomēr tikai neliela daļa norādīja, ka zemo cenu sabiedrības klātbūtne maršrutā būtu iemesls neuzsākt darbību šajā maršrutā vai no tā aiziet. Turklāt aptaujāto konkurentu mazākums norādīja, ka zemo cenu sabiedrības klātbūtne maršrutā neietekmētu viņu lēmumu apkalpot attiecīgo maršrutu, jo viņi uzskata, ka runa ir par atšķirīgu tirgus nozari, kur viņi paši ir zemo cenu sabiedrības. Neraugoties uz dažādajām atbildēm uz jautājuma otro daļu, šķiet, ir skaidrs, ka lielākā daļa aptaujāto konkurentu neizslēdz ienākšanu maršrutā tāpēc, ka tajā darbojas zemo cenu sabiedrība, pat ja tie atzīst, ka tas dažos gadījumos apgrūtinātu šo ienākšanu.
- 337 Šādos apstākļos Vispārējā tiesa uzskata, ka Komisija pamatoti ir uzskatījusi, ka *Germanwings* klātbūtne maršrutos Vīne – Ķelne un Vīne – Štutgarte nekavēja jauniem konkurentiem piekļuvi šiem maršrutiem.

Par faktu, ka kopš apstrīdētā lēmuma pieņemšanas neviena aviosabiedrība nav uzsākusi darbību kādā no maršrutiem, uz kuriem attiecas saistības

- 338 Prasītāja būtībā apgalvo, ka saistību, kādas ir uzņēmēju koncentrācijas dalībnieki, nepietiekamību pierādot fakts, ka 2010. gada vasarā neviena aviosabiedrība neuzsāka darbību nevienā no maršrutiem, uz kuriem attiecas saistības.
- 339 Šajā ziņā jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, šis fakts, kas ir radies pēc apstrīdētā lēmuma pieņemšanas, pat pieņemot, ka tas ir pierādīts, neietekmē minētā lēmuma tiesiskumu, jo tas ir jāizvērtē šī lēmuma pieņemšanas brīdī pastāvošo faktu gaismā (šajā ziņā skat. spriedumus, 1979. gada 7. februāris, Francija/Komisija, 15/76 un 16/76, Krājums, EU:C:1979:29, 7. punkts; 2001. gada 17. maijs, IECC/Komisija, C-449/98 P, Krājums, EU:C:2001:275, 87. punkts, un 1996. gada 12. decembris, *Altmann* u.c./Komisija, T-177/94 un T-377/94, Krājums, EU:T:1996:193, 119. punkts).
- 340 No tā izriet, ka šis arguments ir jānoraida kā nederīgs.

Par citu saistību atbilstošo raksturu

- 341 Prasītāja būtībā apgalvo, ka starpreisu nolīgumi un speciālo tarifu nolīgumi, kā arī *Lufthansa* lojalitātes programma "Miles & More" nenodrošina pietiekamu konkurenci.
- 342 Šī iebilduma pamatošanai prasītāja apgalvo, ka starpreisu un speciālo tarifu nolīgumu noslēgšana būtu iespējama vienīgi mazām aviosabiedrībām, kuras pārvadā galvenokārt tranzīta pasažierus reģionālās satiksmes ietvaros uz tikla sabiedrību satiksmes mezgliem, nevis reāliem *Lufthansa* konkurentiem, proti, *Air Berlin*, *Air France-KLM*, *British Airways*, *easyJet* vai *Ryanair*.
- 343 Tas pats attiecoties uz *Lufthansa* lojalitātes programmu, jo lielākajai daļai *Lufthansa* konkurentu ir pašiem savas programmas un tāpēc nav nekādas intereses tajā piedalīties. Vienīgais efektīvais pasākums attiecībā uz šādu programmu būtu aizliegt to izmantot maršrutos, kuros ir konkurence, lai ierobežotu lojalitātes ietekmi.
- 344 Šajā ziņā jānorāda, ka saskaņā ar saistībām jaunpienācējs varētu noslēgt starpreisu nolīgumus ar koncentrācijas dalībniekiem, kas tam dotu iespēju pārdot klientiem uz identificēto pilsētu pāri, kurā tas darbojas, lidojumus turp un atpakaļ, kurā lidojumu vienā virzienā nodrošina koncentrācijas dalībnieki, bet otrā – pats jaunpienācējs. Tas ļautu, piemēram, klientiem, kā to uzsver Komisija, izlidot no rīta ar konkurentes [sabiedrības piedāvāto lidojumu] un, ja pēdējai minētajai nav laika nišas vai tā nepiedāvā lidojumu vakarā, atpakaļceļā izvēlēties *Lufthansa-Austrian* lidojumu (saistību 4.2. punkts).
- 345 Turklāt jānorāda, ka saistībās ir arī paredzēta iespēja jaunpienācējam, kurš to prasa koncentrācijas dalībniekiem, noslēgt ar tiem īpašu nolīgumu par cenām reisiem ar faktisko sākumpunktu un galapunktu vai nu Austrijā un/vai Vācijā, vai Austrijā un/vai Beļģijā, ar nosacījumu, ka daļa lidojuma tiek veikta maršrutos Vīne – Frankfurte pie Mainas, Vīne – Minhene, Vīne – Ķelne, Vīne – Štutgarte vai Vīne – Brisele. Šī nolīguma nosacījumiem ir jābūt tādiem, ka attiecībā pret jaunu gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju tiek piemērota tāda pati attieksme kā pret *Lufthansa* partneriem *Star Alliance* ietvaros attiecībā uz to pašu identificēto pilsētu pāri (saistību 5.1. punkts).
- 346 Attiecīgās saistības skar visus maršrutus, kuros tikušas konstatētas konkurences problēmas, un papildina laika nišu nodošanu šajos maršrutos.
- 347 Šķiet, kā to apgalvo prasītāja, šie papildu korigējošie pasākumi varētu ieinteresēt tās reģionālās sabiedrības, kuras apkalpo *Lufthansa* un *Austrian* satiksmes mezglus no Vācijas vai Austrijas reģionālajām lidostām, piemēram, saistībā ar iespējamu savienojošo lidojumu caur Vīnes lidostu maršrutos starp reģionālajām Austrijas lidostām, no vienas puses, un Frankfurtes pie Mainas,



Minhenes, Štutgartes, Ķelnes vai Briseles lidostām, no otras puses, vai arī saistībā ar iespējamu savienojošo lidojumu caur Frankfurtes pie Mainas vai Minhenes lidostām maršrutos starp reģionālajām Vācijas lidostām, no vienas puses, un Vīnes lidostu, no otras puses.

- 348 Tomēr iemesls, kāpēc šādi koriģējošie pasākumi nevar ieinteresēt arī citus konkurentus, nav skaidrs, neatkarīgi no tā, vai tās ir zemo izmaksu aviosabiedrības, kas darbojas saskaņā ar “no punkta uz punktu” modeli un vēlas iegūt stabilu stāvokli kādā no identificētajiem maršrutiem vai arī runa ir par tikla aviosabiedrību, kas vēlas uzsākt darbību šajos maršrutos, lai paplašinātu savu piedāvājumu, vienlaikus ierobežojot šādas darbības uzsākšanas izmaksas.
- 349 Šajā ziņā jānorāda, ka prasītāja neizvirza nevienu argumentu, lai pamatotu apgalvojumu, ka tādiem uzņēmumiem kā, piemēram, *easyJet*, *Ryanair*, *Air France-KLM* un *British Airways* neinteresētu šādi koriģējošie pasākumi.
- 350 Turklāt prasītāja neapstrīd Komisijas apgalvojumu, saskaņā ar kuru tirgus izpēte parādīja, ka, runājot par starpreisu nolīgumiem, šāda veida risinājuma trūkums būtu viens no iemesliem, kāpēc trešās puses – aviosabiedrības pārstatu darboties maršrutos starp Vāciju un Austriju (apstrīdētā lēmuma 377. apsvērums).
- 351 No atbildēm uz aptaujas anketu, kuru Komisija nosūtīja tirgus dalībniekiem 2009. gada 27. jūlijā un iesniedza, atbildot uz 2013. gada 18. februāra procesa organizatorisko pasākumu, izriet, ka no 48 tirgus dalībniekiem, kuri atbildēja uz minētās aptaujas anketas 10. un 11. jautājumu, tikai seši atzina, ka paziņojošo pušu piedāvātās saistības nav stimuls uzsākt vai paplašināt darbību maršrutos starp identificēto pilsētu pāriem. Šis konstatējums apstiprina Komisijas apgalvojumu apstrīdētā lēmuma 377. apsvērumā un ļauj noraidīt prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru Komisija esot pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, uzskatot, ka ar šīm saistībām var novērst attiecīgās koncentrācijas radītās konkurences problēmas.
- 352 Šādos apstākļos prasītāja nav pierādījusi, kāpēc iespēja noslēgt starpreisu nolīgumus un nolīgumus par īpašām cenām, kāda ir paredzēta saistībās, skatot to kopā ar laika nišu nodošanu, neļautu mudināt konkurentus uzsākt darbību identificētajos maršrutos.
- 353 Prasītājas arguments par iespēju piekļūt *Lufthansa* lojalitātes programmai arī nav pārlicinošs. Jāatgādina, ka saskaņā ar saistībām, ja jaunpienācējs, kurš nepiedalās *Lufthansa* lojalitātes programmā “Miles & More”, iesniedz lūgumu šajā sakarā, *Lufthansa* viņam ļauj tai pievienoties attiecībā uz tiem identificētajiem pilsētu pāriem, kuros darbojas jaunais gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs. Nolīgumam ir jābūt tādām, ka pret jauno gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju tiek piemērota tāda pati attieksme kā pret *Lufthansa* partneriem *Star Alliance* ietvaros. Finanšu nosacījumi atspoguļos tos vidējos nosacījumus, par kādiem *Lufthansa* vienojas ar alianses partneriem (saistību 7.1. punkts). Tomēr Vispārējā tiesa jau spriedumā *easyJet*/Komisija, minēts 139. punktā (EU:T:2006:187), atzina, ka fakts, ka tāda lidojuma pasažieri, kuru nodrošina konkurējošās aviosabiedrības skartajos tirgos, var pretendēt uz apvienotās vienības “jūdzēm”, piešķir šiem pasažieriem un līdz ar to netieši arī konkurējošajām aviosabiedrībām ievērojamas priekšrocības. Gadījumā, ja konkurējošā aviosabiedrība nevēlētos piedalīties lojalitātes programmā, pamatojoties uz tās vajadzībām un struktūru, piemēram, tāpēc, ka tai ir pašai sava lojalitātes programma, šī attieksme būtu balstīta uz tās pašas komerciālo lēmumu. Tāpēc ar šādu stratēģisku izvēli nevar tikt pierādīta šāda koriģējošā pasākuma nepiemērotība un tādējādi arī tas, ka Komisija būtu pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā (spriedums *easyJet*/Komisija, minēts 139. punktā, EU:T:2006:187, 143. punkts).
- 354 No minētā izriet, ka arī iebildums, kurš ir balstīts uz citu saistību nepietiekamo raksturu, ir jānoraida kā nepamatots.

### 3. Par trešo pamatu, kurš ir balstīts uz pilnvaru nepareizu izmantošanu

- 355 Prasītāja tikai norāda, ka, izvērtējot attiecīgo koncentrāciju, Komisija esot atkāpusies no savām pamatnostādnēm un paziņojumiem, un šajā ziņā atsaucas uz dažādiem tās prasības pieteikuma punktiem.
- 356 Šajā ziņā jāatgādina, ka atbilstoši Reglamenta 44. panta 1. punkta c) un d) apakšpunktam prasības pieteikumā ir jābūt ietvertam kopsavilkumam par izvirzītajiem pamatiem. Turklāt neatkarīgi no visiem terminoloģijas jautājumiem šim kopsavilkumam ir jābūt pietiekami skaidram un precīzam, lai atbildētājs varētu sagatavot savu atbildes rakstu un Vispārējā tiesa – spriest par lietu, atbilstošā gadījumā nelūdzot citu informāciju. Faktiski prasība ir pieņemama, ja būtiskie faktiskie un tiesību apstākļi, ar kuriem tā pamatota, pašā prasības pieteikuma tekstā tiek atkārtoti vismaz kopsavilkuma veidā, taču loģiski un saprotami, lai garantētu tiesisko noteiktību un pareizu tiesvedību. Šajā ziņā Vispārējai tiesai nav starp pirmā pamata pamatojumam izvirzītajiem elementiem jāmeklē, vai šie elementi tāpat nevarētu tikt izmantoti, lai pamatotu otro pamatu (šajā ziņā skat. spriedumu, 2006. gada 27. septembris, *Roquette Frères/Komisija*, T-322/01, Krājums, EU:T:2006:267, 208. un 209. punkts).
- 357 Jākonstatē, ka prasītāja nav izvirzījusi nevienu derīgu argumentu šī pamata pamatošanai un ir vienīgi atsaukusies uz to, ko tā ir norādījusi citās savu rakstveida apsvērumu daļās.
- 358 Tāpēc trešais pamats ir jānoraida kā nepieņemams.
- 359 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, prasība ir jānoraida pilnībā.

### Par tiesāšanās izdevumiem

- 360 Atbilstoši Reglamenta 87. panta 2. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums nav labvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs.
- 361 Tā kā prasītājai spriedums nav labvēlīgs un Komisija, kā arī *ÖIAG* un *Lufthansa* ir prasījuši piespriezt prasītājai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ir jāpiespriež prasītājai segt savus, kā arī atlīdzināt Komisijas, *ÖIAG* un *Lufthansa* tiesāšanās izdevumus.
- 362 Austrijas Republika saskaņā ar Reglamenta 87. panta 4. punkta pirmo daļu sedz savus tiesāšanās izdevumus pati.

Ar šādu pamatojumu

VISPĀRĒJĀ TIESA (astotā palāta)

nospiež:

- 1) **prasību noraidīt;**
- 2) ***Niki Luftfahrt GmbH* sedz savus, kā arī atlīdzina Eiropas Komisijas, *Österreichische Industrieholding AG* un *Deutsche Lufthansa AG* tiesāšanās izdevumus;**
- 3) **Austrijas Republika sedz savus tiesāšanās izdevumus pati.**

Gratsias

Kancheva

Wetter

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2015. gada 13. maijā.

[Paraksti]

Satura rādītājs

Tiesvedības rašanās fakti .....	2
1. Iesaistītie uzņēmumi .....	2
2. Administratīvā procedūra .....	2
3. Apstrīdētā lēmuma saturs .....	3
Konkrētie tirgi .....	3
Darījuma ietekmes uz konkurenci novērtējums .....	6
Koncentrācijas novērtēšanas konceptuālais ietvars .....	6
Konkurences analīze .....	7
Saistības .....	9
Saistības attiecībā uz laika nišām .....	9
– Laika nišu piešķiršana pilsētu pāriem, attiecībā uz kuriem ir bažas par konkurenci .....	9
– Laika nišu nodošanas nosacījumi .....	11
– Agrāk iegūtās [pastāvošās] tiesības .....	11
– Star Alliance locekļi kā jaunpienācēji .....	11
Citas saistības un noteikumi .....	12
– Īpašas vienošanās par līdzdalības sadalījumu un vienošanās par kodu koplietošanu .....	12

– Citi noteikumi .....	12
Saistību novērtējums .....	12
Secinājums .....	13
Tiesvedība .....	13
Lietas dalībnieku prasījumi .....	14
Juridiskais pamatojums .....	14
1. Par otro pamatu, kas ir balstīts uz būtisku procedūras noteikumu pārkāpumu .....	15
Par otrā pamata pirmo daļu, kas ir balstīta uz pienākuma norādīt pamatojumu neizpildi .....	15
Par otrā pamata otro daļu, kas ir balstīta uz nepietiekamu tirgus izpētē iegūto faktu pierādīšanu ...	17
2. Par pirmo pamatu, kas ir balstīts uz EKL 81. panta 1. un 3. punkta, Koncentrāciju regulas 8. panta, kā arī 2004. gada pamatnostādņu pārkāpumu .....	19
Par pirmā pamata pirmo daļu, kas ir balstīta uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz atbilstošā ģeogrāfiskā tirgus noteikšanu .....	19
Par tirgus noteikšanu, ko veica Komisija saskaņā ar O & D pieeju .....	19
Par analīzes attiecībā uz koncentrācijas ietekmi uz konkurenci attiecīgajā ģeogrāfiskajā tirgū, kāds definēts saskaņā ar “vispārējo pieeju”, neesamību .....	26
Par pirmā pamata otro daļu, kura ir balstīta uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz koncentrācijas ietekmi uz konkurenci maršrutos starp Vāciju un Austriju .....	28
Par pirmā pamata trešo daļu, kas ir balstīta uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz koncentrācijas ietekmi uz gaisa pārvadājumu maršrutiem starp Centrāleiropu un ārpus Savienības esošo Austrumeiropu .....	29
Par pirmo iebildumu, kurš ir balstīts uz to, ka Komisija nav izanalizējusi koncentrācijas ietekmi uz gaisa pārvadājumu maršrutiem starp Centrāleiropu un ārpus Savienības esošo Austrumeiropu, pamatojoties uz O & D pieeju .....	30
Par otro iebildumu, kurš ir balstīts uz to, ka Komisija neesot ņēmusi vērā Lufthansa un Austrian dominējošo stāvokli maršrutos starp Vīnes, Frankfurtes pie Mainas, Mīnhenes un Čīrihes lidostām, no vienas puses, un ārpus Savienības esošajām Austrumeiropas lidostām, no otras puses	30
Par pirmā pamata ceturto daļu, kura ir balstīta uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz Lufthansa un Austrian konkurentu iespējām palikt vai iekļūt attiecīgajā tirgū .....	33
Par pirmo iebildumu, kurš ir balstīts uz 2004. gada pamatnostādņu 36. punkta pārkāpumu, ciktāl Komisija neesot ņēmusi vērā, ka koncentrācija esot ierobežojusi konkurentu iespējas pārdot lidojumus biznesa klientiem un noslēgt pamat nolīgumus ar ceļojumu aģentūrām un ceļojumu rīkotājiem .....	33
Par otro iebildumu, kurš ir balstīts uz 2004. gada pamatnostādņu 31. punkta pārkāpumu, ciktāl Komisija neesot ņēmusi vērā, ka koncentrācijas rezultātā izveidotā vienība būs vienīgā sabiedrība tīklā, kas varēs piedāvāt tās klientiem pilnu maršrutu tīklu visā pasaulē, tostarp Austrumeiropā ...	34

Par trešo iebildumu, kurš ir balstīts uz 2004. gada pamatnostādņu 68. un nākamo punktu pārkāpumu, jo Komisija neesot ņēmusi vērā, ka koncentrācijas rezultātā izveidotās vienības piedāvājums aptvers visu pieprasījumu, kāds ir maršrutos, kuros paziņojosajām pusēm ir dominējošais stāvoklis .....	35
Par ceturto iebildumu, kurš ir balstīts uz 2004. gada pamatnostādņu 68. un nākamo punktu pārkāpumu, jo Komisija neesot ņēmusi vērā šķērsli ienākšanai tirgū, ko veido Lufthansa un Austrian īstenotā plēsonīgo cenu politika .....	36
Par piekto iebildumu, kurš ir balstīts uz 2004. gada pamatnostādņu 68. un nākamo punktu pārkāpumu, ciktāl Komisija neesot ņēmusi vērā, ka koncentrācijas rezultātā izveidotajai vienībai būs monopols uz gaisa satiksmes tiesībām maršrutos no Centrāleiropas uz Austrumeiropu, kā arī Tuvajiem Austrumiem .....	37
Par pirmā pamata piekto daļu, kura ir balstīta uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz iespēju ar saistībām novērst koncentrācijas radītās konkurences problēmas .....	41
Par saistību attiecībā uz laika nišām identificētajos maršrutos starp Austriju un Vāciju atbilstošo raksturu .....	43
– Par laika nišām, kas nododamas maršrutā Vīne – Frankfurte pie Mainas .....	43
– Par laika nišām, kas nodotas maršrutā Vīne – Mīnhene .....	46
– Par laika nišām, kas nodotas maršrutos Vīne – Ķelne un Vīne – Štutgarte .....	47
Par faktu, ka kopš apstrīdētā lēmuma pieņemšanas neviena aviosabiedrība nav uzsākusi darbību kādā no maršrutiem, uz kuriem attiecas saistības .....	48
Par citu saistību atbilstošo raksturu .....	48
3. Par trešo pamatu, kurš ir balstīts uz pilnvaru nepareizu izmantošanu .....	50
Par tiesāšanās izdevumiem .....	50