

ROZSUDEK SOUDU (druhého rozšířeného senátu)

14. prosince 2005 \*

Ve věci T-210/01,

**General Electric Company**, se sídlem ve Fairfield, Connecticut (Spojené státy), zastoupená N. Greenem, C. Booth, QC, J. Simor, K. Bacon, barristers, S. Baxterem, solicitor, L. Vogelem a J. Vogelem, advokáty, jakož i původně M. Van Kerckhovem, advokátem, poté J. O'Leary, solicitor, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

žalobkyně,

proti

**Komisi Evropských společenství**, zastoupené R. Lyalem, P. Hellströmem a F. Siredey-Garnier, jako zmocněnci, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

žalované,

\* Jednací jazyk: angličtina.

podporované

**Rolls-Royce plc**, se sídlem v Londýně (Spojené království), zastoupenou A. Renshawem, solicitor,

a

**Rockwell Collins, Inc.**, se sídlem v Cedar Rapids, Iowa (Spojené státy), zastoupenou T. Soamesem, J. Daviesem a A. Ryanem, solicitors, a P. D. Camesascou, advokátem,

vedlejšími účastnicemi,

jejímž předmětem je návrh na zrušení rozhodnutí Komise 2004/134/ES ze dne 3. července 2001 prohlašující spojení za neslučitelné se společným trhem a Dohodou o EHP (věc COMP/M.2220 – General Electric/Honeywell) (Úř. věst. 2004, L 48, s. 1),

SOD PRVNÍHO STUPNĚ EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ  
(druhý rozšířený senát),

ve složení J. Pirrung, předseda, V. Tiili, A. W. H. Meij, M. Vilaras a N. J. Forwood, soudci,

vedoucí soudní kanceláře: J. Plingers, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 27. května 2004,

vydává tento

## **Rozsudek**

### **Právní rámec**

- <sup>1</sup> Nařízení Rady (EHS) č. 4064/89 ze dne 21. prosince 1989 o kontrole spojování podniků (Úř. věst. L 395, s. 1, opravy v Úř. věst. 1990, L 257, s. 13; Zvl. vyd. 08/01, s. 31), ve znění naposledy nařízení Rady (ES) č. 1310/97 ze dne 30. června 1997 (Úř. věst. L 180, s. 1; Zvl. vyd. 08/01, s. 164, dále jen v opraveném a novelizovaném znění „nařízení č. 4064/89“), v čl. 2 odst. 2 a 3 uvádí:

„2. Spojení, která nevytvářejí ani neposilují dominantní postavení, v jehož důsledku by byla významně narušena účinná hospodářská soutěž na společném trhu nebo na jeho podstatné části, se prohlásí za slučitelná se společným trhem.

3. Spojení, která vytvářejí nebo posilují dominantní postavení, v jehož důsledku je významně narušena účinná hospodářská soutěž na společném trhu nebo na jeho podstatné části, se prohlásí za neslučitelná se společným trhem.“

## Skutečnosti předcházející sporu

- 2 General Electric Company (dále jen „GE“ nebo „žalobkyně“) je diverzifikovaná průmyslová společnost, která působí zejména v oblastech leteckých motorů, domácích spotřebičů, informačních služeb, energetických systémů, osvětlení, průmyslových systémů, lékařských systémů, plastů, televizního vysílání a finančních a dopravních služeb.
- 3 Honeywell International, Inc. je společnost, která působí zejména na trzích leteckých výrobků a služeb, automobilových výrobků, elektronických přístrojů, speciálních chemických výrobků, vysoce účinných polymerů, dopravních a energetických systémů a ostrahy pro obytné nebo průmyslové budovy.
- 4 Dne 22. října 2000 GE a Honeywell uzavřely dohodu, podle které měla GE nabýt veškerý kapitál Honeywell (dále jen „spojení“), která se měla stát 100% dceřinou společností GE.
- 5 Dne 5. února 2001 Komise formálně obdržela oznámení spojení v souladu s článkem 4 nařízení č. 4064/89.
- 6 Dne 1. března 2001 se Komise, majíc za to, že spojení spadalo do působnosti nařízení č. 4064/89, rozhodla zahájit přezkumné řízení podle čl. 6 odst. 1 písm. c) uvedeného nařízení a článku 57 dohody o Evropském hospodářském prostoru (EHP) (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“).

- 7 Dne 15. března 2001 GE a Honeywell společně předložily Komisi své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení.
- 8 Dne 8. května 2001 Komise zaslala GE oznámení námitek (dále jen „ON“), na které posledně uvedená odpověděla dne 24. května 2001.
- 9 Ve dnech 29. a 30. května 2001 se GE a Honeywell zúčastnily slyšení u Komise.
- 10 Dne 14. a 28. června 2001 GE a Honeywell společně postupně navrhly dvě skupiny závazků určených k tomu, aby se spojení stalo přijatelným pro Komisi.
- 11 Dne 3. července 2001 Komise přijala rozhodnutí 2004/134/ES (věc COMP/M.2220 – General Electric/Honeywell) (Úř. věst. 2004, L 48, s. 1) prohlašující spojení za neslučitelné se společným trhem a dohodou o EHP (dále jen „napadené rozhodnutí“).

### **Napadené rozhodnutí**

- 12 Výrok napadeného rozhodnutí zní následovně:

#### *„Článek 1*

Spojení, v rámci kterého [GE] nabývá kontrolu nad společností Honeywell International Inc., se prohlašuje za neslučitelné se společným trhem a dohodou o EHP.

## Článek 2

Rozhodnutí je určeno

[GE]

[...]“

- 13 Odůvodnění napadeného rozhodnutí může být shrnuto následujícím způsobem.
- 14 Podle Komise zaujímala sama GE již před spojením dominantní postavení na světových trzích s proudovými motory pro velká obchodní letadla a pro velká regionální letadla (viz body 45 až 83 a 84 až 87 odůvodnění napadeného rozhodnutí, jakož i body 107 až 229 odůvodnění). Pevnost jejího postavení na trhu, společně s finanční silou a vertikální integrací v oblasti poskytování leasingu letadel, patří mezi prvky, které umožnily shledat existenci dominantního postavení žalobkyně na těchto trzích. Přezkum rovněž prokázal, že Honeywell je již hlavním dodavatelem leteckých a neleteckých výrobků (body 241 až 275 odůvodnění), jakož i proudových motorů pro podniková letadla a zařízení na spouštění proudových motorů, zejména proudových motorů pro velká obchodní letadla, přičemž posledně uvedená zařízení jsou stěžejní pro výrobu proudových motorů (body 331 až 340 odůvodnění).

15 Spojením činností těchto dvou společností by došlo k vytvoření dominantního postavení na několika trzích. Komise se zejména domnívala, že by došlo k posílení již existujícího dominantního postavení GE na světovém trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla z důvodu „vertikálních“ účinků spojení vyplývajících z integrace činnosti společnosti GE spočívající ve výrobě těchto proudových motorů s činností společnosti Honeywell spočívající ve výrobě zařízení na spouštění těchto motorů (body 419 až 427 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Došla rovněž k závěru, že by došlo k vytvoření dominantních postavení na různých světových trzích s leteckými a neleteckými výrobky, na kterých měla Honeywell silné postavení již před spojením z důvodu dvou druhů tzv. „konglomerátních“ účinků. Podle Komise tyto účinky zaprvé vyplývaly z procesu, zvaného „přesouvání podílů na trhu“ (share shifting) spočívajícího v rozšíření finanční síly GE Capital, společnosti, která je součástí skupiny žalobkyně, na tyto trhy, jakož i v obchodních výhodách vyplývajících z činnosti spočívající v nákupu a poskytování letadel na leasing, především GE Capital Aviation Services (GECAS), která je rovněž společností skupiny žalobkyně (body 342 až 348 a 405 až 411 odůvodnění). Zadruhé Komise shledala účinky vyplývající z budoucí praxe spojených prodejí spojené entity – čistých, technických a smíšených – zahrnujících jednak proudové motory dřívější společnosti GE a jednak letecké a neletecké výrobky dřívější společnosti Honeywell (body 349 až 404 odůvodnění). Komise měla za to, že budoucí praxe takových spojených prodejí by rovněž posílila již existující dominantní postavení GE na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla.

16 Mimoto Komise došla k závěru, že by došlo k posílení již existujícího dominantního postavení GE na světovém trhu s proudovými motory pro velká regionální letadla, jakož i k vytvoření dominantního postavení spojené entity na světovém trhu s proudovými motory pro podniková letadla, zejména z důvodu „horizontálních překrytí“, jelikož obě dvě společnosti, GE a Honeywell, již působily na těchto trzích před spojením jakožto výrobci (body 428 až 431 a 435 až 437 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Rovněž měla za to, že by došlo k vytvoření dominantního postavení z důvodu horizontálního překrytí mezi oběma účastníky oznámeného spojení na světovém trhu s malými lodními turbínami na plyn (body 468 až 477 odůvodnění).

- 17 Jelikož Komise považovala závazky navržené účastníky spojení za nedostatečné pro vyřešení všech problémů s hospodářskou soutěží vyplývajících ze spojení (body 500 až 533 a 546 až 563 odůvodnění napadeného rozhodnutí), došla tak v bodě 567 odůvodnění tohoto rozhodnutí k závěru, že by spojení vytvořilo nebo posílilo několik dominantních postavení, v jejichž důsledku by byla významně narušena účinná hospodářská soutěž na společném trhu, a že proto musí být prohlášeno za neslučitelné se společným trhem v souladu s čl. 8 odst. 3 nařízení č. 4064/89.

## Řízení

- 18 Návrhem došlým kanceláři Soudu dne 12. září 2001 podala žalobkyně projednávanou žalobu. Ve stejný den podala žalobu proti napadenému rozhodnutí rovněž Honeywell (věc T-209/01).
- 19 Podáními došlými kanceláři Soudu dne 11. ledna, 15. a 16. ledna 2002, Rolls-Royce Plc, Rockwell Collins Inc. (dále jen „Rockwell“) a Thales SA navrhly vstoupit do probíhajícího řízení jako vedlejší účastnice na podporu Komise.
- 20 Žalobkyně požádala o důvěrné zacházení ve vztahu k vedlejším účastnicím s některými informacemi obsaženými v písemnostech žalobkyně a Komise.

- 21 Usnesením ze dne 26. června 2002 předseda prvního senátu Soudu povolil vedlejší účastenství Rolls-Royce a Rockwell. Stejným usnesením bylo povoleno důvěrné zacházení navrhované žalobkyní, s výhradou spisů těchto vedlejších účastnic. V souladu s čl. 116 odst. 6 jednacího řádu Soudu bylo na základě zprávy k jednání v ústní části řízení povoleno vedlejší účastenství Thales.
- 22 Rozhodnutím Soudu ze dne 13. září 2004 (Úř. věst. C 251, s. 12) bylo změněno složení senátů Soudu tak, že soudce zpravodaj byl přidělen k druhému senátu, kterému v důsledku toho byla projednávaná věc přidělena.
- 23 Podle článku 14 jednacího řádu a na návrh druhého senátu Soud rozhodl, po slyšení účastníků řízení v souladu s článkem 51 uvedeného řádu, o postoupení věci rozšířenému soudnímu kolegiu.
- 24 Dopisem došlým kanceláři Soudu dne 2. února 2004 se Thales vzdala svého vedlejšího účastenství. Usnesením ze dne 23. března 2004 vzal předseda druhého rozšířeného senátu Soudu po slyšení ostatních účastníků řízení toto vzdání se na vědomí.
- 25 Dopisem ze dne 17. března 2004 žalobkyně navrhla spojení projednávané věci s věcí T-209/01. Předseda druhého rozšířeného senátu postoupil rozhodnutí o případném společném projednání tomuto kolegiu v souladu s článkem 50 jednacího řádu.

- 26 Na základě zprávy soudce zpravodaje se Soud rozhodl zahájit ústní část řízení a v rámci organizačních procesních opatření stanovených v článku 64 jednacího řádu položil účastníkům řízení dotazy. Rovněž tak byla požádána Komise, aby před jednáním předložila některé dokumenty. Účastníci řízení těmto žádostem vyhověli.
- 27 Řeči účastníků řízení a jejich odpovědi na otázky Soudu byly vyslechnuty na jednání konaném dne 27. května 2004. Na konci tohoto jednání byla ústní část řízení skončena.
- 28 Dopisem ze dne 8. června 2004 žalobkyně doručila kanceláři Soudu návrh na znovuotevření ústní části řízení, jakož i doplňující vyjádření k některým aspektům věci, ke kterým bylo připojeno několik nových dokumentů. Usnesením ze dne 8. července 2004 Soud rozhodl znovu otevřít ústní část řízení v souladu s článkem 62 jednacího řádu.
- 29 Po slyšení účastníků řízení přijal Soud organizační procesní opatření v souladu s článkem 64 jednacího řádu spočívající v založení dokumentů a vyjádření doručených žalobkyní dne 8. června 2004 do soudního spisu. Vyjádření Komise a vedlejších účastnic k relevanci uvedených materiálů byla rovněž založena do soudního spisu.
- 30 Na žádost Soudu účastníci řízení předložili doplňující vyjádření a dokumenty vztahující se k dotazům položeným žalobkyní v jejich počátečních vyjádřeních. Tyto materiály byly rovněž založeny do soudního spisu.
- 31 Ústní část řízení byla poté znovu skončena dne 23. listopadu 2004.

## **Návrhová žádání účastníků řízení**

32 Žalobkyně navrhuje, aby Soud:

- zrušil napadené rozhodnutí;
  
- uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

33 Komise podporovaná Rolls-Royce a Rockwell navrhuje, aby Soud:

- zamítl žalobu;
  
- uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

## **Právní otázky**

34 Ve svých písemnostech žalobkyně vznáší řadu otázek týkajících se rozsahu její žaloby, rozsahu přezkumu Soudu a obecných kritérií uplatněných Komisí v napadeném rozhodnutí. Úvodem budou přezkoumány tyto otázky.

- 35 Žalobkyně zpochybňuje zjištění učiněné Komisí v napadeném rozhodnutí použité jako výchozí bod pro ostatní aspekty analýzy hospodářské soutěže, podle kterého měla žalobkyně před spojením dominantní postavení na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla. Tento aspekt bude přezkoumán nejdříve.
- 36 Žalobkyně rovněž vyvrací závěry Komise týkající se vertikálního překrytí, konglomerátních účinků a horizontálních překrytí způsobených spojením. Tyto otázky budou přezkoumány postupně na druhém, třetím a čtvrtém místě.
- 37 Žalobkyně se nakonec dovolává procesních vad postihujících napadené rozhodnutí. Tyto aspekty budou přezkoumány naposledy.

## A – Úvodní otázky

### 1. *K návrhu na spojení*

- 38 Je třeba konstatovat, že spojení dvou věcí, ve kterých jsou odlišné žalobkyně, nemůže měnit rozsah žaloby podané samostatně každou z nich, neboť by došlo k porušení nezávislosti a autonomie jejich odlišných žalob (rozsudek Soudního dvora ze dne 21. června 2001, Moccia Irme a další v. Komise, C-280/99 P až C-282/99 P, Recueil, s. I-4717, body 61 až 68, zvláště bod 66).

- 39 Soud se domnívá, že není namístě spojit projednávanou věc s věcí T-209/01 zejména s ohledem na rozdílný rozsah obou žalob. Návrh v tomto smyslu podaný žalobkyní v jejím dopise ze dne 17. března 2004 se tedy zamítá.

*2. Ke vzájemnému vztahu mezi jednotlivými body odůvodňujícími závěr Komise, pokud jde o neslučitelnost spojení se společným trhem*

a) Argumenty účastníků řízení

- 40 Žalobkyně uvádí, že Komise ve své žalobní odpovědi zdůraznila, že body jejího odůvodnění v napadeném rozhodnutí se vzájemně posilují, takže by bylo nepřirozené posuzovat každý z nich samostatně. Není tak možné v projednávané věci uplatnit *per analogiam* řešení, které vyplývá z rozsudku Soudu ze dne 22. října 2002, *Schneider Electric v. Komise* (T-310/01, Recueil, s. II-4071), podle kterého pochybení postihující analýzu Komise týkající se některých přezkoumávaných trhů nestačí k odůvodnění zrušení rozhodnutí, pokud se posledně uvedené zakládá rovněž na analýze jiných trhů, která se jeví jako opodstatněná. Při jednání v tomto ohledu zdůraznila, že Soud nemůže nahradit posouzení spojení Komisí svým vlastním posouzením. V případě, že rozhodne, že některé důvody napadeného rozhodnutí jsou postiženy protiprávností, zatímco ostatní nikoliv, nebude věcí soudu Společenství posoudit, zda opodstatněné body odůvodnění stačí k odůvodnění závěru Komise, pokud jde o neslučitelnost oznámeného spojení se společným trhem.

- 41 Komise připomíná, že napadené rozhodnutí je založeno na kombinaci skutkových a právních okolností, které se doplňují a zahrnují horizontální účinky, vertikální

účinky a konglomerátní účinky. Komise nicméně zdůrazňuje, že každá z těchto okolností sama o sobě odůvodňuje zákaz spojení.

## b) Závěry Soudu

- <sup>42</sup> Nejprve je třeba poznamenat, že v rozsahu, v němž některé důvody zmíněné v rozhodnutí mohou samy o sobě právně dostačujícím způsobem odůvodnit toto rozhodnutí, nemají vady, kterými mohou být postiženy ostatní důvody aktu, v žádném případě dopad na jeho výrok (viz obdobně rozsudek Soudního dvora ze dne 12. července 2001, Komise a Francie v. TF1, C-302/99 P a C-308/99 P, Recueil, s. I-5603, body 26 až 29).
- <sup>43</sup> Mimoto, pokud je výrok rozhodnutí Komise založen na několika bodech odůvodnění, z nichž každý by sám o sobě postačoval k odůvodnění tohoto výroku, je v zásadě namístě zrušit tento akt, pouze pokud každý z těchto bodů je postižen protiprávností. V takovém případě vada nebo jiná protiprávnost, která postihuje pouze jediný z bodů odůvodnění, nemůže postačovat k odůvodnění zrušení sporného rozhodnutí, jelikož nemohla mít rozhodující vliv na výrok přijatý orgánem (viz obdobně rozsudek Soudu ze dne 14. května 2002, Graphischer Maschinenbau v. Komise, T-126/99, Recueil, s. II-2427, body 49 až 51, a uvedená judikatura).
- <sup>44</sup> Toto pravidlo se použije zejména v kontextu rozhodnutí v oblasti kontroly spojování podniků (viz v tomto smyslu rozsudek Schneider Electric v. Komise, bod 40 výše, body 404 až 420).

45 V tomto ohledu je namístě připomenout, že Komise musí zakázat spojení, pokud toto spojení splňuje kritéria čl. 2 odst. 3 nařízení č. 4064/89. Z čl. 2 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení přitom vyplývá, že Komise při posouzení spojení vezme v úvahu zejména potřebu zachování a rozvoje účinné hospodářské soutěže na společném trhu, mimo jiné vzhledem ke struktuře všech relevantních trhů. Posouzení Komise, zda tak spojení vytváří nebo posiluje jedno nebo několik dominantních postavení, v jejichž důsledku by byla významně narušena účinná hospodářská soutěž, musí být prováděno s odkazem na podmínky existující na každém z těchto trhů, jež mohou být oznámeným spojením dotčeny. Jestliže zjistí, že jsou vůči jednomu z relevantních trhů uvedená kritéria splněna, spojení musí být prohlášeno za neslučitelné se společným trhem.

46 V projednávané věci Komise v bodě 567 odůvodnění napadeného rozhodnutí upřesnila, že „bylo namístě shledat, že zamýšlené spojení by vedlo k vytvoření nebo posílení dominantního postavení na trzích s motory [velkých obchodních letadel], motory [velkých] regionálních letadel, motory podnikových letadel, leteckými a neleteckými výrobky, jakož i malými lodními turbínami na plyn, v jehož důsledku by byla významně narušena hospodářská soutěž na společném trhu“.

47 Je nutno konstatovat, že napadené rozhodnutí nestanoví pořadí problémů s hospodářskou soutěží shledaných na každém z trhů, které Komise zkoumala a které poté vyjmenovala v rámci svého závěru, který je uveden v předchozím bodě. Naopak a s ohledem zejména na znění článku 2 nařízení č. 4064/89, je tento závěr nutno chápat pouze v tom smyslu, že na každém z vyjmenovaných trhů by oznámené spojení vedlo k vytvoření nebo případně k posílení dominantního postavení na tomto trhu, v jehož důsledku by byla významně narušena účinná hospodářská soutěž na společném trhu.

48 S ohledem na předcházející je třeba se domnívat, že napadené rozhodnutí by mohlo být zrušeno pouze tehdy, bylo-li by namíste konstatovat nejen, že některé z jeho důvodů jsou postiženy protiprávností, ale mimoto, že případné důvody, které nejsou takto postiženy, nestačí k odůvodnění neslučitelnosti oznámeného spojení se společným trhem. Toto zjištění nicméně nevylučuje nezbytnost přezkoumat, zda se určité aspekty hospodářské soutěže identifikované v napadeném rozhodnutí vzájemně posilují, jak tvrdí Komise ve své žalobní odpovědi, takže by bylo nepřirozené posuzovat je každý samostatně.

### 3. *K navrženým závazkům*

49 Pokud jde nejprve o platnost druhé skupiny závazků ze dne 28. června 2001, je nesporné, že účastníci spojení předložili dne 14. června 2001 první skupinu závazků (viz body 485 až 533 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Komise tvrdí, aniž by jí žalobkyně v tomto ohledu oponovala, že uvedený den byl posledním dnem pro navržení závazků v souladu s čl. 18 odst. 2 nařízení Komise (ES) č. 447/98 ze dne 1. března 1998 o oznamování, lhůtách a slyšeních stanovených v nařízení Rady (EHS) č. 4064/89 o kontrole spojování podniků (Úř. věst. L 61, s. 1; Zvl. vyd. 08/01, s. 284). Nicméně účastníci spojení navrhli druhou skupinu závazků dne 28. června 2001 (viz body 534 až 566 odůvodnění napadeného rozhodnutí), uvádějíce, že tyto závazky nahrazují závazky navržené dne 14. června 2001.

50 V tomto ohledu je namíste konstatovat, že jediné rozdíly mezi oběma skupinami závazků se týkají závazku vztahujícího se ke způsobu chování GECAS a strukturálních závazků vztahujících se k zamýšleným převodům určitých činností Honeywell na jednotlivých trzích s leteckými a neleteckými výrobky. Případný dopad těchto rozdílů bude přezkoumán v rámci meritorního přezkumu konglomerátních účinků.

51 Zpochybňujíc ve své žalobě odmítnutí Komise zohlednit závazky týkající se způsobu chování, žalobkyně rovněž při jednání uvedla, že tímto odmítnutím Komise negativně ovlivnila celé správní řízení a zbavila účastníky spojení možnosti navrhnout závazky způsobilé vyřešit problémy s hospodářskou soutěží vyplývající z horizontálních překrytí identifikované Komisí. S ohledem na velmi široký dosah tohoto tvrzení, je namístě ho přezkoumat v rámci tohoto úvodního oddílu.

52 V tomto ohledu Komise ve svém ON ze dne 8. května 2001 v projednávané věci jasně uvedla námitky týkající se všech protisoutěžních důsledků spojení a zejména těch týkajících se horizontálních a vertikálních účinků vyplývajících ze spojení, uvedených následně v napadeném rozhodnutí (viz zejména body 118 až 122, 124 až 126, 459 až 468, 469 až 471, 473, 474, 578 až 586 a 612 až 633 uvedeného ON). Je namístě konstatovat, že za účelem odpovědi na námitky Komise uvedené v ON žalobkyně navrhla zejména strukturální závazky dne 14. června 2001, které Komise přezkoumala a poté odmítla, protože jejich uskutečnění bránily praktické úvahy. Před Soudem žalobkyně nepředložila ani důkazy, ani argumenty za účelem zvláštního vysvětlení, v čem bylo odmítnutí těchto závazků protiprávní nebo neodůvodněné (viz zejména body 487, 555 a následující, 564 *in fine*, a 610 dále). Jelikož dotčené závazky obsahovaly technické a obchodní mezery, takže je Komise nepovažovala za dostatečné, aby jí umožnily schválit spojení v projednávané věci, tyto mezery nemohou být přičítány Komisi, ani konkrétněji případné zdrženlivosti z její strany připustit potenciální účinnost ostatních závazků týkajících se způsobu chování. Bylo totiž věcí účastníků oznámeného spojení předložit úplné a v zásadě ze všech hledisek účinné závazky do 14. června 2001.

53 V rámci svých vyjádření v návaznosti na znovuotevření ústní části řízení žalobkyně opravila svou odpověď na dotaz při jednání, když připustila, že ji Komise ve skutečnosti informovala dne 22. června 2001 o důvodech, proč její závazky předložené dne 14. června 2001 musí být odmítnuty. Poté tvrdila, že v ní Komise vyvolala dojem, že stačí posílit její závazek, pokud jde o budoucí jednání GECAS, aby

bylo spojení prohlášeno za slučitelné se společným trhem. Na podporu svého tvrzení předložila v tomto pozdním stádiu řízení dvě tiskové zprávy ze dne 14. a 18. června 2001 a článek ze dne 11. února 2002 o obsahu schůzky s členem Komise pověřeným hospodářskou soutěží. Žalobkyně v podstatě tvrdí, že jí Komise poskytla ujištění, které u ní založilo legitimní očekávání.

54 Nejprve je namístě konstatovat, že znovuotevření soudního řízení bylo požadováno žalobkyní, pokud jde o závazky, výlučně proto, aby jí bylo umožněno opravit skutkovou chybu zmíněnou v předchozím bodě. V rozsahu, v němž se dovolává svých kontaktů s Komisí, jsou tak její vyjádření opožděná, a proto nepřípustná. Navíc argumentace týkající se legitimního očekávání předložená poprvé při jednání představuje nový žalobní důvod a musí být odmítnuta v souladu s čl. 48 odst. 2 jednacího řádu.

55 V každém případě právo dovolávat se zásady ochrany legitimního očekávání se vztahuje na každého jednotlivce, který se nachází v situaci, ze které vyplývá, že u něj správní orgán Společenství založil podložené naděje (rozsudky Soudního dvora ze dne 11. března 1987, Van den Bergh en Jurgens v. Komise, 265/85, Recueil, s. 1155, bod 44, a ze dne 26. června 1990, Sofrimport v. Komise, C-152/88, Recueil, s. I-2477, bod 26). V projednávaném případě kontakty, kterých se žalobkyně dovolává, ke kterým došlo mezi ní a službami Komise po předložení první skupiny závazků dne 14. června 2001 ohledně možnosti, že bude předložena nová skupina závazků odlišná v určitých ohledech od první skupiny, nemohly takovéto naděje, a tedy ani legitimní očekávání založit.

56 Z předcházejícího vyplývá, že argumenty týkající se závazků předložené žalobkyní při jednání a v rámci znovuotevření ústní části řízení musejí být zamítnuty.

#### 4. *K důkaznímu standardu a rozsahu přezkumu vykonávaného soudem Společenství*

##### a) Argumenty účastníků řízení

57 Žalobkyně tvrdí, že účinkem takového spojení konglomerátní povahy, jako je spojení oznámené v projednávané věci, je jen zřídka vytvoření nebo posílení dominantního postavení na rozdíl od spojení horizontální či vertikální povahy. Jakékoli odlišné tvrzení vyžaduje proto zvláště přesvědčivé důkazy o zvláštním mechanismu narušujícím hospodářskou soutěž.

58 Ve svých vyjádřeních ke spisům vedlejších účastnic, jakož i při jednání se žalobkyně v tomto ohledu opírá o rozsudek Soudu ze dne 25. října 2002, *Tetra Laval v. Komise* (T-5/02, Recueil, s. II-4381) za účelem zdůraznění, že k prokázání konglomerátních účinků je zapotřebí důkladného a přesvědčivými důkazy podpořeného přezkumu, že zohlednění budoucího chování vyžaduje zvláštní obezřetnost a že analýza Komise musí být zvláště hodnověrná, pokud jde o účinky, které nastanou po uplynutí určitého období. Rovněž uvedla, že podle uvedeného rozsudku je věcí Komise zohlednit odrazující účinek, který může pro podnik vyplývat ze zákazu zneužití dominantního postavení stanoveného v článku 82 ES.

59 Podle Komise a vedlejších účastnic ani nařízení č. 4064/89, ani judikatura nevyžadují vyšší úroveň důkazů, pokud jde o spojení konglomerátní povahy.

## b) Závěry Soudu

## Obecné úvahy

- <sup>60</sup> Je třeba nejprve připomenout, že Komise má určitý prostor pro volné uvážení v hospodářské oblasti pro účely uplatnění hmotněprávních pravidel nařízení č. 4064/89, zvláště jeho článku 2. Z toho vyplývá, že přezkum soudu Společenství je omezen na ověření věcné správnosti skutkových zjištění a neexistence zjevně nesprávného posouzení (rozsudky Soudního dvora ze dne 31. března 1998, Francie a další v. Komise, zvaný „Kali & Salz“, C-68/94 a C-30/95, Recueil, s. I-1375, body 223 a 224, a ze dne 15. února 2005, Komise v. Tetra Laval, C-12/03 P, Recueil, s. I-987, bod 38).
- <sup>61</sup> Navíc nařízení č. 4064/89 nestanoví domněnku, pokud jde o slučitelnost nebo neslučitelnost oznámeného spojení podniků se společným trhem. Není namístě se domnívat, že Komise je v případě pochybností povinna schválit spojení, které spadá do její pravomoci, ale spíše, že musí vždy učinit spolehlivé rozhodnutí, ať již ve prospěch nebo v neprospěch spojení (viz v tomto smyslu rozsudek Tetra Laval v. Komise, bod 58 výše, bod 120).
- <sup>62</sup> Pokud jde o povahu přezkumu soudu Společenství, je třeba zdůraznit zásadní rozlišení, které existuje mezi jednak skutkovými údaji a zjištěními, na jejichž případnou nesprávnost může soud poukázat s přihlédnutím k argumentům a důkazním materiálům, které mu jsou předloženy, a jednak hospodářskými posouzeními.
- <sup>63</sup> Komisi sice musí být přiznán určitý prostor pro volné uvážení pro účely uplatnění hmotněprávních pravidel nařízení č. 4064/89, neznamená to však, že soud Společenství nesmí přezkoumávat právní kvalifikaci údajů hospodářské povahy

provedenou Komisí. Soud Společenství totiž musí zejména ověřit nejen věcnou správnost dovolávaných důkazních materiálů, jejich věrohodnost a jejich soudržnost, ale rovněž přezkoumat, zda tyto skutečnosti představují veškeré relevantní údaje, jež musí být při posuzování komplexní situace vzaty v úvahu, a zda o ně lze opřít závěry, které z nich byly vyvozeny (rozsudek Komise v. Tetra Laval, bod 60 výše, bod 39).

- 64 Jestliže tyto zásady platí pro všechna hospodářská posouzení, účinný soudní přezkum je o to nezbytnější, provádí-li Komise analýzu předpokládaného vývoje na trhu, ke kterému by zamýšleným spojením mohlo dojít. Jak Soudní dvůr uvedl ve svém rozsudku Komise v. Tetra Laval, bod 60 výše (body 42 a 43), taková analýza předpokládaného vývoje, jaká je nezbytná pro kontrolu spojení, musí být provedena velmi obezřetně, neboť nejde o zkoumání událostí v minulosti, k nimž často existuje řada poznatků umožňujících porozumět jejich příčinám, ani o zkoumání událostí v přítomnosti, ale o odhad událostí, ke kterým dojde v budoucnu s větší či menší pravděpodobností, pokud není přijato rozhodnutí, jímž je zamýšlené spojení zakázáno nebo jímž jsou upřesněny jeho podmínky (viz v tomto smyslu rozsudek Tetra Laval v. Komise, bod 58 výše, bod 155). Analýza předpokládaného vývoje spočívající ve zkoumání, jak by spojení mohlo změnit faktory určující stav hospodářské soutěže na daném trhu, aby bylo možné zjistit, zda by z něho vyplývalo významné narušení účinné hospodářské soutěže, vyžaduje představu různých řetězení příčin a následků, aby bylo možno vyjít z těch nejpravděpodobnějších.

#### Posouzení konglomerátních účinků

- 65 Spojení konglomerátního typu jsou ta spojení, která nezpůsobují horizontální překrytí mezi účastníky spojení ani vertikální vztahy mezi těmito účastníky v úzkém slova smyslu. I když obecně takováto spojení nemají protisoutěžní účinky, v určitých případech nicméně takovéto účinky mít mohou (rozsudek Tetra Laval v. Komise, bod 58 výše, bod 142). Dospěje-li tedy Komise v rámci analýzy pravděpodobných

dopadů spojení konglomerátního typu k závěru, že se vzhledem ke konglomerátním účinkům, které zjistila, v relativně blízké budoucnosti s největší pravděpodobností vytvoří nebo posílí dominantní postavení, v jehož důsledku dojde na dotčeném trhu k významnému narušení účinné hospodářské soutěže, musí toto spojení zakázat (rozsudek Tetra Laval v. Komise, bod 58 výše, bod 153, a uvedená judikatura).

- 66 V tomto ohledu Soudní dvůr rovněž poznamenal ve svém rozsudku Komise v. Tetra Laval, bod 60 výše, že spojení konglomerátního typu vytvářejí určité zvláštní problémy zejména jelikož jednak analýza takového spojení může zahrnovat analýzu předpokládaného vývoje zohledňující období rozšířené do budoucna a jednak jelikož chování spojené entity může z velké části určit účinky tohoto spojení. Řetězení příčin a následků tak v návaznosti na takovéto spojení může být špatně zjistitelné, nejisté a obtížně prokazatelné. V tomto kontextu je kvalita důkazních materiálů předložených Komisí k odůvodnění rozhodnutí, jímž je spojení prohlášeno za neslučitelné se společným trhem, obzvláště důležitá, neboť tyto materiály mají podpořit posouzení Komise, podle nichž by, pokud by nebylo přijato takové rozhodnutí, byl scénář hospodářského vývoje, o němž se tento orgán opírá, hodnověrný (rozsudek Komise v. Tetra Laval, bod 60 výše, bod 44; viz rovněž v tomto smyslu rozsudek Tetra Laval v. Komise, bod 58 výše, bod 155).
- 67 V projednávaném případě se Komise v napadeném rozhodnutí domnívala, že spojení by zaprvé vedlo k přímé vertikální integraci mezi výrobou spouštěčů motorů a výrobou motorů, zadruhé by mělo konglomerátní účinky a zatřetí by vedlo k horizontálnímu překrytí na některých trzích.
- 68 Z popisu konglomerátních účinků v napadeném rozhodnutí v podstatě vyplývá, že podle Komise by spojení ihned či přinejmenším v krátké době změnilo podmínky hospodářské soutěže na určitých trzích z důvodu těchto účinků, a vedlo by tak k vytvoření nebo posílení dominantního postavení na těchto trzích z důvodu síly

a obchodních možností, které vyplývají z dominantního postavení již existujícího na prvním trhu (viz body 325 a následující, a 399 a následující dále). Je nicméně nutno konstatovat, že tyto důsledky by spojení mělo jen tehdy, pokud by se spojená entita v návaznosti na spojení chovala určitým způsobem, což Komise považuje za pravděpodobné. Podle Komise se jedná o předpokládané rozšíření na nové trhy v návaznosti na určité obchodní praktiky škodlivé pro hospodářskou soutěž, které Komise identifikovala u jednoho či druhého účastníka spojení před tímto spojením.

- <sup>69</sup> Za těchto podmínek je věcí Komise předložit přesvědčivé důkazy na podporu jejího závěru, že chování spojené entity, které je předvídáno, by bylo pravděpodobně uskutečněno. V případě neexistence tohoto chování by spojení postavení obou účastníků spojení na sousedních, ale odlišných trzích nemohlo vést k vytvoření nebo posílení dominantních postavení, jelikož by tato postavení neměla obchodní dopad mezi sebou navzájem.

Posouzení faktorů způsobilých odradit spojenou entitu od určitého chování předpokládaného v napadeném rozhodnutí

- <sup>70</sup> Ve svém rozsudku *Tetra Laval v. Komise*, bod 58 výše, se Soud domníval, že jestliže je třeba zohlednit objektivní podněty vedoucí k protisoutěžnímu chování, které by vznikly na základě spojení, Komise je rovněž povinna přezkoumat, v jakém rozsahu by uvedené podněty byly oslabeny nebo dokonce vyloučeny z důvodu protiprávnosti dotčeného chování zejména s ohledem na zákaz zneužívání dominantních postavení stanovený v článku 82 ES, pravděpodobnost jeho odhalení a jeho stíhání příslušnými orgány jak na úrovni Společenství, tak na úrovni vnitrostátní a peněžité sankce, které by z toho mohly plynout (bod 159 rozsudku). Ve svých vyjádřeních ke spisům

vedlejších účastnic se žalobkyně dovolávala této judikatury na podporu své argumentace, podle které by určité praktiky považované Komisí jako způsobilé vytvořit nebo posílit dominantní postavení nebyly ve skutečnosti uskutečněny.

- 71 Soudní dvůr v tomto ohledu v rámci kasačního opravného prostředku ve svém rozsudku Komise v. Tetra Laval, bod 60 výše (body 74 až 78) rozhodl, že se Soud právem domníval, že pravděpodobnost takového budoucího chování musí být přezkoumána vcelku, tedy s přihlédnutím jak k podnětům vedoucím k takovému chování, tak k faktorům vedoucím k jejich oslabení či dokonce vyloučení, včetně případného protiprávního charakteru tohoto chování.
- 72 Rozhodl však rovněž, že požadavek, aby Komise u každého plánovaného spojení zkoumala, v jakém rozsahu by byly oslabeny či dokonce vyloučeny podněty k protisoutěžnímu chování z důvodu protiprávnosti dotčeného chování zejména s ohledem na zákaz zneužívání dominantních postavení stanovený v článku 82 ES, pravděpodobnosti jeho odhalení a jeho stíhání příslušnými orgány jak na úrovni Společenství, tak na úrovni vnitrostátní a možných sankcí, by odporoval preventivnímu cíli nařízení č. 4064/89. V důsledku toho došel k závěru, že se Soud dopustil nesprávného právního posouzení tím, že odmítl závěry Komise ohledně protisoutěžního chování nové entity dotčeného v uvedené věci (rozsudek Komise v. Tetra Laval, bod 60 výše, body 76 a 77).
- 73 Z předcházejícího vyplývá, že Komise musí v zásadě zohlednit případný protiprávní, a tedy sankcí postižitelný, charakter chování jakožto faktor způsobilý oslabit nebo dokonce vyloučit podněty podniku chovat se daným způsobem. Naproti tomu toto posledně uvedené posouzení nevyžaduje vyčerpávající a podrobné zkoumání právních úprav různých právních řádů, jež by mohly být použity, a represivní politiky uplatňované těmito právními řády, jelikož analýza směřující k prokázání pravděpodobné existence protiprávního jednání a k ujištění, že toto protiprávní jednání bude podléhat sankci ve více právních rádech, by byla příliš spekulativní.

- 74 Jelikož Komise může, aniž by vedla v tomto ohledu zvláštní a důkladné šetření určit protiprávní charakter dotčeného chování s ohledem na článek 82 ES nebo jiná ustanovení práva Společenství, která má pravomoc použít, přísluší jí tento charakter konstatovat a zohlednit ho pro účely svého posouzení pravděpodobnosti tohoto chování ze strany spojené entity (viz v tomto smyslu rozsudek Komise v. Tetra Laval, bod 60 výše, bod 74).
- 75 Jestliže je Komise v tomto ohledu oprávněna vycházet ze stručné analýzy legality dotčeného chování a ze stupně pravděpodobnosti, že bude potlačeno, založené na poznacích, které má k dispozici v okamžiku přijetí svého rozhodnutí v oblasti kontroly spojování podniků, přísluší jí nicméně v rámci jejího posouzení identifikovat chování, které předpokládá, a případně vyhodnotit a zohlednit odrazující účinek, který by mohl mít případně zjevně nebo velmi pravděpodobně nedovolený charakter tohoto chování s ohledem na právo Společenství.
- 76 Je tak namístě dále v tomto rozsudku přezkoumat, zda Komise založila svou analýzu předpokládaného vývoje na pravděpodobnosti konglomerátních účinků na dostatečně pevných základech při zohlednění výše uvedených pravidel v tomto ohledu.

## 5. *K neexistenci prokázání významného narušení účinné hospodářské soutěže*

### a) Argumenty účastníků řízení

- 77 Žalobkyně uvádí, že podle čl. 2 odst. 3 nařízení č. 4064/89 musí Komise proto, aby zakázala spojení, zaprvé prokázat, že toto spojení vytváří nebo posiluje dominantní postavení, a zadruhé, že toto dominantní postavení významně narušuje účinnou

hospodářskou soutěž na společném trhu. Kumulativní charakter těchto kritérií je potvrzen přípravnými pracemi na nařízení č. 4064/89, ze kterých vyplývá, že druhé kritérium bylo zavedeno na návrh Hospodářského a sociálního výboru a na návrh francouzské vlády. Tento charakter byl potvrzen Soudem zejména v rozsudku ze dne 19. května 1994, *Air France v. Komise* (T-2/93, Recueil, s. II-323, bod 79), a v rozsudku *Tetra Laval v. Komise*, bod 58 výše.

- 78 Splnění všech těchto kritérií musí být prokázáno Komisí. Zejména Komisi přísluší prokázat, že protisoutěžní účinky nastanou s velkou pravděpodobností, a nikoliv prokázat jen to, že mohou nastat, dále vyčíslit tyto účinky a prokázat, že vyplynou ze spojení, a ne z již dříve existujících tržních podmínek. Tento požadavek je obzvláště relevantní v případech, kdy je spojení, jako v projednávaném případě, spojením konglomerátní povahy, v jehož případě je připuštěno, že má jen zřídka protisoutěžní účinky.
- 79 Podle žalobkyně, s přihlédnutím k napadenému rozhodnutí, Komise nepřezkoumala, zda spojením dojde k významnému narušení účinné hospodářské soutěže. Pokud jde o každý z trhů, u kterých se Komise domnívá, že dojde k vytvoření nebo posílení dominantního postavení, omezila se totiž na přijetí závěru, v rámci obecných tvrzení bez uvedení číselných údajů, o vyloučení soutěžitelů na těchto trzích a negativním dopadu na hospodářskou soutěž.
- 80 Žalobkyně tvrdí, že jediná zmínka o druhém kritériu článku 2 nařízení č. 4064/89 se v napadeném rozhodnutí objevuje v obecném závěru obsaženém v bodě 567 odůvodnění. Je zjevné, že se Komise omezila na předpoklad, že údajné vytvoření nebo údajné posílení dominantních postavení na relevantních trzích bude mít automaticky protisoutěžní účinky vyžadované druhým kritériem článku 2 uvedeného nařízení.

- 81 Komise ostatně nemůže tvrdit, že splnění tohoto druhého kritéria bylo implicitně prokázáno v rámci přezkumu vytvoření nebo posílení dominantních postavení. Nestačí „recyklovat“ skutečnosti použité za účelem prokázání dominantního postavení a použít je bez další analýzy za účelem odůvodnění závěru o významném narušení. Nevyhnutelným důsledkem takové neexistence analýzy je zrušení napadeného rozhodnutí. Žalobkyně uplatňuje, že napadené rozhodnutí musí být postačující samo o sobě. Nesmějí být proto zohledněny důkazní materiály předložené Komisí a vedlejšími účastnicemi po tomto rozhodnutí.
- 82 Neexistence jakýchkoliv úvah o použití druhého kritéria článku 2 nařízení č. 4064/89 krom toho představuje zjevné porušení povinnosti uvést odůvodnění v rozsahu, v němž neumožňuje žalobkyni, aby byla informována o důvodech, proč má Komise za to, že spojení představuje *de facto* významné narušení účinné hospodářské soutěže.
- 83 Komise připouští existenci akademické debaty o výlučné nebo duální povaze článku 2 nařízení č. 4064/89, ale uplatňuje, že její význam je omezený. Domnívá se, že je třeba přikládat význam kritériu vytvoření nebo posílení dominantního postavení a narušení hospodářské soutěže posuzovat jako jeho důsledek. V každém případě i kdyby kritérium bylo duální, Komise a Rockwell se domnívají, že pravděpodobně účinky spojení byly v projednávaném případě přezkoumány důkladně a podrobně.

## b) Závěry Soudu

- 84 Z dnes již dobře ustálené judikatury Soudu vyplývá, že čl. 2 odst. 2 a 3 nařízení č. 4064/89 stanoví dvě kumulativní kritéria, z nichž první spočívá ve vytvoření nebo posílení dominantního postavení a druhé ve skutečnosti, že jím bude hospodářská soutěž na společném trhu významně narušena (viz, v tomto smyslu, rozsudky Soudu

Air France v. Komise, bod 77 výše, bod 79; ze dne 27. listopadu 1997, Kaysersberg v. Komise, T-290/94, Recueil, s. II-2137, bod 156, a Tetra Laval v. Komise, bod 58 výše, bod 146). Proto může být spojení zakázáno pouze tehdy, jsou-li obě dvě kritéria stanovená čl. 2 odst. 3 splněna.

- 85 V tomto ohledu je třeba připomenout, že dominantní postavení, na které se vztahuje čl. 2 odst. 2 a 3 nařízení č. 4064/89, se týká situace, v níž jeden nebo více podniků má hospodářskou sílu, která jim umožňuje bránit zachování účinné hospodářské soutěže na relevantním trhu tím, že jim poskytuje možnost jednat do značné míry nezávisle na jejich soutěžitelích, zákaznících a nakonec i spotřebitelích (rozsudek Soudu ze dne 25. března 1999, Gencor v. Komise, T-102/96, Recueil, s. II-753, bod 200).
- 86 Je namístě rovněž uvést, že v kontextu zneužití dominantního postavení ve smyslu článku 82 ES se Soudní dvůr domníval, že zneužití dominantního postavení může představovat skutečnost, že podnik v dominantním postavení toto postavení posílí tak, že takto dosažený stupeň dominance významně narušuje hospodářskou soutěž, tedy že ponechává dále existovat jen podniky, jejichž chování závisí na chování dominantního podniku (rozsudek Soudního dvora ze dne 21. února 1973, Europemballage a Continental Can v. Komise, 6/72, Recueil, s. 215, bod 26). Z této judikatury vyplývá, že posílení dominantního postavení může samo o sobě významně narušovat hospodářskou soutěž, a to tak, že může samo o sobě být zneužitím tohoto postavení.
- 87 Posílení nebo vytvoření dominantního postavení ve smyslu čl. 2 odst. 3 nařízení č. 4064/89 tak může *a fortiori* v některých případech odpovídat prokázání významného narušení účinné hospodářské soutěže. Toto zjištění neznamená, že druhé kritérium uložené článkem 2 nařízení č. 4064/89 z právního hlediska splývá

s prvním kritériem, ale výlučně to, že z téže skutkové analýzy trhu může vyplývat, že jsou obě kritéria splněna.

88 Okolnosti, kterých se Komise může dovolávat za účelem prokázání stupně nesvobody jednání soutěžitelů podniku, aby dospěla k závěru, že došlo k vytvoření nebo k posílení dominantního postavení tohoto posledně uvedeného podniku, jsou často tytéž jako ty, které jsou relevantní pro účely posouzení, zda v důsledku tohoto vytvoření nebo tohoto posílení bude významně narušena účinná hospodářská soutěž na společném trhu. Okolnost, která se významně dotýká svobody soutěžitelů určovat svou obchodní politiku autonomním způsobem, totiž může mít za důsledek rovněž narušení účinné hospodářské soutěže.

89 Z toho vyplývá, že pokud z bodů odůvodnění rozhodnutí konstatujícího neslučitelnost oznámeného spojení se společným trhem, dokonce i těch věnovaných formálně analýze vytvoření nebo posílení dominantního postavení vyplývá, že toto spojení bude mít významné protisoutěžní účinky, není namístě se domnívat, že je toto rozhodnutí postiženo protiprávností pouze z toho důvodu, že Komise výslovně a specificky nepřiradila svůj popis těchto skutečností ke druhému kritériu článku 2 nařízení č. 4064/89, ať už jde o povinnost uvést odůvodnění stanovenou v článku 253 ES nebo o věc samou. Opačný přístup by totiž vedl k tomu, že by Komisi byla uložena čistě formální závazná povinnost nutící ji dovolávat se dvakrát týchž úvah, zaprvé v její analýze vytvoření nebo posílení dominantního postavení na relevantním trhu a zadruhé s ohledem na významné narušení hospodářské soutěže na společném trhu.

90 V projednávaném případě Komise výslovně v bodě 567 odůvodnění napadeného rozhodnutí tvrdila, že „pro všechny tyto důvody“ by zamýšlené spojení vedlo k vytvoření nebo posílení dominantního postavení na několika rozdílných trzích,

v jehož důsledku by byla významně narušena účinná hospodářská soutěž na společném trhu (viz citace *in extenso* v bodě 46 výše). V rozporu s tím, co tvrdí žalobkyně v tomto ohledu a v souladu se stanoviskem Komise vyjádřeným před Soudem, zejména při jednání, z tohoto obecného závěru vyplývá, že obě kritéria článku 2 nařízení č. 4064/89 jsou splněna s ohledem na každý z výslovně uvedených trhů, a nikoliv na základě kumulovaného účinku zjištění týkajících se všech těchto trhů (viz 47 výše).

- 91 V každém případě Komise na několika místech napadeného rozhodnutí výslovně konstatovala, že vytvoření nebo posílení dominantního postavení spojené entity na některých trzích by významně narušilo hospodářskou soutěž. Zejména zvláštní úvahy obsažené v napadeném rozhodnutí, pokud jde o okamžité účinky spojení na trh s proudovými motory pro velká regionální letadla, stačí k prokázání, že posílení dominantního postavení žalobkyně na tomto trhu by mělo za důsledek, že by účinná hospodářská soutěž na společném trhu byla významně narušena (viz body 428 a následující odůvodnění napadeného rozhodnutí).

*B – K již existujícímu dominantnímu postavení na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla*

## 1. Úvod

- 92 V napadeném rozhodnutí se Komise domnívala, že žalobkyně měla před spojením dominantní postavení na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla, což žalobkyně zpochybňuje. Komise opírá tento závěr v podstatě o významnost podílů žalobkyně na trhu posuzovaných za tímto účelem společně s podíly společného podniku CFMI, jehož je součástí se společností Snecma (body 45 až 83 odůvodnění napadeného rozhodnutí), o obchodní výhody vyplývající z vertikální integrace činnosti spočívající ve výrobě motorů pro velká obchodní letadla s finanční silou GE Capital, s nákupní činností a poskytováním letadel na leasing GECAS (body 107 až

145 odůvodnění), o analýzu soutěžní situace na trhu (body 163 až 170 odůvodnění) a konečně o neexistenci soutěžního a obchodního tlaku ze strany soutěžitelů a zákazníků žalobkyně (body 173 až 228 odůvodnění). Existence tohoto dříve existujícího dominantního postavení žalobkyně je základním prvkem analýzy Komise, jelikož na něm závisí několik částí argumentace napadeného rozhodnutí, zejména části uvedené v následujícím bodě.

- 93 Zaprvé, vertikální překrytí vyplývající z nabytí činnosti Honeywell spočívající ve výrobě spouštěčů žalobkyní by podle Komise vedlo k posílení již existujícího dominantního postavení žalobkyně na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla. Zadruhé, analýza Komise týkající se vytvoření dominantního postavení na různých trzích s leteckými a neleteckými výrobky na základě vlivu, který je žalobkyně schopna vykonávat prostřednictvím obchodní síly svých dceřiných společností, závisí na existenci dominantního postavení na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla. Zatřetí možnost, která podle Komise existuje, uskutečňovat v budoucnosti spojené prodeje, závisí na existenci uvedeného dominantního postavení a jejím důsledkem by bylo zejména jeho posílení.
- 94 Je tedy namístě přezkoumat samostatně v tomto oddílu opodstatněnost napadeného rozhodnutí, pokud jde o existenci dominantního postavení žalobkyně na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla a opodstatněnost těchto třech částí napadeného rozhodnutí dále v rozsudku.

## *2. Argumenty účastníků řízení*

- 95 Podle žalobkyně se Komise nesprávně domnívá, že GE měla před spojením dominantní postavení na trhu s motory pro velká obchodní letadla [a sice letadla

s více než 100 místy k sezení, doletem více než 2 000 námořních mil a náklady převyšujícími 35 milionů amerických dolarů (USD)]. GE připomíná, že dominantní postavení vyplývá ze síly dotčeného podniku, která mu umožňuje chovat se na trhu nezávisle. Situace převládající na relevantním trhu tak, jak byla konstatována v rozhodnutí Komise z poslední doby v oblasti letectví, prokazuje, že GE není schopna se chovat nezávisle a že její hlavní soutěžitelé, zejména Rolls-Royce a Pratt & Whitney (dále jen „P & W“), nejsou v nebezpečí, že budou vyloučeni z trhu. Celá analýza Komise by se zhroutila v důsledku neexistence již stávajících dominantních postavení GE.

96 Pokud jde o použití číselných údajů o podílech na trhu uvedených v napadeném rozhodnutí Komise žalobkyně zaprvé uvádí, že podíly na trhu jsou omezeně použitelné za účelem posouzení dominantního postavení na trhu podléhajícímu nabídkovým řízením. Jak vyplývá z praxe Komise v odvětví letectví, trh s motory letadel je trhem podléhajícím nabídkovým řízením, na kterém dodavatelé podávají nabídky pro málo časté zakázky vysoké hodnoty. Pro každou novou platformu letadla si konstruktéři letadel zvolí jeden nebo několik motorů vyvinutých speciálně pro tuto platformu. V důsledku toho bez ohledu na zisk dosažený v minulosti má každý soutěžitel mající výrobek k nabídnutí silný podnět podat nabídku při příštím nabídkovém řízení. Původní podíly na trhu tak přesně neodrážejí intenzitu hospodářské soutěže existující na trhu, jak to ukazuje nedávná historie tohoto průmyslu. Žalobkyně odmítá analýzu, podle které postačuje vlastnictví 50% podílů na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla k prokázání dominantního postavení.

97 Zadruhé, výpočet podílů žalobkyně na trhu v napadeném rozhodnutí je vykonstruovaný, jelikož si Komise svévolně zvolila použít určité podíly na trhu, a nikoliv jiné. Komise a Rolls-Royce se zejména dopustily chyby, když vycházely z číselných údajů týkajících se motorů aktuálně vyráběných letadel, jelikož takové vymezení vylučuje motory P & W pro letadla, která již nejsou vyráběna,

a objednávky motorů pro letadla, která dosud nejsou v provozu, přičemž tato posledně uvedená skutečnost je nejvýznamnější pro účely analýzy hospodářské soutěže na trhu.

- 98 Žalobkyně rovněž uplatňuje, že Komise nesprávně sečetla její podíly na trhu, které jsou relativně slabé, s podíly na trhu společného podniku CFMI („50/50 joint venture“, bod 15 odůvodnění napadeného rozhodnutí; viz rovněž body 45 a 46 odůvodnění), založeného žalobkyní a francouzskou společností Snecma. Navíc, jak konstatovalo americké ministerstvo spravedlnosti, údajný silný podíl GE na trhu vyplýval především ze skutečnosti, že podnik CFMI je výhradním dodavatelem jediného letadla, a sice Boeingu B737, z obchodního hlediska nejúspěšnějšího letadla v dějinách letectví. Komise se krom toho dopustila pochybení, když žalobkyni přisoudila v plném rozsahu budoucí toky příjmů vycházející z těchto podílů na trhu. Navíc Komise nemohla, aniž by se dopustila zneužití, kombinovat podíly CFMI na trhu se svou teorií spojených prodejů, jelikož Snecma neměla zájem na prokázání cenové politiky zvýhodňující Honeywell. Tento přístup je konečně v rozporu s přístupem přijatým Komisí v jejím rozhodnutí 2000/182/ES ze dne 14. září 1999 v řízení podle článku 81 Smlouvy o ES (Věc IV/36.213/F2 – GEAE/P & W) (Úř. věst. 2000, L 58, s. 16, dále jen „rozhodnutí Engine Alliance“), kde zacházela s žalobkyní a CFMI jako s odlišnými podniky.

- 99 Zatřetí a v poslední řadě, pokud jde o podíly na trhu, význam těchto původních podílů na trhu byl nadhodnocen Komisí, která se nesprávně domnívá, že tyto podíly umožní žalobkyni v budoucnosti rozvoj. V tomto ohledu žalobkyně odmítá tvrzení Komise, že dochází k jevu standardizace letadlového parku letecké společnosti, na základě kterého mají letecké společnosti tendenci nakupovat své motory u jediného výrobce motorů, aby snížily náklady spojené s údržbou motorů ve svých letadlech. GE tvrdí, že účinek samotné standardizace uvnitř „rodiny“ motorů je velmi omezený a že mimoto úspěch motoru CFM56 pro Boeing B737 nepřináší žádný podnět ke koupi rodiny motorů CF6 nebo GE90. Odpovědi leteckých společností Komisi potvrzují, že pokud jde o výběr motorů, je standardizace sekundárním faktorem.

- 100 Mimoto, pokud jde o posouzení, že žalobkyně může jednat na relevantním trhu nezávisle, žalobkyně vytýká Komisi, že neuvedla žádnou významnou změnu v průmyslu v oblasti letectví, která by mohla odůvodnit to, že její závěry v napadeném rozhodnutí jsou přímo v rozporu se závěry přijatými v roce 1999 v rozhodnutí Engine Alliance. Žalobkyně je přitom součástí 500 nejsilnějších společností již po desetiletí a GECAS nakupuje od roku 1996 letadla spekulativně a preferenčně, aniž by hospodářská soutěž byla na základě této činnosti potlačena.
- 101 Napadené rozhodnutí obsahuje četné příklady prokazující, že žalobkyně se nemohla chovat nezávisle. Komise uznává, že pro platformy velkých obchodních letadel často existuje výběr motoru, což umožňuje zákazníkům využívat výhod plynoucích z hospodářské soutěže. Žalobkyně tak musela poskytnout významné slevy, aby získala zakázku na vybavení B777X Boeing, jelikož její proudový motor byl méně konkurenceschopný než motory P & W a Rolls-Royce v klasické verzi této platformy. Žalobkyně tak musela učinit rovněž vůči jedné letecké společnosti, pokud jde o Airbus A330, aby tak nahradila méně dobrou technickou pověst jednoho z jejích motorů ve srovnání s motory jejích soutěžitelů, a musela tak vyvinout nový motor. Tyto všemi uplatňované slevy prokazují existenci účinné hospodářské soutěže. Žalobkyně se v tomto ohledu dovolává rozsudku Soudního dvora ze dne 13. února 1979, Hoffmann-La Roche v. Komise (85/76, Recueil, s. 461, bod 71).
- 102 Mimoto žalobkyně zpochybňuje tvrzení Komise, podle kterých měla před spojením finanční sílu, která jí umožňovala poskytovat slevy a vyloučit tak její soutěžitele. Komise neprokázala, v čem tyto slevy odrážely dominantní postavení nebo vedly k oslabení nebo vyloučení soutěžitelů.
- 103 Pokud jde o úlohu údajně zastávanou GECAS na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla, teorie Komise o „přesouvání podílů na trhu“, předložená opožděně v průběhu řízení, není důvěryhodná s ohledem na slabý podíl GECAS na

trhu (méně než 10%). V tomto ohledu žalobkyně zdůrazňuje, že jiná leasingová společnost, ILFC, je významnějším kupujícím velkých obchodních letadel nežli GECAS. Komise nezohlednila okolnost, že jiné leasingové společnosti vyrovnávají preferenci GECAS pro motory GE nebo CFMI, aby zohlednily preference uživatelů. Když Rolls-Royce uplatňuje, že nemohla „napodobit“ GECAS, neodpovídá na argument, že ona sama a jiní soutěžitelé i přes její existenci byli nadále konkurenceschopní.

104 Tato heterodoxní teorie není podpořena skutkovými okolnostmi. Komise a Rolls-Royce považovaly nesprávně GECAS za zákazníka umožňujícího uvedení letadla na trh (launch customer) a že údajné zaváděcí objednávky GECAS byly rozhodující při výběru motorů GE konstruktéry letadel. Tento závěr popírá svědectví samotných konstruktérů letadel (Bombardier, Embraer, BAe, Airbus, Fairchild Dornier a Boeing).

105 Jediný faktický důkaz předložený Komisí spočívá ve zjištění, že se po založení GECAS prodeje motorů GE u leasingových společností zvýšily o 60%, zatímco prodej těchto motorů u leteckých společností se snížil jen o 10%. Toto zjištění však nemůže prokazovat samo o sobě změnu celkového podílu GE na těchto trzích a ještě méně úlohu, kterou v tomto ohledu GECAS sehrála.

106 Komise rovněž zpochybnila závěry rozhodnutí Engine Alliance, podle kterých P & W a Rolls-Royce byly důvěryhodnými soutěžiteli a měly schopnost vyvinout nové motory. Žalobkyně uvádí, že rozhodnutí Engine Alliance zahrnovalo důkladný přezkum trhu s motory pro velká obchodní letadla a že Komise nikdy neuplatnila důvody vysvětlující odchýlení od svého posouzení v tomto rozhodnutí. Komise tak porušila kritérium uvedené v rozsudku Europemballage a Continental Can v. Komise, bod 86 výše, podle kterého je za účelem konstatování existence

dominantního postavení povinná právně dostačujícím způsobem odůvodnit, že zbylí soutěžitelé nemohou představovat dostatečnou protiváhu.

107 Analýza Komise ohledně soutěžní situace na trhu je rovněž v rozporu s jinými rozhodnutími z poslední doby týkajícími se průmyslu v oblasti letectví, a sice rozhodnutím Komise 2001/417/ES ze dne 1. prosince 1999 prohlašujícím spojení za slučitelné se společným trhem a s Dohodou o EHP (Věc COMP/M.1601 – AlliedSignal/Honeywell) (Úř. věst. 2001, L 152, s. 1, dále jen „rozhodnutí AlliedSignal/Honeywell“) a rozhodnutím ze dne 11. května 2000 prohlašujícím spojení za slučitelné se společným trhem (Věc COMP/M.1745 – EADS) (dále jen „rozhodnutí EADS“), ve kterých Komise konstatovala, že jak konstruktéři letadel, tak i letecké společnosti měli významnou kupní sílu. Vzájemná závislost dodavatelů a kupujících dávala posledně uvedeným skutečnou vyrovnávací sílu, což je významný faktor hospodářské soutěže. Komise měla mimoto k dispozici důkazy, zejména prohlášení Airbus a IAE, společného podniku P & W a Rolls-Royce, potvrzující existenci této kupní síly. V tomto ohledu je relevantní skutečnost, že konstruktéři letadel neměli proti spojení námitky.

108 Mimoto Komise neposkytla žádný údaj nebo důkaz prokazující jak, proč a kdy Rolls-Royce, P & W a IAE již nebudou moci bránit současné nebo budoucí skutečné hospodářské soutěži. Důvěryhodnost a síla těchto třech společností představují hlavní prvek intenzity hospodářské soutěže na trhu s letadlovými motory. Žalobkyně předložila v odpovědi na ON znalecký posudek prokazující, že ani GE, ani P & W, ani Rolls-Royce nebyly schopny jednat navzájem nezávisle. Rolls-Royce se omezuje na uplatnění, že nemá finanční sílu žalobkyně, ale ne že její vlastní finanční síla nebo její přístup ke kapitálu je nedostatečný, zatímco její finanční situace je dobrá, jak potvrdil jeden ze znalců, profesor Shapiro. Pokud jde o argument Rolls-Royce týkající se [...] <sup>1</sup>, tato skutečnost dokládá dobrou hospodářskou situaci.

1 – Důvěrné skryté údaje.

- 109 Jediný hospodářský prvek podporující tvrzení Komise ohledně neschopnosti Rolls-Royce a P & W účinně konkurovat GE v budoucnosti je hospodářský model profesora Choie, objednaný Rolls-Royce prostřednictvím znalecké kanceláře Frontier Economics (dále jen „model Choi“), od kterého přesto Komise upustila. Navíc Komise nevyvrátila oponentské analýzy znalců, které docházejí k opačným závěrům. Krom toho ani Rolls-Royce ani P & W během správního řízení nepředestřely, že v návaznosti na spojení trh opustí.
- 110 Komise připomíná definici dominantního postavení v judikatuře a domnívá se, že došla správně k závěru o existenci takového již existujícího postavení na relevantním trhu. V tomto ohledu je podporována Rolls-Royce.
- 111 Komise podotýká, že GE je zdaleka prvním dodavatelem motorů a má největší míru růstu na trhu. Tato výhoda GE bude dále zvětšena s přihlédnutím k soupisu objednávek.
- 112 Mimoto skutečnost, že významná část podílů GE na trhu je tvořena jedinou platformou, B737, nezbavuje hodnocení síly GE relevance.
- 113 Podle Komise a Rolls-Royce, existence cenových slev při koupi určitých motorů nepředstavuje znak příznivé hospodářské soutěže, neboť kupní cena neodpovídá celkovým nákladům na motory, včetně údržby. Konkrétně příklad B777X nepředstavuje příklad zdravé hospodářské soutěže, ale představuje spíše obchodní prostředky, kterými disponuje GE, zejména díky síle GE Capital a GECAS ve srovnání se svými soutěžiteli.

### 3. Závěry Soudu

#### a) Úvodní poznámky

- <sup>114</sup> Úvodem je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury je dominantní postavení prokázáno skutečností, že dotčený podnik má hospodářskou sílu, která mu umožňuje bránit zachování účinné hospodářské soutěže na relevantním trhu tím, že mu poskytuje možnost jednat do značné míry nezávisle na jeho soutěžitelích, zákaznících a nakonec spotřebitelích (viz například rozsudek Soudního dvora ze dne 9. listopadu 1983, *Michelin v. Komise*, 322/81, Recueil, s. 3461, bod 30; rozsudek Soudu ze dne 23. října 2003, *Van den Bergh Foods v. Komise*, T-65/98, Recueil, s. II-4653, bod 154). Je namístě bez dalšího uvést, že Komise nepotřebuje prokázat, že soutěžitelé podniku budou byť i jen v budoucnosti z trhu vyloučeni k tomu, aby prokázala existenci tohoto postavení.
- <sup>115</sup> Krom toho, jestliže se význam podílů na trhu může na jednotlivých trzích lišit, velmi významné podíly představují samy o sobě, s výjimkou výjimečných okolností, důkaz existence dominantního postavení (rozsudek Soudního dvora *Hoffmann-La Roche v. Komise*, bod 101 výše, bod 41, a rozsudek Soudu ze dne 28. dubna 1999, *Endemol v. Komise*, T-221/95, Recueil, s. II-1299, bod 134). Soudní dvůr ve svém rozsudku ze dne 3. července 1991, *AKZO v. Komise* (C-62/86, Recueil, s. I-3359, bod 60) rozhodl, že tak tomu je v případě 50% podílu na trhu.
- <sup>116</sup> Mimoto, jak uvedla žalobkyně, z rozsudku *Hoffmann-La Roche v. Komise*, bod 101 výše (bod 71) vyplývá, že skutečnost, že podnik je donucen snížit své ceny pod tlakem cenového snížení jeho soutěžitelů, je obecně neslučitelná s nezávislým chováním charakteristickým pro dominantní postavení.

- 117 Nicméně dokonce i existence účinné hospodářské soutěže na daném trhu nevylučuje existenci dominantního postavení na tomto trhu, přičemž uvedené postavení je především charakterizováno schopností chovat se v rámci své tržní strategie bez nutnosti přihlížet k této hospodářské soutěži a bez utrpění škody z důvodu tohoto chování (rozsudek Hoffmann-La Roche v. Komise, bod 101 výše, bod 70, a rozsudek Soudního dvora ze dne 14. února 1978, United Brands v. Komise, 27/76, Recueil, s. 207). Případná existence hospodářské soutěže na trhu je sice relevantní okolností zejména pro účely posouzení existence dominantního postavení, ale není sama o sobě určující okolností v tomto ohledu.
- 118 Pokud v tomto ohledu Komise rozhoduje o slučitelnosti spojení se společným trhem na základě oznámení a spisu týkajících se tohoto spojení, žalobkyně není oprávněna zpochybnit její zjištění z důvodu, že se liší od zjištění učiněných dříve v jiné věci na základě odlišného oznámení a spisu, i kdyby dokonce relevantní trhy v obou věcech byly podobné nebo dokonce totožné. Pokud se tak žalobkyně v projednávané věci dovolává analýz učiněných Komisí v jejich dřívějších rozhodnutích, tato část její argumentace není relevantní.
- 119 I kdyby mohly být tyto části žalobních důvodů requalifikovány tak, že vycházejí z porušení zásady ochrany legitimního očekávání, hospodářské subjekty nejsou oprávněny zakládat své legitimní očekávání na zachování dřívější rozhodovací praxe, která se může měnit (viz v tomto smyslu rozsudky Soudu ze dne 14. května 1998, Mayr-Melnhof v. Komise, T-347/94, Recueil, s. II-1751, bod 368, a ze dne 30. září 2003, Michelin v. Komise, T-203/01, Recueil, s. II-4071, body 254 až 255 a 292 až 293). Tím spíše se nemohou dovolávat takového očekávání za účelem zpochybnění zjištění nebo posouzení provedených v daném řízení na základě zjištění nebo posouzení provedených v rámci jediné dřívější věci.

- 120 V každém případě ani Komise, ani *a fortiori* Soud nejsou v projednávané věci vázáni skutkovými zjištěními a hospodářskými posouzeními v rozhodnutí Engine Alliance. Za předpokladu, že by analýza v obou rozhodnutích byla odlišná, aniž by byl tento rozdíl objektivně odůvodněn, Soud může zrušit napadené rozhodnutí v probíhajícím řízení jen tehdy, pokud je ono samo, a ne rozhodnutí Engine Alliance, postiženo pochybeními.
- 121 Navíc je třeba v rámci přezkumu legality analýzy Komise týkající se existence již existujícího dominantního postavení činit rozdíl mezi věcnou správností skutkových zjištění a jejich právní kvalifikací, která spadá do posuzovací pravomoci Komise, a připomenout, že Komise má určitý volný prostor pro uvážení ohledně toho, zda na základě řádně prokázaných skutečností dojde k závěru o existenci dominantního postavení podniku na daném trhu (viz body 60 a následující výše).
- 122 V projednávaném případě Komise odůvodnila svůj závěr ohledně již existujícího dominantního postavení GE na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla, zaprvé pokud jde o její podíly na trhu (viz body 38 až 83 odůvodnění napadeného rozhodnutí) a dále, pokud jde o určitý počet dalších faktorů (body 107 až 229 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Žalobkyně nezpochybňuje definici světového trhu s proudovými motory pro tato letadla přijatou Komisí v napadeném rozhodnutí (viz bod 10 odůvodnění napadeného rozhodnutí, jakož i bod 95 výše). Naopak tvrdí, že se Komise nesprávně domnívá, že měla před spojením dominantní postavení na trhu s motory pro velká obchodní letadla.
- 123 Je třeba tedy přezkoumat skutečnosti uvedené Komisí v napadeném rozhodnutí na podporu jejího závěru o existenci dotčeného dominantního postavení s přihlédnutím k argumentům předloženým žalobkyní proti tomuto tvrzení. Zaprvé budou analyzovány úvahy týkající se podílů na trhu žalobkyně, zadruhé úvahy

týkající se vertikální integrace žalobkyně a zatřetí, úvahy týkající se stavu hospodářské soutěže na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla.

b) K podílům na trhu

124 Komise v bodě 41 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvádí důvody, proč „existující letadlový park a soupis objednávek dosud vyráběných letadel představují nejhodnější prostředek za účelem stanovení a výkladu postavení soutěžitelů v tomto odvětví“. Navíc konstatuje, že žalobkyně a CFMI musejí být považovány za jedinou entitu jak pro účely obchodní, tak pro účely soutěžní a že za těchto podmínek je namístě přičíst všechny podíly CFMI na trhu společnosti GE při posouzení dominantního postavení posledně uvedené (body 65 a 66 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

125 V bodě 70 odůvodnění tak Komise uvádí, že podíl GE/CFMI na trhu odpovídající instalovanému komplexu motorů pro dosud vyráběná velká obchodní letadla, je 51% pro letadla s úzkým trupem, 54% pro letadla s širokým trupem, a 52,5% pro oba dva typy letadel, přičemž P & W/IAE má 26,5% a Rolls-Royce/IAE 21%. Navíc v bodech 74 až 76 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvádí, že vývoj instalovaného komplexu byl v průběhu posledních pěti let pro GE příznivý. Pokud jde o soupis objednávek pro dosud vyráběná letadla, Komise v bodě 77 odůvodnění napadeného rozhodnutí předkládá tabulku, ze které vyplývá, že žalobkyně drží podle tohoto měřítko 65% podíl na trhu.

126 Je třeba tedy dále přezkoumat zaprvé, zda Komise mohla platně přičíst podíly CFMI na trhu žalobkyni za okolností projednávané věci a zadruhé, zda její ostatní zjištění týkající se podílů na trhu, jakož i závěry, které z nich vyvodila, jsou opodstatněné.

## K přičtení podílů na trhu CFMI žalobkyni

## — Úvod

- 127 Žalobkyně vytýká Komisi, že sečetla podíl žalobkyně na trhu s celým podílem na trhu CFMI (viz body 46 až 66 odůvodnění napadeného rozhodnutí).
- 128 Žalobkyně v tomto ohledu uvádí, že její podíl na trhu byl jen [...]%, a že podíl CFMI na trhu byl [...]% (číselné údaje založené na soupisu objednávek v roce 2000) a že kdyby jí Komise přičetla polovinu podílu společného podniku, a ne celý podíl, jak to učinila pro společný podnik jejich soutěžitelů Rolls-Royce a P & W, její podíl na trhu by byl [...]%, dalece pod hranicí 40%.
- 129 Jelikož Komise v bodech 65 a 66 odůvodnění napadeného rozhodnutí došla k závěru, že GE a CFMI „musejí být považovány za jedinou entitu jak pro účely obchodní, tak pro účely soutěžní“, a že tedy bylo třeba přičíst podíl CFMI na trhu společnosti GE za účelem posouzení jejího postavení na dotčených trzích, je namístě přezkoumat jednak, zda zjištění Komise ohledně interní organizace společného podniku odůvodňují závěr, že tyto podniky jsou jedinou entitou „z obchodního hlediska“ a jednak, zda její zjištění ohledně chování GE, CFMI a Snecma na trhu odůvodňují závěr, že GE a CFMI jsou jedinou entitou „z hlediska soutěžního“.

130 V tomto kontextu je třeba uvést, že věcná správnost tvrzení v napadeném rozhodnutí o fungování společného podniku CFMI, vztazích mezi jeho akcionáři a jeho chováním na trhu je skutkovou otázkou, zatímco Komise disponuje posuzovací pravomocí ohledně toho, zda je namístě přičíst podíly CFMI na trhu žalobkyni.

— Analýza interní organizace CFMI

131 Komise tvrdí, že způsob organizace společného podniku, pokud jde o oddělení technologické i finanční (body 53 až 55 odůvodnění napadeného rozhodnutí), jakož i prodej a distribuce motorů CFMI (body 57 a 58 odůvodnění) svědčí o rozhodující úloze GE ve společném podniku.

132 Žalobkyně nicméně zpochybňuje tuto analýzu a konkrétně tvrdí, že tvrzení Komise, uvedené v bodě 82 odůvodnění napadeného rozhodnutí, ohledně pravděpodobnosti, že příjmy CFMI budou znovu investovány do vývoje nových motorů, není skutkově podložené, zejména proto, že si CFMI neponechává prostředky, aby je investoval do vývoje budoucího motoru, ale naopak pravidelně rozděljuje své příjmy společností GE a Snecma.

133 Komise nezpochybňuje toto skutkové tvrzení žalobkyně před Soudem a je třeba mít za to, že se v tomto ohledu dopustila v napadeném rozhodnutí nesprávného skutkového zjištění. Toto nesprávné zjištění je v tomto kontextu relevantní, jelikož zdůrazňuje vzájemnou závislost GE a Snecma v rámci jejich společného podniku CFMI, zatímco Komise zdůrazňuje rozhodující vliv žalobkyně. Vzhledem k tomu, že

příjmy CFMI jsou rozdělovány jejím akcionářům, schopnost CFMI se rozvíjet nutně závisí na jejich vůli.

- 134 Je třeba rovněž uvést, že sama Komise v bodě 56 odůvodnění napadeného rozhodnutí připouští, že generální ředitel CFMI v praxi vždy pocházel ze společnosti Snecma. Z popisu těchto aspektů fungování CFMI v napadeném rozhodnutí vyplývá, že přestože funkční podíl každého z partnerů neodráží ve všech oblastech přesně rozdělení akcií 50/50, je tento podnik opravdu společným podnikem, a ne takřka dceřinou společností žalobkyně.
- 135 V tomto ohledu Komise správně v napadeném rozhodnutí konstatovala, že obchodní spolupráce mezi žalobkyní a Snecma v rámci CFMI je velmi úzká a že totéž platí pro obchodní spolupráci mezi žalobkyní a CFMI, zejména pokud jde o uvádění motorů CFMI na trh (body 57 a 58 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Pro Snecma je velmi obtížné působit na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla jinak než prostřednictvím své existující účasti ve společném podniku CFMI. Mimoto z analýzy fungování CFMI provedené v napadeném rozhodnutí vyplývá, že veškerý nárůst podílu na trhu CFMI byl vždy v obchodním zájmu GE a Snecma, přičemž toto zjištění žalobkyně před Soudem nezpochybňuje. Nesprávné skutkové zjištění konstatované v bodě 133 výše a zjištění týkající se totožnosti generálního ředitele CFMI jsou tak velmi relativizována vysokým stupněm obchodní integrace, který ostatně mezi CFMI a jeho akcionáři existoval.
- 136 Nicméně jelikož druhý akcionář CFMI, Snecma, která je společností nezávislou na žalobkyni, hraje rovněž významnou úlohu při řízení CFMI a přijímá část jeho příjmů, zůstává mimo skupinu GE a nemůže být považována za plně náležející do podniku žalobkyně. S ohledem na předcházející je namístě se domnívat, že Komise nadhodnotila v určitém rozsahu úlohu zastávanou žalobkyní ve společném podniku

CFMI, když se domnívala, že posledně uvedený tvoří se žalobkyní z obchodního hlediska jedinou entitu.

— Analýza soutěžního postavení GE, CFMI a Snecma

- 137 Komise v napadeném rozhodnutí tvrdila, aniž by jí žalobkyně v tomto ohledu oponovala, že Snecma neprodává, skutečně nebo potenciálně, proudové motory pro velká obchodní letadla nezávisle na CFMI a že motory CFMI a GE nejsou vzájemně v soutěžním postavení (body 50 až 52 a 59 až 61 odůvodnění napadeného rozhodnutí).
- 138 Komise krom toho v bodě 64 odůvodnění uvádí a žalobkyně v projednávané věci nezpochybnuje, že při použití své preferenční nákupní politiky „GE-only“ přezkoumané podrobně v bodech 191 a následujících dále dceřiná společnost GE, GECAS, nakupuje v co největším možném rozsahu výlučně motory GE a CFMI (body 121 a následující odůvodnění napadeného rozhodnutí, zvláště bod 132 odůvodnění). Okolnost, že GECAS zachází s motory CFMI stejným způsobem jako s motory GE, podporuje tvrzení Komise.
- 139 Komise konečně podotýká, aniž by jí žalobkyně v tomto ohledu oponovala, že žalobkyně sčítá sama své podíly na trhu s podíly CFMI ve svých výročních zprávách od roku 1995 a že stejně tak činí hlavní finanční analytici (bod 65 odůvodnění napadeného rozhodnutí, jakož i poznámky pod čarou 22 a 23 uvedeného rozhodnutí).
- 140 Na základě těchto skutkových zjištění nezpochybněných v probíhajícím řízení mohla Komise dojít k závěru, aniž by se dopustila zjevného pochybení, že žalobkyně a CFMI se na trhu chovaly vůči svým soutěžitelům a zákazníkům jako jediná entita.

## — Shrnutí a závěry ohledně přičtení podílů na trhu CFMI žalobkyni

- 141 Je namístě předem připomenout, že přičtení podílů CFMI žalobkyni sloužilo jednak především k posouzení případné existence dominantního postavení na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla a jednak podpůrně k posouzení takových dalších aspektů spojení, jako jsou konglomerátní účinky.
- 142 V rozsahu, v němž je cílem tohoto přičtení posouzení tohoto dominantního postavení, je součástí analýzy směřující k určení soutěžních vztahů na trhu, a nikoliv obchodních vztahů mezi dotčenými podniky v jiných ohledech.
- 143 Je třeba se domnívat, že v rámci tohoto zvláštního použití má závěr Komise, podle kterého CFMI a žalobkyně představují jedinou entitu z hlediska hospodářské soutěže (viz bod 129 výše), zásadní význam. Naopak přesný charakter interních vztahů mezi akcionáři CFMI a stupeň jejich obchodní integrace mají druhořadý význam v obecném uspořádání této části napadeného rozhodnutí tím spíše, že zjištění Komise ohledně existence zvýšeného stupně integrace mezi žalobkyní a CFMI zůstává v podstatě správné.
- 144 Navíc metoda výpočtu podílů na trhu navržená žalobkyní spočívající v domněnce, že polovina podílu CFMI, tedy [...] % trhu, není přičitatelná GE, činí nesprávný dojem na postavení GE na trhu. Naopak skutečnost, že Komise přičetla GE podíly CFMI na trhu z důvodu, že na rozdíl od jejího partnera Snecma, nezávisle vyrábí také

proudové motory pro velká obchodní letadla, odráží skutečnou hospodářskou soutěž na trhu správně zjištěnou v napadeném rozhodnutí.

145 Krom toho jelikož Komise zacházela s podíly společného podniku IAE na trhu, jehož jsou součástí soutěžitelé žalobkyně, Rolls-Royce a P & W, obdobně, když přičetla polovinu z podílu na trhu IAE každé z posledně uvedených z důvodů, že jako jediné mezi akcionáři IAE působí na trhu samostatně (bod 67 odůvodnění napadeného rozhodnutí), její přístup, pokud jde o přičtení podílů na trhu společných podniků, je konsistentní a nejví se jako zjevně nesprávný.

146 Za těchto podmínek ani výše uvedené nesprávné skutkové zjištění ohledně nakládání s příjmy CFMI (bod 133 výše), ani relativní nadhodnocení úlohy zastávané žalobkyní při řízení společného podniku CFMI (bod 134 výše), posuzované společně nebo samostatně nemohou zpochybnit tvrzení Komise, podle kterého musejí být žalobkyně a CFMI považovány za jedinou entitu. V důsledku toho, s přihlédnutím ke všemu předcházejícímu není prokázáno, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení okolností projednávané věci, když rozhodla přičíst podíly CFMI na trhu žalobkyni pro účely jejího širšího posouzení existence dominantního postavení posledně uvedené na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla, pokud jde jak o instalovaný komplex, tak i o soupis objednávek.

147 Naopak v rozsahu, v němž je toto přičtení podílů na trhu součástí jiných aspektů věci, žalobkyně správně uvádí, že Snecma neměla zájem přinášet finanční oběti, aby umožnila spojené entitě propagovat letecké a neletecké výrobky Honeywell. Je namístě zohlednit tento argument v rámci dalšího přezkumu oddílů napadeného rozhodnutí věnovaným těmto jiným aspektům věci, zejména oddílů týkajících se

konglomerátních účinků. Jelikož totiž okolnost takto uvedená žalobkyní může mít dopad na hospodářskou analýzu a analýzu hospodářské soutěže těchto jiných aspektů věci, bylo věcí Komise vzít tuto okolnost v úvahu (viz zejména analýza účinku Cournot v bodech 374 a následujících odůvodnění napadeného rozhodnutí).

K podílům na trhu použitým Komisí za účelem posouzení síly výrobců působících na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla

— Úvahy týkající se povahy trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla

<sup>148</sup> Žalobkyně uplatňuje, že opírat se o její podíly na trhu v napadeném rozhodnutí za účelem prokázání existence jejího dominantního postavení na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla je nevhodné z důvodu samotné povahy trhu, jelikož se jedná o trh podléhající nabídkovým řízením.

<sup>149</sup> Je třeba totiž konstatovat, že podíly na trhu stanovené k určitému datu jsou méně významné pro analýzu takového trhu, jako je trh s proudovými motory pro velká obchodní letadla, než například pro analýzu trhu s výrobky běžné spotřeby. Aniž by Komise formálně uznala, že trh s proudovými motory pro velká obchodní letadla je „trhem podléhajícím nabídkovým řízením“, před Soudem připouští, že tento trh je charakterizován zadáváním omezeného počtu zakázek velké hodnoty. Na takovém trhu okolnost, že daný podnik vyhrál poslední nabídkové řízení, nutně neznamená, že některý z jeho soutěžitelů nevyhraje příští nabídkové řízení. Za podmínky, že soutěžitel má konkurenceschopný výrobek a že jiné faktory nehrají rozhodujícím

způsobem ve prospěch prvního podniku, může vždy získat významnou zakázku a najednou značně zvýšit své podíly na trhu.

150 Nicméně toto zjištění neodůvodňuje závěr, že podíly na trhu nemají téměř žádnou hodnotu za účelem posouzení síly jednotlivých výrobců na trhu této povahy, zvláště pokud jsou tyto podíly relativně stabilní nebo ukazují tendenci růstu síly podniku. V projednávané věci Komise správně vyvodila z číselných údajů uvedených v napadeném rozhodnutí a připomenutých v bodě 125 výše, že během posledních pěti let před přijetím napadeného rozhodnutí „se GE podařilo nejen zachovat si své postavení výrobce číslo jedna, ale zaznamenala též největší nárůst podílu na trhu“ (bod 74 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

151 I na trhu podléhajícímu nabídkovým řízením představuje skutečnost, že si výrobce zachová nebo dokonce zvýší své podíly na trhu během období několika po sobě následujících let, důkaz o síle na trhu. Nastává totiž nutně okamžik, kdy rozdíl mezi podílem na trhu výrobce a podílem na trhu jeho soutěžitelů již nemůže být připisován omezenému počtu nabídkových řízení tvořících nabídku na trhu. Dynamický aspekt spočívající v nedávném zvýšení podílu na trhu GE je zvláště přesvědčivým prvkem v rámci analýzy provedené Komisí, které tudíž nemůže být vytýkáno, že se dopustila zjevně nesprávného posouzení.

— Úvahy týkající se poprodejních trhů (aftermarkets)

152 Komise uvádí, že výrobci motorů se čím dál více snaží o návratnost svých investic díky poprodejním službám a prodeji náhradních dílů, spíše nežli prostřednictvím

zisku získaného původně z prodeje proudového motoru (body 79 až 82 a 90 až 106 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Toto skutkové zjištění Komise, které žalobkyně nezpochybňuje a které je dokonce založeno na tvrzeních samotných účastníků (body 39 a 95 odůvodnění), postačuje k prokázání, že současné příjmy výrobce proudových motorů závisí z velké části na jeho uzavřených prodejkách.

- 153 Žalobkyně sice správně uvádí, že jelikož se významná část podílu na trhu, který je jí přičten, vztahuje k prodeji proudových motorů CFMI, příjmy z něj plynoucí pro ni jsou nižší, než kdyby jí byly přímo přičitatelné (viz bod 147 výše). Z tohoto důvodu je hospodářská síla vyplývající pro žalobkyni z jejího podílu na trhu vyjádřeného v rámci instalovaného komplexu proudových motorů méně významná nežli značí hrubé číslo podílu na trhu konstatované Komisí v napadeném rozhodnutí. Nicméně jelikož Snecma a žalobkyně mají obě zájem na zajištění úspěchu CFMI v budoucnosti, není namístě zcela přehlížet podíl příjmů CFMI rozdělovaných Snecma. V konečném výsledku nemá tato argumentace dopad na relevanci zvýšeného podílu na trhu žalobkyně, pokud jde o soupis objednávek, zvláště s ohledem na okolnost uvedenou v bodě 140 výše, že CFMI a žalobkyně tvoří jedinou soutěžní entitu vůči třetím osobám, soutěžitelům a zákazníkům.

- 154 Komise mimoto v bodě 104 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvádí, aniž by jí žalobkyně v tomto ohledu oponovala, že GE poskytuje poprodejní služby pro proudové motory výrobků jejích soutěžitelů ve větším rozsahu než posledně uvedení. S přihlédnutím k výše uvedenému významu toků plynoucích z poprodejních služeb je tato okolnost významná, protože z ní vyplývá, že podíl GE na trhu odpovídající komplexu motorů v určitém rozsahu podceňuje její sílu na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla na úrovni poprodejních služeb.

— Úvahy týkající se pojmu „standardizace“ na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla

155 Komise se rovněž dovolává pojmu „standardizace“ (commonality), podle něhož správci letadlového parku přináší vybavení jeho letadla stejnými proudovými motory nebo alespoň proudovými motory stejné řady v podstatě úspory (body 41 a 146 až 162 odůvodnění napadeného rozhodnutí). V tomto ohledu uvádí, že „výhody, které představuje pro leteckou společnost [standardizace] na úrovni motorů, se objevují na různých úrovních jejích činností a představují jako takové nepopiratelný faktor, který provozovatelé berou v okamžiku zadání objednávek na letadla v úvahu“ (bod 161 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

156 Je třeba poznamenat, že tento jev zdůrazňuje výhodu, která pro výrobce motorů vyplývá ze skutečnosti, že působí na velkém počtu platforem nebo na platformách s vysokou mírou prodeje, aby v budoucnosti prodali vyšší počet těchto motorů. Význam této výhody pro výrobce motorů nutně závisí na instalovaném komplexu jeho motorů, zvláště pro dosud vyráběná letadla. Standardizace je tedy zvláště relevantním prvkem analýzy Komise odůvodňujícím použití číselných údajů týkajících se podílu na trhu žalobkyně za účelem prokázání obchodní síly poslední uvedené. Žalobkyně nicméně zpochybňuje výhody plynoucí ze standardizace (bod 99 výše).

157 V rámci její analýzy úlohy GECAS v bodě 135 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise uvedla část výroční zprávy GE za rok 1999, která upřesňuje: „Učinili jsme [GECAS] významný pokrok ohledně našeho odhodlání pomoci našim zákazníkům dosáhnout jejich cílů, pokud jde o letadlový park a rozvahu. GECAS například pomohla China Eastern, jedné z největších čínských společností, krátkodobě snížit její kapacitu, [standardizovat] její letadlový park okolo Airbus s úzkým trupem vybaveným proudovými motory CFM[I] a získat tvrdé valuty.“ Tento příklad je relevantním a významným důkazem o skutečných kladných účincích standardizace

proudových motorů. Zdá se, že žalobkyně v této zprávě považuje za danou skutečnost, že standardizovat svůj letadlový park představuje z hlediska letecké společnosti určité hospodářské výhody.

158 Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, není většina odpovědí leteckých společností na tuto otázku v rozporu s tvrzením Komise (bod 99 výše, *in fine*).

159 V tomto ohledu Lufthansa uvádí, že dopad standardizace je v jejím případě zanedbatelný, protože údržba jejích motorů je zajišťována třetími osobami, ale podotýká, že standardizace letadlového parku je důležitá z provozního hlediska. United Airlines přímo tvrdí, že standardizace je jedním z důležitých faktorů při výběru motoru a Alitalia uznává, že koupě totožných proudových motorů může snížit celkové průměrné náklady z důvodu snížení nákladů na údržbu, i když z existence různorodého letadlového parku mohou vyplývat některé jiné výhody. US Airways tvrdí, že se snaží zajistit standardizaci svého letadlového parku, ale že si v minulosti vybírala motory v závislosti na jiných faktorech, a že v důsledku toho je v tomto okamžiku úroveň standardizace jejího letadlového parku nízká, a nemá tedy v současnosti velký dopad na výběr jejích motorů. Podle Iberia není možné obecně tvrdit, že standardizace je určující, pokud je výběr motoru jasný z hospodářského, technického a finančního hlediska, jakož i z hlediska posouzení rizika, není standardizace důležitým faktorem. Naopak tvrdí, že oceňuje výhody, které vyplývají ze standardizace vybavení, pokud jsou tyto jiné faktory vyvážené. Konečně odpověď British Airways obsažená v příloze k žalobě se týká výlučně leteckých výrobků, ale obecně podporuje myšlenku, že standardizace vybavení umožňuje získat úspory. Ze čtení všech odpovědí dovolávaných žalobkyní tak nevyplývá, že standardizace proudových motorů v letadlovém parku nemá žádný dopad na výběr motorů letecké společnosti.

- 160 Mimoto je třeba uvést, že Komise v napadeném rozhodnutí konkrétně v bodech 154 a 155 odůvodnění předložila několik zvláštních příkladů, ve kterých letecké společnosti daly výslovně přednost jednomu proudovému motoru před druhým z důvodu, že první byl již používán v jejich letadlovém parku. Nebylo tvrzeno a tím méně bylo prokázáno, že tyto příklady neexistují a je třeba se domnívat, že podporují tvrzení Komise.
- 161 Je třeba zdůraznit, že Komise v napadeném rozhodnutí netvrdila, že standardizace je vždy určující, pokud jde o výběr motoru, jelikož v bodě 148 odůvodnění uvádí, že „[j]estliže [standardizace] na úrovni motorů představuje jen jeden z faktorů mezi těmi, které provozovatelé letadel berou v úvahu, pokud nakupují přístroj, šetření Komise prokázalo, že organizace činností údržby letecké společnosti hraje v rozhodnutích v oblasti nákupu proudových motorů významnou úlohu“. V tomto rozsahu se Komise nedopustila nesprávného skutkového zjištění, když se domnívala, že výhody plynoucí ze standardizace letadlového parku existují přinejmenším v rámci téže skupiny motorů a mohou v zásadě podporovat koupi motorů již používaných leteckými společnostmi v jejich letadlových parcích přednostně před motory, které ještě nikdy nekoupily. Rovněž se nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když měla za to, že tento jev přispívá k dominantnímu postavení GE.

— K velikosti podílů na trhu konstatovaných Komisí za účelem posouzení síly žalobkyně na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla

- 162 Pokud jde o instalovaný komplex, Komise ze své analýzy podílu na trhu žalobkyně vyloučila letadla, která se již nevyrábějí, z důvodu, že „představují pro dodavatele proudových motorů méně významný zdroj příjmů než dosud vyráběná letadla“ (bod 42 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Uvádí zejména, aniž by jí žalobkyně v tomto ohledu oponovala, že starší proudové motory jsou jednodušší nežli moderní proudové motory, že tudíž přinášejí méně významnější příjmy z poprodejních služeb

a že postupně z letadlového parku leteckých společností mizí. S přihlédnutím k těmto vysvětlením je namístě konstatovat, že se Komise rovněž nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když se rozhodla nebrat v úvahu tuto část letadlového parku za účelem posouzení současné síly jednotlivých výrobců na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla.

- 163 Pokud jde o číselné údaje k soupisu objednávek, žalobkyně uvádí, že Komise nezohlednila, pokud jde o velká obchodní letadla, soupis objednávek pro letadla, která dosud nejsou v provozu, zatímco tuto část zohlednila pro velká regionální letadla (bod 85 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Žalobkyně v tomto ohledu odkazuje na tabulku obsaženou v příloze 8 k její žalobě („GE’s and Honeywell’s slides presentation at oral hearing“, pořadač 8/14, slide 3, tabulka na deváté straně nazvaná „Backlog of Engine Sales for Aircraft not Yet in Service“), podle které soupis objednávek pro letadla, která nejsou ještě v provozu, uvádí 38% podíl na trhu pro GE, 21% pro P & W a 40% pro Rolls-Royce.

- 164 Pokud jde nejprve o skutečnost uvedenou žalobkyní, že číselné údaje v soupisu objednávek pro letadla, která nejsou dosud v provozu, byla použita Komisí za účelem posouzení situace na trhu s velkými regionálními letadly, je třeba uvést, že žalobkyně nezpochybnila jejich použití v posledně uvedeném kontextu, takže není nezbytné přezkoumat vhodný charakter jejich použití ve vztahu k tomuto trhu (bod 540 dále). V každém případě může být zohlednění těchto číselných údajů odůvodněno, pokud jde o trh s proudovými motory pro velká regionální letadla, rychlým růstem uvedeného trhu, jak je uvedeno v bodě 552 dále, což není případ trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla z důvodů vyložených dále v bodech 165 a následujících. Rozdílné zacházení se soupisem objednávek pro letadla, která dosud nejsou v provozu, na těchto dvou trzích, nepředstavuje rozpor v přístupu Komise a ještě méně zjevně nesprávné posouzení z její strany.

- 165 Z údajů poskytnutých oběma hlavními účastníky při jednání vyplývá, že číselné údaje uvedené v tabulce uvedené výše v bodě 163, jakož i údaje uvedené v tabulce obsažené v bodě 77 odůvodnění napadeného rozhodnutí, týkající se soupisu objednávek motorů pro dosud vyráběná velká obchodní letadla, se vztahují k počtu proudových motorů. Je proto třeba poznamenat, že počet proudových motorů, které jsou předmětem objednávek pro letadla, která dosud nejsou v provozu podle tabulky předložené žalobkyní (936 objednaných proudových motorů), je velmi nízký ve srovnání s počtem proudových motorů pro letadla dosud vyráběná na objednávku (5 466 objednaných proudových motorů). Skutečnost, že Rolls-Royce má nepatrně více objednávek než žalobkyně pro letadla, která dosud nejsou v provozu, má pouze okrajový dopad na jejich vzájemný vztah v rámci hospodářské soutěže, je-li zohledněn celkový počet objednávek.
- 166 Jestliže jsou sloučeny tabulka uvedená výše v bodě 163 a tabulka obsažená v bodě 77 odůvodnění napadeného rozhodnutí, má žalobkyně podíl na trhu odpovídající soupisu objednávek 60,9% ( $3542 + 360 = 3902$  proudových motorů na objednávku), P & W podíl 17,0% ( $887 + 200 = 1087$  proudových motorů na objednávku) a Rolls-Royce podíl 22,1% ( $1037 + 376 = 1413$  proudových motorů na objednávku).
- 167 Je nutno konstatovat, že hodnoty, které vyplývají z kombinace těchto dvou tabulek, jsou dostatečně blízké hodnotám dovolávaným Komisí v bodě 77 odůvodnění napadeného rozhodnutí, aby z nich bylo namísto vyvodit, že marginální rozdíl mezi číselnými údaji neměl dopad na závěr, ke kterému Komise došla, podle kterého podíl žalobkyně na trhu, pokud jde o proudové motory na objednávku, značil dominantní postavení.
- 168 Mimoto Komise při jednání v odpovědi na písemný dotaz Soudu tvrdila, že číselné údaje k letadlům, která dosud nejsou v provozu, neodrážejí přesně a důvěryhodně soutěžní situaci na trhu. V tomto ohledu je totiž namísto konstatovat, že pokud jde o platformu s více zdroji – a sice velké obchodní letadlo, na kterém jsou osvědčeny dva nebo více různých motorů výrobci letadel, přičemž konečný výběr motoru je učiněn leteckou společností – která ještě není v provozu, že dočasné podíly na trhu jednotlivých výrobců motorů přiřitatelné této platformě se mohou značně vyvíjet

v budoucnosti, pokud je tato v ranném stádiu prodeje. Narozdíl od podnikových letadel a velkých regionálních letadel, která jsou vždy jednozdrojová, v tom smyslu, že jediný proudový motor je osvědčen pro každou platformu, velká obchodní letadla mohou být jednozdrojová nebo vícezdrojová.

169 Komise v tomto ohledu poznamenala, že podíl P & W na trhu uvedený v tabulce zmíněné v bodě 163 výše, dovolávaný žalobkyní, pokud jde o motory, kterými je vybaveno A318-100, a sice 69% (200 objednávek z 290), činí dnes jen [...], zatímco podíl žalobkyně na trhu od té doby činí [...]. Krom toho Komise tvrdí, že podíl Rolls-Royce na trhu, a sice [...] odpovídající objednávkám pro A380, uvedený v tabulce, neodpovídá následnému vývoji trhu, jelikož žalobkyně měla pro toto letadlo podíl [...] objednávek v měsíci březnu 2004. Je třeba se domnívat, že jestliže tyto číselné údaje nemají žádný přímý dopad na analýzu provedenou v napadeném rozhodnutí, jelikož se vztahují k období následujícímu po jeho přijetí, podporují argumentaci Komise, podle které pro ni nebylo vhodné, aby zohlednila objednávky velkých obchodních letadel, která ještě nebyla v provozu.

170 V odpovědi na tuto argumentaci žalobkyně nezpochybnila věcnou správnost těchto příkladů. Pouze uvedla, že [...] pro A318-100 [...], což vysvětluje pokles podílu na trhu této společnosti za relevantní platformu a že Komise v tomto ohledu předložila selektivní číselné údaje, jelikož zejména „podíl na trhu se zvýšil z [...] na [...] v březnu 2004“. Žalobkyně nevysvětlila, k jakým motorům se vztahuje číslo [...], kterého se dovolává. Za předpokladu, že se vztahuje, což se zdá s přihlédnutím ke kontextu jako pravdivé, k objednávkám motorů pro letadla, která ještě nebyla k datu jednání vyrobena, nevyvrací tvrzení Komise, jelikož z příkladů, které uvedla při jednání vyplývá, že číselné údaje týkající se dočasného podílu na trhu výrobce motorů za účelem vybavení platformy s více zdroji jsou v zásadě relativně důvěryhodné v tom smyslu, že se mohou v budoucnosti radikálně změnit.

- 171 Pokud jde o [...] pro A318-100, tato argumentace předložená žalobkyní posiluje jakožto příklad tvrzení Komise, že číselné údaje založené na objednávkách vícezdrojových letadel, která ještě nejsou na trhu, mohou podávat nesprávnou představu o výsledném vztahu sil mezi výrobci působícími na tomto trhu. S ohledem na cíl, v jehož kontextu se Komise dovolávala dotčených příkladů, a sice za účelem vysvětlení nezohlednění objednávek pro budoucí platformy, je namístě konstatovat, že protiargumenty žalobkyně nevyvracejí odůvodnění uvedené v předchozím bodě.
- 172 S ohledem na předcházející není analýza Komise narušena skutečností, že v napadeném rozhodnutí nezohlednila objednávky letadel, která ještě nebyla v provozu, a nedopustila se tedy v tomto ohledu zjevně nesprávného posouzení, když tyto číselné údaje vyloučila ze svých výpočtů.

— Posouzení Boeing 737

- 173 Žalobkyně rovněž předkládá argument spojený specificky s Boeing B737. Jak konstatovalo americké Ministerstvo spravedlnosti, silný podíl GE na trhu je představován především tím, že společný podnik CFMI je výhradním dodavatelem jediného letadla, druhé a třetí verze B737, které mělo největší obchodní úspěch v dějinách civilního letectví.
- 174 Argumentace žalobkyně v tomto ohledu je v podstatě opakováním obecnějšího výše přezkoumaného tvrzení, že podíly na trhu nejsou relevantní za účelem posouzení soutěžní situace na trhu podléhajícímu nabídkovým řízením. Ze všech důvodů uvedených výše a zvláště s ohledem na skutečnost, že instalovaný komplex proudových motorů vyrobených jedním výrobcem motorů má dopad na současné

a budoucí příjmy, nadále existují přímé a nepřímé účinky obchodního úspěchu na takovém trhu, i přes uplynutí značného časového období.

- 175 Dodávka motorů pro B737 společností GE může být tedy v projednávané věci považována za relevantní, protože zvyšuje podíl žalobkyně na trhu a umožňuje jí mít ještě dnes prospěch z toku dodatečných příjmů, jakož i z pozitivních obchodních účinků vyplývajících z výhod pro výrobce motorů jedné platformy z hlediska leteckých společností ze standardizace jejich letadlového parku.
- 176 Žalobkyně při jednání uvedla, že profesor Vives, ekonom zaměstnaný Komisí, aby radil jejím úředníkům v průběhu správního řízení, popsal v elektronické zprávě předložené Komisí dne 26. dubna 2004 v odpovědi na písemný dotaz Soudu skutečnost, že žalobkyně získala zakázky na vybavení B737, jako „spíše otázku štěstí (mající enormní dopad) než jako příklad setrvačnosti podílů na trhu“ [„more a case of luck (with tremendous impact) than a case of market share inertia“]. Profesor Vives neměl v rámci správního řízení žádné zvláštní postavení a okolnost, že vyjádřil stanovisko, které lze považovat za neslučitelné s postojem nakonec přijatým Komisí v napadeném rozhodnutí, nemůže vyvrátit odůvodněnost tohoto rozhodnutí. Naopak tato okolnost naznačuje, že si Komise úmyslně obstarala různá stanoviska.
- 177 V každém případě Komise v napadeném rozhodnutí netvrdí, že žalobkyně měla dominantní postavení v okamžiku zadání dotčených zakázek na počátku 80., resp. 90. let. Relevantním je v tomto kontextu skutečnost, že tento minulý obchodní úspěch má sám o sobě nadále důsledky na soutěžní postavení žalobkyně dnes, jak bylo popsáno výše.

- 178 Jestliže úspěch žalobkyně v nabídkovém řízení na vybavení B737 „deformuje“ číselné údaje týkající se podílů na trhu jednotlivých výrobců motorů v tom smyslu, že významně zvyšuje podíl žalobkyně, Komise se mohla platně domnívat, že významný podíl žalobkyně, který z toho z části vyplýval, mohl změnit soutěžní situaci na samotném trhu ve prospěch posledně uvedené. Naopak to, že by Komise nepřihlédla k nabídkovému řízení, které žalobkyně vyhrála a které představovalo nejvýznamnější obchodní úspěch na dotčeném trhu, mohlo zcela jistě narušit její analýzu v tomto ohledu.
- 179 Okolnost, které se dovolává žalobkyně, že se americké Ministerstvo spravedlnosti nejspíše domnívalo, že bylo příhodné vyloučit prodeje motorů odpovídající prodejům tohoto letadla za účelem posouzení síly žalobkyně v tomto odvětví, není relevantní pro účely probíhajícího řízení. V tomto ohledu nestačí sama o sobě skutečnost, že příslušné orgány jednoho nebo několika třetích států posuzují otázku určitým způsobem v rámci svých vlastních řízení pro vyvrácení odlišného posouzení případně učiněného příslušnými orgány Společenství. Skutečnosti a argumenty předložené v rámci správního řízení na úrovni Společenství, jakož i použitelné právní předpisy, nejsou nezbytně totožné s těmi, které byly zohledněny dotčenými orgány třetích států, a jejich posouzení se proto mohou lišit. Jestliže se některý z účastníků řízení domnívá, že odůvodnění závěru orgánů třetího státu je zvláště relevantní a použitelné v řízení Společenství, může se ho vždy dovolávat ve věci samé, jak to učinila žalobkyně v projednávané věci, ale důkazní síla tohoto odůvodnění nemůže být určující.
- 180 S přihlédnutím k předcházejícímu se Komise nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když zohlednila prodeje motorů určených pro B737.

### Závěry ohledně podílů na trhu

- 181 Je namístě s ohledem na veškerou předcházející analýzu, dojít k závěru, že skutečnosti zjištěné Komisí v rámci její analýzy podílů na trhu žalobkyně jsou

v podstatě prokázány. Komise se nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když se domnívala, že podíl žalobkyně na trhu mohl za okolností případu naznačovat existenci dominantního postavení žalobkyně na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla před spojením. Je třeba mimoto uvést, že svůj závěr ohledně existence již existujícího dominantního postavení žalobkyně založila na dalších faktorech uvedených v napadeném rozhodnutí, které budou přezkoumány dále.

### c) Vertikální integrace – GE Capital a GECAS

#### Úvod

<sup>182</sup> V rámci své analýzy postavení GE na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla se Komise v napadeném rozhodnutí rovněž opírá, aby došla k závěru o existenci dominance, o hospodářskou a obchodní sílu dvou dceřiných společností GE, a sice GE Capital a GECAS. V bodech 107 až 120 odůvodnění Komise uvádí důvody, proč se domnívá, že finanční síla GE Capital posiluje dominantní postavení žalobkyně a v bodech 121 až 139 odůvodnění uvádí důvody, proč se domnívá, že k němu rovněž přispívají existence a obchodní politika GECAS. Dále Komise v bodech 140 až 145 odůvodnění uvádí, že pro soutěžitele žalobkyně je nemožné vykonávat sílu obdobnou síle žalobkyně. Komise konečně rovněž předkládá v bodech 163 až 172 odůvodnění pod názvem „Dominantní postavení GE“ určitý počet příkladů a jiných skutečností týkajících se vlivu GE Capital a GECAS.

<sup>183</sup> Žalobkyně tuto analýzu kritizuje, uvádějíc konkrétně, že je málo ortodoxní, zejména v rozsahu, v němž je, pokud jde o GECAS, založena na údajném výkonu síly na trhu

subjektem jakožto kupujícím, jehož podíl na nákupech je nižší než 10% (body 103 a 104 výše). Tvrzení Komise není založeno na žádné hospodářské analýze, která by jej mohla podpořit. V rozsahu, v němž se Komise dovolává určitého počtu příkladů na podporu tohoto tvrzení, žalobkyně uvádí, že zásahy jejích dceřiných společností za účelem propagace jejích motorů naznačují existenci velmi silné hospodářské soutěže.

184 Je třeba připomenout, že existence určitého stupně hospodářské soutěže na trhu není neslučitelná s existencí dominantního postavení na tomtéž trhu (viz rozsudky Hoffmann-La Roche v. Komise, bod 101 výše, body 39 a 70, a United Brands v. Komise, bod 117 výše, bod 113). V projednávané věci Komise totiž konstatovala, že mezi jednotlivými výrobci motorů pro velká obchodní letadla existuje soutěžní vztah. Konstatovala nicméně rovněž, že narozdíl od svých soutěžitelů měla díky jejím dceřiným společnostem žalobkyně k dispozici prostředky, které jí umožňovaly v jednotlivých případech výkon dominantního postavení tím, že získala zakázky, které by nutně nemohla získat pouze na základě technické a cenové hospodářské soutěže. Existence nabídkových řízení podléhajících hospodářské soutěži dovolávaná žalobkyní tak není neslučitelná s tvrzením Komise ohledně relevance těchto ostatních prostředků vlivu.

185 Ostatně pouhá existence GE Capital a skutečnost, že skupina GE tak požívá nejvyšší index solventnosti „AAA“ (bod 142 odůvodnění napadeného rozhodnutí), nejsou okolnostmi, které by samy o sobě ukazovaly dominantní postavení žalobkyně na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla. Žalobkyně v tomto ohledu správně uvádí, že právo hospodářské soutěže netrestá podniky pouze z důvodu jejich velikosti nebo jejich finančních prostředků.

186 Rovněž okolnost, že GECAS působí v oblasti nákupu, financování a poskytování velkých obchodních letadel na leasing, není sama o sobě pro hospodářskou soutěž

škodlivá. Pouhá skutečnost, že je podnik prostřednictvím jedné ze svých dceřiných společností, v projednávaném případě GECAS, jedním z hlavních zákazníků svých vlastních zákazníků, a sice Boeing a Airbus v projednávaném případě, nemůže stačit pro to, aby jí poskytovala na trhu sílu zakládající dominantní postavení.

187 Je třeba nicméně uvést, že Komise nepředkládá v napadeném rozhodnutí hospodářskou teorii, podle které kupující proudových motorů představujících 8 až 10% ze všech nákupů má na základě toho hospodářskou sílu, která mu umožňuje vyloučit některé výrobce těchto motorů z trhu. Netvrdí ani, že to, že je jeden z výrobců proudových motorů pro velká obchodní letadla finančně silnější než jeho rivalové, s sebou nese důsledek, že může posledně uvedené vyloučit, ani to, že kombinovaný účinek těchto dvou okolností vede k tomuto závěru v situaci, kdy kupující letadel a výrobce proudových motorů jsou součástí stejné skupiny společností.

188 V rámci své analýzy již existujícího dominantního postavení žalobkyně Komise naopak uvedla, že žalobkyně využívá hospodářské síly svých dceřiných společností „strategicky“, aby zvýšila sílu, kterou již má díky významu svých prodejů na trhu s proudovými motory. Z napadeného rozhodnutí vyplývá, že toto skutkové zjištění je založeno, pokud jde o proudové motory pro velká obchodní letadla, nikoliv na hospodářské analýze otázky, zda takové chování bylo účinné a zároveň v obchodním zájmu žalobkyně, ale na skutkových okolnostech zjištěných v průběhu správního řízení naznačujících, že toto chování existuje a že v praxi zvýhodňuje prodej motorů žalobkyně ve srovnání s motory jejích soutěžitelů.

189 Poté, co Komise konstatovala existenci tohoto strategického chování, vyvodila z něj, že vertikální integrace žalobkyně s jejími dceřinými společnostmi GE Capital a GECAS přispívá k jejímu již existujícímu dominantnímu postavení na trzích s proudovými motory a zvláště na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla (body 107 a následující, respektive 121 a následující odůvodnění napadeného rozhodnutí).

190 V tomto kontextu je věcí Soudu, aby ověřil, zda se Komise dopustila nesprávných skutkových zjištění, když konstatovala existenci výše popsaného strategického chování, a mimoto, zda se dopustila zjevně nesprávného posouzení, když došla k závěru, že toto chování přispívá k již existujícímu dominantnímu postavení žalobkyně na trhu s velkými obchodními letadly. Úvahy týkající se těchto dvou otázek jsou úzce spojeny, zejména pokud jde o předložené zvláštní případy a budou společně přezkoumány dále v rámci následného přezkumu zaprvé obchodního vlivu GECAS, zadruhé finanční síly GE Capital, zatřetí úvah týkajících se výkonu vlivu společnostmi GECAS a GE Capital na zákazníky GE a začtvrté úvah týkajících se číselných údajů ohledně vývoje podílů na trhu žalobkyně po zřízení GECAS v rámci její skupiny.

## Obchodní vliv GECAS

### — K politice GECAS „GE-only“

191 Není sporné, že GECAS má nákupní politiku „GE-only“ spočívající ve výlučném nákupu letadel s motory GE. Jedinou výjimkou z této politiky je nákup osmi B757 (z 1 040 letadel, viz body 122 a 132 odůvodnění napadeného rozhodnutí), letadel, pro která není žádný motor společnosti GE k dispozici. V důsledku toho je letadlový park GE tvořen z více než 99% letadly s motory žalobkyně nebo společného podniku.

192 Žalobkyně je toho názoru, že Komise se nemůže domnívat, že tato okolnost přispívá k jejímu dominantnímu postavení. V tomto ohledu žalobkyně ve své žalobě odkazuje zvláště na zprávu Lexecon v příloze k žalobě, podle které je přirozené pro leasingovou společnost integrovanou s výrobcem motorů nakupovat jeho motory, protože jiná volba by mohla vytvářet dojem o nedostatku důvěry uvnitř skupiny ve

své vlastní proudové motory, protože určité náklady spojené s koupí jsou nižší a protože je pro takovou leasingovou společnost obtížné obdržet příznivé podmínky od přímých soutěžitelů společnosti její vlastní skupiny.

193 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že za účelem prokázání opodstatněnosti svého tvrzení ohledně dopadu chování GECAS na trhu s velkými obchodními letadly, nemusí Komise zpochybnit přirozený charakter chování GECAS v tomto ohledu, ani dokonce prokázat, že cílem žalobkyně bylo, když vstoupila na trh leasingu, propagovat prodeje svých vlastních motorů. Jestliže je totiž prokázáno, že výlučná nákupní politika GECAS zvýhodňuje prodej motorů žalobkyně na trhu, toto zjištění stačí k tomu, aby se Komise mohla platně domnívat, že tento faktor přispívá k dominantnímu postavení žalobkyně. Z toho vyplývá, že argumentace spočívající v údajně přirozeném charakteru chování GECAS není v projednávaném případě relevantní.

194 V každém případě argumenty uvedené v bodě 192 výše jsou málo přesvědčivé, jelikož to, že se GECAS omezuje na operace týkající se motorů žalobkyně, představuje nezbytně určité obchodní zatížení. Jestliže se jakýkoliv kupující dobrovolně omezí ve svých zásobovacích zdrojích již ze zásady, a ne odkazem na objektivní obchodní kriteria, tato skutečnost mu již pojmově přináší náklady, vyjma výjimečného případu, kdy jsou výrobky, na které se omezuje, systematicky lepší a levnější nežli alternativní výrobky. Naopak údajné negativní důsledky přijetí neutrální nákupní politiky GECAS, dovolávané žalobkyní, jsou obecné a spekulativní zvláště proto, že spočívají především na obchodních postojích, které by přijaly třetí subjekty v případě, že by si GECAS zvolila takovou politiku.

195 Nehledě na tyto argumenty, jestliže by tvrzení žalobkyně, podle kterého preference GECAS nezvyšuje celkové prodeje proudových motorů GE, bylo správné, její vlastní obchodní politika, pokud jde o GECAS, by neměla žádný smysl. Téměř absolutní charakter této preference motorů GE ze strany GECAS je totiž sám nepřímým důkazem o strategické povaze této politiky.

— K obchodnímu postavení GECAS

196 Žalobkyně uplatňuje, že ILFC je významnějším kupujícím velkých obchodních letadel nežli GECAS. Konkrétněji tvrdí, že ke dni 1. březnu 2001 měla ILFC objednáno skoro dvojnásobek počtu velkých obchodních letadel ve srovnání s GECAS, a sice 529 proti 268 pro GECAS. Naopak v napadeném rozhodnutí Komise uvádí, že GECAS je největším kupujícím letadel na světě a že je dvakrát větší nežli ILFC, pokud jde o počet letadel v jejím letadlovém parku, čítajícím celkem 1 040 letadel proti [400 až 500] ILFC. Komise uvádí rovněž celkové číselné údaje pro všechna proudová letadla, podle kterých měla na konci roku 2000 GECAS 796 objednávek, zatímco ILFC měla 535 objednávek. Pokud jde o posledně uvedené číselné údaje, je třeba uvést, že se týkají jak velkých regionálních letadel, tak velkých obchodních letadel, což vysvětluje rozdíl oproti číselným údajům předloženým žalobkyní.

197 S ohledem na velikost letadlového parku GECAS nevede okolnost, že podle dalších parametrů je ILFC větší, k důsledku, že se Komise dopustila nesprávného skutkového zjištění nebo zjevně nesprávného posouzení, když se domnívala, že GECAS je největší leasingovou společností a že v průběhu let předcházejících spojení byla největším kupujícím letadel na světě.

198 Je třeba dodat, že platnost odůvodnění Komise nezávisí na tom, zda přesný podíl nákupů velkých obchodních letadel společností GECAS, a stejně tak i motorů tato letadla pohánějících, byl 10% – jak tvrdí Komise v bodě 122 odůvodnění napadeného rozhodnutí – nebo 7 až 8% – jak tvrdí žalobkyně. Rozdíl mezi těmito číselnými údaji se totiž významně nedotýká analýzy Komise. Důležitou je v tomto kontextu otázka, zda byla GECAS konkrétně schopna díky své činnosti spočívající v nákupu a v poskytování letadel na leasing vykonávat značný vliv na výběr motorů konstruktéry letadel a leteckými společnostmi.

199 V tomto ohledu skutečnost, že žalobkyně měla podíl na trhu 7 až 10%, který jí byl ve skutečnosti vyhrazen díky preferenční nákupní politice GECAS, pro ni představuje sama o sobě nezanedbatelnou výhodu. I kdyby totiž byly preferenční koupe GECAS v praxi vyrovnány alespoň v určitém rozsahu nákupy ostatních leasingových společností, žalobkyně mohla narozdíl od svých soutěžitelů předpokládat určitý podíl svých prodejů se zvýšeným stupněm jistoty, zatímco případné vyrovnávací nákupy jinými leasingovými společnostmi byly přinejlepším potenciálními prodejmi z hlediska ostatních výrobců motorů až do jejich uskutečnění.

200 Navíc v bodech 140 až 145 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise uvádí nemožnost soutěžitelů žalobkyně napodobit leasingovou společnost rovnocennou GECAS a v bodech 209 a 210 odůvodnění podotýká, že Pembroke, leasingová společnost, ve které má Rolls-Royce 50% podíl, není srovnatelná s GECAS a nemá výlučnou nákupní politiku ve prospěch motorů Rolls-Royce. Žalobkyně nezpochybňuje tato skutková zjištění, ale odpovídá, že soutěžitelé jsou schopni s žalobkyní soutěžit bez ohledu na existenci GECAS. Je namístě dojít k závěru, že dotčené úvahy jsou správné a relevantní v rozsahu, v němž konstatují vyloučení jednoho z možných způsobů, kterým soutěžitelé žalobkyně mohli s posledně uvedenou soutěžit.

## Finanční síla GE Capital

- 201 Komise konstatovala, aniž by jí žalobkyně oponovala, že finanční síla GE Capital přináší prospěch celé skupině společností, jejíž je součástí, zejména v rozsahu, v němž požívají index solventnosti „AAA“, který jim umožňuje mít přístup k finančním trhům snadněji nežli jejich soutěžitelům (viz bod 142 odůvodnění napadeného rozhodnutí a poznámka pod čarou č. 32).
- 202 Pro Soud je tedy nutné vzít tento skutkový stav na vědomí.

Úvahy týkající se výkonu vlivu GECAS a GE Capital na zákazníky žalobkyně na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla

- 203 V odůvodnění Komise analyzuje dvě odlišné situace, a sice zaprvé situaci, kdy si konstruktér letadla vybere výlučně jeden motor, aby poháněl novou platformu a zadruhé situaci, kdy je konečný výběr motoru učiněn leteckou společností z různých motorů osvědčených pro jednu platformu s více zdroji. Podle ní je v první z těchto situací rozhodující vliv dceřiných společností žalobkyně na konstruktéra letadel, zatímco ve druhé situaci je více relevantní jejich vliv u leteckých společností.
- 204 Žalobkyně odmítá toto odůvodnění jako celek, když uplatňuje zejména, že s ohledem na hospodářské teorie není připuštěno, aby kupující představující méně než 10% nákupů na relevantním trhu mohl na tomto trhu vykonávat značný

obchodní vliv. Různé příklady a úvahy předložené Komisí v tomto ohledu jsou tedy zcela irelevantní.

— K výkonu vlivu společnosti GE vyplývajícího ze síly jejich dceřiných společností na konstruktéry letadel.

205 Pokud jde o vliv GE Capital a GECAS na konstruktéry letadel, Komise se opírá konkrétně, pokud jde o velká obchodní letadla, o příklad týkající se Boeing B777X (verze B777 s prodlouženým trupem). Komise v bodě 166 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvádí, že žalobkyně získala tuto výlučnost díky spojení okolností, kterých její soutěžitelé nemohli dosáhnout, ačkoliv byli všichni technicky způsobilí motor dodat. V tomto ohledu se dovolává interních dokumentů GE, které potvrzují, že kombinovaná nabídka, která zakázku získala, zahrnovala [...]

206 Zejména dva dokumenty ze dne 12. května 1999 označené referenčními čísly 120 CID 000168 a 120 CID 000166 obsahují následující pasáže: „[...]“ a „[...]“.

207 Při jednání žalobkyně uznala, že GECAS „hrála úlohu“ při výběru proudového motoru, kterým je vybavena tato platforma letadla, ale uplatňuje, že smlouva podepsaná mezi žalobkyní a Boeing v říjnu 1999 neodráží obsah těchto dokumentů, zejména proto, že s předpokládanými objednávkami GECAS nebylo zacházeno jako se zaváděcími objednávkami a musely být předmětem následných jednání. Dotčená smlouva nebyla nicméně před Soudem předložena. Naopak Komise ve své žalobní odpovědi uvedla, aniž by jí v tomto ohledu žalobkyně oponovala, že v červenci 2000 Boeing oznámila, že GECAS měla [...], což potvrzuje informaci obsaženou ve dvou výše uvedených interních dokumentech.

- 208 S ohledem na vše předcházející je právně dostačujícím způsobem prokázáno, že se GECAS před uvedením Boeing B777X na trh zavázala, bez ohledu na to, zda právně závazným způsobem nebo pouze z obchodního hlediska, [...] a že tento závazek pomohl žalobkyni získat zakázku na výhradní vybavení dotčené platformy proudovými motory.
- 209 Pokud jde o [...], žalobkyně při jednání uvedla, že GE Capital nehrála žádnou úlohu při jednáních týkajících se tohoto projektu, [...]. Tato okolnost není neslučitelná s tvrzením Komise, jelikož posledně uvedená v napadeném rozhodnutí netvrdila, že právě GE Capital [...]. Totožnost právnické osoby ve skupině GE, která [...], nemá význam, jelikož je nesporné, že se jedná o [...]
- 210 Komise ve vztahu k tomuto příkladu v bodě 160 odůvodnění napadeného rozhodnutí rovněž uvádí, že GE „pokud jde o objednávky proudových motorů pro klasickou verzi [B777] skutečně ztrácela na [Rolls-Royce], ale těsně následovala P & W“, ale že tomuto možnému omezení výhody plynoucí ze standardizace čelila tím, že získala výlučnost na dodávku proudového motoru pro B777X. Podle Komise, události, které vedly Boeing k výběru motoru žalobkyně pro B777X prokazují, že žalobkyně byla díky obchodnímu přínosu jejích dceřiných společností schopna získat tuto zakázku výlučně bez ohledu na slabiny jejího výrobku v určitých ohledech, jejichž existenci žalobkyně nepochybně.
- 211 V tomto ohledu žalobkyně sama tvrdí, že musela poskytnout významné slevy, aby mohla vybavit B777X, jelikož její proudový motor nebyl tak konkurenceschopný jako motory P & W a Rolls-Royce na klasické verzi této platformy. Z této okolnosti vyvozuje, že hospodářská soutěž na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla je silná.

- 212 V rozsahu, v němž žalobkyně tvrdí, že musela poskytnout slevy, aby vyhrála nabídkové řízení týkající se B777X, skutečnost, že dodavatel proudových motorů [...] (viz bod 205 výše) se nerovná poskytnutí slev. Totiž, [...]
- 213 Je namístě se domnívat, že to, že žalobkyně mohla poskytnout obchodní podmínky jako ty, které navrhla v projednávaném případě společnosti Boeing, odráží její nezávislost na jejích soutěžitelích ve smyslu judikatury uvedené v bodě 117 výše. To, že nemohla vyvinout motor, který by byl objektivně rovnocenný motorům jejích soutěžitelů, ji nezabránilo, aby tuto zakázku získala. GE se mohla rozhodnout v kontextu nabídkového řízení, které by pravděpodobně prohrála, pokud by kvalita jejího výrobku a cena, jež má být zaplacená při dodání, byly jedinými relevantními kritérii, že je namístě tuto situaci změnit použitím prostředků externích pro relevantní trh.
- 214 Z toho vyplývá, že pokud jde o tento zásadní aspekt její obchodní politiky, žalobkyně se mohla chovat nezávisle. Komise se tedy v napadeném rozhodnutí (viz zejména body 121 a následující, 162 a následující a 229 odůvodnění) legálně domnívala, že to, že žalobkyně přinesla tyto oběti narozdíl nebo přinejmenším více nežli její soutěžitelé, je projevem její obchodní nezávislosti. Rozdílné obchodní možnosti, kterými disponuje, ji ve značném rozsahu chrání před účinky okamžitého obchodního tlaku vyplývajícího z konkurence P & W a Rolls-Royce. Může si tedy dovolit [...], aniž by však z důvodu tohoto postojе utrpěla škodlivé účinky.
- 215 V tomto ohledu je třeba rovněž připomenout, že rozsudek Hoffmann-La Roche v. Komise, bod 101 výše, se týká trhů s výrobky běžné spotřeby, zatímco projednávaná věc se týká výrobků, které jsou prodávány v rámci nabídkových řízení, která se konají pravidelně, z nichž každé se týká prodejů vysoké hodnoty a která jsou charakterizována opakovanými jednáními. V takovém kontextu dochází ze strany uchazečů o zakázku nezbytně k finančním ústupkům, ať už v jakémkoliv

formě, jelikož tento jev je nedílnou součástí takového vyjednávacího procesu. Pouhá skutečnost, že žalobkyně navrhla slevy, aby získala určitá nabídková řízení, není sama o sobě neslučitelná v tomto kontextu s existencí jejího dominantního postavení.

216 S ohledem na předcházející je namístě se domnívat, že se Komise mohla domnívat, aniž by se v tomto ohledu dopustila zjevně nesprávného posouzení, že to, že žalobkyně vyhrála nabídkové řízení na výhradního dodavatele motorů pro B777X, díky obchodnímu přínosu svých dceřiných společností, bylo znakem nikoli zdravé hospodářské soutěže, ale její síly na trhu.

217 Žalobkyně rovněž zpochybňuje tvrzení Komise, že GECAS jednala jako „zaváděcí zákazník“ (launch customer) nebo jako „zákazník přispívající ke zvýšení prodeje“ (boost customer) (body 133 a 193 odůvodnění napadeného rozhodnutí), zejména aby [...], a uplatňuje, že jestliže GECAS nejednala v tomto postavení, tvrzení Komise ohledně významu obchodního vlivu GECAS by tím bylo narušeno. Žalobkyně tvrdí, že svědectví [...], jakož i [...] a [...] potvrzují, že GECAS nehraje úlohu zaváděcího zákazníka. Podle žalobkyně je zaváděcím zákazníkem zákazník, který učiní předběžné objednávky, ze kterých konstruktér letadel vychází, aby určil, zda zahájí výrobu daného přístroje. Podle ní leasingové společnosti nejsou obecně považovány za zaváděcí zákazníky. Komise kvalifikuje postoj [...] v tomto ohledu jako „zvláštní“. Uvádí, že [...] původně uvedla, že hrála úlohu zaváděcího zákazníka pro několik letadel [...] a [...], ale že [...] se zdá, že poté změnila svou definici tohoto pojmu a formálně toto postavení uznala [...], na rozdíl od postavení pouhého účastníka při uvádění na trh, pouze pro [...]

218 Je namístě nejprve konstatovat, že odkazy v napadeném rozhodnutí na pojem „zákazník přispívající ke zvýšení prodeje“ nepřidávají nic k jejímu odůvodnění. Ačkoliv skutečnost, že GECAS následně objednáva letadla, může zvýšit počet letadel

motorově vybavených GE v letadlových parcích leteckých společností, k takovýmto následným objednávkám dochází příliš pozdě, aby přímo ovlivnily výběr konstruktéra letadel. Výrobce letadla se rozhoduje, kterým motorem své letadlo vybaví nebo případně jaké motory budou na platformě k dispozici, v okamžiku počátečního uvedení letadla na trh. Z toho v zásadě vyplývá, že GECAS může ovlivnit výběr motoru nebo motorů konstruktérem letadel pouze v okamžiku uvedení platformy na trh.

- 219 Je třeba nicméně uvést, že otázka vhodnosti označení „zaváděcí zákazník“, jakož i otázka užitečnosti či neužitečnosti pojmu „zákazník přispívající ke zvýšení prodeje“ ve vztahu k úloze zastávané obecně leasingovými společnostmi a konkrétně GECAS vůči konstruktérům letadel, má v širším kontextu odůvodnění Komise minimální význam. V tomto ohledu je důležitá otázka, zda je GECAS schopná vykonávat vliv na výběr motoru prováděný konstruktéry letadel za účelem vybavení určitých konkrétních platform. Konkrétně z výše přezkoumávaného příkladu týkajícího se B777X vyplývá, že zásah GECAS značně přispěl k tomu, že se Boeing rozhodla použít výlučně motor žalobkyně. Za těchto podmínek je namístě se domnívat, že GECAS má skutečně vliv, který konstatovala Komise, aniž by bylo potřeba určit, zda ji konstruktéři letadel považovali za „zaváděcího zákazníka“ nebo za „zákazníka přispívajícího ke zvýšení prodeje“.

— K výkonu vlivu společnosti GE vyplývajícího ze síly jejich dceřiných společností na letecké společnosti

- 220 Pokud jde o vliv dceřiných společností žalobkyně na letecké společnosti, Komise uvádí, že vliv GECAS dalece přesahuje pouhou skutečnost, že nakupuje přibližně 10% velkých obchodních letadel prodaných ve světě, jelikož nakupuje letadla vybavená motory GE spekulativně, tedy dříve, nežli existuje pro tato letadla určitý

konečný zákazník (bod 123 odůvodnění napadeného rozhodnutí), takže může „zasít“ (seed) prodej motorů GE u malých leteckých společností, což vytváří, zachovává a posiluje postavení GE zejména díky výše přezkoumávaným úvahám týkajícím se standardizace (viz bod 125 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

221 Komise se v tomto ohledu dovolává v bodě 135 odůvodnění napadeného rozhodnutí případu China Eastern, popsaného v bodě 157 výše v kontextu účinků standardizace. Z části výroční zprávy GE za rok 1999, uvedené ve zmíněném bodě odůvodnění, vyplývá, že GECAS této společnosti pomohla v několika ohledech, včetně pomoci za účelem standardizace jejího letadlového parku letadly „Airbus s úzkým trupem vybavených proudovými motory CFM[I]“. Taková standardizace letadlového parku díky zásahu GECAS odpovídá jevu „zasetí“ popsanému Komisí, tím, že GECAS napomáhá vytvoření situace, ve které standardizace vede ke koupi motorů žalobkyně dotčenou leteckou společností v budoucnosti. Dotčená část tak podporuje tvrzení Komise ohledně existence tohoto jevu.

222 V bodě 136 odůvodnění napadeného rozhodnutí a konkrétněji v poznámce pod čarou č. 45 tohoto rozhodnutí se Komise dovolávala příkladu týkajícího se [...], který popsala podrobně v bodě 192 odůvodnění v oddílu napadeného rozhodnutí věnovaném její analýze P & W. Z interní elektronické zprávy žalobkyně uvedené ve zmíněném bodě 192 odůvodnění vyplývá zejména následující: „[...]“. Autor dotčené zprávy byl rovněž potěšen, že tento úspěch [...] Mimoto uvedl, že „[...]“.

223 Z těchto konkrétních příkladů vyplývá, že žalobkyně se sama v některých případech domnívá, že leasingové služby, které je GECAS schopna nabízet leteckým společnostem, hrají významnou úlohu umožňující tak žalobkyni získat zakázku na dodávky motorů pro letadla letecké společnosti.

224 Další prvek, interní dokument GECAS č. 702 CID 000080, dovolávaný Komisí před Soudem za účelem odmítnutí tvrzení žalobkyně, že GECAS neměla strategický cíl propagovat motory žalobkyně, zní následovně: „[...]“. Tento dokument totiž potvrzuje existenci takového strategického cíle.

225 Pokud jde o strategický příspěvek GE Capital ve vztahu k leteckým společnostem, Komise v bodě 117 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvádí rovněž článek, který předkládá jako pocházející od generálního ředitele žalobkyně v rozhodné době, Jacka Welcha:

„Co přináší [GE] Capital GE? Jednak cenné zákazníky: [GE] Capital poskytuje financování takovým zákazníkům operačního vedení GE, jako jsou Aircraft, Power Systems a Automotive, což je podporuje v uzavírání významných smluv. Hrozba úpadku, která zatěžovala Continental Airlines v roce 1993, představovala jeden z nejvýznamnějších příkladů existence případného svazku. Půjčky poskytnuté GE Capital pomohly Continental, aby opět začala létat. Poté Continental učinila velkou objednávku nových letadel – většina byla vybavena proudovými motory GE. Podle poradce p. Tichého: ‚[GE] Capital byla součástí arsenálu, jímž disponují průmyslové části GE, aby zabránily hospodářské soutěži.‘“

226 Žalobkyně v žalobní odpovědi zpochybňuje, pokud jde o uvedení téhož článku, že autorem tohoto článku byl novinář časopisu „Fortune“. Nicméně, aniž by to žalobkyně zpochybnila, Komise podotkla v napadeném rozhodnutí, zejména v poznámkách pod čarou 37 a 38, že žalobkyně sama zveřejnila dotčený článek na své internetové stránce. Z tohoto elektronického zveřejnění vyplývá, že žalobkyně nezpochybňovala nebo dokonce, že souhlasila s analýzou, která je v něm uvedena.

227 Komise dále v bodech 118 až 120 napadeného rozhodnutí uvádí, že po finančním zásahu popsaném v uvedené citaci si Continental Airlines zvolila motory žalobkyně pokaždé, když nakupovala velká obchodní letadla, u kterých byl možný výběr. Komise z toho vyvozuje, že finanční podpora poskytnutá GE Capital společnosti Continental Airlines byla zřejmě podmíněna přijetím preferenční politiky posledně uvedené, pokud jde o proudové motory žalobkyně.

228 Žalobkyně nezpochybnuje skutkové údaje týkající se těchto příkladů jako takové. Nekomentuje příklad týkající se China Eastern a pokud jde o příklad přezkoumaný v bodě 222 výše, uvádí, že v dotčené elektronické zprávě bylo rovněž uvedeno, že uvedená obchodní kampaň byla velmi obtížná. Pokud jde o příklad Continental Airlines, žalobkyně tvrdí, že se jedná o izolovaný případ, a tvrdí, že se Komise nesnaží popsat význam nebo dopad praxe, kterou popisuje. Je namísto se domnívat, že tyto argumenty neodporují tvrzení Komise, jelikož Komise v napadeném rozhodnutí náležitým způsobem uvedla relevanci těchto příkladů ve vztahu k úloze zastávané GECAS a GE Capital za účelem propagace motorů pro velká obchodní letadla žalobkyně u leteckých společností.

— Závěry ohledně výkonu vlivu společnosti GE vyplývajícího ze síly jejich dceřiných společností

229 S přihlédnutím k předcházejícímu a s ohledem zejména na konkrétní příklady uvedené Komisí za účelem prokázání výkonu vlivu GE vyplývajícího z obchodní síly jejich dceřiných společností, jejichž opravdovost a relevance nebyly v rámci probíhajícího řízení zpochybněny, musí být žalobní důvod žalobkyně spočívající v neexistenci takového vlivu zamítnut. Konkrétně její argumenty založené na údajném různorodém charakteru zjištění Komise s ohledem na hospodářské teorie nemohou převážet nad přesvědčivými důkazy předloženými Komisí.

Úvahy týkající se číselných údajů ohledně vývoje podílů na trhu žalobkyně poté, co GECAS zahájila svou činnost spočívající v nákupech a v poskytování letadel na leasing

230 V bodě 138 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise srovnala postavení žalobkyně na trhu předtím, než GECAS zahájila své spekulativní nákupy (od roku 1988 do roku 1995), s postavením po tomto datu (od roku 1996 do roku 2000). Konstatuje, že jestliže se prodeje proudových motorů GE leasingovým společností, včetně GECAS, zvýšily o více než 20 procentních bodů podílů na trhu (tedy zvýšení o více než 60%), přímé nákupy motorů GE leteckými společnostmi se snížily pouze o méně než 5 procentních bodů (tedy méně než o 10%). Komise z toho vyvozuje, že ostatní leasingové společnosti a letecké společnosti nevyrovnaly podíl preferenčních nákupů učiněných GECAS a že činnost GECAS tedy vedla k přesunutí podílů na trhu, v čistých hodnotách, ve prospěch GE.

231 Žalobkyně správně uvádí, že výše uvedené odůvodnění neumožňuje srovnat velikost podílu na trhu představovaného nákupy leasingových společností s podílem na trhu představovaným přímými nákupy leteckých společností. Z toho totiž vyplývá, že Komise odkazem na tyto statistiky neprokázala, že GECAS zvýšila celkově podíl žalobkyně na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla.

232 Žalobkyně mimoto uvádí, že číselné údaje, které sama předložila, zejména údaje obsažené v příloze k žalobě, a sice v analýze profesora Nalebuffa (příloha 7.4), týkající se nákupů všech leasingových společností, včetně GECAS, prokazují neexistenci pozitivního účinku činnosti GECAS na prodeje žalobkyně a existenci jevu vyrovnání podporujícího koupi motorů jiných výrobců motorů než GE ze strany jiných leasingových společností jako reakce na preferenční politiku GECAS. Žalobkyně se v tomto ohledu dovolává tvrzení Komise obsažené v její odpovědi,

podle kterého se prodeje žalobkyně snížily na [...] % namísto [...] % díky nákupům GECAS, za účelem prokázání nesprávného tvrzení Komise ohledně zvýšení podílu na trhu žalobkyně přičitatelného GECAS.

233 Je namístě poznamenat, že číselné údaje uvedené ve zprávě profesora Nalebuffa se vztahují pouze na platformy s více zdroji, u kterých existuje volba mezi motorem CFMI/GE a jiným motorem. Tyto číselné údaje tedy vylučují všechna letadla, pro které byl osvědčen pouze jeden motor, a zejména B737, vybavená výlučně motorem žalobkyně. V rozsahu, v němž žalobkyně podotýká, že její podíl se podle samotné Komise snížil, jedná se o tvrzení vytržené z kontextu vztahující se pouze k části trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla.

234 Komise mimoto kritizuje výběr profesora Nalebuffa ohledně zacházení se statistikami, zejména v rozsahu, v němž předpokládal, že výběr již provedený konečnými uživateli, pokud jde o určitý omezený počet letadel, se odrazí v budoucím výběru ostatních letadel objednaných leasingovými společnostmi, pro které dosud motor nebyl zvolen. Je totiž namístě konstatovat, že za poslední roky byl počet objednávek, u kterých nebyl dosud zvolen motor, obzvláště vysoký v číselných údajích použitých profesorem Nalebuffem, což je nevyhnutelné, ale značně snižuje důvěryhodnost těchto údajů. Vzhledem k tomu, že profesor Nalebuff došel k závěru, že ostatní leasingové společnosti reagovaly proti preferenci GECAS, právě srovnáním třech posledních let, roku 1998, 1999 a 2000, s předchozím obdobím mezi lety 1991 až 1997, postihuje toto snížení důvěryhodnosti rovněž uvedený závěr.

235 Je třeba konstatovat, že určité zvýšení podílu proudových motorů vyrobených soutěžiteli žalobkyně a nakoupených leasingovými společnostmi je nevyhnutelné, ledaže bychom se domnívali, že účinek přesouvání podílů na trhu vyplývající z nákupů učiněných GECAS je dokonale účinný, v tom smyslu, že každý motor vyrobený žalobkyní a koupený GECAS představuje doplňkový prodej ve srovnání s prodeji, které by byly uskutečněny při jeho neexistenci. Nutně existuje poptávka po

proudových motorech soutěžitelů žalobkyně s ohledem zejména na výše uvedenou výhodu standardizace, jelikož některé letecké společnosti si tyto proudové motory zvolily v minulosti. Vzhledem k tomu, že GECAS získala významný podíl na trhu leasingu a že v zásadě nekupuje proudové motory vyráběné soutěžiteli žalobkyně, bude tato poptávka po jiných motorech nutně uspokojena jinými leasingovými společnostmi.

236 Pokud jde o argument žalobkyně, že ostatní leasingové společnosti budou reagovat proti preferenci GECAS, aby propagovaly jiné proudové motory, může být relevantní pouze tehdy, pokud si tyto společnosti samy vybírají motor, kterým bude vybaveno letadlo. Komise však v napadeném rozhodnutí konstatovala, že pokud jde o nedávné objednávky ILFC, výběr motoru měl být ve velké většině případů „určen“ v rozporu s politikou „GE-only“ GECAS, což tak umožňovalo budoucím zákazníkům ILFC, a sice leteckým společnostem, podílet se na výběru proudového motoru (bod 137 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Tato skutková okolnost je potvrzena čísly předloženými samotnou žalobkyní, obsaženými ve zprávě profesora Nalebuffa.

237 Jak bylo konstatováno výše, Komise v napadeném rozhodnutí uvedla, že podíl žalobkyně na trhu odpovídající instalovanému komplexu proudových motorů se zvýšil od konce roku 1995 (body 74 až 76 odůvodnění napadeného rozhodnutí a jeho příloha I). Žalobkyně nicméně konstatuje, že zvýšení instalovaného komplexu žalobkyně od roku 1995 nemůže být přičteno GECAS, jelikož z tohoto zvýšení o [...] motorů, pouze [...] motorů odpovídá objednávkám GECAS. Komise tyto číselné údaje nezpochybňuje, ale dovolává se zpožděného charakteru vlivu objednávek učiněných po zahájení činnosti GECAS, pokud jde o instalovaný komplex proudových motorů, jenž je měřítkem podílu na trhu závislým na skutečném dodání letadla, společně s proudovými motory, kterými je vybaveno. Podotýká rovněž, že instalovaný komplex motorů žalobkyně se jasně zvýšil od roku 1999, roku, od kterého bylo možné pocítovat vliv GECAS.

238 Je tedy třeba poznamenat, že jestliže motory koupené GECAS představují určitý vklad při zvýšení instalovaného komplexu žalobkyně dovolávaného v napadeném rozhodnutí a zdá se, že tento vklad se stává významnějším, zůstává nicméně malý. Tato okolnost nicméně neprokazuje, že GECAS nemá významný vliv na vztah síly na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla. Ve skutečnosti a s ohledem zejména na skutková zjištění v předchozím bodě, je příliš brzo na to, aby byl posouzen rozsah vlivu GECAS na číselné údaje týkající se instalovaného komplexu proudových motorů. Za těchto podmínek pokud z napadeného rozhodnutí vyplývá, že začátek nákupní činnosti GECAS se shodoval se zvýšením podílu na trhu žalobkyně, pokud jde o instalovaný komplex, Komise neprokázala v napadeném rozhodnutí, že existuje souvislost příčiny a následku mezi těmito dvěma okolnostmi.

239 S přihlédnutím ke všemu předcházejícímu je třeba uvést, že Komise z faktického hlediska neprokázala, že následkem nákupní činnosti GECAS bylo zvýšení celkového podílu žalobkyně na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla. Žalobkyni se naopak rovněž nepodařilo prokázat, že GECAS neměla žádný pozitivní vliv na celkový podíl žalobkyně na trhu, ani že ostatní leasingové společnosti reagovaly na preferenci GECAS tím, že přijaly opačnou preferenci ve prospěch motorů jejích soutěžitelů.

240 S ohledem na tato zjištění je namístež dojít k závěru, že výše přezkoumávaná statistická diskuse mezi účastníky řízení je neutrální. Nedostatek statistického podkladu odůvodnění Komise musí být zohledněn za účelem posouzení platnosti tohoto odůvodnění jako celku. Je však třeba rovněž zohlednit skutečnost, že opačný názor žalobkyně, že činnost GECAS neměla žádný vliv na trh, není také dotčenými číselnými údaji prokázána.

### Závěr o vertikální integraci

241 Na základě výše dovolávaných důkazních materiálů se Komise mohla platně domnívat, že žalobkyně měla k dispozici díky činnostem těchto dceřiných

společností obchodní prostředky, které využívala alespoň v některých případech, aby získala zakázky, které by pravděpodobně bez jejich zásahu nezískala. V některých případech totiž GECAS nebo GE Capital hrály klíčovou úlohu při výběru motoru konstruktérem letadel nebo leteckou společností. Navíc dokumenty uváděné Komisí prokazují, že žalobkyně měla obchodní politiku spočívající ve využívání této moci za účelem zvýšení její síly na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla.

- 242 Skutečnost, že se Komisi v napadeném rozhodnutí nepodařilo prokázat odkazem na statistické údaje, že využívání této síly žalobkyní mělo pozitivní dopad na její celkový podíl na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla, nevyvrací její tvrzení ohledně obchodního vlivu vykonávaného GECAS. Jelikož Komise prokázala, v konkrétních případech, že žalobkyně úmyslně využívala obchodní možnosti vyplývající z činnosti GECAS a finanční síly GE Capital za účelem propagace svých proudových motorů a že tato politika byla úspěšná, prokázala právně dostačujícím způsobem svou analýzu ohledně skutečnosti, že využívání těchto obchodních pák přispívá k jejímu dominantnímu postavení.

d) Soutěžní situace na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla

- 243 Žalobkyně zpochybňuje tvrzení Komise, že žalobkyně měla schopnost vyloučit veškerou účinnou soutěž ze strany P & W a Rolls-Royce na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla (bod 163 odůvodnění napadeného rozhodnutí a bod 109 výše). V tomto ohledu stačí poznamenat, že Komise nepotřebovala prokázat, že takové vyloučení bude důsledkem postavení žalobkyně na tomto trhu, aby prokázala, že toto postavení bylo postavením dominantním (viz bod 114 výše).

Jestliže by totiž takové vyloučení bylo nejextrémnějším projevem existence takového postavení, nevyplývalo by z něj nutně. Tato argumentace žalobkyně založená na údajném nedostatku důkazů takového vyloučení je tak v tomto kontextu irelevantní.

244 Je třeba rovněž konstatovat, že Komise v napadeném rozhodnutí v bodě 164 odůvodnění uvedla, že žalobkyni se podařilo umístit své výrobky na deset z dvanácti platform, pro které konstruktéři navrhli postavení výlučnosti. Ve své žalobní odpovědi Komise s tomto ohledu uvedla, že žalobkyně vyhrála všechna nabídková řízení pro platformy, kterých se účastnila. Žalobkyně zpochybňuje tuto analýzu, když se naopak domnívá, že hospodářská soutěž na relevantním trhu je silná.

245 Žalobkyně správně uvádí, že několik z těchto platform nebylo platformami velkých obchodních letadel, ale platformami velkých či malých regionálních letadel. Vzhledem k tomu, že Komise definovala tři odlišné trhy odpovídající těmto třem kategoriím letadel pro účely posouzení existence dominantního postavení, číslo dovolávané v tomto ohledu není samo o sobě relevantní pro každý z těchto třech trhů, zejména pro trh s proudovými motory pro velká obchodní letadla.

246 Rovněž příklad dovolávaný žalobkyní za účelem prokázání, že nevyhrála všechna nabídková řízení na základě výlučnosti, kterých se účastnila, se týká malého letadla, ERJ-145. Tento příklad je tudíž irelevantní pro projednávanou věc, jelikož Komise neanalyzovala v napadeném rozhodnutí tento trh.

247 Při jednání žalobkyně zanalyzovala čtyři poslední nabídková řízení na dodávky motorů pro velká obchodní letadla. Uplatňuje, že pro A318 Airbus byl původně osvědčen pouze jeden motor, a to motor P & W, a že následně byl mimoto osvědčen motor CFMI. Po jednáních ohledně dodávky motorů pro A340 500-600, která

nebyla mezi GE a Airbus úspěšná, si posledně uvedená vybrala výlučně motor Rolls-Royce. Pro A380 jsou dvěma osvědčenými motory motor Rolls-Royce a motor Engine Alliance, a konečně žalobkyně vyhrála nabídkové řízení týkající se B777X i přes silnou konkurenci Rolls-Royce. Z těchto příkladů, posuzovaných ve vzájemném spojení, žalobkyně vyvozuje, že neměla dominantní postavení na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla.

248 Pokud jde konkrétně o příklad týkající se dodávky motorů pro A340 500-600, Komise přezkoumala dotčené nabídkové řízení v bodě 170 odůvodnění napadeného rozhodnutí, kde uvádí, že [...]. Žalobkyně tuto skutečnost nezpochybňuje, ale poznamenává, že [...]. Nicméně, [...], tato argumentace nevyvrací závěr Komise, podle kterého je tento příklad slučitelný s existencí dominantního postavení GE.

249 Obecněji čtyři nabídková řízení diskutovaná žalobkyní při jednání neprokazují existenci zjevně nesprávného posouzení Komise ohledně existence dominantního postavení žalobkyně. Z těchto příkladů skutečně vyplývá, že na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla existovala hospodářská soutěž. Jak bylo nicméně uvedeno výše, pouhá existence hospodářské soutěže na trhu není neslučitelná s myšlenkou, že jeden z dotčených soutěžitelů má k dispozici takové prostředky, takže je ve značné míře nezávislý na svých soutěžitelích. Existence dominantního postavení není monopolem; proto existence zakázek získaných soutěžiteli dominantního podniku nestačí sama o sobě k vyvrácení závěru, že má dominantní postavení.

250 Rovněž zjištění učiněná v bodech 244 a 245 výše ohledně irelevance některých tvrzení v napadeném rozhodnutí nejsou určující v obecné systematické analýzy již existujícího dominantního postavení žalobkyně na relevantním trhu. Nevyvracejí

závěr Komise týkající se existence tohoto již existujícího dominantního postavení.

e) Neexistence nebo nepatrnost konkurenčního a obchodního tlaku

Tlak vykonávaný soutěžiteli

251 Pokud jde o soutěžitele žalobkyně na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla, Komise v napadeném rozhodnutí uvádí, že podíly P & W na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla se stále snižují (body 174 až 195 odůvodnění napadeného rozhodnutí) a že Rolls-Royce je technicky obávaný soutěžitel, který ale [...], s ohledem zejména na jeho malou velikost ve srovnání s žalobkyní (body 196 až 223 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

252 Žalobkyně uvádí, že v rozhodnutí Engine Alliance se Komise domnívala, že P & W a Rolls-Royce byly vážnými a silnými soutěžiteli žalobkyně. Je třeba v tomto ohledu připomenout, že ani Komise, ani *a fortiori* Soud nejsou v projednávaném případě vázáni zjištěními v rozhodnutí Engine Alliance (viz body 118 a 120 výše a uvedená judikatura).

253 Je třeba uvést, že posouzení vztahu síly mezi jednotlivými konkurujícími společnostmi na trhu v zásadě patří mezi komplexní hospodářská posouzení, pro které má Komise určitý prostor pro volné uvážení (viz konkrétně body 60 a následující výše a uvedená judikatura).

254 V projednávaném případě Komise nepopírá existenci určité hospodářské soutěže ze strany P & W a Rolls-Royce na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla.

— K postavení P & W

255 Pokud jde specificky o P & W, Komise předkládá listinné důkazní materiály, jakož i číselné údaje, ze kterých vyplývá, že motory vyráběné tímto výrobcem motorů pohánějí především letadla, která se již nevyrábějí, a že její podíl na trhu se snižuje.

256 Tento relativní pokles se odráží zvláště v okolnosti, že její podíl na trhu odpovídající instalovanému komplexu letadlových motorů, které se již nevyrábějí, je vyšší než její podíl na trhu odpovídající instalovanému komplexu dosud vyráběných letadlových motorů (bod 81 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Navíc její podíl odpovídající instalovanému komplexu dosud vyráběných letadlových motorů (26,5%) je vyšší než její podíl na trhu, pokud jde o motory na objednávku, který je pouze 16%.

257 Komise se zejména dovolává tvrzení učiněných předsedou UTC, mateřské společnosti P & W, dne 22. září 1999, zaznamenaných zaměstnancem žalobkyně v interním přípisu, podle kterých je v současné době ukončován provoz motorů P & W více, než pokud jde o motory jiných výrobců motorů a že polovina ze 450 letadel „na zemi“ (parked, tedy odstavených) v roce 1999 byla vybavena jejím motorem (bod 177 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Podle výroční zprávy UTC za rok 2000 se příjmy P & W snížily o 202 milionů USD, tedy 3% mezi lety 1998 a 1999, což odpovídá poklesu dodávek motorů pro civilní a vojenská letadla a snížení objemu náhradních dílů obchodních přístrojů, částečně vyrovnaných zejména nárůstem revizní a opravárenské obchodní činnosti (bod 181 odůvodnění). Komise v bodě 183 odůvodnění napadeného rozhodnutí rovněž uvádí, že [...]

- 258 Komise pokračuje v bodech 185 až 187 napadeného rozhodnutí poznámkou že se zdá, že [...]. Komise z toho vyvozuje, že nezávislé činnosti P & W budou v budoucnosti soustředěny především na jiné trhy s motory než na trh s proudovými motory pro velká obchodní letadla.
- 259 Žalobkyně přímo nepochybně skutkové okolnosti předložené v tomto ohledu Komisi, ale uvádí, že P & W pokračuje v investicích za účelem vylepšení svých motorů a účastnila se s žalobkyní na Engine Alliance, aby vyvinula zcela nový motor pro A380 a B747-400. Rovněž uvádí, že prodeje motoru P & W pohánějícího A318 předstihly prodeje alternativního motoru CFMI na této platformě. Je namístě se domnívat, že tyto okolnosti, ačkoli skutečně ukazují, že P & W nadále působí na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla, přesto nevyvracejí tvrzení Komise.
- 260 Jak sice podotýká žalobkyně odkazem na citaci v bodě 192 odůvodnění napadeného rozhodnutí [...], mezi ní a P & W existuje na určitých trzích hospodářská soutěž, která může být i velmi silná. Naopak vývoj a velikost podílu P & W na trhu zdůrazňují omezený charakter této hospodářské soutěže a výše uvedená skutečnost, že žalobkyně nicméně získala dotčenou zakázku zejména díky zásahu GECAS, i přes úvahy o standardizaci, je významnější nežli skutečnost, že zakázka byla zpochybněna. Jak uvedl autor elektronické zprávy uvedené v bodě 192 odůvodnění napadeného rozhodnutí „[...]“ a tento příklad ilustruje konkrétně možnost současné existence určité hospodářské soutěže a rozhodující síly jednoho z dotčených soutěžitelů.
- 261 S přihlédnutím k předcházejícímu mohla Komise v bodě 194 odůvodnění napadeného rozhodnutí platně dojít k závěru, zejména na základě číselných údajů a listinných důkazů, kterých se výslovně dovolává v napadeném rozhodnutí, že P & W již nepředstavuje nezávislého přímého soutěžitele GE na velké části trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla.

## — K postavení Rolls-Royce

- 262 Pokud jde o Rolls-Royce, Komise v napadeném rozhodnutí uvádí, že soutěžní postavení vzhledem k žalobkyni bylo dotčeno [...] (body 196 a následující odůvodnění).
- 263 Komise se konkrétně odvolává na elektronickou zprávu zasloupanou předsedou GECAS, ve které tvrdí [...] (body 200 a 204 odůvodnění napadeného rozhodnutí).
- 264 Komise rovněž odkazuje na interní dokument [...] (bod 205 odůvodnění).
- 265 Podle Komise, [...] byla Rolls-Royce povinna využít externího financování za účelem vývoje nových motorů prostřednictvím programů sdílení rizik a příjmů („RRSP“). V tomto ohledu se dovolává komentářů finančních analytiků Schroder Salomon Smith Barney, z nichž vyplývá, že tyto programy se staly pro Rolls-Royce velmi důležité. Podle analýzy Deutsche Bank, je znepokojující, že růst čistého zisku Rolls-Royce před zúročením a zdaněním pochází přibližně z 60% z programů RSSP, jejichž předvídatelnost je omezená a uvádí, že očekávaná změna kapitálových toků na základě uvedených programů způsobí z dlouhodobého hlediska rostoucí tlak na činnost Rolls-Royce, neboť po roce 2001 by se měly snížit vstupy (body 201 až 203 odůvodnění napadeného rozhodnutí).
- 266 Komise uvádí, že [...] (body 211 až 214 odůvodnění).

- 267 Komise konečně v tomto kontextu uvádí, že žalobkyně je „stálým dodavatelem“ u velkého počtu leteckých společností v tom smyslu, že její motory představují více než 60% instalovaného komplexu dosud vyráběných letadlových motorů (body 215 až 217 odůvodnění napadeného rozhodnutí). V bodě 218 odůvodnění tohoto rozhodnutí uvádí tvrzení samotné společnosti Rolls-Royce, ze kterého vyplývá, že [...]
- 268 Žalobkyně tvrdí, že Rolls-Royce je technicky velice silným soutěžitelem a uvádí, že v rozhodnutí Engine Alliance se Komise domnívala, že „její podíl na trhu poroste a že [má] vhodné kapacity za účelem vývoje nových motorů a odvozených verzí motorů stávajících“. Žalobkyně se konkrétně domnívá, že je absurdní dovolávat se skutečnosti, že [...], zatímco tato okolnost odráží ve skutečnosti značný obchodní úspěch tohoto podniku.
- 269 Je namístě se s přihlédnutím ke zjištění v napadeném rozhodnutí, která se jí týkají, a s ohledem na úvahy v tomto ohledu předložené žalobkyní domnívat, že činnost Rolls-Royce spočívající ve výrobě motorů pro velká obchodní letadla je ve skutečnosti obchodně úspěšná a neseťká se s okamžitými obtížemi z obchodního nebo finančního hlediska. Ostatně je přesné, že skutečnost [...] je v zásadě znakem obchodního úspěchu a zárukou finanční stability.
- 270 Komise nicméně v napadeném rozhodnutí nepopřela obchodní úspěch společnosti Rolls-Royce. Zvláště se nedomnívala, že skutečnost [...] je znakem obchodní slabosti, jak to tvrdí žalobkyně. Naopak podotkla, že i přes její kvality tato společnost [...], a proto nemůže být považována za dostatečnou protiváhu na trhu s velkými obchodními letadly, aby zabránila žalobkyni chovat se ve velkém rozsahu nezávisle.

- 271 Komise totiž v napadeném rozhodnutí konstatovala, že [...] (body 211 až 213 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Žalobkyně nezpochybňuje věcnou správnost skutečností, na kterých spočívá tato analýza v jejích spisech, omezujíc se na poznámku, že [...] Je namístě se nicméně domnívat, že toto odůvodnění podporuje zvláštní závěr Komise v bodě 214 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého [...]
- 272 Pokud jde o finanční situaci společnosti Rolls-Royce, z odůvodnění Komise připomenutého v bodech 263 až 265 výše vyplývá, [...] a že způsob, kterým financovala své poslední projekty, a sice použití RRSP, bude mít negativní dopad na její příjmy v následujících letech. Komise se na podporu této části jejího odůvodnění dovolávala tvrzení nezávislých finančních analytiků týkajících se specificky důsledků plynoucích pro Rolls-Royce z toho, že financovala své projekty tímto způsobem. Naopak žalobkyně se omezuje na uvedení, že Rolls-Royce byla obecně v dobré obchodní situaci, aniž by vysvětlovala, v čem je analýza Komise týkající se [...] společnosti Rolls-Royce nesprávná.
- 273 Z předcházejícího vyplývá, že se Komise nedopustila zjevně nesprávného posouzení skutkového stavu, když v bodě 196 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvádí, že „ačkoliv je velmi schopným dodavatelem z hlediska technického, společnost [Rolls-Royce] nemůže být tedy považována za důvěryhodného uchazeče ve všech zakázkách na všechny motory a zejména získat výlučnost v oblasti proudových motorů“.

#### Tlak vykonávaný kupujícími

- 274 Komise konečně v napadeném rozhodnutí uvádí důvody, proč neexistuje vyrovnávací kupní síla ze strany společností Boeing a Airbus, které jsou jedinými dvěma výrobci velkých obchodních letadel, ani ze strany leteckých společností (body 224 až 228 odůvodnění).

- 275 Komise v podstatě poznamenává, že velký počet leteckých společností je závislý na žalobkyni z důvodu jejího postavení jakožto stálého dodavatele uvnitř jejich letadlového parku. Mimoto uvádí, že poptávka leteckých společností, které jsou konečnými uživateli motorů je rozdrobená, jelikož žádná společnost nepředstavuje individuálně více než 5% nákupů (bod 226 odůvodnění), což je zjištění, které žalobkyně nezpochybňuje.
- 276 Pokud jde o výrobce letadel, Komise podotýká, že žalobkyně má velký vliv na výrobce letadel prostřednictvím jejich zákazníků na základě svého podílu na letadlové základně jejich letadlového parku. Připomíná v tomto kontextu, že GECAS může „zasít“ poptávku po letadlech vybavených motory žalobkyně u leteckých společností a že GE Capital a GECAS mohly dokonce přímo ovlivnit jejich výběr motoru (bod 228 odůvodnění).
- 277 Žalobkyně v tomto ohledu předkládá dvě kritiky. Zaprvé uvádí, že ve svém rozhodnutí Allied Signal/Honeywell, Komise konstatovala, že Boeing a Airbus jsou silnými kupujícími a v tomto rozhodnutí, jakož i ve svém rozhodnutí EADS, že letecké společnosti mají značný vliv, jakožto kupující. V tomto ohledu stačí uvést, jak to činí Komise, že síla kupujících konstatovaná v dotčených rozhodnutích ohledně jiných výrobků existovala vzhledem k jiným společnostem než žalobkyni. Vzhledem k tomu, že se přitom Komise v tomto ohledu opírá o výhody, které jsou zvláštní pro žalobkyni a její specifickou situaci na trhu s proudovými motory, tato argumentace postrádá v projednávaném případě relevanci.
- 278 Zadruhé žalobkyně podotýká, že ani Boeing, ani Airbus neměly proti spojení námitky. Nedostatek takového zpochybnění je irelevantní, pokud jde o otázku, zda žalobkyně měla před spojením dominantní postavení. Tento nedostatek zpochybnění může být vysvětlen mnoha různými důvody a zejména předpokladem, předloženým Komisí při jednání, že Boeing a Airbus neměly zvláštní zájem na snížení cen motorů, jelikož obě dvě byly dotčeny relativně vysokou cenovou úrovní.

Navíc přikládat takovému zpochybnění příliš velkou váhu by znamenalo se domnívat, že zákazníci podniku mohou prostřednictvím určité soukromé kontroly spojování podniků zjistit, zda jejich dodavatel má na daném trhu dominantní postavení.

279 Je proto namístě zamítnout argumenty předložené v tomto ohledu žalobkyní. Za těchto podmínek a s přihlédnutím k různým výše uvedeným zjištěním ohledně silného postavení žalobkyně na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla se Komise nedopustila nesprávného skutkového zjištění, ani zjevně nesprávného posouzení, když měla za to, že Boeing, Airbus a letecké společnosti nevykonávají na žalobkyni obchodní tlak v rozsahu, který by mohl narušit její závěr ohledně existence dominantního postavení žalobkyně.

#### f) Závěry ohledně dominantního postavení

280 S přihlédnutím ke všemu předcházejícímu mohla Komise v bodě 229 odůvodnění napadeného rozhodnutí dojít k závěru, aniž by se v tomto ohledu dopustila zjevně nesprávného posouzení, že GE měla před spojením na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla dominantní postavení.

### C — *K horizontálnímu překrytí*

#### 1. *Argumenty účastníků řízení*

281 Žalobkyně se domnívá, pokud jde o část napadeného rozhodnutí týkající se vertikálního překrytí vytvořeného spojením, které by vyplývalo ze spojení spouštěčů

pro proudové motory Honeywell a proudových motorů GE, že Komise nevzala v úvahu skutečnost, že Honeywell dodává spouštěče konkurenčním výrobcům motorů vůči GE. Komise nepředkládá žádný důkaz o tom, že spojení povede k vyloučení soutěžitelů spojené entity, zvláště s přihlédnutím ke skutečnosti, že spouštěč představuje pouze 0,2% ceny motoru.

282 Žalobkyně ve svém spisu v odpovědi na vyjádření Rolls-Royce a Rockwell, jakož i při jednání dodala, že Komise měla vzít v úvahu povinnosti uložené spojené entitě na základě článku 82 ES v souladu s rozsudkem Tetra Laval v. Komise, bod 58 výše.

283 Pokud jde o závazky týkající se spouštěčů, GE navrhla převedení činností společnosti Honeywell, pokud jde o výrobu spouštěčů pro letadlové motory. Námitky vznesené proti tomuto závazku v napadeném rozhodnutí jsou zcela nepodložené.

284 Komise, podporovaná Rolls-Royce připomíná, že Honeywell je s přihlédnutím k situaci na trhu jediným nezávislým a důvěryhodným dodavatelem spouštěčů pro velká obchodní letadla a že její začlenění do stejného podniku, jako je dominantní dodavatel proudových motorů by umožnila spojené entitě chovat se nezávisle, což předtím nebylo možné. Komise rovněž poznamenává, že kritiky žalobkyně ohledně odmítnutí závazků týkajících se tohoto trhu se omezují na pouhá tvrzení.

285 Rolls-Royce zejména zdůrazňuje, že spouštěče představují stěžejní komponent jakéhokoli proudového motoru a že spojená entita by mohla v návaznosti na spojení získávat tento komponent za výhodnějších podmínek. Pro Rolls-Royce by bylo finančně a technicky obtížné zvolit si jiného dodavatele než Honeywell.

## 2. Závěry Soudu

- 286 V bodech 331 až 340 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise popisuje postavení Honeywell na trzích s příslušenstvím a řídicími systémy pro proudové motory. Konkrétně uvedla, že Honeywell měla [50 až 60]% podíl na trhu jednoho z těchto výrobků, spouštěčů pro motory, přičemž Hamilton Sundstrand, sesterská společnost P & W, byla druhým výrobcem majícím [40 až 50]% podíl na trhu, pokud jde o objem výroby (body 337 a 338 odůvodnění napadeného rozhodnutí).
- 287 Je namístě rovněž připomenout, že se Komise v napadeném rozhodnutí nedomnívala, že důsledkem spojení by bylo vytvoření nebo posílení dominantního postavení Honeywell na tomto trhu.
- 288 Naopak Komise se v bodě 419 odůvodnění napadeného rozhodnutí domnívala, že „[b]ez ohledu na důsledky spojených nabídek výrobků plánované spojení posílí dominantní postavení GE na trhu s proudovými motory [pro velká obchodní letadla] na základě vertikálního vyloučení konkurenčních výrobců motorů plynoucího z vertikálního vztahu mezi GE jakožto konstruktérem motorů a Honeywell jakožto [dodavatelem] proudových motorů společnosti GE a jejím soutěžitelům“. Podle Komise: „Po plánovaném spojení bude mít spojená entita podnět opožďovat a narušovat organizaci dodávání spouštěčů Honeywell konkurenčním výrobcům motorů, což poškodí zásobování, distribuci, ziskovost a konkurenceschopnost konkurenčních výrobců motorů GE. Spojená entita bude moci rovněž zvýšit ceny spouštěčů nebo jejich náhradních dílů, zvyšujíc tak náklady konkurenčních výrobců motorů a snižujíc ještě více jejich schopnost soutěžit s uvedenou entitou“ (bod 420 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

289 Komise dále odmítla různé argumenty předložené žalobkyní směřující k vyvrácení její analýzy. Zejména podotýká, že Hamilton Sundstrand již vyrábí spouštěče výlučně pro motory P & W a tvrdí, že nemá obchodní zájem prodávat spouštěče jiným výrobcům motorů, a to i kdyby došlo ke zvýšení cen (body 338 a 421 odůvodnění napadeného rozhodnutí). V důsledku toho se Komise domnívá, že Hamilton Sundstrand nemůže být považována za soutěžitele Honeywell (bod 338 odůvodnění). Komise konstatuje, že neexistuje žádný jiný soutěžitel schopný vykonávat účinný konkurenční tlak na společnost Honeywell na trhu a že překážky vstupu jsou tak značné, že možnost nového vstupu na trh není rovněž skutečným omezením (body 422 a 423 odůvodnění).

290 Navíc Komise přezkoumává tvrzení předložené ve stádiu správního řízení, podle kterého smlouvy uzavřené společností Honeywell zabrání riziku, že odmítne dodávat své spouštěče některým zákazníkům nebo dokonce, že opustí trh jakožto dodavatel třetím osobám. Odmítá účinnost tohoto omezení, když podotýká, že bez ohledu na tato smluvní ustanovení odmítnutí prodávat ze strany Honeywell způsobí narušení a významné náklady konkurenčním výrobcům motorů GE tím spíše, že „tyto přísné smluvní kontroly omezující možnost jedné nebo druhé strany vyloučit soutěžitele bez platného důvodu jsou charakteristické pro programy motorů z poslední doby, zatímco nejstarší takovýmito ustanovením nerozumějí“ (bod 424 odůvodnění).

291 Komise odmítá rovněž argument, že až doposud nedošlo k vyloučení soutěžitelů z trhu i přes podíl Honeywell na trhu odpovídající spouštěčům vzduchových turbín a konstatuje v tomto ohledu, že tyto malé motory jsou předmětem smluv o výlučnosti, takže podněty vedoucí k vyloučení soutěžitelů z tohoto trhu jsou zřetelně méně silné, než ty, které by měla spojená entita, pokud jde o platformy velkých obchodních letadel, pro které může být osvědčeno několik proudových motorů (bod 425 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Pokud jde konečně o argument, že spouštěče mohou být též přímo dodány konstruktérům letadel

a že jakékoli odmítnutí zásobovat výrobce motorů může být obejito objednávkami spouštěčů přímo konstruktéry letadel, Komise poznamenává, že většina spouštěčů proudových motorů je prodávána dodavateli motorů, aby byly integrovány do hotových motorů dodaných konstruktérovi letadel (bod 426 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

292 Je třeba konstatovat, že žalobkyně nepochybnila před Soudem to, že Komise z důvodů uvedených v napadeném rozhodnutí a převzatých v předcházejících bodech odmítla argumenty předložené ve stádiu správního řízení. Pro účely probíhajícího řízení je proto namístě chápat tyto důvody jako důvody v zásadě odůvodňující toto odmítnutí. Je naopak věcí Soudu přezkoumat argumenty žalobkyně shrnuté v bodech 281 až 283 výše.

293 Tvrzení Komise ohledně posílení již existujícího dominantního postavení žalobkyně na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla je založeno zejména na tom, že v návaznosti na spojení bude mít spojená entita „podnět opožďovat a narušovat organizaci dodávání spouštěčů Honeywell konkurenčním výrobcům motorů“ a že bude schopna zvýšit cenu. V rámci tohoto odmítnutí argumentů týkajících se smluvních omezení zabráňujících odmítnutí prodávat ze strany společnosti Honeywell rovněž uvedla, že takové odmítnutí způsobí v praxi konkurenčním výrobcům motorů narušení a významné náklady.

294 Není sporné, že příslušenství a řídicí systémy pro proudové motory společnosti Honeywell, které obsahují její spouštěče, jsou užívány pro značný počet motorů jejích soutěžitelů, zejména motorů společnosti Rolls-Royce. S ohledem na obchodní politiku hlavního soutěžitele společnosti Honeywell (Hamilton Sundstrand), nepochybně žalobkyní, spočívající v zastavení prodeje jejích spouštěčů na trhu, společnost Rolls-Royce je závislá na společnosti Honeywell, a [50 à 60]% podíl společnosti Honeywell na trhu tedy řádně neodráží rozsah obchodního vlivu

vykonávaného posledně uvedenou na Rolls-Royce. Komise v bodě 425 odůvodnění rovněž uvedla, že skutečnost, že často existuje možnost výběru motoru pro velká obchodní letadla na rozdíl od letadel poháněných vzduchovými turbínami, vede ke zvláštnímu podnětu, který neexistuje za jiných souvislostí u výrobců motorů, vedoucímu k okamžitému vyloučení jejich soutěžitelů.

295 Účinky spojení dotčenými v této části rozsudku nejsou konglomerátní účinky, jelikož vyplývají z přímého vertikálního vztahu dodavatele a zákazníka. Z popisu výše a konkrétně z bodu 293 nicméně vyplývá, že tvrzení Komise ohledně protisoutěžních účinků spojení vzniklých na základě tohoto vztahu, závisí na budoucím chování spojené entity, bez kterého by tento aspekt spojení neměl žádný negativní důsledek. Je tedy věcí Komise předložit přesvědčivé důkazy ohledně pravděpodobnosti tohoto chování (viz obdobně rozsudek Tetra Laval v. Komise, bod 58 výše, a body 65 a následující výše).

296 V určitých případech mohou tyto důkazy představovat hospodářské studie stanovící pravděpodobný vývoj situace na trhu a uvádějící existenci podnětu spojené entity vedoucího k danému chování. Jak uvádí žalobkyně, Komise takové důkazy v projednávaném případě nepředložila.

297 Je namístě nicméně připomenout, že jelikož zásadou, která v právu Společenství převažuje, je zásada důkazní svobody (viz v tomto smyslu stanovisko soudce Vesterdorfa jakožto zastupujícího generálního advokáta předcházející rozsudku Soudu ze dne 24. října 1991, Rhône-Poulenc v. Komise, T-1/89, Recueil, s. II-867, 869 a 954, a uvedená judikatura), nedostatek tohoto druhu důkazů není sám o sobě rozhodující. Zvláště v situaci, kdy je zjevné, že obchodní zájem podniku vede rozhodujícím způsobem k takovému určitému chování, jako je využití možnosti

narušovat činnost podniku soutěžitele, se Komise nedopouští zjevně nesprávného posouzení, když se domnívá, že skutečné přijetí předvídaného chování spojenou entitou je pravděpodobné. V takovém případě mohou pouhé hospodářské a obchodní okolnosti daného případu představovat přesvědčivé důkazy vyžadované judikaturou.

298 V projednávaném případě Komise zaprvé konstatovala existenci velmi soustředěné nabídky na trhu se spouštěči činicí žalobkyni a její soutěžitele, zvláště společnost Rolls-Royce, v širokém rozsahu závislémi na společnosti Honeywell a zadruhé vytvoření vertikálně integrované obchodní struktury vyplývající ze spojení, kombinující činnost spočívající ve výrobě stěžejního komponentu (spouštěče) s činností spočívající ve výrobě konečného výrobku spadající pod navazující trh, přičemž tato posledně uvedená již tvořila dominantní postavení na posledně uvedeném trhu. Na základě těchto tržních podmínek se Komise domnívala, že obchodní zájem spojené entity ji povede, v tomto stádiu bez ohledu na případná právní omezení schopná mít v tomto ohledu vliv, k využívání její síly jakožto dodavatele, kterého v některých případech nelze obejít, komponentu relativně velmi levného, ale stěžejního pro fungování proudového motoru, za účelem narušení výroby proudových motorů jejich soutěžitelů.

299 Analýza Komise je v tomto ohledu přesvědčivá i přes neexistenci hospodářských studií, protože se jasně zdá, že předvídané chování umožňující spojené entitě značně poškozovat zájmy jejich soutěžitelů bylo v jejím obchodním zájmu. Mezi účastníky řízení je totiž nesporné, že spouštěč představuje pouze malou část nákladů na motor, 0,2% podle žalobkyně v jejích vyjádřeních ke spisům vedlejších účastnic. V důsledku toho jsou zisky, kterých by spojená entita mohla dosáhnout prodejem tohoto výrobku společností Rolls-Royce a P & W, nezbytně malé ve srovnání se zisky, kterých by mohla dosáhnout zvýšením svého podílu na trhu s motory pro velká obchodní letadla na úkor posledně uvedených společností.

- 300 V tomto ohledu Komise v napadeném rozhodnutí v rámci své analýzy možnosti, že společnost Hamilton Sundstrand začne prodávat své spouštěče na volném trhu specificky uvedla, že „očekávané zisky na předcházejícím trhu z prodeje spouštěčů společnosti [Rolls-Royce] by nemohly vyrovnat ztrátu zisků, které by společnost P & W musela případně čelit na navazujícím trhu s motory“ (bod 338 odůvodnění napadeného rozhodnutí; viz rovněž bod 421 odůvodnění). Tato obchodní logika obdobně podporuje rovněž její tvrzení ohledně existence podnětu spojené entity vedoucímu k omezování a narušování jejich dodávek spouštěčů pro proudové motory pro velká obchodní letadla jejím soutěžitelům.
- 301 Pokud jde o možnost, že by právní omezení smluvní povahy mohla zabránit chování předvídanému Komisí, je namístě nejprve podotknout, že z důvodů vyložených v bodech 290 až 292 výše, zvláště nezpochybnění před Soudem uvedené v posledním z těchto bodů, není v probíhajícím řízení prokázáno, že by smluvní ustanovení směřující k závazku případného odmítnutí prodeje mohla zabránit chování spojené entity předvídanému Komisí a poškozujícímu její soutěžitele.
- 302 Žalobkyně se nicméně dovolává rovněž argumentu založeného na zjištěních Soudu v jeho rozsudku Tetra Laval v. Komise, bod 58 výše, vydaného po podání žaloby v projednávaném případě, podle kterého Komise měla zohlednit povinnosti uložené spojené entitě na základě článku 82 ES (body 156 až 160 rozsudku). Podle ní i kdyby analýza obchodní a soutěžní situace na těchto trzích byla správná, chování předvídané Komisí spočívající v úmyslném narušování činnosti soutěžitelů spojené entity spočívající ve výrobě proudových motorů ze strany spojené entity by zjevně bylo zneužitím již existujícího dominantního postavení konstatovaného Komisí na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla. Jelikož Komise nepřezkoumala odrazující účinek, který by mohl v projednávaném případě vyplývat z případného použití článku 82 ES, její analýza ohledně existence podnětu spojené entity vedoucímu k danému chování je narušena.

303 V tomto ohledu je třeba připomenout, že Soudní dvůr v rámci řízení o kasačním opravném prostředku ve svém rozsudku Komise v. Tetra Laval, bod 60 výše (body 74 až 78) rozhodl, že Soud se v svém rozsudku Tetra Laval v. Komise, bod 58 výše, právem domníval, že pravděpodobnost takového chování musí být přezkoumána vcelku, tedy s přihlédnutím jak k podnětům vedoucím k takovému chování, tak k faktorům vedoucím k jejich oslabení či dokonce vyloučení, včetně případného protiprávního charakteru tohoto chování. Soudní dvůr zejména rozhodl, že požadavek, aby Komise u každého plánovaného spojení zkoumala, v jakém rozsahu by byly oslabeny či dokonce vyloučeny podněty k protisoutěžnímu chování z důvodu protiprávnosti dotčeného chování, pravděpodobnosti jeho odhalení a jeho stíhání příslušnými orgány by však odporoval preventivnímu cíli nařízení č. 4064/89 (viz body 72 a následující výše).

304 Komise tak v zásadě musí zohlednit případný protiprávní, a tedy sankcí postižitelný charakter chování jakožto faktor způsobilý oslabit nebo dokonce vyloučit podněty podniku chovat se daným způsobem (bod 74 výše). Naopak není povinna prokázat, že chování předvídané do budoucna bude, či nebude skutečně porušovat článek 82 ES, ani že toto protiprávní chování bude moci být případně identifikováno a potrestáno, neboť se v tomto ohledu může omezit na stručnou analýzu založenou na skutečnostech, které má k dispozici.

305 V projednávaném případě Komise předpověděla budoucí chování na trhu se spouštěči mající za cíl, pokud bude účinné, posílení dominantního postavení na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla konkrétně oslabením soutěžitelů spojené entity na tomto trhu. Dotčené chování, a sice přerušování dodávek spouštěčů soutěžitelům nebo dokonce odmítnutí tento komponent dodávat a zvýšení cen, by mělo vliv na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla jen tehdy, pokud by značně poškozovalo činnosti soutěžitelů spojené entity spočívající ve výrobě proudových motorů.

306 V tomto ohledu je třeba připomenout, že i když dominantní postavení nemůže podnik zbavovat práva chránit si své vlastní obchodní zájmy, z ustálené judikatury vyplývá, že takové chování představuje zneužití, jestliže jeho specifickým účelem je posílení tohoto dominantního postavení a jeho zneužití (rozsudek *United Brands v. Komise*, bod 117 výše, bod 189; rozsudek Soudu ze dne 1. dubna 1993, *BPB Industries a British Gypsum v. Komise*, T-65/89, Recueil, s. II-389, body 117 a následující; viz rovněž rozsudek Soudu ze dne 8. října 1996, *Compagnie maritime belge transports a další v. Komise*, T-24/93 až T-26/93 a T-28/93, Recueil, s. II-1201, bod 149). Odmítnutí podniku, který má dominantní postavení, prodávat stěžejní komponent jeho soutěžitelům, je tak samo o sobě zneužitím tohoto postavení (viz v tomto smyslu rozsudek Soudního dvora ze dne 6. března 1974, *Istituto Chemioterapico Italiano a Commercial Solvents v. Komise*, 6/73 a 7/73, Recueil, s. 223, bod 25).

307 Pokud jde o případné zvýšení ceny jejich spouštěčů spojenou entitou, je namíste uvést, že proto, aby mělo věcný dopad na konkurenceschopnost společnosti Rolls-Royce na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla, takové zvýšení by muselo být takového významu, že by bylo jasně zneužívajícím chováním. Případné zvýšení ceny spouštěčů o 50% bez zřejmého obchodního odůvodnění by tak představovalo zvýšení ceny proudového motoru pouze o 0,1%, a nemělo by tudíž prakticky žádný vliv na trh s proudovými motory. Mimoto i kdyby ke zvýšení ceny spouštěčů došlo na nediskriminačním základě, mohlo by způsobit indispozici některých zákazníků spojené entity, a proto mít negativní obchodní účinky pro spojenou entitu. Mohlo by se zvláště dotknout jejich vztahů s leteckými společnostmi, které jsou zákazníky spouštěčů nepřímo jakožto kupující letadel i přímo na trzích s poprodejními službami, a které mohou být ostatně zákazníky spojené entity, pokud jde o motory, jakož i letecké a neletecké výrobky. Naopak v případě, že by ke zvýšení cen došlo na diskriminačním základě vzhledem k jejím soutěžitelům, cíl vyloučení z trhu tímto zvýšením, a tedy jeho zneužívající charakter by byly zjevné.

- 308 Rovněž případné narušení dodávek ze strany spojené entity v návaznosti na spojení by způsobilo indispozici zákazníků spojené entity v případě, že by k němu docházelo obecně a bylo by jasně zneužívající, pokud by bylo uplatňováno diskriminačně, zejména vzhledem ke společnosti Rolls-Royce.
- 309 Z předcházejícího vyplývá, že chování předvídané Komisí v projednávaném případě může představovat zneužití dominantního postavení. V projednávané věci je třeba konstatovat, že čím je tvrzení Komise ohledně účinnosti dotčeného chování přesvědčivější, a tudíž čím jasnější je existence obchodního podnětu chovat se takovým způsobem, tím víc existuje šance, že toto chování bude posouzeno jako protisoutěžní. Právě nejextrémnější formy chování předvídaného Komisí by byly totiž zároveň neúčinnější, pokud jde o cíl narušovat činnosti soutěžitelů a nejzpůsobilejší zakládat viditelné a zjevné zneužití dominantního postavení spojené entity, a tudíž podléhající zákazu.
- 310 V tomto ohledu okolnost, že by ke zneužití došlo na daném trhu (v projednávaném případě na trhu se spouštěči), neznemožňuje domnívat se, že relevantní trh pro účely posouzení existence dominantního postavení je navazujícím trhem (trh s proudovými motory pro velká obchodní letadla v projednávaném případě), pokud je cílem chování předvídaného Komisí na prvním trhu specificky zachování nebo posílení dominantního postavení podniku na druhém trhu (viz v tomto smyslu rozsudek AKZO v. Komise, bod 115 výše, body 40 až 45, a rozsudek Soudu ze dne 17. prosince 2003, British Airways v. Komise, T-219/99, Recueil, s. II-5917, body 270 až 300).
- 311 S ohledem na zjištění existence dominantního postavení žalobkyně na trhu s motory pro velká obchodní letadla před spojením (viz bod 280 výše) tak Komise nutně měla k dispozici všechny části analýzy nezbytné pro posouzení v projednávaném případě, aniž by musela v tomto ohledu vést důkladné šetření, v jakém rozsahu mohlo chování na trhu se spouštěči, které sama předvíдалa, porušit článek 82 ES a v jakém

rozsahu je jako takové zakázáno. Dopustila se tedy nesprávného právního posouzení, když opomenula zohlednit odrazující účinek, který tato okolnost mohla mít s ohledem na spojenou entitu.

- <sup>312</sup> Mimoto se zdá, že zohlednění tohoto odrazujícího účinku by skutečně mělo vliv na posouzení Komise ohledně pravděpodobnosti dotčeného chování. Za těchto podmínek není věcí Soudu nahrazovat posouzení Komise svým vlastním posouzením a snažit se předvídat, co by Komise učinila, kdyby vzala uvedený odrazující účinek článku 82 ES v úvahu. Analýza provedená Komisí, pokud jde o tento aspekt věci, byla tedy nutně postižena zjevně nesprávným posouzením, jelikož nezahrnovala zohlednění prvku, který byl přesto relevantní, kterým byl odrazující účinek článku 82 ES.

### 3. Závěry

- <sup>313</sup> Je třeba dojít k závěru, že část napadeného rozhodnutí týkající se posílení již existujícího dominantního postavení žalobkyně na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla, které vyplývá z vertikálního překrytí mezi její činností spočívající ve výrobě těchto motorů a činností společnosti Honeywell spočívající ve výrobě spouštěčů pro tyto motory, není právně dostačujícím způsobem prokázána.
- <sup>314</sup> Není tudíž třeba v probíhajícím řízení přezkoumat platnost odmítnutí závazku navrženého oznamujícími stranami ohledně spouštěčů ze strany Komise.

D – *Ke konglomerátním účinkům*1. *K finanční síle a vertikální integraci*a) *Argumenty účastníků řízení*

<sup>315</sup> Pokud jde o část napadeného rozhodnutí týkající se finanční síly a vertikální integrace vyplývající z vlivu GE Capital, finanční společnosti GE, GECAS a GE Capital Corporate Aviation Group (GECCAG), leteckých leasingových společností GE, žalobkyně tvrdí, že Komise neprokazuje vytvoření nebo posílení dominantního postavení působením těchto společností na jakémkoliv trhu s proudovými motory nebo na jakémkoliv trhu s leteckými a neleteckými výrobky.

K *finanční síle*

<sup>316</sup> Pokud jde o GE Capital, tvrzení Komise ohledně protisoutěžních účinků spojení údajné finanční síly této společnosti a společnosti Honeywell nejsou žádným způsobem právně, ekonomicky nebo skutkově podložena. S ohledem na neobvyklý charakter tohoto tvrzení z hlediska hospodářské analýzy bylo věci Komise předloženo důkladnou právní a hospodářskou analýzu.

<sup>317</sup> Komise připomíná objektivní faktory vyjádřené v bodě 107 odůvodnění napadeného rozhodnutí podporující dominantní postavení GE. Tvrdí nicméně, že nepotrestala GE za významný nárůst jejího podílu na trhu, ale zohlednila tuto finanční sílu ve

zvláštním rámci průmyslu v oblasti letectví. Výše a délka trvání investic v tomto průmyslu činí tuto finanční schopnost stěžejním prvkem konkurenceschopnosti. Finanční schopnost GE by byla nesrovnatelná s finančními schopnostmi jejích soutěžitelů.

- 318 Tyto objektivní faktory, které již přispívají k tomu, že je GE přiznáno dominantní postavení před spojením, jelikož tato síla může být využita na podporu její obchodní a průmyslové politiky na trzích s motory pro letadla, by pomohly spojené entitě dosáhnout dominantního postavení rovněž na trzích s různými leteckými a neleteckými výrobky.
- 319 Rockwell v tomto ohledu podotýká, že GE Capital hraje u zákazníků žalobkyně úlohu interní banky a zároveň i přímého investora. Rolls-Royce připomíná, že poskytla Komisi několik příkladů, kdy GE využila svou finanční sílu, aby získala výhradní dodavatelství motorů.

#### K vertikální integraci

- 320 Pokud jde o GECAS a GECCAG, žalobkyně zpochybňuje opodstatněnost teorie Komise ohledně „přesouvání podílů na trhu“ (share-shifting), podle které by tyto dvě společnosti podporovaly koupi výrobků společnosti Honeywell na úkor výrobků jejích soutěžitelů. I kdyby činnosti GECAS měly před spojením takovýto vliv na trzích s proudovými motory, nic neprokazuje, že by k takovýmto účinkům ve prospěch společnosti Honeywell docházelo po spojení, ke kterému by navíc došlo na odlišných trzích s leteckými a neleteckými výrobky. Žalobkyně v tomto ohledu při jednání uvedla, že Komise neanalyzovala situaci na jednotlivých trzích, ale omezila se naopak na učinění obecných tvrzení bez ohledu na rozdíly mezi trhy.

- 321 Komise upřesňuje, že GECAS je největším kupujícím velkých obchodních letadel s 10% trhu a že přispívá k dominantnímu postavení žalobkyně na trzích s proudovými motory pro velká obchodní letadla.
- 322 Pokud jde o účinky spojené s vertikální integrací ohledně společnosti Honeywell, Komise odkazuje v tomto bodě na napadené rozhodnutí a stejně jako Rockwell tvrdí, že lze očekávat, že GE rozšíří své metody na výrobky společnosti Honeywell. Zvláště připomíná, že výrobky SFE (supplier-furnished equipment, vybavení dodávané prodejci), jsou vybírány výlučně konstruktérem letadla a dlouhodobě zajišťují zdroj příjmů. Podle Komise a společnosti Rockwell by společnost Honeywell měla okamžitě po spojení prospěch ze schopnosti a podnětu GE Capital zajistit výlučnost jejích výrobků prostřednictvím GECAS.
- 323 Komise netvrdí, že by GECAS nakupovala pouze letadla „vše Honeywell“, ale že by GECAS byla využita jako páka, aby byli konstruktéři letadel a letecké společnosti pobízeni zvolit si Honeywell a poskytnout jí výlučnost. V tomto ohledu Komise zdůrazňuje nevyvážený vztah mezi spojenou entitou a jejími zákazníky z důvodu významného podílu letadel, které dodá. Komise a Rockwell tvrdí, že soutěžitelé společnosti Honeywell by byli postupně vytlačeni a přinuceni ustoupit do odvětví, ve kterých společnost Honeywell nepůsobí.
- 324 Pokud jde o GECCAG, Komise uznává, že tato společnost neměla v minulosti zájem na uplatňování spekulativní nákupní politiky. Tato situace by byla radikálně změněna příchodem společnosti Honeywell, významného dodavatele vybavení a služeb pro podniková letadla, po spojení.

## b) Závěry Soudu

## Úvod

- 325 Je třeba nejprve uvést, že z důvodů vyložených výše v bodech 182 a následujících se Komise mohla správně domnívat, že činnosti společnosti GECAS, jakož i obchodní páka, kterou představuje síla žalobkyně vyplývající z dominantního postavení GE Capital přispívají k již existujícímu dominantnímu postavení žalobkyně na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla.
- 326 Naopak, jak správně uvádí žalobkyně, z těchto zjištění nutně nevyplývá, že v návaznosti na spojení bude spojená entita používat praktiky obdobné těm, které byly zjištěny v minulosti na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla za účelem propagace leteckých a neleteckých výrobků, takže by došlo k vytvoření nebo posílení dominantního postavení na relevantních trzích s těmito výrobky.
- 327 V souladu s judikaturou vycházející z rozsudku Tetra Laval v. Komise, bod 58 výše, potvrzenou v tomto ohledu Soudním dvorem v jeho rozsudku Komise v. Tetra Laval, bod 60 výše, bylo věcí Komise prokázat nejen, že by spojená entita byla schopna uplatňovat tyto praktiky na trzích s leteckými a neleteckými výrobky, ale mimoto na základě přesvědčivých důkazů, že by takovéto chování spojené entity bylo pravděpodobné. Navíc bylo povinností Komise prokázat, že tyto praktiky by v relativně blízké budoucnosti vedly k vytvoření dominantního postavení přinejmenším na některých trzích s dotčenými leteckými a neleteckými výrobky (viz v tomto smyslu rozsudek Tetra Laval v. Komise, bod 58 výše, body 146 až 162, potvrzený v tomto ohledu Soudním dvorem v jeho rozsudku Komise v. Tetra Laval, bod 60 výše, body 37 až 45, jakož i body 60 a následující výše). Tyto dva aspekty analýzy, které měla provést Komise, budou postupně přezkoumány dále.

## K pravděpodobnosti budoucího chování předvídaného Komisí

328 Tvrzení Komise ohledně působení „vertikálních“ konglomerátních účinků plynoucích z procesu „přesouvání podílů na trhu“ je odlišné podle toho, zda se jedná o letecké a neletecké výrobky SFE-standard (supplier-furnished equipment, vybavení dodávané prodejci a navrhované na základě výlučnosti) (body 342 až 348 odůvodnění) nebo jedná o výrobky BFE (buyer-furnished equipment, vybavení dodávané kupujícím) nebo SFE-option (dva nebo více SFE navržené alternativně) (body 405 až 411 napadeného rozhodnutí). Výrobky SFE-standard jsou totiž v konečném výsledku vybrány konstruktérem letadel v okamžiku návrhu letadla, zatímco konečný výběr komponentu BFE přinejmenším mezi dvěma dopředu vybranými výrobky a výběr komponentu SFE-option je činěn leteckou společností v okamžiku učinění její objednávky.

## — K výrobkům SFE-standard

329 Pokud jde o letecké a neletecké výrobky SFE-standard, Komise poté, co připomenula svůj závěr ohledně schopnosti žalobkyně zajistit výlučnost jejich motorů na platformách (bod 343 odůvodnění napadeného rozhodnutí), uvádí, že v návaznosti na spojení bude tato schopnost ihned ku prospěchu společnosti Honeywell. Komise v tomto ohledu tvrdí, že výběr leteckých a neleteckých komponentů je z hlediska leteckých společností relativně bezvýznamný, takže „výhody jiné nabídky než nabídky GE, pro konstruktéry letadel, by byly méně významné než výhody, které by mohli získat z koupě dodatečných letadel společností GECAS“ (bod 344 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

330 Podle napadeného rozhodnutí bude „spojená entita schopna propagovat výběr výrobků SFE společnosti Honeywell využíváním své finanční síly a své vertikální integrace při uvedení nových platforem na trh (prostřednictvím například

financování nebo objednávek společnosti GECAS), což zbaví její soutěžitele možnosti umístit jejich výrobky na těchto nových platformách“ (bod 344 odůvodnění) a mimoto „společnost Honeywell bude po spojení schopna mít prospěch z finančního zázemí GE a z její schopnosti praktikovat křížové financování mezi jejími různými odvětvími činnosti“ (bod 345 odůvodnění). Komise tudíž předvídá, že soutěžitelé společnosti Honeywell budou spojením vážně oslabeni (body 347 a 348 odůvodnění) a že „strategické využívání přístupu na trh společnosti GECAS a finanční síly společnosti GE Capital společností GE za účelem podpory výrobků Honeywell přízná společnosti Honeywell postavení dominantního dodavatele na trzích s leteckými a neleteckými výrobky SFE, kde již má silné postavení“ (bod 346 odůvodnění).

331 Komise tak ve výše uvedených bodech odůvodnění uvedla, že spojená entita by měla schopnost ovlivnit výběr činěný konstruktéry letadel, pokud jde o komponenty SFE, a pobízet je, aby si zvolili komponenty Honeywell. Naopak její popis procesu, podle kterého obchodní síla dceřiných společností žalobkyně povede k dominantnímu postavení spojené entity, neumožňuje rozpoznat, z kterých důvodů bylo „strategické“ chování ze strany spojené entity, které by vedlo k těmto důsledkům, předvídatelné s dostatečným stupněm pravděpodobnosti.

332 Bylo přitom věcí Komise na základě přesvědčivých důkazů prokázat existenci takové pravděpodobnosti. Jelikož se jednalo o to prokázat před uskutečněním spojení, jaké bude chování spojené entity v návaznosti na spojení na trzích, kde žádná možnost chování typu předvídaného Komisí před spojením neexistovala, takovými důkazy v zásadě nemohou být výlučně skutečnosti týkající se chování v minulosti. Z toho vyplývá, že analýza Komise, potvrzená výše, pokud jde o úlohu zastávanou společnostmi GECAS a GE Capital na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla, nemůže stačit ke splnění tohoto požadavku, i když k němu může přispět.

333 S přihlédnutím k tomu mohou být přesvědčivými důkazy v zásadě buď dokumenty osvědčující pevný úmysl vedení žalobkyně nebo společnosti Honeywell využívat v návaznosti na spojení na trzích s leteckými a neleteckými výrobky z obchodního hlediska sílu GECAS a GE Capital způsobem popsáním výše na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla nebo hospodářská analýza prokazující, že takové chování by bylo objektivně v obchodním zájmu spojené entity. Jelikož Komise nepředložila důkazy, které by mohly prokázat existenci takového úmyslu prosadit praktiky GE na uvedeném trhu na trzích s leteckými a neleteckými výrobky v návaznosti na spojení, je třeba přezkoumat, zda je v napadeném rozhodnutí prokázáno, že by takové prosazení bylo v obchodním zájmu spojené entity.

334 Žalobkyně v tomto ohledu tvrdí, že by nebylo v obchodním zájmu spojené entity trvat na tom, aby si konstruktéři letadel vybrali letecké a neletecké výrobky SFE dřívější společnosti Honeywell. Uvádí, že existuje veliký rozdíl v ceně mezi jednak proudovými motory vyráběnými žalobkyní pro velká regionální a velká obchodní letadla a jednak každým leteckým a neleteckým výrobkem. Tvrdí tudíž, že by spojená entita neměla obchodní zájem propagovat tímto způsobem letecké a neletecké výrobky.

335 Hospodářská analýza přijatá Komisí v napadeném rozhodnutí připouští existenci určité hospodářské soutěže na trhu s motory pro velká obchodní letadla. Komise se konkrétně v rámci svého popisu nabídkového řízení na dodávky motorů pro B777X společností Boeing dovolávala skutečnosti, že žalobkyně mohla prostřednictvím [...] ovlivňovat výběr motoru společností Boeing (body 205 a následující výše).

336 V tomto kontextu byla pro účely posouzení existence již existujícího dominantního postavení žalobkyně významná skutečnost, že žalobkyně byla schopna přinést krátkodobě určitou obchodní oběť proto, aby dodávala svůj motor. Je třeba

podotknout, že dotčené praktiky s sebou nesou nebo mohou nést přinejmenším krátkodobě určité náklady pro žalobkyni, které v případě B777X činily [...]. Takové náklady mohou být odůvodněny budoucími příjmy plynoucími z prodeje služby motorů.

337 V tomto kontextu může být spojení považováno za schopné potenciálně ovlivnit situaci na trhu s leteckými a neleteckými výrobky pouze tehdy, jestliže by spojená entita přesvědčila konstruktéry letadel, aby si zvolili výrobky dřívější společnosti Honeywell v případech, kdy by si je nezvolili při neexistenci takového obchodního tlaku. S ohledem na výše uvedenou okolnost, že skutečnost, že žalobkyně získala výhradní dodavatelství motorů pro B777X, s sebou neslo určité obchodní „náklady“, nemůže být vyloučeno, že by konstruktér letadel mohl požadovat [...] v případě, že by spojená entita rovněž trvala na výběru leteckých a neleteckých výrobků SFE, přičemž tímto případem se Komise nezabývala. Nic však nezaručuje, že by tyto náklady byly pokryty dodatečnými budoucími příjmy. V každém případě se Komise nemohla domnívat, že by v tomto hypotetickém případě spojené entitě nevznikly dodatečné náklady.

338 Přenesení dotčených praktik na trhy s leteckými a neleteckými výrobky SFE-standard by tak bylo racionálním obchodním chováním v návaznosti na spojení pouze tehdy, pokud by příjmy, které by z nich mohly plynout pro spojenou entitu, byly způsobily vyrovnat tyto případné náklady. Komise tak nebyla oprávněna považovat svou prognózu, podle které by spojená entita přenesla tyto praktiky na trhy s leteckými a neleteckými výrobky, za logický a nevyhnutelný vývoj.

339 V případě neexistence hospodářských studií umožňujících přinejmenším srovnat na základě rozumných odhadů tyto náklady a tyto příjmy tak Komise v projednávaném případě neprokázala, jaké by byly pravděpodobné obchodní důsledky takového přenesení praktik žalobkyně. Napadené rozhodnutí neodpovídá ani na otázku, zda by to, že spojená entita bude trvat na výběru svých výrobků SFE, s sebou pro ni neslo

dodatečné obchodní náklady a tím pádem ani na otázku, zda by příjmy plynoucí z výběru těchto výrobků konstruktéry letadel tyto případné náklady vyrovnaly. Při neexistenci těchto údajů je nemožné za okolností projednávaného případu určit, zda by si spojená entita zvolila přenést dotčené praktiky na trhy s leteckými a neleteckými výrobky SFE-standard v případě, že by se spojení uskutečnilo.

- 340 Z toho vyplývá, že Komise neprokázala na základě přesvědčivých důkazů dostatečný stupeň pravděpodobnosti, že by spojená entita v budoucnosti využila obchodní síly GECAS, jakož i finanční síly skupiny vyplývající z postavení GE Capital za účelem propagace leteckých a neleteckých výrobků SFE dřívější společnosti Honeywell.

— K výrobkům BFE a SFE-option

- 341 Pokud jde o letecké a neletecké výrobky BFE a SFE-option, Komise se domnívá, že „spojení společnosti Honeywell a finanční síly a vertikální integrace GE v oblasti finančních služeb, nákupu a poskytování letadel na leasing, jakož i poprodejních služeb přispěje k již popsánému vylučujícímu účinku, pokud jde o letecké a neletecké výrobky SFE“ (bod 405 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Podotýká, že „GE bude mít rovněž podnět urychlit současnou tendenci konstruktérů letadel přeměňovat produkty BFE na produkty SFE, neboť se tak bude moci následně na tyto výrobky zaměřit a získat výlučné postavení použitím souboru obchodních praktik uvedených v předcházejících bodech odůvodnění“ (body 408 odůvodnění napadeného rozhodnutí).
- 342 Komise rovněž tvrdí, že „řada výrobků BFE společnosti Honeywell bude využívat schopnosti GE Capital získat výlučné postavení pro její výrobky u leteckých společností (viz například Continental Airlines) a schopnosti GECAS využívat jejího

postavení za účelem podpory využívání výrobků GE rozšířením její politiky výlučnosti ve prospěch GE na výrobky Honeywell“ (bod 406 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Navíc „řada výrobků a služeb GE by představovala rovněž výhodu pro výrobky BFE Honeywell, pokud jde o vyloučení komponentů soutěžitelů při výměně, aktualizaci či modernizaci, díky schopnosti GECAS podporovat výrobky GE u leteckých společností“ (bod 407 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

343 Komise na základě tohoto odůvodnění dochází k závěru, že „strategické využívání GECAS a finanční síly GE Capital společností GE tudíž udělí Honeywell postavení dominantního dodavatele na trzích s leteckými a neleteckými výrobky BFE, kde již má silné postavení“ a předvídá, že soutěžitelé budou postupně přehodnocovat své setrvání na těchto trzích (bod 409 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

344 Pokud jde o části odůvodnění převzaté v bodě 341 výše uvádějící relevanci logiky použité v kontextu analýzy situace na trhy s leteckými a neleteckými výrobky SFE, pokud jde o trhy s leteckými výrobky BFE, je třeba připomenout, že tato posledně uvedená analýza byla výše shledána jako nedostatečná. V každém případě vzhledem k tomu, že zákazníci pro výrobky BFE a SFE-option jsou letecké společnosti, zatímco zákazníci pro výrobky SFE-standard jsou konstruktéři letadel, nelze v obou případech použít stejnou obchodní logiku. Pokud jde o možnost, že spojená entita bude propagovat rozšíření kategorie výrobků SFE, zamítnutí tvrzení Komise ohledně posledně uvedených výrobků zbavuje tento předpoklad, i kdyby byl správný, jakékoli relevance.

345 Pokud jde o důvody uvedené v bodu 342 výše týkající se specificky trhů s výrobky BFE a SFE-option, Komise byla oprávněna předvídat, že by GECAS v návaznosti na spojení měla sama silnou preferenci pro výrobky dřívější společnosti Honeywell, jelikož tyto společnosti by již byly součástí stejné skupiny. Žalobkyně správně podotýká, že tato preference by nemohla být absolutní, jelikož Honeywell nevyrabí

veškeré letecké a neletecké výrobky BFE a SFE-option nezbytné pro letadlo, takže žádné letadlo by nemohlo být „vše Honeywell“. Tato argumentace nicméně nevyvrací tvrzení Komise, protože preferenční politika GECAS nemusí být nutně absolutní ve smyslu uvedeném žalobkyní proto, aby byla účinná, pokud by si GECAS systematicky vybírala výrobky dřívější společnosti Honeywell, kdyby měla tuto možnost.

346 Naopak Komise v bodě 396 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvádí, že účastníci spojení ve správním řízení tvrdili, že plánované spojení nezmění citelně chování GECAS v oblasti nákupu, protože [...] díky dohodě [...] Komise odmítá tuto argumentaci žalobkyně v bodě 397 napadeného rozhodnutí, protože spojení „internalizuje“ dotčenou dohodu a že v rozporu s touto dohodou způsobí spojení strukturální změnu na trhu. Mimoto konstatuje, že dohoda [...] Uvádí rovněž, že [...] (bod 396 odůvodnění).

347 Je třeba uvést, že jestliže skutečnosti uváděné Komisí představují částečnou odpověď na argumenty dovolávané účastníky spojení v tomto ohledu, existence dotčené smlouvy nicméně značně oslabuje tvrzení Komise s ohledem na výrobky BFE. Jestliže se zdá, že by v návaznosti na spojení bylo uskutečněno málo dodatečných prodejů BFE a SFE-option přičitatelných preferenční politice GECAS, je nutné dojít k takovému závěru, bez ohledu na právní nebo obchodní důvod, který tento jev vysvětluje, že by spojení mělo jen zanedbatelný vliv na dotčených trzích.

348 Při neexistenci [...], by mohlo být v projednávaném případě předpokládáno, jak uvádí Rockwell ve svém spisu vedlejšího účastníka, že z důvodu přirozeného přemístění preference GECAS pro výrobky vyráběné v rámci skupiny žalobkyně by

nabytí společnosti Honeywell žalobkyní automaticky vedlo ke zvýšení podílu Honeywell o přibližně 5% u výrobků BFE tam, kde její podíl na trhu tohoto výrobku již byl 50%, pokud je podíl GECAS na nákupech letadel přibližně 10%.

349 Existence smlouvy však [...]

350 Komise tak v napadeném rozhodnutí neposoudila, v jakém rozsahu [...] Tato mezera postihuje důvěryhodnost jejího odůvodnění, pokud jde o tyto výrobky, včetně možnosti společnosti GECAS „zasít“ výrobky BFE a SFE-option dřívější společnosti Honeywell u leteckých společností.

351 Mimoto Komise v bodě 410 odůvodnění napadeného rozhodnutí připouští existenci preferencí ze strany zákazníků a účinky standardizace, pokud jde o výrobky BFE. Domnívá se, že tato okolnost nemá v projednávaném případě význam, protože „omezená zisková marže leteckých společností jim neumožňuje odmítnout obchodní nabídky, které krátkodobě představují úspory“ a že pro tyto společnosti „má krátkodobé snížení nákladů přednost před možností dlouhodobého snížení konkurence“. Komise nepředložila žádný důkaz na podporu jejího tvrzení ohledně finanční zranitelnosti leteckých společností. Mimoto nenavrhuje ani konkrétní důkazy způsobilé podpořit její posouzení, podle kterého preference a snížení nákladů plynoucí ze standardizace komponent BFE uvnitř letadlového parku letecké společnosti jsou méně významnými faktory za účelem určení jejich výběru výrobků BFE než „krátkodobé úspory“ představované kupními podmínkami a podmínkami poskytování leasingu, které budou podle jejího tvrzení, navrženy společností GECAS. Při neexistenci hospodářského posouzení nebo přinejmenším odhadu výhody, kterou tyto podmínky představují, je nemožné posoudit věrohodnost jejího tvrzení v tomto ohledu.

352 Tvrzení Komise tak stejně jako pro výrobky SFE-standard spočívá na představě, že GECAS bude navrhovat příznivé podmínky leteckým společnostem, aby je pobídla přijmout letadla vybavená výrobky BFE spojené entity, které by si nevybraly, pokud by mohly učinit svůj vlastní výběr. Je nutno konstatovat, že vytvoření takovéto podnětu může představovat pro spojenou entitu „určité náklady“, jelikož letecká společnost v zásadě přijme vybavení nebo případně letadlo již koupené GECAS, které ho obsahuje, pouze tehdy, pokud celková nabídka předložená spojenou entitou bude dostatečně zajímavá proto, aby byl tento výběr v jejím obchodním zájmu.

353 Pokud Komise tudíž uznala, že letecké společnosti mají preference pro určité výrobky, spojená entita by musela v tomto případě překonat překážku představovanou preferencí letecké společnosti pro výrobky jiného výrobce leteckých a neleteckých výrobků. Dotčené náklady by mohly být ve srovnání s příjmy plynoucími pro spojenou entitu z prodeje dotčených komponentů BFE zanedbatelné, přičemž v tomto případě by tato praxe byla pro spojenou entitu racionálním obchodním chováním, což příslušelo Komisi s přihlédnutím k okolnostem prodávané věci přezkoumat.

K vytvoření dominantních postavení na trzích s leteckými a neleteckými výrobky v budoucnosti

354 I kdyby Komise právně dostačujícím způsobem prokázala, na rozdíl od výše uvedené analýzy, že by spojená entita využívala síly svých dceřiných společností na trzích s leteckými a neleteckými výrobky, musela by ještě prokázat, že tento jev vytvoří na relevantních trzích dominantní postavení. Tvrzení Komise obsažené v napadeném rozhodnutí spočívá v uplatnění, že společnost Honeywell je vůdcem na těchto trzích, aniž by však měla před spojením dominantní postavení, ale že spojení by její sílu zvýšilo tak, že by v návaznosti na spojení dominantní postavení měla (body 241 až

243 a 341 odůvodnění napadeného rozhodnutí). V tomto ohledu je třeba uvést, že se Komise v napadeném rozhodnutí domnívala, že pro každý letecký a neletecký výrobek existuje odlišný trh (bod 242 odůvodnění a poznámka pod čarou č. 89) a že pro každý z leteckých výrobků dále rozlišila jednak trh s výrobky určenými pro velká obchodní letadla a jednak trh s výrobky určenými pro regionální letadla a podniková letadla (bod 231 odůvodnění).

355 Je namístě konstatovat, že analýza Komise ohledně síly dceřiných společností spojené entity žádným způsobem nezohledňuje rozdíly mezi činnostmi žalobkyně a činnostmi jejích dceřiných společností, pokud jde o každou kategorii letadel. V napadeném rozhodnutí Komise konstatovala, že před spojením měla GE dominantní postavení na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla a pro velká regionální letadla a též působila v určitém rozsahu na trhu s proudovými motory pro podniková letadla a že GECAS nakupovala velká obchodní a regionální letadla spekulativně, ale napadené rozhodnutí neobsahuje žádnou informaci o případných činnostech na trhu s malými regionálními letadly. Jiná dceřiná společnost žalobkyně, GECCAG, která nenakupovala letadla spekulativně, působila jakožto kupující na trhu s podnikovými letadly.

356 Tak například vliv, který by mohla vykonávat GECAS na trzích s leteckými výrobky určenými pro regionální a podniková letadla, by byl velice oslaben tím, že nakupuje v zásadě jen letadla v jednom ze třech dotčených odvětví, a to v odvětví velkých regionálních letadel. Jelikož Komise nevzala v úvahu tyto rozdílné parametry týkající se rozdílů mezi relevantními trhy a důvody, které by případně tyto parametry změnily v návaznosti na spojení, právně dostačujícím způsobem neprokázala, že by na těchto trzích byla vytvořena dominantní postavení.

357 Je třeba mimoto podotknout, že když Komise v bodě 239 odůvodnění napadeného rozhodnutí provedla rozlišení mezi výrobky SFE-standard, které jsou v konečném

výsledku vybírány konstruktérem letadel, a výrobky SFE-option, které jsou osvědčovány konstruktérem letadel, přičemž konečný výběr mezi dvěma nebo dokonce třemi výrobky činí letecká společnost, v napadeném rozhodnutí neuvedla, které z leteckých výrobků SFE přezkoumávaných v napadeném rozhodnutí spadají do každé z těchto dvou kategorií. Jak přitom bylo konstatováno výše, analýza postupu, kterým vliv dceřiných společností žalobkyně může být účinný, provedená Komisí, je velmi rozdílná podle toho, zda je konečný výběr leteckého výrobku činěn konstruktérem letadel nebo leteckou společností (viz bod 328 výše). V důsledku toho z napadeného rozhodnutí nevyplývá, do které části analýzy Komise každý trh se zvláštním výrobkem SFE spadá.

358 Komise v napadeném rozhodnutí rovněž neuvedla, které z přezkoumávaných neleteckých výrobků jsou prodávány jako SFE, SFE-option, resp. jako BFE. Není tak opětovně možné při četbě napadeného rozhodnutí určit, která část analýzy Komise se týká trhu se zvláštním výrobkem.

359 V odpovědi na písemný dotaz Soudu Komise a společnost Rockwell Collins uvedly, pro každý z dotčených leteckých a neleteckých výrobků, zda spadá do kategorie výrobků SFE-standard nebo kategorie výrobků SFE-option nebo, pokud jde o neletecké výrobky, do kategorie výrobků BFE. Nicméně pokud by Soud zohlednil tyto odpovědi za účelem rozdělení těchto výrobků do třech výše uvedených kategorií pro účely určení totožnosti zákazníka, který činí konečný výběr, a tím i která část analýzy Komise se na něj použije, překročil by meze pouhého výkladu napadeného rozhodnutí a jednalo by se o nahrazení důvodů ze strany soudu.

360 V každém případě z odpovědi Komise a Rockwell Collins, uvedených v bodě 359 výše, vyplývá, že není vždy zřejmé, do které kategorie výrobků (SFE-standard, SFE-option, BFE) musí být každý výrobek zařazen, jelikož mezi těmito dvěma odpověďmi existují rozdíly týkající se některých výrobků. Z těchto odpovědí rovněž vyplývá, že některé letecké a zvláště neletecké výrobky jsou výrobky smíšenými, někdy

prodávány jako SFE-standard a někdy jako SFE-option, v závislosti na relevantní platformě. V důsledku toho informace, které v rozhodnutí chybí, pokud jde o kategorizaci jednotlivých výrobků, nejsou nezbytně obecně známými informacemi, a to ani pro odborníky v průmyslu v oblasti letectví.

- 361 Je třeba mimoto uvést, že Komise zanalyzovala v napadeném rozhodnutí každý z relevantních trhů s leteckými a neleteckými výrobky velmi krátce v bodech 245 až 275 odůvodnění. V podstatě pro každý výrobek uvedla jeho povahu, totožnost jednotlivých výrobců výrobku a jejich podíl na trhu na dvou trzích určených podle velikosti letadla vybaveného výrobkem v případě leteckých výrobků.
- 362 Je třeba konstatovat, že ani tento zvláštní popis každého trhu před spojením obsažený v napadeném rozhodnutí, ani obecný popis, zanalyzovaný výše a věnovaný výkonu obchodní síly dceřinými společnostmi žalobkyně jednak na trzích s SFE-standard a jednak na trzích s SFE-option a BFE, neumožňují určit, jaký by byl pravděpodobný dopad tohoto aspektu spojení na každém z těchto relevantních trhů. Z napadeného rozhodnutí totiž vyplývá, že soutěžní situace na každém z trhů je odlišná, jelikož se podle relevantního trhu liší relativní postavení a dokonce totožnost přítomných soutěžitelů.
- 363 Komise tak právně dostačujícím způsobem neprokázala, že by praktiky uvedené v napadeném rozhodnutí vytvořily dominantní postavení na jednom, a tím méně na všech těchto trzích, i kdyby byly provedeny.

## Závěry

- 364 Z předcházejícího vyplývá, že Komise neprokázala s dostatečným stupněm pravděpodobnosti, že by spojená entita v návaznosti na spojení přenesla na trhy

s leteckými a neleteckými výrobky praktiky konstatované Komisí na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla spočívající ve využívání finanční síly skupiny GE přičitatelné GE Capital a obchodní páky představované koupěmi letadel GECAS za účelem propagace prodeje jejích výrobků. V každém případě vhodným způsobem neprokázala, že by tyto praktiky, za předpokladu, že by byly provedeny, pravděpodobně vedly k vytvoření dominantních postavení na jednotlivých relevantních trzích s leteckými a neleteckými výrobky. V důsledku toho se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení, když měla za to, že by finanční síla a vertikální integrace spojené entity vedly k vytvoření nebo posílení dominantních postavení na trzích s leteckými a neleteckými výrobky.

<sup>365</sup> S přihlédnutím k předcházejícímu není nezbytné přezkoumat posouzení závazků týkajících se tohoto aspektu věci Komisí, zejména pokud jde o závazek týkající se budoucího chování GECAS.

## *2. Ke spojeným prodejům*

### *a) Argumenty účastníků řízení*

#### Úvodní poznámky

<sup>366</sup> Žalobkyně tvrdí, pokud jde o bod odůvodnění Komise týkající se schopnosti a podnětu spojené entity praktikovat spojené prodeje, že není podpořen ani faktickými důkazy, ani jakýmkoliv hospodářským modelem.

- 367 Podle žalobkyně je třeba rozlišit různé druhy spojených prodejů, zejména z hlediska jejich účinků, a sice „smíšené spojené prodeje“ (mixed bundling), „čisté spojené prodeje“ (pure bundling) a „technické spojené prodeje“ (technical bundling).
- 368 Čisté a technické spojené prodeje praktikované podnikem, který má dominantní postavení, jsou podle žalobkyně obecně považovány za protisoutěžní, jelikož tento podnik váže koupě výrobků nebo služeb na trhu, na kterém je silný (spojující trh) na koupě výrobků nebo služeb na druhém trhu (spojený trh), buď z čisté obchodních důvodů, ovšem bez finančního protiplenění, nebo z důvodů technických.
- 369 Naopak smíšené spojené prodeje, při kterých společná koupě výrobků vede ke snížení celkové ceny, jsou obecně považovány za prospěšné pro hospodářskou soutěž. Žalobkyně uvádí, že smíšené spojené prodeje mohou být protisoutěžní pouze výjimečně, jestliže vedou k vyloučení nebo k trvalému vytlačení soutěžitelů. Za účelem prokázání takových účinků je třeba provést podrobnou hospodářskou analýzu.
- 370 Podle žalobkyně předložila Komise ve své žalobní odpovědi novou teorii o konglomerátních účincích, uvádějíc jako záminku „pákový efekt“ (leveraging) umožňující využívat sílu na trhu strategickým způsobem za účelem vyloučení soutěžitelů na jiném trhu. I za předpokladu, že by tato teorie mohla mít souvislost se zjištěními v napadeném rozhodnutí, nemůže být před Soudem dovolávána, protože není uvedena v ON.
- 371 Naopak teorie spojených prodejů předložená v ON založená na modelu Choi nespadá pod výkon pákového efektu. Napadené rozhodnutí se rovněž nezabývá,

přínejmenším vhodným způsobem, možností uplatňování pákového efektu a zachovává naopak analýzu plánovaných protisoutěžních účinků vysvětlenou pouze odkazem na model Choi, i přes jeho údajné opuštění.

- 372 Ostatně politika predátorských cen není v napadeném rozhodnutí zmíněna a Komise neprokázala, že by GE měla podnět tuto politiku praktikovat. Komise rovněž nevysvětlila relevanci odkazů na údajné protisoutěžní účinky plynoucí z křížového financování v napadeném rozhodnutí.
- 373 Komise, Rolls-Royce a Rockwell tvrdí, že napadené rozhodnutí obsahuje přesvědčivé důkazy o existenci spojených prodejů a nových možnostech spojené entity v tomto ohledu.
- 374 Komise uvádí hlavní rysy relevantních trhů, které ji vedou k závěru, že spojená entita bude mít podnět a bude schopna vyloučit hospodářskou soutěž. Mezi těmito rysy jsou zejména podíly na trhu každého z účastníků spojení, komplementární charakter letadlových motorů a leteckých a neleteckých výrobků, významné překážky vstupu na posuzované trhy, významné náklady na výzkum a vývoj, dlouhá návratnost a neexistence vyrovnávací síly zákazníků nebo význačného obchodního tlaku soutěžitelů.
- 375 Kombinace široké řady komplementárních výrobků by spojené entitě umožnila poskytovat diskriminační slevy prostřednictvím křížového financování vůči zákazníkům, kteří by dali přednost koupi celé řady. Jestliže má taková praxe krátkodobě pozitivní účinky na ceny, střednědobě a dlouhodobě vede k vyloučení soutěžitelů.

- 376 Komise uvádí, že se po celou dobu trvání řízení domnívala, že spojená entita bude narozdíl od jejích soutěžitelů schopna a bude mít podnět praktikovat spojené prodeje poskytováním slev na výrobky GE a Honeywell, které by byly předmětem celkové nabídky. Tato analýza není nová, jelikož tato problematika byla již diskutována před oznámením spojení. Komise a Rolls-Royce zdůrazňují, že teorie pákového efektu byla již uvedena v napadeném rozhodnutí (bod 415 odůvodnění).
- 377 Komise trvá rovněž na skutečnosti, že spojené prodeje by jen dočasně vedly ke snížení cen pro některé kombinace výrobků, zejména protože by ze spojení nevyplyval žádný významný prospěch. V konečném výsledku by tato praxe vyloučila spravedlivou hospodářskou soutěž na několika trzích.
- 378 Napadené rozhodnutí jasně uvádí různé druhy spojených prodejů. Spojená entita by byla schopna využít svou sílu na trhu, svou finanční sílu a svou řadu komplementárních výrobků, zejména praktikováním křížového financování.

K existenci čistých nebo technických spojených prodejů

- 379 Podle žalobkyně ačkoliv Komise na začátku své analýzy v napadeném rozhodnutí zmiňuje čisté spojené prodeje a technické spojené prodeje, dále již na čisté spojené prodeje neodkazuje a omezuje se na dvě zmínky o technických spojených prodejkách, aniž by předložila faktické nebo hospodářské důkazy ohledně jejich existence.

- 380 Pokud jde o koncept motoru MEE (More Electrical Engine), tento příklad nebyl uveden v ON a tento koncept zůstává velmi hypotetickým. Příklad uvedený Rockwell týkající se leteckého systému Primus Epic se spojení netýkal a nebyl v napadeném rozhodnutí zohledněn.
- 381 Komise opětovně tvrdí, že spojená entita by byla schopna podmínit prodej leteckých a neleteckých výrobků Honeywell prodejem motorů GE a naopak, a praktikovat tak čisté spojené prodeje. V tomto ohledu Komise zdůrazňuje, že by tak na straně nabídky došlo k bezprecedentnímu typu spojení a zmiňuje v tomto ohledu EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning System, zdokonalený výstražný systém na blízkost země) společnosti Honeywell. Rockwell uvádí dva příklady výrobků za účelem prokázání integračních schopností Honeywell a využívání uzavřeného rozhraní posledně uvedenou. Rockwell zmiňuje jako příklad spojených prodejů praktikovaných společnostmi Honeywell rovněž systém Primus Epic společnosti Honeywell.
- 382 Komise připomíná, že podle napadeného rozhodnutí ještě nedošlo k jasné integraci motorů letadla a ostatních systémů. Koncept MEE znázorňuje integrační schopnost Honeywell a její význam jakožto nezávislého dodavatele pro vývoj tohoto konceptu.

#### K existenci smíšených spojených prodejů

- 383 Podle žalobkyně skutečnost, že smíšené spojené prodeje jsou obecně považovány za prospěšné pro hospodářskou soutěž, ukládá Komisi prokázat jednak, že by spojená entita tuto praxi skutečně uplatňovala, a jednak, že by tato praxe skutečně vedla k vyloučení nebo vytlačení soutěžitelů. Napadené rozhodnutí však neprokazuje ani jedno.

- 384 Žalobkyně zdůrazňuje, že Komise výslovně tvrdí, že nebylo nezbytné opírat se o některý z předložených modelů za účelem přijetí závěru, že spojené nabídky, které by spojená entita byla schopna navrhovat, by vyloučily soutěžitele z trhů s motory a leteckými a neleteckými výrobky (bod 352 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Komise se zvláště odmítla opřít o model Choi. GE tvrdí, že tím, že Komise měla za to, že žádný hospodářský model nebyl na podporu jejich závěrů nutný, ve skutečnosti zneuznala i přes jejich opodstatněnost důkazy, které předložila, založené na pracích profesorů Nalebuffa, Reye a Shapira.
- 385 Žalobkyně zdůrazňuje, že vyjádření vedlejších účastnic o nestrategických spojených prodeích jsou neslučitelná se stanoviskem Komise uvádějícím odmítnutí statického modelu Choi. Zpětné odůvodnění napadeného rozhodnutí teorií strategického chování musí být odmítnuto jako nepřípustné, jelikož nebylo obsaženo v ON, výlučně založeném na modelu Choi (rozsudek Schneider Electric v. Komise, bod 40 výše). Navíc Komise nemůže legitimně kombinovat podíly CFMI na trhu s její teorií smíšených spojených prodejů, jelikož Snecma neměla žádný zájem schvalovat cenovou politiku zvýhodňující výrobky společnosti Honeywell.
- 386 V každém případě podmínky výkonu pákového efektu nejsou prokázány, ať už jde o smíšené spojené prodeje nebo dodatečné teorie o křížovém financování nebo predátorských cenách. Komise neanalyzovala relevantní trhy, ani nezohlednila skutečnost, že hodnota motorů velmi převyšuje hodnotu leteckých a neleteckých výrobků a že praxe smíšených spojených prodejů je nemožná, existuje-li již smlouva mezi dodavatelem a konstruktérem letadla ukládající poslední uvedenému nakupovat určitý výrobek za pevnou cenu.
- 387 Rovněž není uveden žádný údaj ohledně vzniku konglomerátních účinků v relativně blízké budoucnosti. Komise rovněž v tomto ohledu žádným způsobem nezohlednila odrazující účinek článku 82 ES.

388 Žalobkyně v tomto ohledu ve své odpovědi na spisy vedlejších účastnic uvádí, že i kdyby teorie Komise ohledně strategického chování (pákové efekty) byla přípustná, Komise nedodržela ani jednu z podmínek stanovených v rozsudku Tetra Laval v. Komise, bod 58 výše.

389 Jediným příkladem v napadeném rozhodnutí (bod 368 odůvodnění) smíšeného spojeného prodeje motorů s jinými komponenty je nabídka společnosti Honeywell pro platformu jednoho konstruktéra. Komise však v tomto případě nezmiňuje slevy. Navíc tento konstruktér nabídku Honeywell týkající se komplementárních systémů odmítl, což prokazuje možnost konstruktérů letadel kombinovat různé dodavatele.

390 Komise připomíná, že hospodářské modely, které jí byly předloženy, byly sporné. Mimo vlastní analýzu Komise posoudila model Choi a uvedla ho v ON, aby umožnila konfrontaci. O tento model se nemohla opírat v rozsahu, v němž zahrnoval důvěrné číselné údaje, které účastníkům spojení nemohla sdělit. Pokud jde o Komisi, tak ani nepřijala, ani neodmítla model Choi, tento byl vzat pouze jako základ za účelem určení podnětů vedoucím ke krátkodobé optimalizaci zisku. Krom toho se od tohoto modelu odlišuje, neboť nezohledňuje strategickou vůli spojené entity, ani situaci již existující dominance. Tento nedostatek zohlednění strategického chování je ostatně společný modelům Choi a Nalebuff, které jsou pouze statickými modely. Tyto dva modely zkoumaly, zda spojené prodeje krátkodobě zvyšují zisk podniku a snižují zisk jeho soutěžitelů, takže podnik má podnět tuto praxi uplatňovat.

391 Komise se domnívá, že z hlediska dynamického pohledu by spojené prodeje byly pro spojenou entitu rovněž atraktivní, i s vidinou krátkodobého zisku. Komise a Rockwell tvrdí, že s ohledem na hodnotu motorů by spojená entita byla nesrovnatelně schopna praktikovat křížové financování, které je výrazem strate-

gického chování. Komise ostatně uplatňuje, že by spojená entita byla skutečně schopna a měla by podnět uplatňovat predátorské ceny. Domnívá se, že taková praxe byla zmíněna v napadeném rozhodnutí v bodě 369 odůvodnění.

392 Komise podotýká, že v napadeném rozhodnutí přezkoumala, zda charakteristické rysy odvětví učinily takové vylučující praktiky, jako jsou spojené prodeje možnými a ziskovými. Tyto rysy prokazují, že by GE měla možnost rozšířit své dominantní postavení pro motory na silná postavení společnosti Honeywell pro motory podnikových letadel a pro letecké a neletecké výrobky. Komise se nikdy od této dobře ustálené hospodářské teorie neodchýlila.

393 Komise se domnívá, že v napadeném rozhodnutí odpověděla na námitky obsažené ve zprávě Shapiro, zejména v bodech 359 až 386, a opřela se zejména o případy v minulosti. Plně tak zanalyzovala stanovisko účastníků.

394 Rolls-Royce se domnívá, že teorie spojených prodejů není nová a že již byla Komisí použita. I přes nejasnosti výtek GE ohledně použitého hospodářského modelu Rolls-Royce tvrdí, že zpráva Frontier Economics prokazuje buď, že Komise souhlasí s modely Choi a Nalebuff, nebo že tyto modely jsou navzájem v souladu, nebo konečně, že vycházela z dostatečných empirických důkazů.

395 Komise mimoto uplatňuje, že plně zohlednila rozhodnutí AlliedSignal/Honeywell, ale že závěry tohoto rozhodnutí nemohou být jednoduše použity v projednávaném případě. Projednávaný případ je charakteristický silou GE a řadou dotčených výrobců.

- 396 Rolls-Royce má za to, že tendence praktikovat v odvětví spojené prodeje je široce prokázána a že spojení by v tomto ohledu vytvořilo nové příležitosti a podněty.
- 397 Pokud jde o nedostatek příčinné souvislosti mezi vytýkanými praktikami a spojením, Komise zdůrazňuje, že vliv těchto praktik je posílen spojením díky získané řadě výrobků a síle GE. Spojená entita by byla díky svým dominantním postavením na trzích s proudovými motory schopna rozšířit tuto sílu na trhy s komplementárními výrobky společnosti Honeywell, kde ještě nemá dominantní postavení, a vyloučit její soutěžitele. Rysy trhu by umožňovaly přinejmenším takové částečné vyloučení.
- 398 Komise mimoto uplatňuje řadu příkladů uvedených v napadeném rozhodnutí, které se týkají spojených prodejí.

## b) Závěry Soudu

### Úvodní poznámky

- 399 Komise v napadeném rozhodnutí v podstatě uvedla, že v návaznosti na spojení by měla spojená entita možnost narozdíl od jejích soutěžitelů nabízet zákazníkům soubory výrobků (packages) pro velká obchodní letadla, velká regionální letadla a podniková letadla zahrnující zároveň proudové motory a letecké a neletecké výrobky. Rovněž se domnívala, že by takové chování bylo jasně v obchodním zájmu spojené entity a pravděpodobně by k němu v návaznosti na spojení došlo (body 350 až 404, 412 až 416, 432 až 434, 443 a 444, a 445 až 458 odůvodnění). V důsledku

toho by došlo k vytvoření dominantního postavení dřívější společnosti Honeywell na trzích s leteckými a neleteckými výrobky a k posílení dominantních postavení GE zejména na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla (bod 458 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

400 Tvrzení Komise spočívá na skutečnosti, že proudové motory na jedné straně a letecké a neletecké výrobky na druhé straně jsou komplementárními výrobky, jelikož všechny tyto výrobky jsou nezbytné pro konstrukci letadla. Konečný zákazník, provozovatel letadla, je tedy musí všechny přímo nebo nepřímo koupit od jejich výrobce. Komise se v napadeném rozhodnutí domnívala, že zákazníci pro všechny tyto výrobky jsou v podstatě titíž, a že tedy jejich prodej může být spojený. Komise rovněž konstatuje, že skupina žalobkyně je finančně velmi silná, jak vzhledem ke svým hlavním soutěžitelům na trzích s proudovými motory, tak vzhledem ke svým hlavním soutěžitelům na trzích s leteckými a neleteckými výrobky (viz pokud jde o posledně uvedené, body 302 až 304, 323 a 324 odůvodnění napadeného rozhodnutí; viz rovněž body 398 a následující odůvodnění). Spojená entita by tudíž byla schopna snížit svou ziskovou marži na leteckých a neleteckých výrobcích za účelem zvýšit svůj podíl na trhu a získat v budoucnosti větší zisk.

401 Úvodem je třeba konstatovat, že budoucí chování spojené entity představuje nezbytný prvek analýzy spojených prodejů provedené Komisí v projednávaném případě. Z okolnosti, že žalobkyně žádným způsobem nepůsobila na trzích s leteckými a neleteckými výrobky před spojením, spolu se skutečností, že Honeywell před spojením nepůsobila na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla, totiž vyplývá, že by spojení nemělo žádný protisoutěžní horizontální účinek na výše uvedených trzích. Spojení by tak v zásadě na tyto trhy nemělo vliv.

402 Navíc pokud Komise v bodech 443 a 444 odůvodnění napadeného rozhodnutí stanoví, že jev spojených prodejí by měl dopad na trh s proudovými motory pro podniková letadla, je namístež podotknout, že podíl žalobkyně na tomto trhu před spojením byl pouze [10 až 20]%, pokud jde o instalovaný komplex, zatímco podíl Honeywell na trhu [40 až 50]%, a pouze [0 až 10]%, pokud jde o instalovaný komplex dosud vyráběných letadel, ve srovnání s podílem na trhu [40 až 50]% společnosti Honeywell (bod 88 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Za těchto podmínek i kdyby bylo prokázáno, že by spojená entita v návaznosti na spojení praktikovala spojené prodeje motorů a leteckých a neleteckých výrobků, je nutné se domnívat, že by neexistovala příčinná souvislost mezi spojením a takovými nabídkami, s výjimkou malé menšiny případů, kdy by tento motor byl výrobkem dřívější společnosti GE. Navíc z napadeného rozhodnutí nevyplývá, že by některý z účastníků spojení vyráběl motory pohánějící malá regionální letadla. Z toho plyne, že případné spojené prodeje, které by mohla spojená entita praktikovat na trhu s regionálními letadly, by se v každém případě týkaly pouze velkých regionálních letadel.

403 Komise se v napadeném rozhodnutí domnívala, že pro každý letecký výrobek, kterým jsou vybavena všechna regionální a podniková letadla, existuje jeden trh, stejně jako, že existuje jeden trh pro každý neletecký výrobek, kterým jsou vybavena všechna letadla, včetně velkých obchodních letadel. Její odůvodnění ohledně vytvoření dominantních postavení na trzích s různými leteckými výrobky pomocí spojených prodejí tak nemůže být přijato, pokud jde o trh s každým leteckým výrobkem, kterým jsou vybavena podniková a regionální letadla. Spojené prodeje přičitatelné spojení, za předpokladu, že by k nim v návaznosti na spojení skutečně došlo, by totiž mohly mít vliv pouze na části těchto trhů, a sice části představované velkými regionálními letadly. Odůvodnění Komise je taktéž oslabeno, ale v menším rozsahu, pokud jde o neletecké výrobky, pro které Komise definovala výlučný trh pro každý zvláštní výrobek, bez ohledu na velikost a ostatní vlastnosti vybaveného letadla.

404 Jelikož právě v odvětví velkých obchodních letadel Komise definovala odlišné trhy, jak pokud jde o proudové motory, tak pokud jde o každý letecký výrobek, právě

v tomto odvětví by tvrzení Komise o spojených prodejkách mohlo být případně potvrzené.

405 Pokud jde o případný dopad spojení na trzích s proudovými motory pro velká obchodní letadla a pro velká regionální letadla, jakož i na trzích s leteckými výrobky pro velká obchodní letadla a na trzích s neleteckými výrobky, je třeba přezkoumat, zda Komise prokázala, že by spojená entita byla nejen schopna věcně praktikovat spojené prodeje popsané v napadeném rozhodnutí, ale také na základě přesvědčivých důkazů, že by tyto praktiky v návaznosti na spojení pravděpodobně uplatnila, takže by bylo v relativně blízké budoucnosti vytvořeno nebo posíleno dominantní postavení na jednom nebo několika relevantních trzích (rozsudek Tetra Laval v. Komise, bod 58 výše, body 146 až 162).

406 Je nezbytné rovněž rozlišit, jak správně podotýká žalobkyně, mezi třemi jevy, a sice čistými spojenými prodeji (pure bundling), tedy prodeji, kdy je výlučně obchodně uložena povinnost nakupovat dva nebo několik výrobků společně, technickými spojenými prodeji (technical bundling), tedy prodeji spojenými uložením technické integrace výrobků a smíšenými spojenými prodeji (mixed bundling), tedy prodeji, kdy dochází k prodeji několika výrobků společně za lepších podmínek, než jsou podmínky navržené, jsou-li výrobky nakupovány samostatně. Analýza Komise s ohledem na každý z těchto třech druhů spojených prodejů bude pod třemi oddělenými názvy projednána dále. Je nicméně třeba nejprve přezkoumat určitá praktická omezení ovlivňující celé odůvodnění Komise, pokud jde o spojené prodeje, která vyplývají z napadeného rozhodnutí.

#### Ke spojeným prodejkům obecně

407 Existuje praktický problém, pokud jde o analýzu učiněnou Komisí ohledně spojených prodejů, jelikož konečný zákazník jednotlivých proudových motorů, leteckých a neleteckých výrobků není vždy ten samý.

- 408 Pokud je totiž motor vybrán konstruktérem letadel výlučně, takže je platforma s jediným zdrojem (sole source platform), zákazníkem dodavatele je především konstruktér letadel a tak tomu je rovněž, pokud jde o letecké a neletecké výrobky SFE standard. V tomto případě je jediným výběrem letecké společnosti v tomto ohledu *a priori* koupit nebo nekoupit letadlo.
- 409 Naopak v případech, kdy konstruktér letadel schvaluje několik proudových motorů pro svou platformu, což z ní činí platformu s více zdroji (multi-source platform), je to letecká společnost, kdo vybírá motor z těch, které jsou k dispozici, což činí rovněž, pokud jde o letecké a neletecké BFE a SFE-option. Z předcházejícího vyplývá, že spojené prodeje jsou *a priori* možné vzhledem ke konstruktérům letadel pouze mezi proudovými motory GE a výrobky SFE-standard společnosti Honeywell na platformách „s jediným zdrojem“ a vzhledem k leteckým společnostem mezi proudovými motory GE a výrobky BFE/SFE-option společnosti Honeywell na platformách „s více zdroji“.
- 410 Tato zjištění v zásadě vylučují možnost čistých spojených prodejů v jiných nežli výše uvedených případech, tedy tuto možnost vylučují v případech, kdy neexistuje totožnost zákazníka, který vybírá motor, a zákazníka, který vybírá dotčený letecký a neletecký výrobek.
- 411 Krom toho, pokud jde o propagaci leteckých a neleteckých výrobků SFE-standard na platformách s více zdroji pomocí smíšených spojených prodejů, napadené rozhodnutí neobsahuje žádný přezkum problému uvedeného v bodě 408 výše. Komise se v bodě 349 odůvodnění napadeného rozhodnutí omezuje na tvrzení, že „komplementární charakter nabídek výrobků GE a Honeywell spolu s jejich existujícími postaveními na trhu umožní spojené entitě mít na základě obchodní logiky schopnost a podnět činit spojené nabídky nebo praktikovat křížové

financování souboru prodejů výrobků dvěma kategoriím zákazníků a ve zbývající části odkazuje na svou analýzu výrobků SFE-option a BFE v bodech 350 a následujících odůvodnění.

- 412 Pokud jde o možnost spojené entity propagovat její výrobky BFE nebo SFE-option pomocí smíšených spojených prodejů na platformách s jediným zdrojem, existují rovněž obtíže, jelikož bude v zásadě povinna dodávat konstruktérovi letadel svůj motor za pevnou cenu, bez ohledu na výběr leteckých a neleteckých výrobků leteckými společnostmi.
- 413 Jestliže z bodu 391 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že to, že je cena motoru stanovena předem, nevylučuje nutně možnost smíšených spojených prodejů, je rovněž pravdou, že tato úvaha významně snižuje možnosti smíšených spojených prodejů zahrnujících tento motor a činí obtížnějším jejich uskutečnění pro spojenou entitu.
- 414 Mimoto během správního řízení účastníci spojení uplatnili, že existují rovněž praktické problémy z důvodu skutečnosti, že motory pro platformu jsou v zásadě vybírány dříve v procesu navrhování nového letadla, nežli jsou navrhovány letecké a neletecké výrobky, a to i SFE (viz bod 371 odůvodnění napadeného rozhodnutí). V odpovědi na tyto kritiky Komise v napadeném rozhodnutí uvádí příklady případů, ve kterých byly motory a letecké nebo neletecké výrobky vybrány více méně ve stejnou dobu (bod 372 odůvodnění) a dospívá k závěru, že „nelze tudíž tvrdit, že postup vybírání systémů nemůže být přizpůsoben podle časového rozvrhu, který umožňuje [spojené prodeje]“ (bod 373 odůvodnění).

- 415 Z těchto úvah vyplývá, že Komise v napadeném rozhodnutí konstatovala a žalobkyně před Soudem specificky nezpochybnila, že spojené prodeje nejsou možné z důvodu časového rozvrhu výběru jednotlivých výrobků. Je nicméně rovněž pravdou, že dotčené obchodní praktiky přirozeně nespádají do obvyklého způsobu fungování dotčených trhů, což znamená dodatečnou obchodní snahu podniku, který si je přeje praktikovat vůči svým zákazníkům.
- 416 Jestliže tyto praktické problémy sice neznemožňují spojené prodeje, zvyšují nicméně složitost spojenou s jejich prováděním, a tudíž je činí méně pravděpodobnými.

#### K čistým spojeným prodejům

- 417 Pokud jde o čisté spojené prodeje, Komise se domnívá, že motor nebo jeden z leteckých nebo neleteckých výrobků, může být spojující výrobek, tedy nezbytný komponent nebo přinejmenším první, který by spojená entita odmítla prodávat samostatně bez svých ostatních výrobků (body 351 a 415 odůvodnění napadeného rozhodnutí).
- 418 Vzhledem k tomu, že z důvodů uvedených výše, zejména v bodech 408 až 410 jsou čisté spojené prodeje možné pouze tehdy, pokud jsou zákazníci pro každý výrobek totožní, je třeba mimoto konstatovat, že v případě, kdy platforma, pokud jde o motory, je platformou „s více zdroji“ a kdy dotčené letecké výrobky jsou výrobky BFE nebo SFE-option, možnost spojeného prodeje je velmi omezená. Existovala by totiž pouze v případě, že by z technických nebo jiných důvodů letecká společnost

měla preferenci pro motor spojené entity, takže by ji taková strategie mohla nutit, aby nakupovala letecký nebo neletecký výrobek BFE od spojené entity. Je přitom třeba uvést, že Komise v napadeném rozhodnutí konkrétně nepřezkoumala, pro jaké platformy nebo zvláštní výrobky se tato obchodní politika mohla ukázat jako účinná.

419 V tomto ohledu je namístě rovněž připomenout neexistenci, uvedenou výše konkrétně v bodě 362, analýzy účinků spojení na jednotlivé trhy s leteckými a neleteckými výrobky definované Komisí. Navíc jelikož preference určitého výrobku jsou nejčastěji relativní, tedy ne absolutní, bylo by nezbytné v rámci takového přezkumu zohlednit rovněž případné negativní obchodní důsledky takovýchto čistých spojených prodeů v tom smyslu, že by takový postoj mohl případně odradit kupujícího od motoru spojené entity i přes jeho případně slabou preferenci pro tento motor. Jelikož Komise neprovedla důkladný přezkum tohoto druhu v napadeném rozhodnutí, neprokázala, že praxe čistých spojených prodeů by pro spojenou entitu byla možná v případě, že by jeden z jejích motorů pohánějících platformu s více zdroji byl spojující výrobek.

420 Pokud jde o případné spojené prodeje motoru pohánějícího letadla výlučně, jakož i leteckých a neleteckých výrobků SFE, Komise nepředložila žádný konkrétní příklad fungování chování, které předvíдалa do budoucna. Neexistence zvláštní analýzy trhů opětovně zbavuje její odůvodnění nezbytné přesnosti, aby mohlo odůvodňovat závěr, který z něj Komise vyvozuje. Jestliže Komise dospěla k závěru existence dominantního postavení na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla, domnívala se nicméně, že na tomto trhu existovala určitá zbytková hospodářská soutěž, takže to, že by spojená entita „nutila“ konstruktéra letadel, aby si vybral letecké nebo neletecké výrobky SFE, by mohlo mít negativní obchodní důsledky na ni, jelikož by si konstruktér letadel mohl v některých případech vybrat výrobek jiného dodavatele. Jelikož Komise nepřezkoumala tuto možnost v napadeném rozhodnutí, neprokázala, že čisté spojené prodeje by umožnily použití výrobků SFE na platformách velkých obchodních letadel.

421 Pokud jde o možnost, že by některý z leteckých nebo neleteckých výrobků dřívější společnosti Honeywell mohl sloužit jako spojovací výrobek a nutit zákazníky, aby nakupovali motor spojené entity, Komise v bodě 415 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvádí jediný konkrétní možný příklad čistého spojeného prodeje. Podotýká totiž toto: „Spojená entita bude schopna podmínit prodej výrobků, u kterých má Honeywell 100% podíl na trhu (například EGPWS), prodejem svého proudového motoru. Aby letecké společnosti získaly tyto výrobky, nebudou mít jinou volbu než koupit motor navržený spojenou entitou.“ Pokud jde o možnost vykonávat obdobný tlak na konstruktéry letadel, Komise je méně přisvědčující a omezuje se na uvedení v bodě 416 odůvodnění, že „GE bude moci posílit své dominantní postavení vůči konstruktérům letadel prostřednictvím spojených nabídek nebo spojených prodejů“.

422 Je třeba uvést, že tvrzení Komise v tomto ohledu předpokládá, že spojená entita bude schopna praktikovat formu obchodního vydírání vůči svým zákazníkům tím, že bude odmítat prodávat stěžejní letecký výrobek, jehož hodnota je však malá, pokud posledně uvedení nebudou souhlasit s koupí jejích proudových motorů. Jestliže síla zákazníků žalobkyně na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla, aby čelili žalobkyni, jak pokud jde o konstruktéry letadel, tak i o letecké společnosti, je omezená (body 274 a následující výše a body 224 až 228 odůvodnění napadeného rozhodnutí) a v návaznosti na spojení vůči spojené entitě by byla ještě omezenější, Komise v projednávaném případě neprokázala, že by tito zákazníci ztratili veškerou zbývající sílu čelit uplatnění takové praxe.

423 Pokud jde o zvláštní výrobek zmíněný v tomto ohledu Komisí, a sice EGPWS, z bodů 253 až 256 odůvodnění vyplývá, že existují jiné výrobky, kterými by mohl být výrobek dřívější společnosti Honeywell nahrazen. Komise konstatuje, že žádný z těchto výrobků nebyl na trhu ve významném množství prodáván, a uvádí, že podle Thales se nedostatek dobré pověsti jejího výrobku ukázal jako významná překážka jejího vstupu na tento trh. Nicméně v případě, že by spojená entita přijala extrémní obchodní postoj, jako je praxe čistého spojeného prodeje, a sice ve skutečnosti hrozba odmítnout prodávat, zákazníci by mohli namísto EGPWS dřívější společnosti

Honeywell upřednostnit použití jiného výrobku, byť nižší kvality, spíše než přijmout proudový motor, který neodpovídá jejich výběru. V každém případě bylo věcí Komise posoudit tuto možnost. Komise zvláště neodmítla možnost, že si zákazníci vyberou systém TAWS (Terrain Avoidance Warning System) Universal Avionics, jak to učinila společnost Airborne v lednu 2001, a omezila se na uvedení, že podle Rockwell Collins, se Universal Avionics s ní nespojila, aby tuto zakázku získala (bod 256 odůvodnění). Tato posledně uvedená okolnost není relevantní vzhledem k tomu, zda výrobek Universal Avionics byl funkční alternativou výrobku Honeywell.

424 Konečně v souladu s rozsudkem Tetra Laval v. Komise, bod 58 výše, potvrzeným v tomto ohledu Soudním dvorem v jeho rozsudku vydaném v rámci kasačního opravného prostředku Komise v. Tetra Laval, bod 60 výše, Komise měla rovněž zohlednit případný dopad potenciálně odrazujícího účinku zákazu zneužití dominantního postavení stanoveného v článku 82 ES na relevantních trzích.

425 S ohledem na extrémní charakter chování popsaného výše z obchodního hlediska, které by bylo nezbytné pro uskutečnění strategie založené na čistých spojených prodejkách v projednávaném případě, bylo věcí Komise zohlednit případný dopad zákazu zneužití dominantního postavení v právu Společenství na podnět spojené entity takovou praxi uplatňovat. Jelikož tak neučinila, dopustila se právního pochybení, důsledkem čehož je její analýza negativně ovlivněná, a tudíž postižena zjevně nesprávným posouzením.

426 S přihlédnutím k předcházejícímu Komise právně dostačujícím způsobem neprokázala, že by spojená entita v návaznosti na spojení praktikovala čisté spojené prodeje a její analýza je v tomto ohledu postižena několika zjevně nesprávnými posouzeními.

## K technickým spojeným prodejům

- 427 Pokud jde o technické spojené prodeje, Komise se opírá o integraci mezi jednotlivými leteckými výrobky a o budoucí vývoj projektu „více elektrický motor letadla“ (More Electrical Aircraft Engine, viz bod 291 odůvodnění napadeného rozhodnutí), i když sama připouští, že „k výslovné integraci motoru a systému dosud nedošlo“. Uplatňuje, že je namístě se domnívat, že k takové integraci dojde „v blízké budoucnosti“ v rámci uvedeného projektu, ale neposkytuje podrobnosti ohledně tohoto programu, ani neuvádí, do kdy by podle ní k této integraci mělo dojít. Zakládá se nicméně výlučně na budoucím vývoji tohoto projektu, aby dospěla k závěru, že vyloučení společnosti Honeywell, jakožto potenciálního partnera pro inovaci, dále posílí dominantní postavení žalobkyně na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla (body 417 a 418 odůvodnění napadeného rozhodnutí).
- 428 Tento jednoduchý popis možného vývoje trhu bez přinejmenším stručného uvedení podrobností projektu, které by tento vývoj činilo pravděpodobným, nestačí k prokázání opodstatněnosti tvrzení Komise v tomto ohledu.
- 429 Podle rozsudku Tetra Laval v. Komise, bod 58 výše (body 155 a následující), potvrzeného v tomto ohledu Soudním dvorem v jeho rozsudku vydaném v rámci kasačního opravného prostředku Komise v. Tetra Laval, bod 60 výše (body 39 a následující), je věcí Komise prokázat, pokud jde o budoucí vývoj trhu, na základě přesvědčivých důkazních materiálů a dostatečného stupně pravděpodobnosti ohledně budoucího vývoje trhu nejen, že k případnému chování, které předvídá, dojde v relativně blízké budoucnosti, ale mimoto, že toto chování povede v relativně blízké budoucnosti k vytvoření nebo posílení dominantního postavení, což v projednávaném případě neučinila. Neexistence podrobné analýzy technických vazeb, které by mohly být vytvořeny mezi jednak proudovými motory a jednak leteckými a neleteckými výrobky, jakož i pravděpodobný dopad těchto vazeb, pokud jde o vývoj jednotlivých relevantních trhů, rovněž ovlivňují věrohodnost tvrzení Komise. Nestačí, že Komise poukáže na řadu logických, ale hypotetických fází,

u kterých se obává, že jejich praktické uskutečnění bude mít negativní důsledky pro hospodářskou soutěž na řadě různých trhů. Naopak jí přísluší specificky zanalyzovat pravděpodobný vývoj každého trhu, na kterém zamýšlí prokázat vytvoření nebo posílení dominantního postavení v důsledku oznámeného spojení, na podporu čehož musí předložit přesvědčivé důkazy.

- 430 S přihlédnutím k předcházejícímu Komise vhodně neprokázala, že by spojená entita byla po spojení nebo dokonce v relativně blízké budoucnosti skutečně schopná vázat prodeje svých leteckých nebo neleteckých výrobků na prodeje svých proudových motorů uložením technických omezení.

#### Ke smíšeným spojeným prodejům

- 431 Pokud jde o smíšené spojené prodeje, je třeba konstatovat, že s výhradou zjištění učiněných v bodech 408 až 411 výše ohledně totožnosti zákazníka a zjištění v bodech 414 a 415 ohledně časového rozvrhu, podle kterého jsou jednotlivé komponenty letadla objednávány, by v některých případech a pro některé výrobky spojená entita mohla navrhopvat nižší ceny pro skupinu výrobků, za podmínky, že budou vybrány všechny. Hospodářský subjekt totiž může v zásadě vždy učinit celkovou nabídku zahrnující několik výrobků, které jsou běžně prodávány samostatně.
- 432 Nicméně taková nabídka bude mít hospodářské účinky na trhu pouze tehdy, pokud ji zákazníci přijmou a zvláště nevyžadují její rozdělení na jednotlivé výrobky. Bylo tedy věcí Komise, aby prokázala, že spojená entita byla schopna trvat na dodržování spojeného charakteru jejích nabídek jejími zákazníky. Navíc, jak bylo uvedeno výše, bylo věcí Komise prokázat existenci pravděpodobnosti, že by spojená entita tuto možnost praktikovat spojené prodeje uskutečnila.

433 Je namístě připomenout, že v rozsudku Tetra Laval v. Komise, bod 58 výše, se Soud vyjádřil velmi striktně, pokud jde o to, jaké důkazy musí Komise předložit, pokud jako prvek své analýzy použije skutečnost, že se podnik bude v budoucnosti chovat určitým způsobem, takže dojde k vytvoření dominantního postavení, když se domníval, že jí v takovém případě přísluší předložit „přesvědčivé důkazy“ (viz zvláště body 154 a následující rozsudku). Jak uvedl Soudní dvůr, potvrzující tuto část rozsudku v rozsudku vydaném o kasačním opravném prostředku, Soud nedoplnil žádným způsobem podmínku ohledně stupně požadovaných důkazů, ale pouze připomněl zásadní funkci důkazu, a to přesvědčit o opodstatněnosti tvrzení nebo, jako v projednávaném případě, opodstatněnosti rozhodnutí v oblasti spojování podniků (rozsudek Komise v. Tetra Laval, bod 60 výše, bod 41).

434 V projednávaném případě Komise v napadeném rozhodnutí uvedla především tři odlišné druhy odůvodnění za účelem prokázání pravděpodobnosti, že by spojená entita skutečně praktikovala smíšené spojené prodeje.

435 Zaprvé, tvrdí, že praktiky obdobné těm, které předvídá, byly již použity na relevantních trzích v minulosti, zejména společností Honeywell (viz zejména body 361 až 370 odůvodnění napadeného rozhodnutí). V tomto kontextu je třeba rovněž uvést, že Komise v tomto ohledu považuje za relevantní „sílu Honeywell v oblasti integrace [výrobků]“ (body 289 až 292 odůvodnění napadeného rozhodnutí), jakož i „sílu Honeywell v oblasti spojených prodejů“ (body 293 až 297 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

436 Zadruhé, uplatňuje, že z ustálených hospodářských teorií, zejména „účinky Cournot“ (viz zejména body 374 až 376 odůvodnění napadeného rozhodnutí) vyplývá, že by spojená entita měla hospodářský podnět uplatňovat praktiky předvídané Komisí, aniž by bylo potřeba opírat se v tomto ohledu o zvláštní hospodářský model.

437 Zatřetí, Komise tvrdí, že strategickým cílem spojené entity by bylo zvýšení její síly na jednotlivých trzích, na kterých by působila, a že s ohledem na tuto vůli by praxe spojených prodejí pro spojenou entitu byly hospodářsky racionálním jednáním, a tudíž jednáním pravděpodobným (viz zejména body 353, 379, 391 a 398 odůvodnění napadeného rozhodnutí). V odpovědi na písemný dotaz Soudu při jednání Komise uvedla, že se opírá o kombinovaný účinek podnětu podle ní plynoucího z obchodní situace žalobkyně a strategického výběru spojené entity.

438 Tyto tři druhy odůvodnění použité Komisí v této části napadeného rozhodnutí budou postupně přezkoumány dále.

— K předchozím praktikám

439 Pokud jde o předchozí praktiky, je třeba nejprve uvést, že příklady předložené Komisí se vztahují především ke spojeným prodejům údajně praktikovaným společnostmi Honeywell, pokud jde o letecké a neletecké výrobky (viz body 362 až 365 a 367 odůvodnění napadeného rozhodnutí). I kdyby tyto příklady byly právně dostačujícím způsobem prokázány, jsou jen málo relevantní za účelem prokázání pravděpodobné existence schopnosti spojené entity v návaznosti na spojení spojovat prodeje motorů s prodeji leteckých a neleteckých výrobků, a obchodního podnětu tak činit. Je totiž nesporné, že cena motoru je jasně vyšší nežli cena každého leteckého nebo neleteckého komponentu, takže obchodní dynamika smíšeného spojeného prodeje je velmi odlišná podle toho, zda se jedná výlučně o jednak letecké a neletecké výrobky nebo jednak o tyto výrobky a motor. Nelze tak na základě příkladů týkajících se pouze leteckých a neleteckých výrobků prokázat, že by smíšené spojené prodeje zahrnující rovněž proudové motory byly uskutečnitelné a z obchodního hlediska výhodné pro spojenou entitu v návaznosti na spojení.

- 440 Jediný konkrétní příklad spojeného prodeje předložený Komisí týkající se zároveň motoru a leteckých/neleteckých výrobků se vztahuje k [...], podnikovému letadlu (viz bod 368 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Nicméně Komise sama připouští, v poslední větě bodu 368 odůvodnění, že dotčený konstruktér letadla [...] Tento příklad tak, jak byl uveden v napadeném rozhodnutí, neprokazuje, že by Honeywell mohla praktikovat spojené prodeje zahrnující motory pro podniková letadla a letecké/neletecké výrobky účinným způsobem. Právě naopak to, že [...] je dokonce popřením tvrzení Komise v tomto ohledu.
- 441 Komise rovněž uvádí v bodech 366 a 367 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že možnost společnosti Honeywell praktikovat extenzivní spojené prodeje zahrnující zároveň motory a letecké/neletecké výrobky se objevila až v poslední době, zejména po spojení Honeywell a Allied Signal v roce 1999. Ačkoliv tato okolnost může vysvětlovat, proč Komise mohla nalézt jen jediný příklad takových spojených prodejů, nemůže omlouvat neexistenci přesvědčivých příkladů, na základě kterých by Soud případně mohl dojít k závěru, že předchozí praktiky prokazují pravděpodobnost podobných praktik v budoucnosti.
- 442 Mimoto mezi odvětvím velkých obchodních letadel, na kterém by spojení umožnilo spojené entitě praktikovat spojené prodeje poprvé v budoucnosti, a odvětvím podnikových letadel, existují značné rozdíly zejména v rozsahu, v němž první jsou někdy platformami s více zdroji, pokud jde o motory, kdy je zákazníkem výrobce motorů letecká společnost, zatímco podniková letadla jsou vždy platformami s jediným zdrojem, kdy je zákazníkem konstruktér letadel.
- 443 S přihlédnutím k předcházejícím příkladům předložené Komisí týkající se předchozích praktik společnosti Honeywell neprokazují, že by bylo pravděpodobné, že by spojená entita v návaznosti na spojení praktikovala smíšené spojené prodeje

zahrnující jednak proudové motory dřívější společnosti GE a jednak letecké a neletecké výrobky dřívější společnosti Honeywell.

— K hospodářským analýzám

<sup>444</sup> Pokud jde o druhou část odůvodnění Komise týkající se hospodářských modelů, žalobkyně uvádí, že se Komise v ON opřela o model Choi, podle kterého by takový podnik, jakým je spojená entita mající významné portfolio výrobků, byl schopen a měl by zájem na praxi smíšených spojených prodejí. Krom toho tvrdí, že Komise poté tento model v napadeném rozhodnutí opustila. Naopak Komise před Soudem tvrdí, že ani nepřijala, ani neodmítla tento model, když se domnívala, že podnět spojené entity praktikovat spojené prodeje v návaznosti na spojení vyplývá v každém případě z napadeného rozhodnutí (viz zvláště body 374 až 376 odůvodnění napadeného rozhodnutí týkající se „účinků Cournot“).

<sup>445</sup> V tomto ohledu je třeba uvést, že Komise v bodě 352 odůvodnění napadeného rozhodnutí tvrdila, že nebylo nezbytné opřít se o některý z modelů předložených v průběhu správního řízení. Mimoto úředník pro slyšení ve své zprávě konstatoval, že se Komise v návrhu rozhodnutí již o model Choi neopřela.

<sup>446</sup> Komise krom toho na model Choi v napadeném rozhodnutí neodkázala, kromě nepřímého odkazu v rozsahu, v němž v bodě 352 odůvodnění uvádí, že „různé hospodářské analýzy vedly k teoretické diskusi, zvláště pokud jde o hospodářský model [smíšených spojených prodejí] připravený jednou z třetích osob“. Naopak, jak uvádí žalobkyně, Komise v ON podrobně vyložila obsah modelu Choi a výslovně se tohoto modelu dovolávala jako důkazního materiálu podporujícího její tvrzení ohledně budoucího chování spojené entity a jeho hospodářských důsledků. Za

těchto podmínek ačkoliv Komise neuznala, že model Choi postrádal důkazní hodnotu, v napadeném rozhodnutí se o tento model souhlasně neopřela. Je tak namístě se pro účely probíhajícího řízení domnívat, že napadené rozhodnutí není podpořeno žádným hospodářským modelem, který analyzuje na základě údajů zvláštních pro projednávaný případ pravděpodobné důsledky oznámeného spojení.

447 Je třeba tudíž přezkoumat, zda při neexistenci takového hospodářského modelu Komise prokázala, že by spojená entita měla v návaznosti na spojení podnět praktikovat smíšené spojené prodeje.

448 V bodech 349 až 355 odůvodnění napadeného rozhodnutí, ve kterých Komise vykládá mechanismus, kterým by spojené prodeje vedly k vytvoření dominantních postavení na trzích s leteckými a neleteckými výrobky, se Komise omezuje především na vysvětlení důvodů, proč by podle ní byla spojená entita schopna praktikovat v návaznosti na spojení spojené prodeje. Odkazuje tak, pokud jde o výrobky SFE-standard, na „schopnost nové entity navrhopvat konstruktérům letadel spojené nabídky“ (bod 349 odůvodnění). Pokud jde o výrobky BFE a SFE-option tvrdí, že by spojená entita „byla schopna nabízet soubor výrobků, které nikdy před spojením nebyly na trhu seskupeny a s kterým by žádný jiný soutěžitel nemohl soutěžit“ (bod 350), že by mohla „podporovat výběr výrobků BFE a SFE-option společnosti Honeywell tím, že by je začlenila do širšího souboru zahrnujícího motory a pomocné služby GE“ (bod 350 odůvodnění) a že bude „schopna stanovit cenu svých spojených nabídek tak, že povzbudí zákazníky, aby kupovali motory GE a výrobky BFE a SFE-option společnosti Honeywell spíše než výrobky jejich soutěžitelů“ (bod 353 odůvodnění).

449 Tam, kde Komise v uvedených bodech odůvodnění odkazuje na podnět na rozdíl od pouhé schopnosti spojené entity provádět tyto praktiky, žádný důkaz, ani žádný

analýza, která by mohla prokázat skutečnou pravděpodobnost, že by takový podnět v návaznosti na spojení existoval, nebyly předloženy. Komise se tak v bodě 349 odůvodnění omezuje na tvrzení, že „komplementární charakter nabídek výrobků GE a Honeywell spolu s jejich existujícími postaveními na trhu umožní spojené entitě mít na základě obchodní logiky schopnost a podnět činit [spojené] nabídky nebo praktikovat křížové financování souboru prodejtů výrobků dvěma kategoriím zákazníků“, aniž by vysvětlovala, proč se domnívá, že tyto okolnosti stačí ke vzniku tohoto podnětu. V bodě 354 odůvodnění uvádí, že „podnět entity vzniklé spojením praktikovat spojené prodeje se může krátkodobě a střednědobě vyvíjet například při vývoji nových generací platform a vybavení letadel“, aniž by však uvedla, jaké by byly příčiny těchto podnětů, ani jaké by byly mezi nimi rozdíly před a po předpokládaném vývoji.

450 Vysvětlení v bodech 349 až 355 odůvodnění tak neprokazuje, že by spojená entita měla v návaznosti na spojení podnět praktikovat smíšené spojené prodeje. Komise nicméně předkládá jiné úvahy, pod názvem „(2) Argumenty účastníků týkající se [spojených] nabídek“. V rámci této hlavy je zejména uveden oddíl, nazvaný „Účinek Cournot [spojených prodejtů]“. Pojem „účinky Cournot“ je hospodářskou teorií v podstatě popisující výhody pro společnost, která prodává širokou řadu výrobků, vzhledem k jejím soutěžitelům, jejichž řada je omezenější, vzniklé z toho, že nabídne-li slevy na všechny výrobky řady, snižujíc tak svou ziskovou marži na každém z nich, bude mít z této praxe celkově nicméně prospěch, neboť prodá větší množství všech výrobků své řady.

451 V bodech 374 až 376 odůvodnění, které jsou uvedeny pod tímto názvem, Komise v podstatě odpovídá na argumenty účastníků, kteří oznámili spojení, podle kterých „mají malý podnět snižovat ceny svých výrobků z důvodu nepružnosti poptávky po letadlech ve srovnání s cenou motorů a komponentů a rovněž proto, že celková cena letadla představuje pouze jeden z četných faktorů, které letecká společnost zvažuje při rozhodování, zda koupí či nekoupí další letadlo“.

452 Poté, co Komise v bodě 375 odůvodnění uvedla, že se nedomnívá, že by poptávka po vybavení a komponentech letadel byla zcela „neelastická“, pokračuje tvrzením v bodě 376 odůvodnění, že v každém případě poptávka po výrobcích entit posuzovaných individuálně je ve skutečnosti elastická. Z toho vyvozuje, že „i když by se [praxe spojených prodejí] neměla dotknout celkové poptávky po letadlech nebo proudových motorech a komponentech, pokud jde o objem, tato praxe by vedla k novému rozdělení a na základě toho převodu podílů na trhu ve prospěch spojené entity“.

453 Z tohoto odůvodnění vyplývá, že podle Komise by spojená entita měla v návaznosti na spojení podnět vedoucí k praktikování smíšených spojených prodejí na základě účinku Cournot, bez ohledu na to, zda by poptávka na úrovni trhu s každým výrobkem vybavujícím letadla byla elastická či nikoliv. Nicméně, jak tvrdí kancelář Frontier Economics, povolána v projednávaném případě společností Rolls-Royce, ve svém bulletinu hospodářské soutěže měsíce srpna 2001 připojeném v příloze k žalobě, dokazování založené na účincích Cournot předpokládá podrobnou empirickou analýzu, jak rozsahu snížení cen a očekávaných pohybů prodeje, tak mezních nákladů a zisků jednotlivých tržních subjektů.

454 Je namístě rovněž uvést, že se zdá, že sama Komise se ve stádiu správního řízení domnívala, že pro takové dokázání byla nezbytná hospodářská analýza. Body 526 až 528 ON jsou totiž totožné s body 374 až 376 odůvodnění napadeného rozhodnutí s výjimkou toho, že v ON je poznámka pod čarou č. 175, na kterou je učiněn odkaz na konci bodu 528 ON, kde Komise uvádí, že profesor Choi vypracoval model analyzující situaci, ve které by poptávka po relevantních výrobcích byla neelastická, z kterého vyplývalo, že by spojené prodeje mohly mít protisoutěžní účinky.

455 Žalobkyně se krom toho dovolává zpráv jiných ekonomů, zvláště zpráv profesorů Nalebuffa, Reye a Shapira, připojených v příloze k odpovědi na ON a k žalobě, které v podstatě uvádějí, že by spojená entita v návaznosti na oznámené spojení pravděpodobně neměla podnět praktikovat smíšené spojené prodeje, přinejmenším

alespoň ne významně, v rozporu se závěrem profesora Choie. Profesoři Nalebuff a Rey kritizují výchozí předpoklady profesora Choie ohledně povahy trhu a profesor Rey zejména uvádí, že model Choi by mohl vyústit, platně podle vlastních parametrových omezení, v rozdílné výsledky v závislosti na stanoveném souboru výchozích parametrů.

456 Aniž by bylo třeba v rámci probíhajícího řízení podrobně posuzovat opodstatněnost závěrů, ke kterým došli různí ekonomové, nebo váhu analýzy profesorů Nalebuffa, Reye a Shapira vzhledem k analýze profesora Choie, je možné z toho vyvodit, že to, zda by účinky Cournot vedly v projednávaném případě k podnětu spojené entity vedoucímu k praktikování smíšených spojených prodejů, je předmětem sporu. Závěr, ke kterému Komise došla ohledně pravděpodobnosti existence takového podnětu, zcela jistě nevyplývá přímo a nevyhnutelně z hospodářské teorie účinků Cournot.

457 Krom toho jiná úvaha týkající se způsobů provádění praxe spojených prodejů brání tomu, aby tvrzení Komise mohlo být odkazem na účinky Cournot v projednávaném případě prokázáno.

458 V tomto ohledu žalobkyně ve stádiu správního řízení, jakož i před Soudem správně uvedla, že by Snecma neměla žádný zájem obětovat část svých zisků tím, že by poskytla slevy z ceny, za účelem propagace prodejů výrobků dřívější společnosti Honeywell, takže by smíšené spojené prodeje zahrnující motory CFMI byly nemožné. Komise v napadeném rozhodnutí vhodně nezohlednila obchodní dopad, který by tato okolnost nezbytně měla na podnět spojené entity praktikovat v návaznosti na spojení spojené prodeje, v bodě 393 odůvodnění napadeného rozhodnutí, kde uvedla, že neexistuje žádný důvod, že by Snecma, která není soutěžitelem GE jakožto nezávislého výrobce motorů, tento postup nepodpořila.

459 V případě, že by Snecma souhlasila se snížením prodejní ceny motoru CFMI, aby zvýšila prodej souboru skládajícího se z tohoto motoru a leteckých a neleteckých výrobků vyráběných spojenou entitou, měla by z této praxe prospěch jen tehdy, pokud by došlo ke zvýšení jejich prodejů motoru. Nedošlo by tudíž k účinkům Cournot vedoucím ke zvýšení zisku Snecma z celé řady výrobků. Jestliže jev účinků Cournot podle tvrzení Komise představuje důkaz existence podnětu vedoucího k praktikování spojených prodejů, je nutno konstatovat, že toto odůvodnění nemůže odůvodňovat její závěr obsažený v bodě 393 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého by Snecma v tomto ohledu měla tentýž obchodní zájem jako spojená entita.

460 Snížení cen motoru nabízené zákazníkům v rámci smíšených spojených nabídek zahrnujících motor CFMI by tak muselo být v zásadě financováno výlučně GE. Jinými slovy částka odpovídající absolutní hodnotě takového snížení by musela být odečtena přibližně z poloviny z ceny motoru CFMI dlužné GE, na základě její účasti ve společném podniku, jelikož Snecma by neměla obchodní zájem srovnatelný se zájmem GE účastnit se financování takového snížení významným způsobem. „Páka“, kterou by disponovala spojená entita na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla, za účelem propagace svých spojených prodejů, by tak byla v zásadě menší, pokud jde o motory CFMI, než v případě motorů vyrobených samotnou GE.

461 V důsledku toho by smíšené spojené nabídky zahrnující motor CFMI byly jasně méně ziskové z hlediska spojené entity, než kdyby byla žalobkyně jejich jediným výrobcem. I za předpokladu, že by existence účinku Cournot mohla být v projednávaném případě pro smíšené spojené nabídky zahrnující motory dřívější GE prokázána, bylo by nezbytné, aby Komise provedla odlišnou analýzu zohledňující jev uvedený v předcházejícím bodě, aby ověřila, zda by takový účinek existoval v případě smíšených spojených prodejů zahrnujících motor CFMI.

462 S přihlédnutím ke všemu předcházejícímu stručné zmínění pojmu účinků Cournot Komisi v napadeném rozhodnutí nemožňuje dojít k závěru, při neexistenci podrobné hospodářské analýzy uplatňující tuto teorii na zvláštní okolnosti projednávaného případu, že by v návaznosti na spojení byla pravděpodobná praxe spojené entity spočívající ve smíšených spojených prodeích. Komise totiž mohla předložit přesvědčivé důkazy ve smyslu rozsudku Tetra Laval v. Komise, bod 58 výše, opírajíc se o účinky Cournot, pouze tehdy, prokázala-li by jejich konkrétní použitelnost. Komisi se tak nepodařilo prokázat s dostatečným stupněm pravděpodobnosti pouhým popisem hospodářských podmínek, které budou podle ní existovat na trhu v návaznosti na spojení, že by spojená entita v návaznosti na spojení praktikovala smíšené spojené prodeje.

— Ke strategickému charakteru předvídaného chování

463 Zatřetí, Komise před Soudem uplatňuje že její popis spojených prodejů a pravděpodobnosti, že by byly skutečně praktikovány, musí být chápán s přihlédnutím ke skutečnosti, že spojená entita bude využívat svou schopnost nabízet spojené nabídky strategickým způsobem jakožto „páku“ za specifickým účelem vytlačení jejich soutěžitelů. Žalobkyně se domnívá, že tento výklad napadeného rozhodnutí je „nepřípustný“ z toho důvodu, že se jedná o vysvětlení poprvé předložené před Soudem. V podstatě vytýká Komisi, že se snaží o nahrazení odůvodnění ve stádiu soudního řízení. V tomto ohledu stačí uvést, že Komise v napadeném rozhodnutí tvrdila, že by spojená entita v budoucnosti využívala svou schopnost spojovat prodeje strategickým způsobem, aby vyloučila své soutěžitele, zejména praxí křížového financování (viz zejména body 353, 379, 391 a 398 odůvodnění). Je třeba tudíž přezkoumat ostatní argumenty předložené žalobkyní.

464 V tomto ohledu je namístě nejprve připomenout, že Soudní dvůr ve svém rozsudku Komise v. Tetra Laval, bod 60 výše, rozhodl, stejně jako Soud, že vychází-li Komise

z budoucího chování, které podle ní spojená entita v návaznosti na spojení přijme, je její věcí na základě přesvědčivých důkazů a s dostatečným stupněm pravděpodobnosti prokázat, že k tomuto chování skutečně dojde (viz rovněž bod 64 výše).

465 V projednávaném případě bylo již výše v bodě 462 (viz rovněž bod 432) konstatováno, že Komise neprokázala odkazem na objektivní hospodářské a obchodní okolnosti věci, že by bylo nezbytně v zájmu spojené entity v návaznosti na spojení praktikovat smíšené spojené prodeje. V návaznosti na spojení by byly pro spojenou entitu tak možné různé strategie. Jestliže strategická volba předvídaná Komisí by sice byla pro spojenou entitu jednou z možností, jinou možností by byla rovněž maximalizace krátkodobého zisku získáním největší možné ziskové marže pro každý jednotlivý výrobek.

466 Při neexistenci právně dostačujícím způsobem prokazaného hospodářského podnětu spojené entity bylo věcí Komise uvést v napadeném rozhodnutí další důkazy umožňující dojít k závěru, že by spojená entita učinila strategickou volbu obětovat krátkodobé zisky, aby zvýšila svůj podíl na trhu na úkor jejích soutěžitelů, za účelem dosažení vyššího zisku v budoucnosti. Interní dokumenty prokazující, že takový byl cíl vedení žalobkyně v okamžiku představení projektu nabytí Honeywell, by případně takovým důkazem mohly být. Je nutno konstatovat v souladu s tvrzeními žalobkyně v tomto smyslu, že Komise v tomto ohledu nepředložila žádný důkaz, který by mohl prokázat, že by spojená entita tuto strategickou volbu učinila. Omezuje se totiž v napadeném rozhodnutí na tvrzení, že by spojená entita byla schopna nabízet svou nabídku spojených výrobků za strategickou cenu nebo praktikovat křížové financování nebo že by skutečně použila tyto praktiky, aniž by uváděla důvody, které toto tvrzení odůvodňují (viz zejména body 353, 379, 391 a 398 odůvodnění). Nicméně to, že by spojená entita mohla učinit takovou strategickou volbu, nestačí k prokázání, že by tak skutečně učinila, a že by v důsledku toho došlo k vytvoření dominantního postavení na jednotlivých trzích s leteckými a neleteckými výrobky.

- 467 Komise konečně před Soudem uvedla, že bylo nezbytné zohlednit strategický účel budoucího chování, které předvídala pro žalobkyni, pro účely posouzení pravděpodobnosti tohoto chování. Jestliže tato argumentace případně může vysvětlovat skutečnost, že se Komise neopřela o specifický hospodářský model, nemůže nahradit nedostatek důkazů ohledně přijetí obchodní politiky mající takovýto strategický účel spojenou entitou.
- 468 Je třeba dodat, že podle rozsudku Tetra Laval v. Komise, bod 58 výše, měla Komise skutečně vzít v úvahu odrazující účinek, který by pro spojenou entitu mohla mít možnost sankcí uložených za zneužití dominantního postavení na základě článku 82 ES (viz body 70 a následující výše). Nedostatek takového zohlednění se tím spíše dotýká jejího posouzení ohledně smíšených spojených prodejů.
- 469 S přihlédnutím k předcházejícímu, je namístě dospět k závěru, že odůvodnění Komise založené na přijetí „strategické“ obchodní politiky v budoucnosti nemůže být přijato, jelikož nebyly předloženy přesvědčivé důkazy o pravděpodobnosti tohoto předpokladu.

## Závěry

- 470 Ze všeho předcházejícího vyplývá, že Komise právně dostačujícím způsobem neprokázala, že by spojená entita v návaznosti na spojení praktikovala spojené prodeje zahrnující zároveň motory dřívější společnosti GE a letecké a neletecké výrobky dřívější společnosti Honeywell. Při neexistenci takových prodejů nestačí pouhá skutečnost, že by tato entita měla širší řadu výrobků než její soutěžitelé, k odůvodnění závěru, že by na jednotlivých relevantních trzích došlo k vytvoření nebo posílení jejího dominantního postavení.

471 S ohledem na závěr v předcházejícím bodě není nezbytné přezkoumat argumentaci žalobkyně týkající se tvrzeného vyloučení soutěžitelů z trhu, zjištěného Komisí, neboť závěry Komise ohledně spojených prodejí jsou v každém případě nedostatečně prokázány.

472 Mimoto není potřeba přezkoumat posouzení Komise, pokud jde o závazky týkající se tohoto aspektu věci, konkrétně odmítnutí závazku týkajícího se způsobu chování týkajícího se spojených prodejí Komisí. Navíc vzhledem k tomu, že není rovněž namístě přezkoumat strukturální závazky dotýkající se činností společnosti Honeywell na jednotlivých trzích s leteckými a neleteckými výrobky, ani závazek týkající se budoucího chování GECAS (bod 365 výše), to, která ze dvou skupin závazků měla být vzata Komisí v úvahu, se stává irelevantní. Jak bylo totiž uvedeno v bodě 50, jediné rozdíly mezi dvěma skupinami závazků se týkaly těchto dvou aspektů závazků navržených oznamujícími stranami.

473 Je namístě dojít k závěru, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení, když měla za to, že budoucí praxe spojených prodejí spojené entity by vedla k vytvoření nebo posílení dominantních postavení na trzích s leteckými nebo neleteckými výrobky nebo k posílení již existujícího dominantního postavení GE na trzích s proudovými motory pro velká obchodní letadla.

#### *E – K horizontálnímu překrytí*

474 Žalobkyně se domnívá, pokud jde o důvody napadeného rozhodnutí týkající se horizontálního překrytí výrobků účastníků spojení, pokud jde o motory pro velká regionální letadla, motory pro podniková letadla a malé lodní turbíny na plyn, že

Komise chybně dospěla k závěru o vytvoření nebo posílení dominantních postavení majících protisoutěžní účinky.

### 1. *K motorům pro velká regionální letadla*

<sup>475</sup> Podle žalobkyně je analýza Komise ohledně horizontálního překrytí týkajícího se proudových motorů pro velká regionální letadla postižena dvěma základními pochybeními, a sice tím, že se domnívala, že proudové motory pro velká regionální letadla žalobkyně a společnosti Honeywell jsou součástí stejného trhu a v každém případě tím, že správně neposoudila dopad spojení na trh s těmito proudovými motory.

#### a) Argumenty účastníků řízení

K definici trhu a existenci již existujícího dominantního postavení na relevantním trhu

<sup>476</sup> Podle žalobkyně neměla ona sama před spojením dominantní postavení na trhu s proudovými motory pro velká regionální letadla.

<sup>477</sup> Připomíná, že vhodná definice relevantního trhu představuje předběžnou podmínku nezbytnou pro jakékoli posouzení vlivu spojení na hospodářskou soutěž (rozsudek Soudního dvora ze dne 31. března 1998, Francie a další v. Komise, C-68/94

a C-30/95, Recueil, s. I-1375). Podle sdělení Komise o definici relevantního trhu pro účely práva hospodářské soutěže Společenství (Úř. věst. 1997, C 372, s. 5, bod 13, dále jen „sdělení o definici trhu“), jsou hlavními faktory, které musejí být vzaty v úvahu při definici trhu, nahraditelnost poptávky a nahraditelnost nabídky, které musejí být prokázány na základě empirických důkazů. Komise v projednávaném případě neuplatnila ustanovení tohoto sdělení.

478 V oblasti letadlových motorů, jak konstatovala Komise ve svém rozhodnutí Engine Alliance, každá „rodina“ motorů představuje obecně jedinečnou sérii výkonu, váhy a ostatních výkonnostních vlastností, která ji činí vhodnou pro zvláštní platformu. Letadlové motory GE jsou přitom o hodně silnější, těžší a složitější než motory společnosti Honeywell.

479 Jedinou okolností umožňující předpokládat nahraditelnost mezi motory GE a Honeywell je to, že někteří kupující Avro, která jsou vybavena posledně uvedenou, by mohli nakupovat jiná letadla vybavená motory GE. Tento druh nepřímé nahraditelnosti „druhé úrovně“ předpokládá, že Komise vysvětlí tuto novou metodologii, v čem je tato nahraditelnost druhé úrovně významná a jak by vedla k vyloučení soutěžitelů. Mimoto v souladu se sdělením o definici trhu bylo věcí Komise prokázat empirické důkazy takového nahrazení, což v projednávaném případě neučinila.

480 Žalobkyně uplatňuje, že v každém případě jsou podíly na trhu jen omezeně použitelné za účelem posouzení dominantního postavení na trhu podléhajícímu nabídkovému řízení, jako je trh s proudovými motory pro velká regionální letadla. Tvrdí, že před spojením neměla na tomto trhu dominantní postavení, jelikož před spojením nebyla schopna chovat se nezávisle na svých soutěžitelích.

481 Komise připomíná závěry rozhodnutí, podle kterých má GE dominantní postavení, pokud jde o instalované motory a soupis objednávek pro velká regionální letadla. Spojené společnosti GE a Honeywell by měly podíl na trhu, pokud jde o všechny letadlové motory, které dosud nejsou v provozu a [90 až 100]% instalovaných motorů. Takový monopol nebo částečný monopol nelze v blízké budoucnosti vyvrátit, zejména z důvodu čistých nebo smíšených spojených prodejů.

#### K účinkům spojení na relevantní trh

482 Podle žalobkyně i kdyby existoval jediný trh pro motory pro velká regionální letadla, Komise uznala, že pokud jde o existující platformy, „zvýšení podílu na trhu plynoucí ze spojení je spíše slabé“ (napadené rozhodnutí, bod 429 odůvodnění). Nicméně v rozporu s tím Komise tvrdí, že by spojení bránilo hospodářské soutěži prostřednictvím cen. Neposkytuje přitom žádný příklad hospodářské soutěže mezi motory GE a Honeywell, ani důkaz dopadu spojení na trh, zatímco výroba Avro nepřekračuje 20 kusů ročně vybavených motory Honeywell.

483 Skutečnosti, o které se Komise opírá, nejsou relevantní. Zisk vycházející z postavení na tomto trhu by byl zanedbatelný z důvodu slabé výroby Avro. Opírajíc se o existenci GE Capital a GECAS, Komise vychází ze skutečností použitých za účelem prokázání dominantního postavení, aby bylo prokázáno posílení tohoto postavení.

484 Pokud se týká budoucích platform, Komise neposkytla žádný důkaz oslabení hospodářské soutěže. Jednak by si GE a Honeywell již nemohly konkurovat. Krom toho, Rolls-Royce a P & W by byly věrohodnými soutěžiteli, jak ukazují příklady

letadel AI(R), Embraer a Fairchild Dornier. Komise v tomto ohledu pouze opakuje své argumenty týkající se smíšených spojených prodejí, křížového financování a vertikální integrace.

485 Komise má za to, že pravidlo výlučnosti dodávky motorů na posuzovaném trhu nebrání hospodářské soutěži mezi výrobci motorů vzhledem ke konečným kupujícím. Výrobci motorů jsou nuceni propagovat platformy vybavené jejich motory zejména uváděním výkonných motorů a atraktivních nabídek náhradních motorů nebo výrobků a poprodejních služeb. Spojení by vedlo k zániku tohoto typu hospodářské soutěže. Nepatrnost soupisu objednávek Avro by neznamenal, že by v každém případě na trhu došlo k zániku veškeré hospodářské soutěže druhé úrovně.

486 Konečně, jak je uvedeno v napadeném rozhodnutí, finanční síla a vertikální integrace spojené entity by vyloučily společnosti Rolls-Royce a P & W z relevantního trhu tím, že by omezily jejich vůli proniknout na trh, kde nepůsobí.

K odmítnutí strukturálního závazku týkajícího se proudových motorů pro velká regionální letadla

487 Žalobkyně uvádí, že i přes její nesouhlas s Komisí účastníci spojení navrhli převedení činností společnosti Honeywell, pokud jde o výrobu současných a budoucích letadlových motorů řady Avro. Námitky vznesené Komisí v tomto ohledu v napadeném rozhodnutí jsou přítom zcela nepodložené.

488 Komise podotýká, že zejména v tomto kontextu se kritiky GE týkající se odmítnutí závazků omezují na pouhá tvrzení a nevedou k žádnému závěru, pokud jde o platnost napadeného rozhodnutí.

## b) Závěry Soudu

### K definici trhu

489 Je třeba nejprve uvést, že to, zda na základě řádně prokázaných nebo nezpochybnovaných skutečností má podnik dominantní postavení na relevantním trhu, je otázkou hospodářského posouzení ve smyslu judikatury uvedené v bodech 62 a následujících, ohledně které má Komise širokou posuzovací pravomoc. V tomto ohledu je úloha Soudu omezena na přezkum, zda není toto hospodářské posouzení postiženo zjevným pochybením.

490 Naopak Komise nemá žádný prostor pro volné uvážení, pokud jde o skutkové otázky. Je třeba v tomto ohledu rovněž konstatovat, že v rozsahu, v němž žalobkyně zpochybňuje tvrzení skutkové povahy obsažené v napadeném rozhodnutí, nemůže být Komisi v zásadě vytýkáno, že odpověděla na toto zpochybnění skutkového stavu tím, že před Soudem předložila důkaz opodstatněnosti tohoto tvrzení, za podmínky, že skutkový rámec uvedený v napadeném rozhodnutí tím nebyl změněn.

491 Je tudíž namístě v projednávaném případě přezkoumat argumenty žalobkyně zpochybňující definici trhu s motory pro velká regionální letadla přijatou Komisí v napadeném rozhodnutí za účelem určení, zda stačí k prokázání existence nesprávných skutkových zjištění nebo zjevně nesprávného posouzení.

492 V bodě 9 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise uvádí, že v rámci svého popisu struktury trhů s proudovými motory obecně existuje hospodářská soutěž na těchto trzích na dvou úrovních: zaprvé konkurují-li si výrobci motorů, aby získali osvědčení pro určitou letadlovou platformu, která je navrhována (dále jen „hospodářská soutěž první úrovně“) a zadruhé vybírají-li si letecké společnosti kupující letadlovou platformu jeden z dostupných osvědčených motorů nebo rozhodují-li se ohledně koupě letadel vybavených různými motory (dále jen „hospodářská soutěž druhé úrovně“). V prvním případě si motory konkurují z hlediska technického a obchodního za účelem vybavení dané platformy a je namístě podotknout, že existence takové hospodářské soutěže závisí především na existenci nahraditelnosti nabídky. V druhém případě si motory konkurují rovněž z technického a obchodního hlediska, aby byly vybrány leteckou společností, a tudíž tato hospodářská soutěž naopak závisí na nahraditelnosti poptávky.

493 V projednávaném případě je nesporné, že každý typ letadla posouzený Komisí za součást trhu s velkými regionálními letadly je k dispozici s jediným typem motoru, takže konečný kupující letadla nemá žádný přímý a autonomní výběr mezi proudovými motory, jelikož výběr proudového motoru je neoddělitelný od výběru letadla. Za těchto podmínek je nutno konstatovat, že hospodářská soutěž druhé úrovně určená v předcházejícím bodě může existovat na uvedeném trhu jen nepřímo z důvodu hospodářské soutěže mezi letadly poháněnými různými proudovými motory.

494 V tomto ohledu Komise v tomtéž bodě 9 odůvodnění konstatuje, že letadlo a proudový motor jsou komplementárními výrobky, takže koupě jednoho není ze zřejmých důvodů užitečná bez koupě druhého. Uvádí, že je třeba tudíž definovat trhy s proudovými motory s přihlédnutím k hospodářské soutěži existující na trhu s letadly. Komise tak definovala jednotlivé trhy s proudovými letadlovými motory v závislosti na jednotlivých trzích s letadly, které pohánějí, přičemž tyto posledně uvedené trhy jsou samy definovány v závislosti na „profilech využití“, kterým jsou přizpůsobeny (bod 10 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

495 Za tímto účelem Komise zohlednila tři základní vlastnosti letadla, a sice počet sedadel, dolet a cenu. Nejprve definovala regionální letadla jako letadla, která mají 30 až 90 míst k sezení („a více“) s doletem nejvýše 2000 námořních mílí a maximální cenou 30 milionů dolarů (bod 10 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Dále vymezila dva odlišné trhy v rámci této kategorie, a sice trh s malými regionálními letadly s 30 až 50 místy k sezení a trh s velkými regionálními letadly, která mohou přepravit 70 až 90 a více cestujících z důvodu, že „pokud jde o počet míst, velikost, dosažitelnou vzdálenost, a tudíž provozní náklady (tedy pořizovací cena na místo k sezení-kilometr), tyto dvě kategorie [regionálních letadel] jsou používány pro odlišné úkoly a nejsou navzájem nahraditelné“ (bod 20 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

496 Žalobkyně tvrdí, aniž by jí Komise v tomto ohledu oponovala, že výkon jejích proudových motorů je tak odlišný od výkonu proudových motorů společnosti Honeywell, že veškerá přímá hospodářská soutěž první úrovně za účelem dodávky motorů v rámci téže plánované platformy je vyloučena, jelikož její vlastní proudové motory jsou způsobilé, aby vybavily letadla s dvěma motory a proudovými motory společnosti Honeywell mohou být vybavena pouze letadla se čtyřmi motory.

497 Je třeba nicméně uvést, že jestliže je pravda, že jakmile si výrobce letadel již zvolil platformu založenou na dvou motorech nebo čtyřech motorech nemá dále možnost výběru, z napadeného rozhodnutí vyplývá, že tato dvě řešení existují konkrétně na trhu s velkými regionálními letadly, jak byl definován Komisí. S ohledem na existenci této volby nutně existuje určitý stupeň nahraditelnosti na straně nabídky mezi motory žalobkyně a motory Honeywell s tou výhradou, že konstruktér letadel přející si vyvinout novou platformu je povinen učinit tuto volbu v ranném stádiu navrhování platformy. V každém případě Komise nikdy netvrdila, ani v napadeném rozhodnutí, ani před Soudem, že mezi žalobkyní a Honeywell by za účelem dodávky motorů v rámci téže plánované platformy existovala přímá hospodářská soutěž první úrovně. I kdyby bylo přijato tvrzení žalobkyně ohledně neexistence přímé hospodářské soutěže první úrovně, nemá žádný dopad na legalitu napadeného rozhodnutí.

- 498 Je tudíž třeba přezkoumat, zda žalobkyně prokázala existenci nesprávného skutkového zjištění nebo zjevně nesprávného posouzení Komise, když se posledně uvedená opřela o pojem nepřímé hospodářské soutěže druhé úrovně evokovaný výše, tedy hospodářské soutěže mezi letadly vybavenými proudovými motory společnosti GE, resp. proudovými motory společnosti Honeywell, aby došla k závěru, že proudové motory těchto dvou společností si konkurují.
- 499 Žalobkyně předkládá dva různé typy argumentace proti tvrzení Komise ohledně existence údajné nepřímé hospodářské soutěže druhé úrovně mezi proudovými motory na tomto trhu. Zaprvé tvrdí, že toto tvrzení nespadá do všeobecně přijaté analýzy nahraditelnosti. Komise tak měla uvést tuto novou metodologii a vysvětlit konkrétně, v čem je tato nahraditelnost druhé stupně významná a jak by mohla vést k vyloučení soutěžitelů. Zadruhé, i kdyby tato hospodářská soutěž druhé úrovně existovala, Komise v napadeném rozhodnutí neprokázala, že by v rozhodné době letadla vybavená motory GE konkurovala letadlům vybaveným motory společnosti Honeywell.
- 500 Je namístě se domnívat, že popis obsažený v bodě 9 odůvodnění napadeného rozhodnutí (viz body 492 a 494 výše) představoval dostatečný popis tvrzení Komise za okolností projednávaného případu. Komise totiž uvedla, že motory si na druhé úrovni hospodářské soutěže konkurují „z technického a obchodního hlediska, aby byly vybrány leteckou společností“. Je zřejmé, že jestliže technická výkonnost takového stěžejního komponentu letadla, jako je motor, který ho pohání, je jasně vyšší než technická výkonnost ekvivalentního komponentu, kterým jsou vybaveny jiné typy letadla téže kategorie, první z těchto letadel bude mít v zásadě soutěžní výhodu vůči ostatním letadlům.
- 501 Stejně tak cena motoru je prvkem, který může ovlivnit cenu letadla jako celku a Komise v rámci svého popisu účinků spojení na hospodářskou soutěž, pokud jde o trh s proudovými motory pro velká regionální letadla, výslovně v bodě 429

odůvodnění napadeného rozhodnutí výslovně uvedla, že spojení GE a Honeywell „zbaví zákazníky výhod plynoucích z hospodářské soutěže ohledně cen (například formou slev) mezi dodavateli“.

502 Žalobkyně zpochybnila možnost hospodářské soutěže ohledně cen mezi výrobcí motorů na trhu s proudovými motory pro velká regionální letadla, když připomněla okolnost, že konečnou cenu platforma/motor stanoví konstruktér letadel. Nicméně Komise v napadeném rozhodnutí v první větě bodu 391 odůvodnění, který je obsažen v oddíle napadeného rozhodnutí věnovaném spojeným prodejům, jak pokud jde o velká regionální letadla, tak pokud jde o velká obchodní letadla, konstatovala, že i když neexistuje výběr motoru pro danou platformu, což je vždy v případě velkých regionálních letadel, výrobce motorů má možnost snížit cenu jeho motoru nebo poprodejních služeb spojených s motorem za účelem propagace prodeje souboru platforma/motor.

503 V kontextu její odpovědi na jeden z písemných dotazů Soudu týkající se skutečného ověření existence této možnosti poskytovat slevy evokované v uvedeném bodě 391 odůvodnění, Komise při jednání předložila tři interní dokumenty žalobkyně označené referenčními čísly 120-CID-000167, 334-DOC-000827 a 321-DOC-000816. Je namístě uvést, že tyto tři dokumenty podporují tvrzení Komise ohledně existence hospodářské soutěže druhé úrovně mezi proudovými motory.

504 Konkrétně dokument 321-DOC-000816 uvádí specificky ve vztahu k jednomu z velkých regionálních letadel vybavených motory GE, že bylo [...] Je tak třeba konstatovat, že hospodářská soutěže druhé úrovně, zejména hospodářská soutěž ohledně cen, popsaná Komisí v bodě 9 odůvodnění napadeného rozhodnutí byla skutečná na trzích s proudovými motory obecně a konkrétně na trhu s proudovými motory pro velká regionální letadla i přes fenomén výlučnosti jediného motoru na každé platformě.

505 V tomto ohledu je namístě zamítnout argumenty předložené žalobkyní v její žádosti o znovuotevření ústní části řízení ze dne 8. června 2004 a zopakované v jejím vyjádření ze dne 21. července 2004, podle kterých jsou tři dokumenty uvedené v bodě 503 výše nepřípustnými důkazními materiály. Nejprve je třeba uvést, že žalobkyně neměla námitky proti předložení dokumentů při jednání a jejich založení do spisu tedy nebylo jako takové zpochybněno. Navíc, jak rozhodl Soudní dvůr, zohlednění Soudem odpovědí účastníka řízení na dotazy položené jakožto organizační procesní opatření založená na čl. 64 odst. 3 jednacího řádu Soudu, jestliže další účastníci řízení měli případně možnost zaujmout k těmto skutečnostem při jednání své stanovisko, neporušuje článek 48 tohoto řádu (viz v tomto smyslu rozsudek Soudního dvora ze dne 14. května 1998, Rada v. De Nil a Impens, C-259/96 P, Recueil, s. I-2915, bod 31). V projednávaném případě byla zásada kontradiktornosti dodržena, jelikož žalobkyně se mohla k těmto skutečnostem vyjádřit nejen při jednání, ale rovněž písemně v návaznosti na znovuotevření ústní části řízení, o které žádala.

506 Žalobkyně nicméně tvrdí, že tyto dokumenty nebyly obsaženy ve spise Komise, ke kterému měla přístup a dovolává se rozsudku Soudního dvora ze dne 25. října 1983, AEG v. Komise (107/82, Recueil, s. 3151, body 22 až 25), aby z něj vyvodila, že tyto skutečnosti musí být v důsledku toho odmítnuty. V tomto ohledu je třeba uvést, že ve svém vyjádření ze dne 17. září 2004 Komise uvedla číslo strany spisu, na které všechny tyto dokumenty byly uvedeny a v příloze předložila výňatky ze seznamů dokumentů, ke kterým byl umožněn přístup. Mimoto uvedla, že dva z těchto dokumentů označené referenčními čísly 120-CID-000167 a 321-DOC-000816 byly dokonce zmíněny výslovně v ON. Za těchto podmínek argument žalobkyně, že tyto tři dokumenty nebyly obsaženy ve správním spise, musí být zamítnut.

507 Navíc argument předložený žalobkyní v jejím posledně uvedeném vyjádření ze dne 15. října 2004 spočívající ve skutečnosti, že Komise poznámkou „P“ uvedla, že tyto dokumenty jí byly poskytnuty samotnými účastníky spojení, zatímco ve skutečnosti musely být Komisi předány americkým ministerstvem spravedlnosti, nenarušuje tuto analýzu. Komise podotýká, že ji účastníci spojení nežádali, aby jim předala kopie

těchto dokumentů. Je třeba uvést, že žalobkyně totiž mohla žádat jejich předložení, pokud by si to přála, jelikož jsou uvedeny na seznamu dokumentů, který je součástí správního spisu, ke kterému mohli mít účastníci přístup.

- 508 V každém případě jsou tyto tři dokumenty vlastními dokumenty žalobkyně, které nemůže neuznávat. Bylo by nelogické konstatovat existenci porušení práv obhajoby nebo zakázat Komisi, aby předložila určité interní dokumenty jednoho z účastníků před Soudem z toho důvodu, že Komise neposkytla tomuto účastníku stejnopisy jeho vlastních dokumentů.
- 509 V rozsahu, v němž se Komise dovolává těchto třech dokumentů, pokud jde o otázku čistě skutkové povahy, tedy to, zda konstruktér letadel stanoví cenu letadla nezávisle na ceně motoru, nebo zda, jak Komise tvrdila v napadeném rozhodnutí, má výrobce motorů možnost poskytnout slevy za účelem propagace prodeje letadla, a v důsledku toho jeho motoru, které ho pohání, je namístě dospět k závěru, že byla oprávněna uvést tyto skutečnosti před Soudem, aby odpověděla na zpochybnění dotčených skutkových okolností žalobkyní (viz v tomto ohledu bod 490 výše).
- 510 S přihlédnutím k předcházejícímu se Komise nedopustila nesprávného skutkového zjištění, ani zjevně nesprávného posouzení v rozsahu, v němž se při své definici trhu s velkými regionálními letadly opírala o existenci hospodářské soutěže druhé úrovně mezi proudovými motory z důvodu hospodářské soutěže mezi letadly, která pohánějí.
- 511 V rámci svého druhého typu argumentace uvedeného v bodě 499 výše, žalobkyně uplatňuje, že prostor pro posouzení, který má Komise při definici trhů, je omezený zaprvé její vlastní dřívější rozhodovací praxí, konkrétně rozhodnutím Engine

Alliance, a zadruhé sdělením o definici trhu, které v tomto ohledu zveřejnila. Odůvodnění, na základě kterého Komise dospěla k závěru, že letadla vybavená motory GE a letadla vybavená motory Honeywell si konkurují na témže trhu, je podle žalobkyně neslučitelné s těmito dvěma akty.

- 512 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury hospodářské subjekty nejsou oprávněny vkládat své legitimní očekávání v zachování dřívější rozhodovací praxe, která se může změnit v rámci posuzovací pravomoci orgánů (viz body 118 a 119 výše a uvedená judikatura).
- 513 V rozsahu, v němž se žalobkyně v tomto ohledu dovolává bodu 15 rozsudku Soudního dvora ze dne 14. února 1990, *Delacre a další v. Komise* (C-350/88, Recueil, s. I-395), na podporu tvrzení, že existuje zvláštní povinnost uvést odůvodnění, která je Komisi uložena, hodlá-li se odchýlit od své dřívější rozhodovací praxe, stačí připomenout, že tento bod, jakož i rozsudek Soudního dvora ze dne 26. listopadu 1975, *Fabricants de papiers peints v. Komise* (73/74, Recueil, s. 1491, bod 31), se vztahují k výjimce, v případech, kdy Komise rozšiřuje dosah praxe, z obvyklého pravidla, podle kterého Komise může odůvodnit rozhodnutí, které zapadá do její ustálené rozhodovací praxe, stručně. Ačkoliv Komisi skutečně přísluší, aby odůvodnila takové rozhodnutí výslovně, z této judikatury nelze vyvodit, že Komise musí mimo to, že odůvodní své rozhodnutí odkazem na spis věci, které se týká, specificky uvést důvody, proč došla k závěru odlišnému od závěru v dřívější věci, která se týkala podobných nebo totožných situací nebo stejných hospodářských subjektů.
- 514 V projednávané věci se tak žalobkyně nemůže dovolávat legitimního očekávání z důvodu, že Komise definovala trhy zvláštním způsobem v dřívějším rozhodnutí, zejména v rozsahu, v němž vzala v úvahu výkon proudových motorů v rozhodnutí

Engine Alliance. Ani Komise a *a fortiori* ani Soud nejsou totiž vázáni skutkovými zjištěními učiněnými v rozhodnutí Engine Alliance.

515 V každém případě Komise správně uvádí, že v rozhodnutí Engine Aliance přezkoumávala dohodu, jejímž účelem bylo umožnit společností GE a P & W společně vyvinout proudový motor, který měl pohánět platformy, které byly samy ještě ve fázi vývoje, a sice Airbus A380 a prodloužená verze Boeing 747-400. Za těchto podmínek byla v uvedené věci relevantní pouze první úroveň hospodářské soutěže uvedená v bodě 9 odůvodnění napadeného rozhodnutí, a sice hospodářská soutěž mezi výrobcí motorů, aby získali osvědčení pro platformu. Toto vysvětlení je logickou a dostatečnou odpovědí na argumentaci předloženou v tomto ohledu žalobkyní.

516 Pokud jde o údajné nepoužití sdělení o definici trhu, je třeba nejprve připomenout, že Komise se nemůže odchýlit od pravidel, které si sama stanovila (rozsudky Soudního dvora ze dne 30. ledna 1974, *Louwage v. Komise*, 148/73, Recueil, s. 81, bod 12, a obdobně ze dne 5. června 1973, *Komise v. Rada*, 81/72, Recueil, s. 575, bod 9; rozsudek Soudu ze dne 17. prosince 1991, *Hercules Chemicals v. Komise*, T-7/89, Recueil, s. II-1711, bod 53, potvrzený v řízení o kasačním opravném prostředku rozsudkem Soudního dvora ze dne 8. července 1999, *Hercules Chemicals v. Komise*, C-51/92 P, Recueil, s. I-4235, a uvedená judikatura). V rozsahu, v němž tedy sdělení o definici trhu kogentně uvádí metodu, kterou Komise hodlá definovat trhy v budoucnu, a nevyhrazuje žádný prostor pro posouzení, je Komise skutečně povinna vzít toto sdělení v úvahu.

517 Žalobkyně uvádí, že podle sdělení o definici trhu je nahraditelnost poptávky jedním z hlavních faktorů, které je třeba vzít v úvahu a že taková nahraditelnost v projednávané věci neexistuje (viz bod 496 výše). V tomto ohledu stačí připomenout, že poté, co sdělení o definici trhu určilo nahraditelnost poptávky, nahraditelnost nabídky a potenciální hospodářskou soutěž jako tři hlavní zdroje

konkurenčního omezování pro podniky, dále ve svém bodě 13 stanoví: „[z] hospodářského hlediska představuje pro definici relevantního trhu možnost nahrazení poptávky nejbezprostřednější a nejúčinnější tlak na dodavatele určitého výrobku, zejména pokud jde o jejich rozhodnutí ohledně stanovení ceny“. Za těchto podmínek ze znění sdělení o definici trhu nevyplývá, že neexistence přímé nahraditelnosti v projednávané věci mezi motory žalobkyně a motory společnosti Honeywell na straně nabídky narušuje definici trhu přijatou Komisí v napadeném rozhodnutí v rozsahu, v němž Komise platně dospěla k závěru o existenci nahraditelnosti na straně poptávky.

- 518 Ohledně nahraditelnosti na straně poptávky žalobkyně Komisi vytýká, že ji Komise neprokázala odkazem na empirické důkazy nebo hospodářské studie, jak vyžadovalo sdělení o definici trhu. V tomto ohledu je namísto připomenout, že v bodě 25, nazvaném „Důkazy pro vymezení relevantních trhů“, Komise uvádí následující:

„Je celá řada důkazů, podle nichž je možné posoudit, v jakém rozsahu by nahrazení fungovalo. V jednotlivých případech jsou některé druhy důkazů určující, zejména pokud jde o charakteristiku a zvláštnosti průmyslu a výrobků či služeb, které zkoumají. V jiných případech nemusí mít stejný druh důkazů žádný význam. Ve většině případů se rozhodnutí bude muset opírat o řadu kritérií a různých důkazů. Komise uplatňuje otevřený přístup k empirickým důkazům, s cílem účinně využívat všechny dostupné informace, které mohou mít v jednotlivých případech význam. Komise neuplatňuje strnulou hierarchii zdrojů informací nebo druhů důkazů.“

- 519 Je třeba se domnívat, že za okolností, kdy se Komise ve sdělení vyjadřuje prostřednictvím výrazů, které jí ponechávají možnost zvolit si mezi druhy důkazů nebo přístupů, které mohou být v teorii relevantní, ty, které jsou za okolností dané

věci nejvhodnější, Komise si zachovává velkou svobodu jednání (viz obdobně rozsudek Soudu ze dne 8. července 2004, *Corus UK v. Komise*, T-48/00, Sb. rozh. s. II-2325, body 179 až 182, a uvedená judikatura). V projednávaném případě je tak namístě konstatovat, že se Komise ve sdělení o definici trhu nezavázala použít konkrétní a zvláštní metodu pro účely posouzení zastupitelnosti na straně poptávky. Naopak konstatovala, že přístup, který přijme, se bude muset lišit v závislosti na okolnostech každého individuálního případu a vyhradila si tak významnou část svého prostoru pro volné uvážení, aby mohla s každým případem zacházet náležitým způsobem.

520 S přihlédnutím k významnému prostoru pro uvážení, který si zachovala Komise, je namístě přezkoumat argumenty, které se snaží žalobkyně vyvozovat z ostatních bodů sdělení o definici trhu.

521 Bod 36 sdělení o definici trhu, dovolávaný žalobkyní, zní následovně:

„Analýza charakteristických znaků výrobku a jeho zamýšleného použití umožní Komisi jako první krok omezit pole zkoumání možných náhrad. Charakteristika výrobku a jeho zamýšlené použití však jsou nedostačující ke zjištění, jsou-li dva výrobky nahraditelné na straně poptávky. Funkční zaměnitelnost nebo podobnost charakteristických znaků nemohou samy o sobě být dostatečnými kritérii, protože reakce zákazníků na změny relativních cen může být určena také jinými úvahami. Například na původním trhu se zařízením pro automobilové součástky a náhradní díly mohou působit jiná konkurenční omezení, což vede k vymezení dvou relevantních trhů. Na druhé straně rozdílné charakteristické znaky výrobců samy o sobě nestačí k vyloučení nahraditelnosti [na straně] poptávky, neboť to do velké míry záleží na tom, jak zákazníci hodnotí různé charakteristické znaky.“

522 Dále v bodech 37 až 43 sdělení o definici trhu Komise uvádí různé zdroje informací, které hodlá použít za účelem prokázání existence možnosti nahrazení.

523 Je nutno konstatovat, že jestliže by body 36 a následující sdělení o definici trhu musely být vykládány tak, že znamenají, že Komise je v každé věci, kterou vyšetřuje v oblasti hospodářské soutěže, povinna shromáždit a zohlednit některé druhy zvláštních důkazů, existoval by zjevný rozpor mezi touto povinností a prostorem pro volné uvážení, uvedeným v bodech 518 a 519 výše, kterým disponuje Komise za účelem určení existence možnosti nahraditelnosti v každém případě v závislosti na zvláštnostech, které jsou jí vlastní.

524 V každém případě, jelikož bod 36 sdělení o definici trhu upřesňuje, že „[f]unkční zaměnitelnost nebo podobnost charakteristických znaků nemohou samy o sobě být dostatečnými kritérii, protože reakce zákazníků na změny relativních cen může být určena také jinými úvahami“, z této citace *a contrario* vyplývá, že v některých případech nebo dokonce obecně s výhradou zvláštních okolností uvádějících opak, jako jsou ty uvedené v příkladu týkajícím se náhradních dílů v uvedeném bodě, výrobky, které jsou funkčně zaměnitelné a které mají podobné charakteristické znaky, jsou zastupitelné.

525 V napadeném rozhodnutí Komise uvedla, že ve stádiu správního řízení žalobkyně vznesla konkrétní námitky vůči její definici trhu (bod 23 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Zaprvé uplatnila, že typ letadla vyráběného BAe Systems, poháněný motorem společnosti Honeywell, nazvaným Avro, není plně konkurenceschopný na trhu s velkými regionálními letadly, jelikož se jedná o výrobek „pro náročné“. Zadruhé tvrdila, že takový trh musí rovněž zahrnovat Airbus a malé Boeing s úzkým trupem, a sice A318 a B717.

526 Jestliže Komise neuvedla konkrétní příklady konkurenčních šoků mezi velkými regionálními letadly poháněnými čtyřmi motory, vybavenými motory společnosti Honeywell a velkými regionálními letadly poháněnými dvěma motory, vybavenými motory společnosti GE, dovolávala se nicméně zvláštních případů funkční zaměnitelnosti mezi těmito letadly v rámci její odpovědi na první z námitek uvedených v předcházejícím bodě a odkázala zejména na použití Avro leteckou společností Sabena. Komise z toho v bodě 25 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyvodila následující: „Šetření uskutečněné na trhu vede k myšlence, že i když letecké společnosti si bez pochyby cení zvláštních schopností Avro, ve skutečnosti posledně uvedené využívají stejným způsobem jako jakékoliv jiné [velké regionální letadlo] a neomezují své lety pouze na místa ‚pro náročné‘. V tomto smyslu Avro poháněné Honeywell představuje náhradní řešení existující v konkurenci s ostatními [velkými] proudovými regionálními letadly poháněnými GE.“ Je namístě tudíž konstatovat, že nejen, že se Komise zdaleka neomezila na teoretickou analýzu, kterou představuje její definice trhu v závislosti na abstraktním profilu využití, ale zabývala se skutečnou zaměnitelností mezi Avro a letadly poháněnými motory žalobkyně. V tomto rozsahu je její závěr ohledně definice trhu s velkými regionálními letadly skutečně založen na empirických důkazních materiálech vztahujících se ke konkrétním příkladům.

527 Pokud jde o druhou námitku uvedenou v bodě 525 výše, Komise ji zamítla v bodech 27 až 29 napadeného rozhodnutí z toho důvodu, že pořizovací cena dvou platform letadla uvedených v tomto ohledu žalobkyně je jasně vyšší než pořizovací cena jiných letadel považovaných za velká regionální letadla.

528 Před Soudem žalobkyně nezpochybnila skutková zjištění založená na šetření vedeném Komisí na trhu, týkající se zaměnitelnosti mezi Avro a jinými velkými regionálními letadly, ani se nedovolávala argumentu, že A318 a B717 jsou velká regionální letadla. V tomto ohledu se omezuje na poukázání na neexistenci konkrétních příkladů nahraditelnosti a hospodářských studií předložených Komisí z toho důvodu, že Komise stanoví použití takových důkazů.

529 Je třeba se domnívat, že to, že žalobkyně poukazuje na tento nedostatek, aniž by konkrétně vysvětlila, v čem je definice trhu přijatá Komisí podle ní nesprávná, nemůže přenést důkazní břemeno tak, že by příslušelo Komisi předložit takové příklady za účelem prokázání opodstatněnosti její definice trhu. V projednávaném případě bylo s ohledem na skutečnost, že Komise v zásadě uvedla dostatečné odůvodnění, aby opodstatnila svou definici relevantního trhu, zejména když se dovolávala kritérií týkajících se profilu využití letadel, věcí žalobkyně, aby prokázala, že tato kritéria nebyla v projednávaném případě vhodná pro účely definice trhu s velkými regionálními letadly.

530 Za těchto podmínek Komise mohla, aniž by se dopustila zjevně nesprávného posouzení, opřít svou analýzu o profily využití jednotlivých platform pro účely definování trhu s velkými regionálními letadly v projednávaném případě. Je třeba se tudíž domnívat, že Komise právně dostačujícím způsobem odůvodnila svůj závěr ohledně definice trhu s velkými regionálními letadly.

531 Mimoto je třeba pro případ potřeby uvést, že na základě argumentů a skutkových okolností předložených Soudem je namístě konstatovat, že letadla rodiny Avro si nejen teoreticky, ale i konkrétně konkurují s velkými regionálními letadly poháněnými motory společnosti GE.

532 Komise před Soudem tvrdí, aniž by jí žalobkyně v tomto ohledu oponovala, že velká regionální letadla BAe Systems byla jako první uvedena na trh, zřejmě v roce 1994. Letadla vybavená motory Honeywell si tak nutně konkurovala s novými modely poháněnými motory GE v okamžiku, kdy byly posledně uvedené uvedeny na trh. Posléze měly tyto jiné modely zřejmě takový úspěch, že podíly BAe Systems na trhu značně klesly, což posledně uvedenou vedlo k uvedení na trh nového modelu Avro, nazvaného Avro RJX, který měl být poháněn novým motorem společnosti

Honeywell, AS 900. Za těchto podmínek by bylo nelogické se domnívat, že letadla Avro a velká regionální letadla poháněná motory GE si nekonkurují z toho důvodu, že platformy Avro ztratily své silné postavení na trhu z důvodu posledně uvedených a hospodářské soutěže, která z toho vyplývá.

533 V tomto ohledu je namístě rovněž uvést, že ve třech dokumentech v příloze k replice Komise předložila důkazní materiály uvádějící, že „Avro“ si skutečně konkurují s ostatními velkými regionálními letadly. Jestliže tyto důkazní materiály nemohou být poprvé dovolávány před Soudem za účelem přímého prokázání opodstatněnosti jejího posouzení v napadeném rozhodnutí, Komise je oprávněna na ně odkázat, aby z hlediska faktického odpověděla na argumenty žalobkyně, podle kterých Komise nemohla předložit příklady konkurence mezi „Avro“ a jinými velkými regionálními letadly, protože taková konkurence neexistovala. Je třeba tudíž krátce přezkoumat obsah těchto důkazů.

534 Prvním z těchto tří dokumentů je tisková zpráva BAE Systems ze dne 16. února 1999, ve které popisuje své nové letadlo, Avro RJX poháněné motorem AlliedSignal, společnosti, která se poté spojila s Honeywell, jako „projekt s malou mírou rizika pro dodavatele a potenciální zákazníky ve srovnání s novými a ambiciózními projekty s náklady převyšujícími miliardu USD navrženými jinými výrobci“ („low risk for suppliers and potential customers compared with the ambitious, all new \$1 billion-plus airframe programmes which other manufacturers are proposing“).

535 Druhým dokumentem je řada krátkých článků o velkých regionálních letadlech BAE Systems z bulletinu aktualit nazvaného „Smiliner“ pro rok 2001. Z jednoho z těchto článků, ze dne 29. ledna 2001 zejména vyplývá, že podle časopisu *Flight International* jedna letecká společnost vyhlásila nabídkové řízení na objednávku až 100 regionálních letadel, pro které brala v úvahu Avro RJX (poháněné motorem Honeywell), jakož i Bombardier CRJ 700/900, Embraer 170/190 a Fairchild Dornier

728JET/928JET (všechny poháněná motorem GE). Jiný článek ze dne 30. října 2001 zejména uvádí, že Embraer 170 „si přímo konkuruje s Avro RJX-70 (které ještě nebylo objednáno), jakož i se staršími BAe 146-100 a Avro RJ70“.

536 Třetím dokumentem je rovněž řada krátkých článků ze „Smiliner“ pro rok 1999. Jeden z nich uvádí, že „[z]atímco BAe Regional Aircraft dokončuje koncepci svého Avro RJX s novými motory v očekávání formálního rozhodnutí o uvedení na trh, její soutěžitelé ji připravili o dva z jejích klíčových zákazníků“ („[w]hile BAe Regional Aircraft completes final design on the re-engined Avro RJX in anticipation of a formal launch decision, competitors have poached two of its high-profile customers“). Článek pokračuje popisem dvou významných objednávek leteckých společností, jedné letadel Fairchild Dornier 728 JET a druhé letadel ERJ-170 a ERJ-190/200 Embraer.

537 Z těchto tří dokumentů společně vyplývá, že ve skutečnosti si letadla rodiny Avro poháněná motory Honeywell konkurovala s letadly Embraer, Fairchild Dornier a Bombardier poháněnými motory GE. V důsledku toho je namístě dospět k závěru, že tvrzení ohledně údajné neexistence konkurence mezi Avro a jinými velkými regionálními letadly učiněné žalobkyní nejen, že není podepřeno důkazy jí předloženými, ale je mimoto vyvráceno důkazními materiály předloženými Komisí před Soudem.

538 S přihlédnutím ke všemu předcházejícímu není v projednávaném případě prokázáno, že se Komise dopustila nesprávného skutkového zjištění, když konstatovala, že velká regionální letadla poháněná čtyřmi motory, vybavená motory společnosti Honeywell a velká regionální letadla poháněná dvěma motory, vybavená motory společností GE si konkurují. Není rovněž prokázáno, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení, když použila svůj systém definice trhu v závislosti na profilu

využití, kterému je každé letadlo přizpůsobeno, aby dospěla k závěru, že proudové motory vyráběné společností Honeywell a ty vyráběné společností GE jsou součástí téhož trhu s proudovými motory pro velká regionální letadla.

K již existujícímu dominantnímu postavení žalobkyně

539 Poté, co Komise takto definovala trh s velkými proudovými letadly, domnívala se, že žalobkyně měla na tomto trhu dominantní postavení a že v důsledku spojení bylo toto postavení posíleno. Na podporu svého tvrzení uvádí, že pokud jde o instalovaný komplex proudových motorů pro letadla této kategorie, spojení by umožnilo GE zvýšit podíl na trhu ze [40–50]% na [90–100]% pro veškerá tato letadla a ze [60–70]% na 100% pouze pro dosud vyráběná letadla (bod 84 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Pokud jde o objednávky letadel, která ještě nebyla v provozu, žalobkyně by zvýšila podíl ze [90–100]% na 100% trhu (bod 85 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

540 Stačí připomenout, pokud jde o existenci již existujícího dominantního postavení žalobkyně v projednávaném případě, že jestliže se podle ustálené judikatury může význam podílů na trhu lišit mezi jednotlivými trhy, velmi vysoké podíly mohou být samy o sobě s výjimkou výjimečných okolností důkazem o existenci dominantního postavení (rozsudek Hoffmann-La Roche v. Komise, bod 101 výše, bod 41, a rozsudek Endemol v. Komise, bod 115 výše, bod 134). Okolnost uvedená žalobkyní ve vztahu k jejím již existujícím dominantním postavením, že trh s motory pro velká regionální letadla je trhem podléhajícím nabídkovému řízení, pro který mají původní podíly na trhu menší význam než pro jiné trhy, nemůže vyvrátit tento závěr s ohledem na rostoucí povahu podílu na trhu GE, pokud jde o letadla, která ještě nebyla v okamžiku přijetí napadeného rozhodnutí v provozu, a sice [90 až 100]%. Žalobkyně nezpochybňuje v souvislosti s velkými regionálními letadly použití

číselných údajů týkajících se letadel, která dosud nejsou v provozu, a dovolává se jich konkrétně v kontextu svých argumentů týkajících se účinků spojení na tento trh. Je třeba konstatovat, že v každém případě zohlednění těchto číselných údajů bylo zvláště odůvodněno, pokud jde o trh s velkými regionálními letadly, s ohledem na rychlý růst trhu s velkými regionálními letadly, tak jak byl konstatován v bodě 431 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

541 Pokud jde o argumenty žalobkyně, podle kterých P & W a Rolls-Royce jsou důvěryhodnými soutěžiteli na trhu s velkými regionálními letadly, stačí konstatovat, že tito výrobci motorů neuskutečnili žádný prodej motorů na trhu s velkými regionálními letadly v okamžiku přijetí napadeného rozhodnutí. Jejich účast v nabídkových řízeních na vybavení motory některých velkých regionálních letadel se zdá nebyla úspěšná. Komise se tudíž mohla domnívat, aniž by se dopustila zjevně nesprávného posouzení v tomto ohledu a bez ohledu na to, že trh s motory pro velká obchodní letadla je trhem charakterizovaným málo častými nabídkovými řízeními, že potenciální hospodářská soutěž realizovaná v budoucnosti výrobcí motorů, kteří neuskutečňují na tomto trhu v rozhodné době žádné prodeje, není závažným a současným omezením, které by mohlo odůvodnit závěr, že žalobkyně neměla na tomto trhu dominantní postavení.

542 S přihlédnutím k rostoucímu podílu na trhu žalobkyně před spojením Komise mohla platně konstatovat existenci dominantního postavení žalobkyně na tomto trhu v bodech 86 a 87 odůvodnění napadeného rozhodnutí, aniž by bylo namístě, aby Soud přezkoumal vliv různých faktorů, které podle Komise k tomuto dominantnímu postavení před spojením přispívaly (body 107 až 229 odůvodnění napadeného rozhodnutí; viz v tomto ohledu body 114 a následující výše).

#### K posílení dominantního postavení

543 Žalobkyně tvrdí, že v každém případě by posílení již existujícího dominantního postavení plynoucí ze zvýšení podílu na trhu o [10 až 20]% pro existující platformy

právě ve výrobě, měřené podle objednávek, mělo malý význam a opírá se v tomto ohledu o skutečnost, že Komise sama uznala v bodě 429 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že toto zvýšení bylo „dost slabé“. Nejprve je třeba připomenout, že zvýšení podílu na trhu představující [30 až 40]% uvedeného trhu, pokud jde o instalovaný komplex motorů pro letadla, která jsou ještě vyráběna, je značně vyšší nežli výše uvedené číslo [10 až 20]%. Dále zvýšení podílů na trhu přibližně o [10 až 20]% trhu, pokud jde o soupis objednávek pro existující platformy právě ve výrobě, musí být považováno za významné, jelikož v jeho důsledku by byl podíl na trhu spojené entity 100% (viz body 428 a 429 odůvodnění). Tento závěr platí rovněž pro zvýšení o [0 až 10]% trhu konstatované, pokud jde o objednávky letadel, která dosud nejsou v provozu (bod 539 výše). V každém případě je koncept posílení typu *de minimis* zahrnut v kontextu článku 2 nařízení č. 4064/89 druhou, širší, podmínkou spočívající v tom, že důsledkem vytvoření nebo posílení dominantního postavení musí být významné narušení účinné hospodářské soutěže na společném trhu nebo na jeho podstatné části. V kontextu velkých regionálních letadel bude tato podmínka přezkoumána pod názvem „Účinky na hospodářskou soutěž“.

544 S přihlédnutím k předcházejícímu je třeba dojít k závěru, že se Komise nedopustila právního pochybení, ani zjevně nesprávného posouzení, když v projednávaném případě došla k závěru, že by spojení vytvořilo již existující dominantní postavení žalobkyně na trhu s velkými regionálními letadly.

K účinkům posílení dominantního postavení na hospodářskou soutěž

545 V rozsahu, v němž žalobkyně vytýká Komisi, že nepřezkoumala účinky spojení na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla v souladu s požadavky plynoucími z druhého kritéria uvedeného v čl. 2 odst. 3 nařízení č. 4064/89 (viz body 84 až 91 výše), je třeba nejprve uvést, že se Komise výslovně domnívá, pokud jde o horizontální překrytí na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla, že

by horizontální překrytí mělo okamžitý protisoutěžní účinek, pokud jde o existující platformy. V bodě 429 odůvodnění napadeného rozhodnutí konkrétně uvádí, že „ačkoliv by zvýšení podílu na trhu plynoucí ze spojení bylo dost slabé ([10 až 20]% na základě soupisu objednávek)“, zákazníci by byli zbaveni výhod plynoucích z hospodářské soutěže v oblasti cen motorů, pokud jde o velká obchodní letadla, která jsou v současné době k dispozici na trhu. Jelikož Komise již v bodech 84 až 87 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že by spojená entita měla 100% podíl na trhu proudových motorů, jimiž jsou vybaveny v současnosti vyráběné platformy, pokud jde o instalovaný komplex, jakož i pro proudové motory, jimiž jsou vybaveny platformy, pro které byl již motor vybrán, ale které dosud nejsou v provozu, toto tvrzení znamená, že uvedené zbavení výhod plynoucích z této hospodářské soutěže by bylo absolutní.

546 Jak bylo uvedeno výše v bodech 502 a následujících v kontextu definice trhu s velkými regionálními letadly, je namísto zamítnout argument žalobkyně, podle kterého je jakákoli hospodářská soutěž, pokud jde o ceny mezi motory v praxi nemožná, jelikož každá platforma je vybavena na základě výlučnosti jediným motorem a cena letadla je již stanovena. Z listinných důkazů totiž vyplývá (viz zvláště bod 504 výše), že i v situaci, kdy byl pro model letadla vybrán jediný typ motoru a cena motoru byla konstruktérem letadla stanovena, výrobce motoru může ještě navrhnout slevy, zejména pokud jde o prodejnou službu a náhradní díly, aby propagoval prodej letadla a tím svého motoru (viz bod 391 odůvodnění napadeného rozhodnutí). V rozporu s tím, co tvrdí žalobkyně, se tak Komise nedopustila nesprávného skutkového zjištění, když konstatovala existenci skutečné možnosti přímé hospodářské soutěže, pokud jde o ceny mezi motory pohánějícími velká regionální letadla již na trhu, která by byla vyloučena v případě, že by se spojení uskutečnilo.

547 Navíc Komise v bodě 9 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla, že hospodářská soutěž druhého stupně na jednotlivých trzích s proudovými motory se projevuje rivalitou „technicky a obchodně za účelem být vybrán leteckou společností“. Komise

přítom před Soudem uvádí, že před spojením měla společnost Honeywell veškeré důvody směřovat zákazníky k Avro RJ a RJX dávajíc tak svůj motor, jak z hlediska ceny, tak technologického vývoje, do co nejvíce konkurenčního postavení ve srovnání s velkými regionálními letadly vybavenými motory GE, ale že tento podnět by z důvodu spojení zmizel. Z napadeného rozhodnutí tak vyplývá, že mimo účinky týkající se hospodářské soutěže o ceny zjištěné v bode 429 odůvodnění tohoto rozhodnutí by horizontální překrytí na trhu s proudovými motory pro velká regionální letadla mělo rovněž negativní účinky na hospodářskou soutěž na tomto trhu obecněji.

548 Pokud jde o argumentaci žalobkyně, podle které by byl dopad spojení na relevantní trh nevýznamný, je třeba ji zamítnout. Jestliže je v tomto ohledu zvýšení podílu na trhu relativně málo významné, ve srovnání s podílem na trhu, který již žalobkyně měla, je to právě proto, že žalobkyně již měla velmi vysoký podíl na trhu a měla tak již velmi silné existující dominantní postavení popsané výše a společnost Honeywell byla jediným soutěžitelem uskutečňujícím prodeje motorů na tomto trhu v okamžiku přijetí napadeného rozhodnutí. Okolnost právem uvedená Komisí, že by spojení okamžitě vyloučilo cenovou hospodářskou soutěž, neboť by došlo k vytvoření monopolu spojené entity, pokud jde o letadla právě ve výrobě nebo letadla, která dosud nejsou v provozu, ale pro které si již konstruktér letadel zvolil motor, znamená, že by dopad spojení na tento trh přesáhl dopad, který by vyplýval z běžného zvýšení podílu na trhu o [10 až 20]% z nižšího podílu na trhu. Definitivní odchod z trhu společnosti Honeywell jakožto nezávislého výrobce motorů by změnil nejen poměr sil, ale samotnou kvalitu soutěžní situace na trhu, když by došlo k trvalejší nebo dokonce ke stálé změně struktury trhu. Jediná hospodářská soutěž, čistě potenciální, která by přetrvala, by byla ta ohledně vybavení budoucích platform velkých regionálních letadel ze strany výrobců motorů, které v současné době uskutečňují prodeje výlučně na jiných sousedních trzích. S ohledem na délku trvání procesu vývoje letadla by taková hospodářská soutěž mohla mít pozitivní účinky pro kupující velkých regionálních letadel hypoteticky jen po uplynutí několika let po přijetí napadeného rozhodnutí.

549 Mimoto je namístě připomenout, že podle ustálené judikatury v oblasti použití článku 82 ES, konstatování existence dominantního postavení samo o sobě neznamená žádnou výtku dotyčnému podniku, ale znamená pouze, že tento podnik bez ohledu na příčiny takového postavení nese zvláštní odpovědnost, že jeho chování nebude na újmu účinné a nenarušené hospodářské soutěži na společném trhu (viz například rozsudek ze dne 9. listopadu 1983, *Michelin v. Komise*, bod 114 výše, bod 57, a rozsudek Soudu ze dne 30. září 2003, *Atlantic Container Line a další v. Komise*, T-191/98, T-212/98 a T-214/98, Recueil, s. II-3275, bod 1109). Mimoto pojem zneužití ve smyslu článku 82 ES je pojmem objektivním, který se týká chování podniku v dominantním postavení, které může ovlivnit strukturu trhu, na němž je právě v důsledku přítomnosti tohoto podniku stupeň hospodářské soutěže již oslabený, a jehož účinkem je bránění, za použití prostředků odlišných od těch, které jsou používány při běžné soutěži výrobků nebo služeb na základě plnění hospodářských subjektů, zachování stupně hospodářské soutěže, který ještě na trhu existuje, nebo rozvoji této hospodářské soutěže (rozsudek *Hoffmann-La Roche v. Komise*, bod 101 výše, bod 91).

550 Přitom v situaci, jako je ta v projednávaném případě, kdy je existující hospodářská soutěž na relevantním trhu pouze nepřímá a již relativně slabá, je skutečnost, že podnik nabude jediného soutěžitele, který ještě uskutečňuje prodeje na tomto trhu, zvláště škodlivá. *Per analogiam* je namístě uplatnit výše uvedené zásady zakotvené v kontextu zákazu zneužívání dominantního postavení na příbuzný právní rámec kontroly spojování podniků, přičemž se má za to, že čím dominantnější podnik je, tím více nese zvláštní odpovědnost zdržet se jakéhokoli jednání, které by dále mohlo oslabit nebo tím spíše vyloučit hospodářskou soutěž, která ještě na trhu existuje.

551 Je tudíž v zásadě třeba zamítnout argumentaci, podle které to, že podnik v dominantním postavení nabude jeho jediného současného soutěžitele na trhu, neposiluje toto dominantní postavení tak, že by účinná hospodářská soutěž na společném trhu byla významně narušena, protože postavení soutěžitele na tomto trhu je již slabé a hospodářská soutěž, kterou vytváří, je čistě nepřímá, tedy druhé úrovně. Za takových okolností je věcí účastníků spojení předložit důkazy prokazující

neexistenci jakékoli účinné hospodářské soutěže na trhu před spojením. Při neexistenci takových důkazů nemůže soud Společenství dojít k závěru, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení, když se opřela o zmizení posledního současného soutěžitele, aby se domnívala, že by účinná hospodářská soutěž na společném trhu byla významně narušena.

552 V bodě 431 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise poukázala na existenci silného růstu trhu s velkými regionálními letadly a význam tohoto trhu pro budoucnost letectví. V tomto ohledu rovněž v bodě 20 odůvodnění konstatovala, že tato letadla představovala v roce 1992 14% evropského letadlového parku, ale 33% tohoto parku v roce 1998. Je zřejmé, že tento růst na trhu s letadly se přímo odráží na trhu s proudovými motory, které je pohánějí. Když se Komise domnívala, že by spojení mělo významné negativní účinky na hospodářskou soutěž na společném trhu, byla oprávněna zaznamenat a zohlednit rostoucí význam v širším kontextu trhů s letadly a proudovými motory obecně zvláštního trhu, na kterém by byl spojením vytvořen monopol.

553 S ohledem na vše předcházející je namístě konstatovat, že Komise v napadeném rozhodnutí náležitě uvedla protisoutěžní účinky, které by spojení mělo na trh s proudovými motory pro velká regionální letadla, zvláště okamžitě, z důvodu horizontálního překrytí mezi činnostmi účastníků spojení na tomto trhu. V tomto ohledu tedy napadené rozhodnutí není postiženo ani právním pochybením týkajícím se použití dvou kritérií stanovených v čl. 2 odst. 3 nařízení č. 4064/89, ani nedostatkem odůvodnění. Komise se rovněž nedopustila nesprávného skutkového zjištění nebo zjevně nesprávného posouzení, když dospěla k závěru, že by hospodářská soutěž byla na tomto trhu v důsledku spojení významně narušena.

554 Není tedy nezbytné přezkoumat body 432 až 434 odůvodnění napadeného rozhodnutí věnované účinkům – zejména konglomerátním účinkům – spojení na

budoucí nabídková řízení týkající se relevantního trhu. Jelikož Komise v napadeném rozhodnutí rozlišujícím způsobem prokázala, že obě kritéria čl. 2 odst. 3 nařízení č. 4064/89 jsou splněna, pokud jde o trh s proudovými motory pro velká regionální letadla, z důvodu okamžitého dopadu horizontálního překrytí vyplývajícího ze spojení, takový přezkum by byl v probíhajícím řízení nadbytečný.

K odmítnutí závazku týkajícího se velkých regionálních letadel Komisí

555 Je třeba uvést, že v rámci nařízení č. 4064/89 je Komise oprávněna přijmout jen ty závazky, které mohou učinit oznámené spojení slučitelným se společným trhem (viz v tomto smyslu rozsudek Gencor v. Komise, bod 85 výše, bod 318). V tomto ohledu je třeba se domnívat, že strukturální závazky navržené účastníky splňují toto kritérium jen tehdy, pokud je Komise schopna dojít s jistotou k závěru, že je bude možné provést a že nové obchodní struktury, které vzniknou, budou dostatečně funkční a trvalé, aby v relativně blízké budoucnosti nemohlo dojít k posílení dominantního postavení nebo narušení účinné hospodářské soutěže, jímž mají závazky zabránit.

556 V projednávaném případě Komise v bodě 519 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvádí, že jestliže by došlo k převodu činnosti společnosti Honeywell spočívající ve výrobě motorů pro velká regionální letadla, tento převod by byl v zásadě dostatečný pro vyřešení zjištěného problému s hospodářskou soutěží, pokud jde o tento trh.

557 Dospívá nicméně k závěru, že by tento převod byl obtížně uskutečnitelný především proto, že [...] se mu brání z praktických a obchodních důvodů, zejména z důvodu nedostatku funkčnosti podniku, který by z tohoto plánovaného převodu vznikl [...]

- 558 Komise v tomto ohledu v bodě 520 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvádí, že [...] a že tudíž není jisté, že opravné navržené opatření by bylo skutečně schopné vyloučit problém s hospodářskou soutěží, který byl konstatován. Poznnamenává rovněž, že závazek nestanoví náhradní řešení namísto převodu. V bodě 522 odůvodnění Komise uvádí, zjevně podpůrně určitý počet praktických problémů, které nejsou závazkem v každém případě dostatečně vyřešeny.
- 559 Vzhledem k tomu, že se žalobkyně před Soudem omezuje na tvrzení, že údajné obtíže představované tímto závazkem konstatované Komisí jsou zcela nepodložené, je nutno konstatovat, že nepředložila konkrétní argumenty, ani důkazní materiály, jež by mohly zpochybnit opodstatněnost posouzení Komise ohledně neuskutečnitelného charakteru navrženého převodu.
- 560 Je třeba zvláště zdůraznit okolnost uvedenou Komisí v bodě 520 odůvodnění napadeného rozhodnutí, aniž by jí v tomto ohledu žalobkyně oponovala, že [...] Z bodu [...] dokumentu uvádějícího závazky navržené dne 14. června 2001 totiž vyplývá, že [...] Z toho vyplývá, že v případě, že [...], by byla spojená entita osvobozena od svého závazku vůči Komisi, aniž by došlo k převodu, za podmínky, že [...]
- 561 Z předcházejícího vyplývá, že se Komise oprávněně mohla domnívat, že tak, jak byl závazek navržen, nemůže být přijat. Není proto namístě zohlednit tento závazek v rámci projednávané žaloby.

## Závěry ohledně horizontálního překrytí ovlivňujícího trh s proudovými motory pro velká regionální letadla

- 562 Pokud jde o tvrzení Komise, podle kterého se body jejího rozhodnutí vzájemně posilují, takže by bylo nepřirozené posuzovat každý trh samostatně (viz body 40 a 48 výše), je třeba uvést, že toto tvrzení obecné povahy se v každém případě neuplatní v kontextu skutečností přezkoumávaných v této části rozsudku. V rozsahu, v němž Soud zvláště výše konstatoval pochybení postihující posouzení Komise ohledně vertikálního překrytí mezi spouštěči a motory pro velká obchodní letadla, jakož i posouzení ohledně různých konglomerátních účinků, žádné z těchto pochybení nemá dopad na její zjištění týkající se posílení dominantního postavení žalobkyně na trhu s motory pro velká regionální letadla v důsledku horizontálního překrytí plynoucího ze spojení, v jehož důsledku by byla významně narušena hospodářská soutěž na společném trhu.
- 563 V kontextu probíhajícího řízení je namístě dospět k závěru, že část napadeného rozhodnutí týkající se posílení dominantního postavení žalobkyně plynoucího z horizontálního překrytí na trhu s motory pro velká regionální letadla mezi činnostmi obou účastníků spojení spočívajícími ve výrobě, v jehož důsledku by hospodářská soutěž na tomto trhu byla významně narušena na společném trhu, je právně dostačujícím způsobem prokázána.

### 2. *K motorům pro podniková letadla*

#### a) Argumenty účastníků řízení

- 564 Žalobkyně se domnívá, že analýza Komise ohledně definice trhu s motory pro podniková letadla zahrnuje stejné vady, jako analýza ohledně motorů pro velká

regionální letadla. Motory GE a Honeywell nejsou nahraditelné z důvodu rozdílů ve výkonu a koncepci, a to ani v současné době ani v budoucnosti. Komise se tudíž opírá o neprokázané účinky vertikální integrace, pokud jde o GECCAG. Navíc Komise nesprávně odmítla závazky týkající se trhu s proudovými letadly pro podniková letadla.

565 Komise obdobně odkazuje na svou analýzu ohledně motorů pro velká regionální letadla a opětovně tvrdí, že by spojení vedlo k vytvoření dominantního postavení na trhu s motory pro podniková letadla zejména z důvodu rozdílu mezi podíly na trhu spojené entity a podíly na trhu jejich soutěžitelů. Komise rovněž poznamenává, že kritiky žalobkyně týkající se odmítnutí závazků týkajících se tohoto trhu se omezují na pouhá tvrzení a nevedou k žádnému závěru, ohledně platnosti napadeného rozhodnutí.

## b) Závěry Soudu

566 V projednávaném případě Komise definovala jediný trh zahrnující všechna podniková letadla a zároveň v bodě 32 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že „z hlediska poptávky nejsou tři kategorie letadel [těžká, střední a lehká] mezi sebou nahraditelné z důvodu rozdílu v ceně a v provozních nákladech, jakož i rozdílných profilů využití, ke kterým může být každá kategorie použita“. Jestliže rozděluje tento trh na tři „kategorie“ (sectors), upřesňuje, že není nezbytné definitivně rozhodnout o tom, zda jsou tyto kategorie odlišnými trhy, protože posouzení z hlediska hospodářské soutěže tím nebude dotčeno.

567 V bodě 436 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise zamítá argumenty účastníků spojení týkající se definice trhu a uvádí, že spočívají na hospodářské

soutěži, která existuje platformu od platformy. Komise uvádí, že „to v žádném případě není způsob, kterým byly definovány výrobní trhy v případě podnikových letadel, [jelikož] to neodpovídá zásadám, které upravují jeho definici, neboť není zohledněna nahraditelnost [na straně] nabídky a poptávky“.

568 Hlavní argumentace žalobkyně před Soudem spočívá v opakování stejných výtek předložených, pokud jde o definici trhu s velkými regionálními letadly, spočívajících v podstatě ve skutečnosti, že Komise definovala trhy s proudovými motory v závislosti na letadlech, která pohánějí, a nikoliv v závislosti na jejich vlastních vlastnostech. Jak bylo uvedeno výše v bodě 492 a následujících v kontextu velkých regionálních letadel, Komise v bodě 9 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla důvody, proč je namísto zohlednit hospodářskou soutěž mezi letadly při definici trhů s proudovými motory, která je pohánějí.

569 Je třeba konstatovat, že žalobkyně před Soudem neuvedla žádné přesné tvrzení ohledně definice trhu s podnikovými letadly. Jelikož věcný rozsah přezkumu prováděného soudem Společenství je v zásadě určen žalobními důvody a argumenty předloženými žalobcem v jeho žalobě, není v projednávaném případě namísto tuto otázku přezkoumat. Při neexistenci nejmenšího zvláštního důkazu zpochybňujícího použití analýzy Komise, pokud jde o hospodářskou soutěž druhé úrovně, na podniková letadla, je namísto se pro účely probíhajícího řízení domnívat, že se Komise nedopustila nesprávného skutkového zjištění, ani zjevně nesprávného posouzení, když definovala trh s motory pro podniková letadla. V rozsahu, v němž žalobkyně obecně odkazuje na argumenty, které předložila vůči definici motorů pro velká regionální letadla, je namísto obdobně tyto argumenty zamítnout z těchto důvodů (viz body 492 a následující výše).

570 Pokud jde o vytvoření dominantního postavení na trhu s proudovými motory pro podniková letadla, Komise se v bodě 435 odůvodnění napadeného rozhodnutí opírá

vylučně o číselné údaje týkající se podílů na trhu spojené entity, aby došla k závěru, že na trhu dojde k vytvoření dominantního postavení. V uvedeném bodě odůvodnění uvádí, že „[n]a trhu s proudovými motory pro podniková letadla bude okamžitým účinkem plánovaného spojení vytvoření horizontálního překrytí, které povede k vytvoření dominantního postavení“. V tomto ohledu se dovolává čísla [50 až 60]% (GE: [10 až 20]%, Honeywell: [40 až 50]%) pokud jde o celý instalovaný komplex motorů na tomto trhu, jakož i [80 až 90]% (GE: [10 až 20]%, Honeywell: [70 à 80]%) pokud jde o instalovaný komplex motorů pouze pro dosud vyráběná podniková letadla střední kategorie, přičemž toto měřítko podílu na trhu je podle Komise vhodné pro posouzení obchodní síly výrobců motorů na tomto trhu.

571 V tomto ohledu je třeba uvést, že číslo [50 až 60]% odpovídající celému instalovanému parku motorů na trhu s podnikovými letadly, v zásadě značí dominantní postavení. Podle ustálené judikatury jestliže se totiž význam podílů na trhu může na jednotlivých trzích lišit, velmi významné podíly jsou již samy o sobě a s výjimkou výjimečných okolností důkazem existence dominantního postavení (rozsudky Hoffmann-La Roche v. Komise, bod 101 výše, bod 41, a Endemol v. Komise, bod 115 výše, bod 134). Mimoto Soudní dvůr ve svém rozsudku AKZO v. Komise, bod 115 výše (bod 60) rozhodl, že v uvedeném případě tomu tak bylo u 50% podílu na trhu.

572 Žalobkyně neprokázala a ani dokonce netvrdila existenci „výjimečných okolností“ ve smyslu rozsudku AKZO v. Komise, bod 115 výše, pokud jde o trh s podnikovými letadly, které by mohly vyvrátit závěr, ke kterému Komise v napadeném rozhodnutí došla, když vycházela z podílu na trhu, který by spojená entita měla, pokud jde o celkový komplex instalovaných motorů, ohledně vytvoření dominantního postavení na tomto trhu.

573 Je třeba pro případ potřeby uvést, že číslo [80 až 90]% uvedené v bodě 88 odůvodnění napadeného rozhodnutí pro instalovaný komplex motorů pouze pro dosud vyráběná podniková letadla střední kategorie, měřítko zvláště relevantní pro

účely posouzení obchodní síly výrobce motorů podle Komise (bod 41 odůvodnění napadeného rozhodnutí), jasně uvádí, že by spojená entita v návaznosti na spojení tomuto odvětví dominovala. Vzhledem k tomu, že Komise tuto kategorii letadel nekvalifikovala jako odlišný trh, toto zjištění neprokazuje existenci dominantního postavení jako takového na odlišném trhu ve smyslu článku 2 nařízení č. 4064/89. Tento podíl na trhu však uvádí, že v některých odvětvích relevantního trhu by spojená entita byla ještě silnější než na trhu obecně, což posiluje závěr Komise ohledně existence dominantního postavení spojené entity na celkově posuzovaném trhu po spojení.

574 S přihlédnutím k předcházejícímu je namístě konstatovat, že není v rámci probíhajícího řízení prokázáno, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení, když došla k závěru, že by spojení vedlo k vytvoření dominantního postavení z důvodu horizontálního překrytí mezi činnostmi žalobkyně spočívající ve výrobě motorů pro podniková letadla a činnostmi společnosti Honeywell.

575 Ve zbývající části žalobkyně výslovně kritizuje odůvodnění Komise týkající se trhu s podnikovými letadly, pokud jde o údajný vliv GECCAG jakožto kupujícího z důvodu preferenční nákupní politiky. Je nutno konstatovat, že hlavní empirické důkazy, které podporují analýzu Komise ohledně chování GECAS v minulosti (body 121 a následující odůvodnění napadeného rozhodnutí, jakož i body 182 a následující výše), chybí, pokud jde o GECCAG. Při neexistenci důkladné analýzy v napadeném rozhodnutí prokazující, že bylo v obchodním zájmu spojené entity přijmout politiku spekulativních nákupů letadel GECCAG se silnou preferencí nebo dokonce výlučnou nákupní politikou letadel poháněných motory jí samotné, a že tudíž přijetí takové politiky bylo pravděpodobné, je namístě se domnívat, že tato část odůvodnění Komise není v pojednávaném případě opodstatněná.

576 Pokud jde o analýzu v bodech 443 a 444 odůvodnění napadeného rozhodnutí možnosti spojených prodejů dotýkajících se podnikových letadel rovněž kritizovanou žalobkyní, je namístě konstatovat, že takové prodeje byly již možné jak před spojením, tak po spojení, jelikož Honeywell měla již silné postavení na trhu s podnikovými letadly, jakož i na několika trzích s leteckými a neleteckými výrobky pro tato letadla. Naopak podíl GE na trhu, pokud jde o proudové motory pro podniková letadla, byl před spojením slabý. I kdyby tak bylo prokázáno, že by praxe spojených prodejů byla v budoucnosti v odvětví podnikových letadel pravděpodobná, není prokázáno, že by její hlavní příčinou bylo spojení, ani že by v tomto ohledu mělo významné účinky.

577 V každém případě je třeba uvést, že z důvodů uvedených výše v bodech 399 a následujících Komise neshromáždila přesvědčivé důkazy, které by mohly prokázat, že by takové praktiky spojená entita pravděpodobně uplatnila. Je tedy nutné konstatovat, že tato část tvrzení Komise týkající se budoucí praxe spojených prodejů dotýkajících se podnikových letadel nemůže být brána jako důsledek oznámeného spojení, který přispěl k vytvoření dominantního postavení spojené entity na tomto trhu.

578 Z oddílu napadeného rozhodnutí věnovaného analýze účinků na hospodářskou soutěž na trhu s podnikovými letadly (body 435 až 444 odůvodnění), a zvláště ze znění jeho bodu 437 odůvodnění jednoznačně vyplývá, že každý ze třeba odlišných oddílů věnovaný horizontálnímu překrytí (body 435 až 437 odůvodnění), vertikální integraci (body 438 až 442 odůvodnění) a spojeným prodejům (body 443 a 444 odůvodnění) je samostatný a stačí sám o sobě podle analýzy Komise k založení závěru ohledně vytvoření dominantního postavení na tomto trhu z důvodu spojení. Zjištění v bodě 574 výše týkající se opodstatněnosti analýzy Komise ohledně horizontálního překrytí na tomto trhu tak není vyvráceno zjištěními v bodech 575 až 577 výše.

579 Pokud jde o to, zda by v důsledku takto vytvořeného dominantního postavení byla významně narušena účinná hospodářská soutěž na společném trhu, stačí konstatovat, že jestliže žalobkyně trvala na autonomii druhého kritéria abstraktním způsobem (viz body 84 a následující výše), nepředložila žádný argument za účelem zpochybnění významných účinků na trh plynoucích z výše popsaného horizontálního překrytí.

580 V každém případě z obecného závěru uvedeného v bodě 567 odůvodnění napadeného rozhodnutí, který zmiňuje výslovně každý z trhů dotčených oznámeným spojením, vyplývá, že se Komise nejen domnívala, že dojde k vytvoření nebo posílení dominantního postavení na každém z těchto trhů, ale rovněž, že v důsledku toho „bude významně narušena účinná hospodářská soutěž na podstatné části společného trhu“ (viz bod 90 výše). S ohledem na znění tohoto bodu odůvodnění Komise nutně dospěla k závěru, že by důsledkem vytvoření dominantního postavení na trhu s podnikovými letadly tím, že by spojená entita měla podíl na trhu [50 až 60]%, pokud jde o instalovaný komplex motorů (bod 88 odůvodnění napadeného rozhodnutí), byla významně narušena účinná hospodářská soutěž na společném trhu. Při neexistenci zvláštních argumentů nebo důkazních materiálů prokazujících neexistenci takového narušení je namístě se pro účely probíhajícího řízení domnívat, že tento závěr není postižen zjevně nesprávným posouzením.

581 Pokud jde o závazky navržené žalobkyní dne 14. června 2001, je třeba uvést, že závazek stanovící převod činnosti společnosti Honeywell spočívající ve výrobě motorů ALF502/507 je rovněž relevantní pro posouzení trhu s podnikovými letadly, jak potvrdili oba hlavní účastníci řízení před jednáním v odpovědi na písemný dotaz Soudu, jelikož pohánějí motory nejen velká regionální letadla BAe Systems, ale také podniková letadla [...]

582 V tomto ohledu stačí uvést, že žalobkyně se znovu omezuje na tvrzení, že kritiky dotčeného závazku formulované Komisí v napadeném rozhodnutí nejsou podloženy. Z důvodů uvedených v bodech 555 a následujících výše tak Komise byla oprávněna tento závazek odmítnout.

c) Závěry ohledně horizontálního překrytí ovlivňujícího trh s motory pro podniková letadla

583 Je třeba uvést, že i přes tvrzení Komise, podle kterého se body jejího rozhodnutí vzájemně posilují, takže by bylo nepřirozené posuzovat každý trh samostatně (viz body 40 a 48 výše), se toto tvrzení obecné povahy v každém případě neuplatní v kontextu skutečností přezkoumávaných v tomto oddílu rozsudku. V rozsahu, v němž Soud zvláště výše konstatoval pochybení postihující posouzení Komise ohledně vertikálního překrytí mezi spouštěči a motory pro velká obchodní letadla, jakož i posouzení ohledně různých konglomerátních účinků, žádné z těchto pochybení nemá dopad na její zjištění týkající se vytvoření dominantního postavení žalobkyně na trhu s motory pro podniková letadla v důsledku horizontálního překrytí plynoucího ze spojení, v jehož důsledku by byla významně narušena účinná hospodářská soutěž na společném trhu.

584 V kontextu probíhajícího řízení je třeba tedy dojít k závěru, že část napadeného rozhodnutí týkající se vytvoření dominantního postavení spojené entity plynoucího z horizontálního překrytí existujícího na trhu s motory pro podniková letadla mezi činnostmi obou účastníků spojení spočívající ve výrobě, v jehož důsledku by hospodářská soutěž na tomto trhu byla významně narušena v rámci společného trhu, je právě dostačujícím způsobem prokázána.

### 3. *K malým lodním turbínám na plyn*

#### a) K definici trhu

#### Argumenty účastníků řízení

585 Podle žalobkyně je tvrzení Komise o vytvoření dominantního postavení v tomto odvětví vadné kvůli chybné definici trhu. Turbíny GE a Honeywell nejsou nahraditelné. Komise nepředložila žádný důkaz příkladu hospodářské soutěže mezi GE a Honeywell.

586 Komise připomíná, že napadené rozhodnutí v bodech 472 až 474 odůvodnění již obsahuje odpověď na argumenty žalobkyně v tomto bodě a tvrdí, že tyto argumenty neodpovídají skutečnosti. Komise se domnívá, že trhy s turbínami na plyn mohou být definovány pouze podle výkonu, v projednávaném případě nižším než 10/15 megawattů (MW) a jejich průmyslového a lodního použití. Určený trh již dále nemůže být rozdělen a spojením by vznikl mnohem větší subjekt, než by byl jeho první soutěžitel.

#### Závěry Soudu

587 Je třeba nejprve připomenout, že věcný rozsah přezkumu vykonávaného soudem Společenství je v zásadě určen žalobními důvody a argumenty předloženými žalobkyní v její žalobě. Jediný bod odůvodnění Komise týkající se malých lodních turbín na plyn zpochybněný v žalobě je definice trhu. Je namístě přezkoumat, zda argumenty, které žalobkyně v tomto ohledu předkládá, prokazují existenci nesprávného skutkového zjištění nebo zjevně nesprávného posouzení Komise, pokud jde její definici relevantního trhu.

- 588 Naopak v rozsahu, v němž se žalobkyně v dopise ze dne 21. července 2004 snažila rozšířit diskusi, když komentovala jiné aspekty této části odůvodnění Komise než definici relevantního trhu, její vyjádření představují nový žalobní důvod ve smyslu čl. 48 odst. 2 jednacího řádu, a jsou tedy nepřijatelné, jak ostatně správně uvádí Komise ve svých vyjádřeních ze dne 17. září 2004.
- 589 V napadeném rozhodnutí Komise v bodech 460 až 467 odůvodnění uvádí důvody, které ji vedly ke zjištění, že relevantním trhem byl trh světový s malými turbínami na plyn, a sice turbínami s výkonem 0,5 MW až 10 MW, určenými pro lodní použití. Dále v bodech 472 až 474 odůvodnění vysvětluje, proč zvláštní argumenty předložené účastníky spojení v průběhu správního řízení nevyvracejí tento závěr.
- 590 Podle žalobkyně její turbíny a turbíny Honeywell nejsou vzájemně nahraditelné a tvrdí, že mezi těmito turbínami neexistuje hospodářská soutěž ve smyslu účasti obou společností ve stejných nabídkových řízeních.
- 591 Na podporu svého tvrzení žalobkyně v poznámce pod čarou č. 185 své žaloby odkazuje na přílohu 22 její odpovědi na ON, přičemž tato odpověď je se všemi svými přílohami uvedena v příloze k žalobě.
- 592 V rozsahu, v němž žalobkyně odkazuje na uvedenou přílohu ve své žalobě, je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury je za účelem zajištění právní jistoty a řádného výkonu spravedlnosti třeba pro to, aby byla žaloba přípustná, aby hlavní skutkové a právní okolnosti, na kterých je založena, vyplývaly, přinejmenším stručně, ale uceleně a srozumitelně, z textu samotné žaloby (rozsudek Soudního dvora ze dne 9. ledna 2003, *Itálie v. Komise*, C-178/00, Recueil, s. I-303, bod 6; rozsudky Soudu ze dne 6. května 1997, *Guérin automobiles v. Komise*, T-195/95, Recueil, s. II-679,

bod 20; ze dne 24. února 2000, ADT Projekt v. Komise, T-145/98, Recueil, s. II-387, bod 66; usnesení Soudu ze dne 25. července 2000, RJB Mining v. Komise, T-110/98, Recueil, s. II-2971, bod 23, a uvedená judikatura; rozsudky Soudu ze dne 10. dubna 2003, Travelex Global and Financial Services a Interpayment Services v. Komise, T-195/00, Recueil, s. II-1677, bod 26, a ze dne 16. března 2004, Danske Busvognmænd v. Komise, T-157/01, Recueil, s. II-917, bod 45; viz rovněž v tomto smyslu rozsudky Soudního dvora ze dne 15. prosince 1961, Fives Lille Cail a další v. Vysoký úřad, 19/60, 21/60, 2/61 a 3/61, Recueil, s. 559, 588, a ze dne 5. března 1991, Grifoni v. ESAE, C-330/88, Recueil, s. I-1045, body 17 a 18). V tomto ohledu ačkoliv obsah žaloby lze podpořit a doplnit v konkrétních bodech odkazy na výňatky z písemností, které tvoří její přílohu, obecný odkaz na ostatní písemná vyjádření, byť přiložená k žalobě, nemůže zhojit neexistenci základních prvků právní argumentace, které podle výše připomenutých ustanovení musejí být uvedeny v samotné žalobě (usnesení Soudu ze dne 21. března 1999, Asia Motor France a další v. Komise, T-154/98, Recueil, s. II-1703, bod 49). Jelikož kritiky předložené žalobkyní v dotčeném dokumentu mohou být považovány za samostatně vytýkané skutečnosti směřující proti jiným aspektům analýzy v ON než definici relevantního trhu, nesmějí být zohledněny.

593 Žalobkyně krom toho při jednání zpochybnila důvěryhodnost číselných údajů podílu žalobkyně na trhu použitých Komisí v napadeném rozhodnutí, když uvedla, že číslo [10 až 20]% pro trh, který by byl případně definován v závislosti na výkonu 0,5 až 5 MW, dovolávaný v bodě 470 odůvodnění napadeného rozhodnutí, je nemožné uvést v soulad s číslem 25 až 30% pro širěji definovaný trh 0,5 až 10 MW (rovněž bod 470 odůvodnění, *in fine*), jelikož žalobkyně vyráběla jen jednu turbínu LM 500, spadající do těchto dvou trhů, s výkonem 4,5 MW.

594 Stačí konstatovat, že tato argumentace je odlišná od žalobního důvodu předloženého v žalobě zpochybňujícího definici trhu s malými turbínami na plyn a že se ani okrajově v žalobě nenachází. Představuje tak samostatný žalobní důvod. Tento žalobní důvod předložený poprvé při jednání je tedy nepřipustný na základě čl. 48 odst. 2 jednacího řádu, který zakazuje, aby účastníci řízení v průběhu řízení

předkládali nové žalobní důvody. V každém případě si Komise v bodě 470 odůvodnění napadeného rozhodnutí neodporuje, pokud přičítá výslovně tvrzení ohledně čísla 25 až 30% trhu od 0,5 do 10 MW soutěžitelům společnosti Honeywell.

595 Naopak skutečnosti uvedené v příloze 22 k odpovědi na ON mající vztah s definicí trhu mohou být považovány za podporující nebo doplňující žalobní důvod předložený v žalobě ohledně tohoto trhu.

596 Za účelem zpochybnění definice trhu přijaté Komisí v ON účastníci spojení v příloze 22 k jejich odpovědi na ON zdůraznili rozdíly mezi modelem turbíny LM 500 a turbínami společnosti Honeywell, pokud jde o cenu, velikost, váhu a výkon.

597 Z bodu 473 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že se Komise opřela zejména o své šetření na trhu, aby zamítla argumenty žalobkyně spočívající v rozdílech mezi turbínami účastníků spojení. V bodě 473 odůvodnění konkrétně uvádí následující:

„Šetření provedené na trhu přesto výslovně ukázalo, že GE a [Honeywell] byly rivaly na výše definovaném trhu. Nevyplývá z něj, že rozdíly mezi malými lodními turbínami na plyn GE a [Honeywell] (o výkonu nižším než 10 MW) jsou dostatečně významné, aby odůvodňovaly rozlišení mezi jednotlivými výrobními trhy.“

598 Vzhledem k tomu, že závěr založený na tomto šetření je v probíhajícím řízení zpochybněn, je věcí Soudu v projednávaném případě ověřit, že se Komise nedopustila nesprávného skutkového zjištění ani zjevně nesprávného posouzení,

když vyvodila z výsledků svého šetření, že tyto rozdíly nenarušují její definici trhu. Za tímto účelem Soud Komisi požádal prostřednictvím organizačního procesního opatření, aby předložila dokumenty jejího spisu, ke kterým žalobkyně měla přístup, o které se opírají dvě věty uvedené v předchozím bodě nebo která jsou v tomto ohledu jiným způsobem relevantní.

599 Komise předložila tři dokumenty v odpovědi na tuto otázku, a sice odpovědi společností Rolls-Royce, UTC a Solar Turbines. Tvrdí, že tyto odpovědi „představují“ výsledky jejího šetření na trhu, jelikož odrážejí názory tří hlavních soutěžitelů účastníků spojení na relevantním trhu. Žalobkyně nepochybnila „reprezentativní“ charakter těchto odpovědí, když se omezila na poukázání na rozpory mezi těmito odpověďmi a na kritiku jejich důkazní hodnoty. Zvláště neodkázala na odpovědi jiných soutěžitelů, které by vyvracely toto zjištění Komise.

600 Odpověď Rolls-Royce je přinejmenším ve svém nedůvěrném znění předloženém před Soudem nejasná v rozsahu, v němž uvádí v odpovědi na dotaz s číslem 38 v tomto dokumentu, že pouze žalobkyně a ona sama působí na relevantním trhu. Je přitom nesporné, že Honeywell působila nebo dokonce měla významný podíl na trhu s malými lodními turbínami na plyn. Jedná se tedy o zjevné opomenutí ze strany společnosti Rolls-Royce. Pokud jde o její odpověď na dotaz č. 40 v témže dokumentu, uvádí existenci hospodářské soutěže mezi žalobkyní a Honeywell výlučně na trhu s malými průmyslovými turbínami na plyn. Je třeba se domnívat, že odpovědi Rolls-Royce na tyto dva dotazy neumožňují rozhodnout otázku, zda si žalobkyně a Honeywell na trhu s malými lodními turbínami na plyn konkurovaly.

601 Nicméně z odpovědí Rolls-Royce na dotazy Komise č. 32, 34 a 36 vyplývá, že definice trhu s malými lodními turbínami na plyn s výkonem 0,5 až 10 MW přijatá Komisí byla rozumná a že podle této společnosti „žádný faktor“ ani žádný „jiný důkaz“ nebyl

relevantní pro účely definice relevantního trhu. Tyto body odpovědi Rolls-Royce tedy podporují tvrzení Komise.

- 602 Odpověď UTC, mateřské společnosti P & W, posiluje tvrzení Komise, jelikož potvrzuje existenci hospodářské soutěže mezi účastníky spojení. V odpovědi na dotaz č. 50 výslovně potvrdila, že žalobkyně a Honeywell si přímo a nepřímo konkurují, pokud jde o malé lodní a průmyslové turbíny na plyn s výkonem 0,5 až 15 MW.
- 603 Pokud jde o náležitou definici trhu, UTC v odpovědi na dotaz č. 43 uvádí, že průmyslové turbíny nemohou být použity v lodních přístrojích a v odpovědi na dotaz č. 44, že i přes skutečnost, že jakýkoliv práh určený k rozlišení malých lodních turbín na plyn je relativně subjektivní a trochu svévolný, hodnota přibližně 13 MW byla někdy použita. V odpovědi na dotaz č. 46 ohledně případných „jiných důkazů“ způsobilých mít dopad na definici trhu, tvrdí, že kritéria uvedená Komisí týkající se konečného použití a výkonu turbín jsou relevantní pro účely definice trhu. Tyto odpovědi tak podporují rozlišení mezi malými lodními turbínami na plyn a průmyslovými turbínami na plyn a potvrzují vhodnost rozlišení mezi malými a velkými lodními turbínami v závislosti na jejich výkonu, přičemž náležitý práh je právě nad 10 MW.
- 604 Konečně odpověď Solar Turbines je neslučitelná s definicí trhu přijatou Komisí, jelikož se tato společnost domnívá, že není namístě činit rozlišení mezi lodními turbínami na plyn a průmyslovými turbínami na plyn (strana č. 03812), ani v závislosti na výkonu turbín (strana č. 03809). Naopak je nutno konstatovat, že v rozsahu, v němž Solar Turbines souhlasí s velmi širokou definicí trhu, je její tvrzení rovněž neslučitelné s tvrzením žalobkyně, podle kterého je důsledkem rozdílů ve velikosti a váze mezi malými turbínami žalobkyně a Honeywell to, že tyto výrobky nejsou součástí stejného trhu.

605 Mimoto Solar Turbines v odpovědi na dotaz č. 8 položený Komisí tvrdila, že žalobkyně a Honeywell si konkurují, pokud jde o prodej turbín na plyn určených pro průmyslové a lodní přístroje. Pokud jde o argument žalobkyně předložený při jednání vycházející ze skutečnosti, že když Solar Turbines stanovila různé turbíny obou účastníků spojení, opomenula jedinou malou lodní turbínu na plyn žalobkyně, stačí uvést, že tento seznam výrobků je výslovně uveden jako orientační, jelikož je ukončen slovy „mezi jinými výrobky“. Nemůže tak být vyvozeno z tohoto opomenutí, že na rozdíl od toho, co Solar Turbines výslovně tvrdí, odkázala výlučně na jiné turbíny než ty, které Komise kvalifikovala jako malé lodní turbíny na plyn.

606 Z výše uvedené přílohy 22 k ON ostatně vyplývá, že se žalobkyně a Honeywell jednou účastnily téhož nabídkového řízení v průběhu posledních pěti let, přičemž nabídka žalobkyně byla přesto odmítnuta z důvodu, že neodpovídala uvedeným technickým podmínkám. V tomto ohledu je namístě uvést, že na relevantním trhu je jen velmi málo nabídkových řízení, jelikož podle téže přílohy se Honeywell v tomto období účastnila celkem pouze šesti nabídkových řízení a dvě z nich vyhrála. To, že se účastníci spojení účastnili pouze jednou téhož nabídkového řízení, tak nemůže samo o sobě za tohoto kontextu značit, že jejich výrobky nejsou součástí téhož trhu.

607 S přihlédnutím k obsahu tří výše přezkoumávaných odpovědí, posouzených celkově, jakož i dokumentu obsaženého v příloze 22 k odpovědi na ON není v projednávaném případě prokázáno, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení, když se na základě důkazů ve spise domnívala, že existuje jeden světový trh pro lodní turbíny na plyn s výkonem 0,5 až 10 MW a že žalobkyně a Honeywell obě dvě na tomto trhu působí.

608 V návaznosti na dotaz položený Soudem při jednání a písemnou výměnu názorů v rámci znovuotevření ústní části řízení se ukázalo, že jediný zákazník na světovém

trhu s malými turbínami na plyn v EHP všech účastníků spojení nebyl Komisí dotázán i přes skutečnost, že žalobkyně uvedla jeho existenci na formuláři oznámení „CO“. Tato okolnost uvedená žalobkyní po jednání však nevyvrací závěr v předcházejícím bodě, jelikož není prokázáno a žalobkyně dokonce ani netvrdila, že by nedostatek konzultace jejího zákazníka nebo zákazníka Honeywell mohl narušit definici trhu přijatou Komisí v napadeném rozhodnutí.

- 609 V projednávaném případě není prokázáno, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení z důvodu způsobu, jakým vedla své šetření za účelem definice trhu s malými lodními turbínami na plyn.

#### b) K závazkům

#### Argumenty účastníků řízení

- 610 Žalobkyně navrhla převedení podílu společnosti Honeywell ve Vericor, společnosti uvádějící na trh turbíny společnosti Honeywell. Před Soudem se omezila v tomto ohledu ve své žalobě na tvrzení, že kritiky závazku uplatněné Komisí v napadeném rozhodnutí jsou zcela nepodložené. Nevysvětluje však, proč jsou tyto kritiky neopodstatněné a v tomto ohledu nepředkládá žádný důkazní materiál.
- 611 Komise poznamenává, že kritiky GE týkající se odmítnutí závazků se omezují na pouhá tvrzení a nevedou k žádnému závěru ohledně platnosti napadeného rozhodnutí.

## Závěry Soudu

- 612 Jak bylo uvedeno v bodě 555 výše, strukturální závazky navržené účastníky spojení je možné přijmout jen tehdy, pokud je Komise schopna dospět k závěru, že je bude možné splnit.
- 613 Pokud jde o malé turbíny na plyn, účastníci oznámeného spojení navrhli v první skupině závazků ze dne 14. června 2001 převést 50% podíl společností Honeywell ve Vericor, společném podniku s podíly 50:50, prostřednictvím kterého Honeywell uvádí na trh své malé lodní turbíny na plyn a ve kterém má MTU zbývajících 50% (viz bod 494 odůvodnění napadeného rozhodnutí).
- 614 Jelikož námitky vznesené Komisí, pokud jde o tento závazek, jsou výlučně praktického rázu, je třeba konstatovat, že Komise v bodě 518 odůvodnění napadeného rozhodnutí mlčky přijímá, že to, že Honeywell převede MTU výlučnou kontrolu nad společností, která uvádí na trh její turbíny, umožní zabránit vytvoření dominantního postavení na trhu majícímu negativní důsledky na hospodářskou soutěž. V tomto ohledu argumentace předložená Komisí při jednání, podle které tento závazek neumožňuje zabránit horizontálnímu překrytí na tomto trhu, nemůže změnit tuto analýzu obsahu samotného rozhodnutí.
- 615 Komise nicméně v bodě 518 odůvodnění napadeného rozhodnutí podotýká, že uskutečnění převodu stanoveného závazkem podléhá „všem nezbytným povolením“ v kontextu amerického kontrolního režimu vývozu. Domnívá se tedy, že nemohla přijmout závazek, tak jak byl předložen, protože v případě zamítnutí povolení americkými příslušnými orgány by došlo k jeho splnění v tom smyslu, že by spojená entita učinila vše, co byla povinna učinit, bez ohledu na skutečnost, že k převodu

nedošlo. Komise mimoto uvádí, že závazek neupřesňuje, jaká byla povaha ustanovení upravujících dotčené povolení a zejména, zda se jedná o kogentně stanovenou pravomoc nebo o pravomoc diskreční. Dodává, že existuje rovněž problém, pokud jde o „očekávaný růst výrobních nákladů pro převáděný podnik v případě, že by nabyvatel nevyrobil motory pro helikoptéry“, jako Honeywell.

- 616 Jelikož se žalobkyně před Soudem omezuje na tvrzení, že údajné obtíže představované tímto závazkem, které uvedla Komise, jsou zcela nepodložené, je nutné konstatovat, že nepředložila konkrétní argumenty ani důkazní materiály, jež by mohly zpochybnit opodstatněnost posouzení Komise ohledně možnosti uskutečnit navržený převod.
- 617 Zvláště je namístě se domnívat, že Komise byla oprávněna odmítnout závazek navržený účastníky spojení, jelikož tento závazek nemá žádnou praktickou hodnotu z důvodu svého hypotetického charakteru, protože jeho uskutečnění zcela závisí na rozhodnutí orgánů třetího státu. Jestliže žalobkyně nemohla zaručit uskutečnění podmínky, měla navrhnout podpůrný závazek pro případ, kdy by se převod ukázal být neuskutečnitelným.
- 618 S přihlédnutím k předcházejícímu není v projednávaném případě prokázáno, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení, když se domnívala, že závazek, tak jak byl navržen účastníky oznámeného spojení, nemohl být za okolností projednávaného případu přijat. Není tudíž namístě zohlednit tento závazek a skutečnost, že byl navržen, nemůže mít tudíž dopad na analýzu trhu s malými lodními turbínami na plyn provedenou Komisí v napadeném rozhodnutí.

c) Závěry ohledně horizontálního překrytí ovlivňujícího trh s malými lodními turbínami na plyn

619 Je třeba uvést, že i přes tvrzení Komise, podle kterého se body jejího rozhodnutí vzájemně posilují, takže by bylo nepřirozené posuzovat každý trh samostatně (viz body 40 a 48 výše), se toto tvrzení obecné povahy v každém případě neuplatní v kontextu skutečností přezkoumávaných v tomto oddílu rozsudku. V rozsahu, v němž Soud zvláště výše konstatoval pochybení postihující posouzení Komise ohledně vertikálního překrytí mezi spouštěči a motory pro velká obchodní letadla, jakož i posouzení ohledně různých konglomerátních účinků, žádné z těchto pochybení nemá dopad na její zjištění týkající se vytvoření dominantního postavení žalobkyně na trhu s malými lodními turbínami na plyn v důsledku horizontálního překrytí plynoucího ze spojení, v jehož důsledku by byla významně narušena účinná hospodářská soutěž na společném trhu.

620 V kontextu probíhajícího řízení je namístě dospět k závěru, že část napadeného rozhodnutí týkající se vytvoření dominantního postavení žalobkyně plynoucího z horizontálního překrytí na trhu s malými lodními turbínami na plyn mezi činnostmi obou účastníků spojení spočívajícími ve výrobě, v jehož důsledku by hospodářská soutěž na tomto trhu byla významně narušena na společném trhu, je právně dostačujícím způsobem prokázána.

*F – K žalobním důvodům týkajícím se procesních vad*

621 V tomto kontextu žalobkyně vznáší čtyři odlišné části žalobního důvodu vycházející z údajného porušení jejího práva na přístup k určitým dokumentům, opožděnosti

přístupu k určitým dokumentům, krátkosti lhůty, kterou měla za účelem odpovědi na ON a údajných procesních vad týkajících se mandátu úředníka pro slyšení.

## 1. Úvodní poznámky

### a) Argumenty účastníků řízení

<sup>622</sup> Žalobkyně nejprve připomíná, že v souladu s právními předpisy Společenství, judikaturou a Chartou základních práv Evropské unie vyhlášenou dne 7. prosince 2000 v Nice (Úř. věst. C 364, s. 1, dále jen „charta“), je dodržování práv obhajoby základní zásadou práva Společenství, která musí být zajištěna ve všech řízeních, včetně řízení před Komisí v oblasti spojování podniků. Dodržování těchto práv vyžaduje, aby zúčastněný podnik mohl již od stádia správního řízení užitečně vyjádřit své stanovisko k realitě a relevanci skutečností, námitek a okolností tvrzených Komisí.

<sup>623</sup> Přístup ke spisu je jednou z procesních záruk určených k zajištění účinného výkonu práva být vyslechnut. Navíc zásada „rovnosti zbraní“ předpokládá, že dotyčný podnik zná spis stejně jako Komise, jelikož není na Komisi, aby rozhodla, jaké dokumenty jsou potenciálně užitečné pro obranu.

<sup>624</sup> Procesní záruky mají v oblasti spojování podniků prvořadý význam. Zaprvé řízení v dané oblasti zpochybňuje základní vlastnické právo. Zadruhé rozhodnutí Komise má *de facto* konečné důsledky z důvodu omezené účinnosti soudního přezkumu z důvodu délky řízení a proto, že rozhodnutí Komise v praxi určuje úspěch spojení.

Zatřetí odkladem uskutečnění spojení se řízení v dané oblasti negativně dotýká zájmů účastníků. Začtvrté účastníci spojení jsou zranitelní vzhledem k námitkám soutěžitelů, kteří brání své individuální zájmy. Zápaté ztráty vzniklé z důvodu protiprávního zákazu spojení nemohou být zcela nahrazeny. Zašesté v praxi není dostupné žádné předběžné opatření, neboť podniky se nemohou spojit provizorně.

<sup>625</sup> Rozhodnutí přijatá v rozporu s těmito základními procesními zárukami musí být zrušena, jestliže účastníkům vznikla potenciální škoda (rozsudek Soudu ze dne 20. dubna 1999, *Limburgse Vinyl Maatschappij a další v. Komise*, T-305/94 až T-307/94, T-313/94 až T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 a T-335/94, *Recueil*, s. II-931), neboť jinak by došlo k porušení článku 6 Evropské úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (EÚLP). Jednak totiž Komise nemůže být v oblasti spojování podniků považována za nezávislou a nestrannou, jelikož jedná zároveň jako zákonodárce, výkonný orgán, stěžovatel a soudce ve vlastní věci. Krom toho vady řízení nemohou být napraveny před Soudem, jehož úloha se omezuje na soudní přezkum (rozsudek Soudu ze dne 29. června 1995, *Solvay v. Komise*, T-30/91, *Recueil*, s. II-1775, bod 98).

<sup>626</sup> V odpovědi na žalobní odpověď Komise GE zdůrazňuje zvláštní povahu řízení v oblasti spojování podniků, která vyžaduje odlišnou úroveň ochrany, ale ne nezbytně vyšší či nižší ve srovnání s úrovní poskytnutou v oblasti porušení práva.

<sup>627</sup> Komise uznává význam práv obhajoby v řízení v oblasti spojování podniků. Uvádí však, že žalobkyni více vadí řízení o kontrole spojování podniků samo o sobě

a postup soudního přezkumu než způsob, kterým Komise v projednávaném případě vedla správní řízení.

628 Podle Komise se GE nesprávně dovolává článku 6 EÚLP. Zásady obsažené v EÚLP jsou jednak zajištěny obecnými právními zásadami Společenství. Krom toho právo uskutečnit spojení není základním právem a jestliže by takovéto rozlišení mělo být učiněno, takové právo nevyžaduje vyšší stupeň ochrany, než je ten poskytnutý v řízení, které vyústuje v uložení sankcí.

#### b) Závěry Soudu

629 Úvodem je třeba podotknout, že účelem postupu, který se vztahuje na přístup ke spisu ve věcech hospodářské soutěže je umožnit osobám, kterým je určeno oznámení námitek, seznámit se s důkazními materiály obsaženými ve spisu Komise, aby se tyto osoby mohly užitečně vyjádřit k závěrům, ke kterým Komise dospěla na základě těchto důkazů. Právo přístupu ke spisu je odůvodněno nezbytností zajistit dotýčným podnikům možnost užitečně se bránit proti námitkám vůči nim vzneseným v uvedeném oznámení (rozsudek Endemol v. Komise, bod 115 výše, bod 65).

630 Nicméně přístup k určitým dokumentům může být odepřen, zejména k dokumentům nebo k jejich částem obsahujícím obchodní tajemství jiných podniků, interním dokumentům Komise, informacím umožňujícím určit totožnost stěžovatelů, kteří si nepřejí, aby byla odhalena jejich totožnost, jakož i k informacím sděleným Komisí s výhradou zachování jejich důvěrného charakteru (rozsudek BPB

Industries a British Gypsum v. Komise, bod 306 výše, bod 29, potvrzený v řízení o kasačním opravném prostředku rozsudkem Soudního dvora ze dne 6. dubna 1995, BPB Industries a British Gypsum v. Komise, C-310/93 P, Recueil, s. I-865, body 26 a 27).

- 631 Naopak Soud již konstatoval, že ačkoliv podniky mají právo na ochranu svého obchodního tajemství, toto právo musí být vyváжено zaručením práv obhajoby (rozsudek Soudu ze dne 29. června 1995, ICI v. Komise, T-36/91, Recueil, s. II-1847, bod 98). Komise tak může být povinna uvést odporující si zájmy v soulad tím, že připraví nedůvěrné verze dokumentů obsahujících obchodní tajemství nebo jiné citlivé údaje (výše uvedený rozsudek ICI v. Komise, bod 103). Soud má za to, že stejné zásady jsou použitelné na přístup ke spisu ve věcech spojování podniků přezkoumávaných v rámci nařízení č. 4064/89, i když uplatnění těchto zásad může být přiměřeně přizpůsobeno požadavku rychlosti, který charakterizuje obecnou systematiku uvedeného nařízení (rozsudky Kaysersberg v. Komise, bod 84 výše, bod 113, a Endemol v. Komise, bod 115 výše, body 67 a 68). V rozporu s tím, co uplatňuje žalobkyně, není namístě uplatnit odlišnou nebo vyšší úroveň ochrany, pokud jde o práva obhajoby v oblasti spojování podniků než v oblasti porušení práva.
- 632 Mimoto z judikatury vyplývá, že práva obhajoby jsou porušena v důsledku procesní vady pouze tehdy, pokud tato vada měla konkrétně vliv na možnosti obrany podniků, proti nimž je řízení vedeno (viz v tomto smyslu rozsudek Soudu ze dne 15. března 2000, Cimenteries CBR a další v. Komise, zvaný „Ciment“, T-25/95, T-26/95, T-30/95 až T-32/95, T-34/95 až T-39/95, T-42/95 až T-46/95, T-48/95, T-50/95 až T-65/95, T-68/95 až T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 a T-104/95, Recueil, s. II-491, body 852 až 860). Nedodržení platných pravidel, jejichž účelem je chránit práva obhajoby, tak může poškodit správní řízení jen tehdy, je-li prokázáno, že by toto řízení došlo k jinému výsledku, pokud by tato pravidla byla dodržena (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 17. prosince 1991, Hercules Chemicals v. Komise, bod 516 výše, bod 56, a rozsudek Atlantic Container Line a další v. Komise, bod 549 výše, body 340 a 430).

633 V rozsahu, v němž se porušení práv obhajoby dovolávaná v projednávaném případě vztahují k bodům odůvodnění Komise, které Soud výše považoval za právně dostačujícím způsobem neprokázané, nemohou mít dopad na výsledek probíhajícího řízení. I kdyby totiž byla taková porušení práv obhajoby prokázána, mohla by se dotknout jen bodů odůvodnění Komise, ke kterým se vztahují a které Soud již odmítl z jiných důvodů. Je třeba tudíž určit, ke kterému aspektu odůvodnění Komise se každé tvrzení předložené žalobkyní vztahuje.

## 2. *K přístupu k určitým dokumentům*

### a) Argumenty účastníků řízení

634 Podle žalobkyně Komise neposkytla přístup ke klíčovým dokumentům nebo k některým jejich částem z toho důvodu, že byly důvěrné. Založila napadené rozhodnutí na nezpřístupněných dokumentech nebo neposkytla přístup k dokumentům potenciálně užitečným pro obranu společnosti GE (rozsudek AEG v. Komise, bod 506 výše, body 24 až 30, a rozsudek Ciment, bod 632 výše). Komise byla povinna vypracovat úplný seznam všech získaných dokumentů. I přes žádosti žalobkyně Komise nikdy nemohla dosvědčit, že spis byl úplný. Není přípustné, aby Komise poskytla přístup pouze k dokumentům, o které se opírá a odeprěla přístup k dokumentům, které mohou potenciálně sloužit k obraně.

635 Zprvė Komise zejména oznámila existenci stížností až po ON a umožnila přístup k jejich obsahu pouze prostřednictvím shrnutí o jedenácti řádcích, které převzalo obavy určitých leteckých společností, ale ne všech subjektů průmyslového odvětví. Toto shrnutí údajně v neprospěch svědčících anonymních svědectví neumožnilo GE zpochybnit jeho obsah nebo použití. Klíčová úloha těchto stížností v konečném

rozhodnutí přitom jasně vyplývá z prohlášení Komise a z bodu 391 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Mimoto tyto stížnosti mohly obsahovat důkazy, které mohly být potenciálně použity pro obranu GE. GE upřesňuje, že nemůže stejně jako Soud určit přesnou úlohu, kterou tyto důkazy hrály v napadeném rozhodnutí. V důsledku toho by napadené rozhodnutí mělo být zrušeno pouze z tohoto důvodu (rozsudek Solvay v. Komise, bod 625 výše, body 93 a následující).

636 Zadruhé, GE nemohla mít přístup k připomínkám třetích osob předloženým Komisi, zejména společnosti Rolls-Royce dne 2. dubna 2001 a UTC dne 30. ledna, 21. února a 22. března 2001. Zdá se, že další třetí osoby předložily takovéto připomínky, aniž by o tom byla GE informována.

637 Zatřetí, Komise poskytla příliš široce důvěrnost řadě připomínek třetích osob sdělených žalobkyni, ve kterých byly v tomto ohledu skryté údaje, takže bylo pro žalobkyni prakticky nemožné užitečně přezkoumat nebo posoudit tyto dokumenty. Zvláště se to týká odpovědi společnosti Rolls-Royce na dopis Komise ze dne 21. března 2001, připomínek UTC ze dne 24. dubna 2001 a připomínek ILFC. Je vysoce pochybné, že by všechny tyto skryté informace mohly být skutečně kvalifikovány jako obchodní tajemství.

638 Začtvrté GE neměla úplný přístup ke zprávě profesora Choie zakládající teorii Komise o smíšených spojených prodejkách. To, že Komise nakonec tento model opustila, takové chování neomlouvá. Zaprvé Komise ponechala závěry vycházející z tohoto modelu v napadeném rozhodnutí (body 349 až 355 odůvodnění), ačkoliv na jejich podporu neposkytla žádný alternativní důkaz. Zadruhé, z důvodu tohoto omezeného přístupu nebylo žalobkyni umožněno, ačkoliv byla schopna přesvědčit Komisi, aby tento model opustila, přesvědčit Komisi o nepoužitelnosti teorie smíšených spojených prodejků, přičemž se jedná o hlavní teorii napadeného rozhodnutí. Zatřetí model Choi sloužil jako základ pro otázky zaslané třetím osobám.

- 639 I přes opakované žádosti a návrh, že její ekonomové budou vázáni důvěrným zacházením, žalobkyně nikdy nemohla získat údaje použité v tomto modelu z důvodu odmítnutí společností Rolls-Royce, objednatelem uvedeného modelu. Komise byla přesto povinna v souladu s jejím vnitřním sdělením o procesních pravidlech pro zacházení s žádostmi o přístup ke spisu v případech článků [81] a [82] Smlouvy o ES, článků 65 a 66 Smlouvy o ESUO a nařízení č. 4064/89 (Úř. věst. 1997, C 23, s. 3, dále jen „sdělení o přístupu ke spisu“), zejména jeho bodů I A 2, II A 1.3 a I B nepřihlídnout k žádosti o důvěrné zacházení společnosti Rolls-Royce, aby byla zaručena práva obhajoby.
- 640 Mimoto žalobkyně se nemohla dozvědět totožnost externích ekonomů pověřených Komisí, aby přezkoumala model Choi, ani nemohla získat jejich zprávy, jejichž existence vyplývá z poznámky pod čarou č. 175 a bodů 567 a 568 ON. V odpovědi na dotaz Soudu Komise v rámci svých odpovědí ze dne 26. dubna 2004 předložila zprávu ekonoma profesora Vivese, kterého zaměstnala, aby jí poradil v rámci správního řízení v projednávané věci, jakož i elektronické zprávy mezi profesorem Vivesem a úředníky Komise a smlouvu, na jejímž základě byl posledně uvedený Komisí zaměstnán. Žalobkyně při jednání uvedla, že tyto dokumenty mohla použít při své obraně zejména v rozsahu, v němž profesor Vives kritizoval některé aspekty odůvodnění Komise.
- 641 Komise tak odpírala GE opakovaně přístup k údajům (nebo studiím trhu), vycházejícím z dotazů položených soutěžitelům na základě modelu Choi, na kterých jsou patrně založeny body 567 a 568 ON nebo dokonce poskytnout určitý přístup k údajům obsahujícím citlivé informace případně prostřednictvím číselného rozsahu.
- 642 Zapáté GE nemohla uplatnit řádně právo přístupu k dokumentům kvalifikovaným jako interní. Mezi 96 dokumenty, které Komise kvalifikovala jako nepřístupné z tohoto důvodu, se zdá, že deset z nich je popsáno jako faxy třetích osob a tedy, že jejich důvěrnost je protiprávní. Komise přitom v odpovědi na dotaz Soudu dne

18. května 2004 předložila jedenáct nedůvěrných dokumentů a nedůvěrných shrnutí třech důvěrných dokumentů, které byly chybně zařazeny jako interní dokumenty. Žalobkyně odkázala na některé z těchto dokumentů při jednání a uvedla, že to, že k nim neměla ve stádiu správního řízení přístup, je nepřipustným porušením jejich práv obhajoby, jež musí vést ke zrušení napadeného rozhodnutí.

- 643 Zašesté, žalobkyně nemohla předložit své připomínky k připomínkám předloženým třetími osobami v průběhu posouzení trhu, na základě kterých Komise odmítla strukturální závazky, zejména pokud jde o motory pro velká regionální letadla, malé lodní turbíny na plyn a spouštěče. V tomto ohledu zdůrazňuje, že všechny převody byly odmítnuty na základě tvrzení jejich soutěžitelů.
- 644 Komise tvrdí, že GE se mohla seznámit se všemi námitkami vznesenými proti ní jejími službami, zvláště díky ON, což jí ostatně stačilo k tomu, aby se mohla v projednávaném případně užitečně bránit.
- 645 Pokud jde o stížnosti obdržené Komisí, žalobkyně byla informována o podstatě výtek, které byly formulovány. Komise připomíná, že se v každém případě může opírat pouze o důkazy, které zmíní. Sdělení totožnosti jejich původců a obsahu stížností by ostatně nic významného účastníkům řízení nepřineslo, ani by se nedotklo jejich možnosti se bránit. To platí zvláště o uvedení letecké společnosti v bodě 391 odůvodnění napadeného rozhodnutí, jelikož pouze obsah jejího tvrzení byl významný.
- 646 Pokud jde o model Choi, Komise se odmítla opírat o tento model, jehož číselné údaje jsou součástí obchodního tajemství, právě z důvodu procesních problémů vznesených GE.

- 647 Pokud jde o připomínky třetích osob, vyjádření Rolls-Royce a UTC uvedená žalobkyní nejsou ničím jiným než shrnutím obav, které již vyjádřily, a neobsahovala žádný důkaz, který by mohl být dán GE k dispozici. Pokud jde o zrušení určitých důvěrných pasáží, Komise připomíná, že soutěžní vztahy mezi jednak účastníky spojení a jednak ILFC, Rolls-Royce a UTC vysvětlují skutečnost, že informace byly součástí obchodního tajemství.
- 648 Pokud jde o posouzení trhu, s přihlédnutím k nedostatečnosti závazků Komise podotýká, že provedla zejména u třetích osob pouhé technické šetření a jeho výsledky byly GE sděleny. Navíc žalobkyně se neměla vyjadřovat k obavám třetích osob, ale k obavám Komise.

## b) Závěry Soudu

- 649 Komise správně uvádí, že pokud jde o přístup ke spisu je namístě rozlišovat mezi důkazy výlučně v neprospěch a dokumenty ve prospěch nebo které obsahují důkazy ve prospěch. Důkazy v neprospěch jsou relevantní jen v rozsahu, v němž je Komise převezme, v kterémžto případě je jejich sdělení zásadní, ale jestliže nejsou takto převzaty, jejich nesdělení nemá žádný dopad na legalitu řízení. Naopak jestliže se ukáže, že žalobkyně neměla ve stádiu správního řízení přístup k dokumentu v její prospěch, tedy důkazu, který mohl být užitečný pro její obranu a na základě kterého mohlo správního řízení skončit jiným výsledkem v případě, že by se žalobkyně tohoto důkazu mohla dovolávat, odůvodnění napadeného rozhodnutí dotčené tímto dokumentem musí být v zásadě považováno za vadné.

650 Je namístě rovněž připomenout, že podle judikatury může žádost o důvěrné zacházení odůvodnit odepření přístupu k takovým dokumentům pocházejícím od třetích osob, jako jsou stížnosti v řízení v oblasti hospodářské soutěže. Soudní dvůr totiž ve svém rozsudku ze dne 6. dubna 1995, BPB Industries a British Gypsum v. Komise, bod 630 výše, uvedl, že podnik v dominantním postavení na trhu může přijmout odvetná opatření vůči svým soutěžitelům, dodavatelům nebo zákazníkům, kteří spolupracovali při šetření vedeném Komisí a že za takovýchto podmínek třetí podniky předají Komisi v průběhu jejího šetření dokumenty, o kterých mají za to, že by jejich předání mohlo vést k represáliím vůči nim, jen tehdy, pokud vědí, že jejich žádost o důvěrné zacházení bud vzata v úvahu. Dospěl tedy k závěru, že Soud se správně domníval, že Komise k nim mohla odepřít přístup na základě jejich důvěrného charakteru (viz rovněž v tomto ohledu rozsudek Endemol v. Komise, bod 115 výše, body 66 a následující).

651 Je třeba dále přezkoumat zvláštní nedostatky v přístupu ke spisu tvrzené žalobkyní.

652 Zaprvé, pokud jde o stížnosti leteckých společností, je třeba nejprve uvést, že musely již svou povahou obsahovat důkazy v neprospěch. V souladu s výše stanoveným odlišením tak byly relevantní jen v rozsahu, v němž Komise převzala jejich obsah v ON. Mimoto Komise před Soudem tvrdí, zejména ve svých písemných odpovědích ze dne 26. dubna 2004 na dotazy Soudu, že všechny tyto letecké společnosti bez výjimky žádaly o anonymitu. Přístup byl tudíž poskytnut jen ke shrnutí těchto informací (viz bod 3 zprávy úředníka pro slyšení).

653 Jelikož letecké společnosti specificky žádaly o anonymitu a důvěrnost svých stížností, je namístě se domnívat, že Komise byla oprávněna k nim poskytnout přístup oznamujícím stranám ve formě shrnutí. Tento omezený přístup je totiž vyváženým řešením, potvrzeným ostatně judikaturou, umožňujícím uvést v možném rozsahu

v soulad proti sobě stojící zájmy jednak oznamujících stran a jednak Komise a stěžovatelů (viz obdobně rozsudek „Ciment“, bod 632 výše, body 142 až 144 a 147, a uvedená judikatura). V rozsahu, v němž žalobkyně tvrdí, že tyto stížnosti mohly obsahovat dílčí skutečnosti, kterých by se mohla dovolávat ve svůj prospěch, uvedené mezi důkazy v neprospěch, je nutno konstatovat, že opodstatněnost tohoto tvrzení by mohla být ověřena pouze za porušení důvěrnosti dotčených stížností, a proto i výše uvedené rovnováhy, jelikož jejich předložení před Soudem by rovněž v zásadě vyžadovalo jejich předání žalobkyni v souladu s čl. 67 odst. 3 prvním pododstavcem jednacího řádu.

<sup>654</sup> Pouhá skutečnost, že žalobkyně tvrdí, že dotčené stížnosti mohly obsahovat důkazy, kterých by se mohla dovolávat ve svůj prospěch, nemůže zpochybnit vyvážené řešení přijaté Komisí v projednávaném případě, spočívající v poskytnutí přístupu ke shrnutí problémů předložených stěžovateli. Stejně tak v rozsahu, v němž žalobkyně zpochybňuje náležitý charakter shrnutí o jedenácti řádcích, ke kterému měla v projednávaném případě dne 24. května 2001 přístup, je třeba připomenout, že v případě, že by Komise případně opomenula další námitky vznesené v uvedených stížnostech, nemohla se jich dovolávat, jelikož je ve shrnutí neuvedla. Nic tak v projednávaném případě nebránilo tomu, aby Komise odepřela přístup z důvodu důvěrnosti ke stížnostem leteckých společností obsahujícím v zásadě důkazy v neprospěch, aniž by soud Společenství sám ověřil jejich obsah.

<sup>655</sup> S přihlédnutím k předcházejícímu splnilo krátké shrnutí poskytnuté Komisí o obavách vyjádřených leteckými společnostmi v jejich stížnostech požadavky v oblasti práv obhajoby účastníků oznámeného spojení zejména s ohledem na nezbytnost vyvážit za takové situace proti sobě stojící zájmy posledně uvedených a třetích osob.

<sup>656</sup> Žalobkyně nicméně předkládá zvláštní kritiky týkající se stížnosti letecké společnosti, které je třeba přezkoumat samostatně. Žalobkyně totiž uvádí, že se Komise výslovně v bodě 391 odůvodnění napadeného rozhodnutí opřela o tvrzení

velké evropské společnosti (a major European airline), obsažená v dokumentu, do kterého nemohla nahlédnout, podle kterých „pokaždé, když Boeing stanoví cenu B737, GE navrhne zajímavé nabídky pomocných výrobků a služeb v oblasti motorů, náhradní díly, finanční pomoc a jiné výrobky GE, aby leteckou společnost přesvědčila, aby si vybrala letadlo poháněné GE“. Jelikož se Komise rozhodla použít toto tvrzení v napadeném rozhodnutí, měla oznamujícím stranám běžně poskytnout ve stádiu správního řízení nedůvěrné znění nebo zvláštní shrnutí dokumentu, ze kterého vyvozuje tuto informaci.

657 V každém případě je třeba uvést, že v odpovědi na písemný dotaz Soudu Komise předložila v rámci svých odpovědí ze dne 26. dubna 2004 nedůvěrné znění zápisu vypracovaného úředníkem Komise při schůzce, během které bylo dotčené tvrzení učiněno zástupci dotčené letecké společnosti. Žalobkyně přitom, když byla vyzvána, aby uvedla, v čem se nedostatek přístupu k tomuto shrnutí dotkl její schopnosti se v projednávaném případě bránit, uvedla, že tento dokument je o hodně méně přisvědčující než, tvrzení které má podporovat.

658 Je namístě totiž konstatovat, že Komise nadsadila dosah tohoto důkazního materiálu v napadeném rozhodnutí v rozsahu, v němž z něj vyvodila, že žalobkyně zasahovala u leteckých společností „pokaždé“, když Boeing sdělila cenu jedné z nich a navrhla zajímavé nabídky celé řady výrobků a služeb. Ve skutečnosti z uvedeného zápisu pouze vyplývá, že CFMI učinila zajímavou nabídku dotčené letecké společnosti týkající se neupřesněných pomocných výrobků a služeb při objednávce B737 a že výlučnost motoru nutně nebrání tomu, aby výrobce motorů učinil slevy nebo nabídku týkající se pomocných komponent při objednávce.

659 S přihlédnutím k tomuto nadsazení je namístě konstatovat, že přístup k tomuto dokumentu v průběhu správního řízení by žalobkyni umožnil odhalit, že Komise nebyla oprávněna toto zvláštní tvrzení ohledně B737 učinit.

660 Je nicméně nutné konstatovat, že uvedené tvrzení má zcela okrajový význam v širším kontextu napadeného rozhodnutí jako celku a zjevně není klíčovým prvkem, o který se opírá jeho výrok, tím spíše, že je výslovně uvedeno v napadeném rozhodnutí jako tvrzení spočívající na jediném důkazním materiálu, a představuje tedy spíše příklad než obecně platné zjištění. Aniž by tak bylo třeba, aby Soud rozhodl o tom, zda neexistence širšího přístupu k tomuto důkazu mohla v projednávaném případě představovat porušení práv obhajoby, je namístě uvést, že takové porušení by nemohlo změnit ani průběh správního řízení, ani zvláště jeho výsledek.

661 Pokud jde o tvrzení žalobkyně, podle kterého existují rovněž připomínky „jiných subjektů průmyslového odvětví“ (other industry players), ke kterým neměla přístup, Komise ve svých písemných odpovědích ze dne 26. dubna 2004 na dotazy Soudu potvrdila, že všechny tyto připomínky byly dány oznamujícím stranám k dispozici, alespoň v jejich nedůvěrném znění, s výjimkou jediného dokumentu, a sice prezentace subjektu, který odmítl poskytnout její nedůvěrné znění. Komise před Soudem uvedla, že se specificky neopřela o obavy vyjádřené dotčeným podnikem, které byly v každém případě totožné s obavami vyjádřenými leteckými společnostmi, a že poskytla v uvedených odpovědích ze dne 26. dubna 2004 shrnutí týkající se těchto obav. S ohledem na toto shrnutí žalobkyně neuvedla, v čem neexistence přístupu k tomuto shrnutí ve stádiu správního řízení mohla změnit jeho průběh, ani tím spíše jeho výsledek.

662 Zadruhé, pokud jde o přístup k připomíncekám třetích osob adresovaných Komisi, zejména společnosti Rolls-Royce dne 2. dubna 2001 a UTC dne 30. ledna, 21. února a 22. března 2001, Komise před Soudem potvrdila, že tato ústní vyjádření neobsahovala doplňující skutečnosti ve srovnání s dalšími připomínkami stejných společností, ke kterým měla žalobkyně přístup, jelikož tato vyjádření byla pouze shrnutím obav vyjádřených ostatně v jejich písemných připomíncekách. Komise opakuje, že v každém případě byla žalobkyně povinna odpovědět pouze na námítky obsažené v ON. Je třeba totiž uvést, že tato vyjádření nebyla dovolávána ani v ON,

ani v napadeném rozhodnutí. Navíc z dopisu UTC ze dne 3. května 2001 dovolávaného žalobkyní výslovně vyplývá, že UTC výslovně žádala o důvěrné zacházení s dotčenými vyjádřeními.

663 S přihlédnutím k okolnostem projednávaného případu uvedeným v předcházejícím bodě a s ohledem na skutečnost, že dvě dotčené společnosti jsou soutěžiteli žalobkyně, kteří se vyjádřili ve svých písemných připomínkách, aby se pevně proti spojení bránili, není žádný důvod zpochybnit tvrzení Komise, podle kterého jsou tato vyjádření shrnutími, která nedoplňují žádným způsobem skutečnosti, ke kterým měla žalobkyně přístup. Mimoto není žádný důvod se domnívat, že by tyto dokumenty mohly obsahovat spíše důkazy ve prospěch než důkazy výlučně v neprospěch. Žalobkyně totiž nepředkládá takové tvrzení, když naopak ve své replice tvrdí, že tato vyjádření jí mohla způsobit újmu. Za okolností projednávaného případu a s ohledem na skutečnost, že by předložení některých dotčených dokumentů porušilo důvěrnost požadovanou po Komisi jejich původci, tak tvrzení Komise ohledně obsahu těchto dokumentů může být Soudem v probíhajícím řízení přijato jako správné. V souladu s rozlišením mezi dokumenty v neprospěch a dokumenty ve prospěch stanoveným v bodě 649 výše, nebylo nezbytné, aby žalobkyně měla přístup k těmto dokumentům, aby se mohla před Komisí užitečně bránit, jelikož se jich Komise ani v ON, ani poté v napadeném rozhodnutí nedovolávala.

664 Pokud jde o tvrzení, podle kterého se zdá, že jiné třetí osoby učinily takové připomínky, aniž by o tom byla GE informována, opírá se pouze o nspecifikovaný odkaz na přílohu k žalobě, která obsahuje více než 30 různých dokumentů, a Soud tudíž není schopen určit, na čem se toto tvrzení zakládá, ani o které podniky se jedná. Toto tvrzení nepodpořené zvláštními důkazy tak nemůže být přijato.

665 Zatřetí, pokud jde o připomínky třetích osob, ke kterým Komise poskytla přístup v nedůvěrném znění, zvláště odpověď společnosti Rolls-Royce na dopis Komise ze dne 21. března 2001, připomínky UTC ze dne 24. dubna 2001 a připomínky ILFC, je

třeba nejprve konstatovat, že Komise ve své žalobní odpovědi výslovně tvrdila, že ústní vyjádření Rolls-Royce a UTC (mateřská společnost P & W) se týkala obav těchto společností, a jsou tedy důkazy v neprospěch. Mimoto Komise ve své žalobní odpovědi rovněž uvedla, že tyto tři společnosti, všechny soutěžitele žalobkyně, požádaly o důvěrné zacházení se skrytými údaji.

<sup>666</sup> Je třeba se domnívat, že judikatura vycházející z rozsudku BPB Industries a British Gypsum v. Komise, bod 630 výše, jakož i odůvodnění uvedené výše v bodech 650 a 652 a následujících vedou k závěru, že Komise byla oprávněna omezit přístup k dotčeným důkazům, jak to učinila. Rovněž tedy neporušila práva obhajoby oznamujících stran tím, jak posoudila přístup k těmto vyjádřením a jiným dokumentům třetích osob.

<sup>667</sup> Začtvrté, v rozsahu, v němž žalobkyně tvrdí, že neměla úplný přístup ke zprávě profesora Choie zakládající teorii Komise o smíšených spojených prodejkách, stačí konstatovat, jak to učinil úředník pro slyšení ve své zprávě ze dne 28. června 2001, že se Komise rozhodla neopírat se o model Choi právě proto, že nemohla žalobkyni sdělit použité údaje z důvodu jejich důvěrné povahy s ohledem na jejího soutěžitele Rolls-Royce [viz bod 2 zprávy úředníka pro slyšení ze dne 28. června 2001 (Úř. věst. 2004, C 42, s. 11)]. Za těchto podmínek je třeba konstatovat, že odepření přístupu k údajům, na kterých je tento model založen, Komisi z důvodu žádosti o důvěrné zacházení společnosti Rolls-Royce, nemělo žádný dopad na výsledek správního řízení. V každém případě jelikož Soud výše rozhodl, že část odůvodnění Komise dotčená modelem Choi není prokázána, toto tvrzení, i kdyby bylo právě dostačujícím způsobem prokázáno, nemůže vést ke zrušení napadeného rozhodnutí (viz bod 633 výše).

<sup>668</sup> Žalobkyně před Soudem tvrdila, že se nemohla dozvědět totožnost externích ekonomů pověřených Komisí, ani totožnost jejich zpráv, jejichž existence vyplývá

z poznámky pod čarou č. 175 a bodů 567 a 568 ON. V odpovědi na dotaz Soudu Komise v rámci svých odpovědí ze dne 26. dubna 2004 předložila zprávu ekonoma profesora Vivese, kterého zaměstnala, aby jí poradil v rámci správního řízení v projednávané věci, jakož i elektronické zprávy mezi profesorem Vivesem a úředníky Komise a smlouvu, na jejímž základě byl posledně uvedený Komisí zaměstnán.

669 Žalobkyně při jednání uvedla, že tyto dokumenty mohla použít při své obraně zejména v rozsahu, v němž profesor Vives kritizoval některé aspekty odůvodnění Komise. V tomto rozsahu tyto dokumenty byly důkazy v neprospěch.

670 Nicméně ze znění a tónu dotčených elektronických zpráv, jakož i ze smlouvy, na jejímž základě Komise zaměstnala profesora Vivese, a zejména z její přílohy III, vyplývá, že úlohou profesora Vivese nebylo poskytnout důkazní materiály, které by mohly být samostatně Komisí, nebo dokonce případně některým z účastníků správního řízení, dovolávány, ale spíše vyjádřit připomínky k jiným hospodářským důkazům, jakož i zjištěním hospodářské povahy obsaženým v ON. Jak Komise uvedla při jednání, tuto úlohu nyní zastává její vedoucí ekonom, který je interním ekonomem pracujícím v Komisi, ale při neexistenci takového pracovního místa v rozhodné době Komise využila pro tuto funkci externího ekonoma. Komise správně tvrdí, že by bylo formalistické činit význam daných rad v projednávaném případě závislým pouze na tom, zda ekonom, který je poskytl, byl, či nebyl externí či interní pracovník Komise.

671 V tomto ohledu je třeba se domnívat, že je Komise oprávněna si opatřit různá stanoviska, včetně stanovisek externích znalců, za účelem ověření správnosti své analýzy. V rozsahu, v němž Komise nevychází ze stanoviska takového znalce ve svém

ON a ve svém konečném rozhodnutí jakožto z důkazu podporujícího její tvrzení přijaté vůči podniku, je toto stanovisko pouze názorem vyjádřeným jedinou osobou a nemá žádný zvláštní význam v kontextu správního řízení. Takový názor, byť vyjádřený znalcem, nemůže být tedy považován za důkaz ve prospěch či neprospěch.

672 V každém případě jestliže by dotčené dokumenty byly považovány za součást spisu Komise ve vlastním slova smyslu, byly by kvalifikovány jako interní dokumenty s přihlédnutím k jejich významu a obsahu, takže by k nim žalobkyně neměla přístup. Navíc jediné argumenty, které žalobkyně vyvozuje z dokumentů týkajících se profesora Vivese před Soudem, spočívají v podstatě v tom, že profesor Vives předložil některé argumenty, které předložila sama žalobkyně ve stádiu správního řízení a před Soudem. Kdyby tedy žalobkyně měla k těmto dokumentům přístup, neumožnilo by jí to předložit jiné meritorní argumenty než ty, které ve skutečnosti předložila. V každém případě se většina těchto argumentů týká modelu Choi, který byl Komisí opuštěn, a mimoto se vztahují k části napadeného rozhodnutí týkající se spojených prodejů, kterou Soud posoudil v projednávaném případě jako neprokázanou (viz v tomto ohledu, bod 633 výše).

673 S ohledem na všechny tyto úvahy je namístě se domnívat, že práva obhajoby žalobkyně nebyla porušena tím, že dokumenty týkající se stanovisek profesora Vivese v těchto zprávách s úředníky Komise, včetně jeho zprávy, jí nebyly sděleny ve stádiu správního řízení.

674 Zapáté, pokud jde o interní dokumenty údajně tvořené sděleními obdrženími od třetích osob, Komise dne 18. května 2004 v odpovědi na dotaz Soudu předložila jedenáct důvěrných dokumentů a nedůvěrná shrnutí tří důvěrných dokumentů, které byly všechny chybně kvalifikovány jako interní dokumenty. Tři důvěrné dokumenty jsou důkazy v neprospěch, jelikož pocházejí od třetích osob, které se

proti spojení bránily. Pokud jde o jedenáct nedůvěrných dokumentů, Komise připustila, že některé z těchto dokumentů by mohly být kvalifikovány jako důkazy ve prospěch v rozsahu, v němž se jedná o dopisy zaslané konstruktéry letadel a leteckými společnostmi vyjadřující stanovisko, podle kterého by spojení nemělo negativní účinky na hospodářskou soutěž. Uvádí nicméně, že tyto dokumenty nejsou podepřeny zvláštními důkazy, jež by mohly konkrétně prokazovat neexistenci takovýchto účinků, jelikož většina z nich je velmi krátkými dopisy vypracovanými téměř totožným způsobem.

675 Při jednání Soud žalobkyni požádal, aby uvedla, jaké argumenty by mohla předložit ve stádiu správního řízení, pokud by měla k dotčeným dokumentům přístup. Žalobkyně uvedla, že s výhradou jedné výjimky, se neopírala o argumenty, které by mohla předložit, ale o skutečnost, že Komise nezohlednila dokumenty, jako jsou ty, které jsou dotčené v projednávaném případě, které svědčí proti jejímu tvrzení ohledně neslučitelnosti spojení se společným trhem. Žalobkyně zvláště při jednání podotkla [...], na rozdíl od dojmu, který vyvolala Komise [...], v bodě [...] odůvodnění napadeného rozhodnutí.

676 V tomto ohledu stačí konstatovat, že dotčené dokumenty byly součástí spisu Komise a tvrzení žalobkyně, podle kterého je Komise nezohlednila, se neopírá o žádný důkaz. Z okolností, že tyto dokumenty byly kvalifikovány jako interní spíše než jako dokumenty obdržené od třetích osob ve stádiu zakládání spisu, ke kterému byl poskytnut přístup, nemůže být totiž vyvozeno, že je Komise nezohlednila. Jestliže tato chybná kvalifikace mohla případně zbavit žalobkyni možnosti předložit určité argumenty, nezbavila samotnou Komisi příležitosti posoudit tyto dokumenty stejně jako všechny další dokumenty obsažené ve spise. Tato argumentace žalobkyně tak nemůže prokazovat existenci porušení práv obhajoby.

- 677 Pokud jde o zvláštní tvrzení obsažené v bodě [...] odůvodnění napadeného rozhodnutí, týká se skutečnosti, jejíž správnost není žalobkyní popírána, že [...]. Skutečnost [...], jak uvádí žalobkyně, [...] nečiní neplatným postup Komise spočívající v uvedení dotčeného článku v napadeném rozhodnutí na podporu části jejího tvrzení ohledně [...]
- 678 Žalobkyně naopak tvrdí, že pokud jde o jediný dokument, dopis [...] zasláný členovi Komise v rozhodné době pověřenému hospodářskou soutěží, byl by žalobkyni skutečně pomohl při její obraně ve stádiu správního řízení. Uvádí, že v tomto dopise významný zákazník žalobkyně a společnosti Honeywell vyjadřuje názor, že závazek týkající se způsobu chování přijatý Komisí v rámci spojení mezi Allied Signals a Honeywell v roce 1999 skutečně zabránil společnosti Honeywell praktikovat v návaznosti na toto spojení spojené prodeje.
- 679 V tomto ohledu stačí připomenout, že v bodě 470 výše byla část odůvodnění Komise týkající se spojených prodejů posouzena jako neprokázaná ve svém celku. Jelikož odůvodnění Komise, ohledně kterého žalobkyně tvrdí, že by měla lepší postavení pro její obranu, pokud by měla přístup k dopisu [...], bylo již posouzeno jako neprokázané, nemůže mít porušení práv obhajoby dovolávané v tomto ohledu žalobkyni dopad na výsledek probíhajícího řízení.
- 680 Zašesté žalobkyně tvrdí, že neměla přístup k připomínkám třetích osob shromážděných v průběhu technického šetření ohledně závazků a posouzení trhu, na základě kterých Komise odmítla strukturální závazky, zejména pokud jde o motory pro velká regionální letadla, malé lodní turbíny na plyn a spouštěče. Tvrdí, že tedy neměla příležitost odpovědět na tvrzení učiněná jejími soutěžiteli v rámci

jejich odpovědí, podle kterých by zejména podniky, které by vznikly provedením některých strukturálních závazků, nebyly funkční.

- 681 Je třeba nejprve uvést, že Komise provedla pouze technické šetření ohledně závazků, a nikoliv šetření na trhu, protože se domnívala, že závazky jsou jako celek zcela jasně nedostatečné pro vyřešení problémů s hospodářskou soutěží plynoucích z oznámeného spojení.
- 682 Komise navíc podotýká, že žalobkyni elektronickou zprávou ze dne 22. června 2001 sdělila shrnutí, obsažené v příloze k žalobní odpovědi v projednávaném případě, uvádějící výsledky jejího technického šetření dotýkajícího se různých závazků navržených účastníky oznámeného spojení a zejména strukturálních závazků ohledně horizontálních překrytí. Žalobkyně v tomto ohledu tvrdí, že na uvedenou elektronickou zprávu odpověděla šestnáctistránkovým dokumentem dne 26. června 2001 a uvádí, že rovněž odpověděla na dotazy položené Komisí v rámci jejího technického šetření dokumenty ze dne 14. a 22. června 2001.
- 683 Za těchto podmínek je namístě se domnívat, že žalobkyně ve skutečnosti měla příležitost odpovědět na ty kritiky závazků učiněné třetími osobami, které Komise přijala, předtím, než je Komise převzala v napadeném rozhodnutí. Jak Komise správně uvádí, tyto kritiky jsou relevantní jen v rozsahu, v němž jsou převzaty Komisí a jí případně použity za účelem odůvodnění odmítnutí závazků.
- 684 Navíc s ohledem na pozdní stádium řízení, ve kterém byly dotčené připomínky podány, po posledním datu pro předložení závazků, je namístě se domnívat, že Komise nebyla v tomto stádiu řízení povinna umožnit přístup k novým částem spisu. V souladu se striktním časovým rozvrhem stanoveným nařízením č. 4064/89 a s ohledem na požadavek rychlosti, který charakterizuje tímto nařízením upravené

postupy, by totiž uložení takové povinnosti po posledním datu pro předložení závazků představovalo nebezpečí, že Komisi nebude ponechána dostatečná lhůta za účelem zanalyzování celého spisu a vypracování jejího konečného rozhodnutí. Tím, že Komise poskytla účastníkům výše uvedené shrnutí, umožnila účastníkům spojení v projednávaném případě bránit náležitým způsobem jejich zájmy, a plně tedy dodržela jejich práva obhajoby.

685 Je třeba mimoto uvést, že žalobkyně před Soudem nepředložila žádný ze tří dokumentů uvedených v bodě 682 výše, o kterých tvrdí, že je předložila ve stádiu správního řízení. Navíc, jak bylo uvedeno výše (viz zvláště body 555 a následující, 581 a následující a 612 a následující), před Soudem nepředložila argumenty, jež by mohly prokazovat, v čem nebylo odmítnutí strukturálních závazků zejména těch týkajících se trhů s motory pro velká regionální letadla, malých lodních turbín a spouštěčů, opodstatněné, když se v tomto ohledu omezuje pouze na tvrzení, že toto odmítnutí bylo zcela neodůvodněné.

686 Za těchto podmínek je pro účely probíhajícího řízení namístež konstatovat, že neexistence přístupu k uvedeným připomímkám třetích osob neměla dopad na schopnost žalobkyně se bránit, jelikož před Soudem žalobkyně nepředložila argumenty za účelem zpochybnění důvodů uvedených ve shrnutí z technického šetření a v podstatě převzatých v napadeném rozhodnutí za účelem odmítnutí dotčených strukturálních závazků.

687 V projednávaném případě tak nebylo prokázáno žádné porušení práv obhajoby mající možný dopad na výsledek správního řízení z důvodu pochybení dovolávaných žalobkyní, pokud jde o přístup, který měla ke správnímu spisu Komise.

### 3. K pozdnímu přístupu ke spisu

#### a) Argumenty účastníků řízení

688 Žalobkyně úvodem upřesňuje, že nařízení č. 4064/89, zejména jeho čl. 18 odst. 1 a 3 stanoví právo být vyslechnut, a tedy mít přístup ke spisu ve všech stádiích řízení, tedy od zahájení řízení na základě čl. 6 odst. 1 písm. c) uvedeného nařízení. V tomto ohledu připomíná, že rozhodnutí o zahájení řízení není pouze přípravným aktem, ale právním rozhodnutím s právními účinky. Toto právními předpisy zaručené právo být vyslechnut ve všech stádiích řízení odpovídá povinnosti Komise na základě čl. 10 odst. 2 nařízení č. 4064/89 pokračovat v řízení jen po nezbytně nutnou dobu, obecně zásadě práva Společenství týkající se rozhodnutí nepříznivě zasahujících do právního postavení a zásadě „rovnosti zbraní“.

689 Podle žalobkyně odmítnutím žádostí o přístup GE Komisí v průběhu dvou měsíců předcházejících přijetí ON došlo k porušení práv GE s potenciálně významnými negativními účinky. Zaprvé, zejména v první fázi řízení po jeho zahájení došlo k nerovnosti zbraní, jež GE zabránila předložit náležité důkazy a závazky umožňující rychlé ukončení řízení. Zadruhé tato nerovnost zbraní byla zhoršena požadavkem Komise, podle kterého měla žalobkyně poskytnout úplnou odpověď na rozhodnutí o zahájení řízení, aniž by měla přístup ke spisu a tím, že Komise neodpověděla na dotazy žalobkyně. Zatřetí neznalost postoje Komise a obsahu spisu neumožnily GE předložit náležité závazky, aby bylo řízení ukončeno. Začtvrté, během klíčového období od března do dubna 2001 měli soutěžitelé přímé vztahy s Komisí i přesto, že jejich práva jsou omezenější než práva stran na základě čl. 18 odst. 4 nařízení

č. 4064/89. Zapáté, ON bylo založeno na odpovědi GE na přijaté rozhodnutí o zahájení, i když GE neměla přístup ke spisu. Toto ON bylo přitom ve skutečnosti v projednávaném případě konečným rozhodnutím, jak potvrzuje jeho téměř totožnost s konečným rozhodnutím. Proto se procesní záruky poskytnuté GE ukázaly jako pouhé zachování technické podmínky a nejednalo se ve skutečnosti o skutečnou příležitost změnit názor Komise.

690 Zatímco Komise měla k dispozici velký počet dokumentů poskytnutých třetími osobami před přijetím rozhodnutí o zahájení řízení, tyto dokumenty zpřístupnila až po 8. květnu 2001, i přes předchozí žádosti GE. V tomto ohledu se Komise nemůže dovolávat svého sdělení o přístupu ke spisu, podle kterého „je jakákoliv žádost o přístup podaná před datem oznámení námitek v zásadě nepřípustná“, jelikož je povinna dodržovat ustanovení nařízení č. 4064/89.

691 Komise se domnívá, že tvrzení GE opomíjí povahu a účel přístupu ke spisu ve věcech týkajících se spojování podniků. Jak v právních předpisech, tak v judikatuře Soudu se právo být vyslechnut vztahuje pouze k námitkám, které hodlá Komise přijmout. Účelem rozhodnutí o zahájení řízení není sdělit stranám námitky, ale pouze předběžně oznámit vážné pochybnosti, které má Komise a které ji vedou k zahájení druhé fáze šetření.

## b) Závěry Soudu

692 Za účelem zamítnutí tohoto žalobního důvodu stačí připomenout, jak to činí Komise, že podle ustálené judikatury se právo být vyslechnut v řízení v oblasti hospodářské soutěže vztahuje pouze k námitkám, které Komise hodlá přijmout (viz v tomto smyslu rozsudky Soudu ze dne 18. prosince 1992, Cimenteries CBR a další

v. Komise, T-10/92 až T-12/92 a T-15/92, Recueil, s. II-2667, bod 38, a Endemol v. Komise, bod 115 výše, bod 65).

693 Jelikož účelem rozhodnutí o zahájení řízení na základě čl. 6 odst. 1 písm. c) nařízení č. 4064/89 není sdělit účastníkům námitky, ale pouze předběžně oznámit vážné pochybnosti, které má Komise a které ji vedou k zahájení druhé fáze šetření, žalobkyně nemůže tvrdit, že neexistence přístupu ke spisu před zasláním oznámení námitek narušila její možnost se bránit. To, že žalobkyně měla totiž příležitost předložit své písemné a ústní připomínky k ON v projednávaném případě poté, co měla přístup ke správnímu spisu Komise, jí umožnilo včas vyjádřit svůj názor na přijaté námitky.

694 Je namístě zamítnout argument žalobkyně vycházející ze skutečnosti, že podle čl. 18 odst. 1 a 3 nařízení č. 4064/89 a rozsudku Kaysersberg v. Komise, bod 84 výše (body 105 až 107) mají účastníci spojení právo uplatnit svůj názor ve všech stádiích řízení o kontrole spojování podniků. Ačkoliv znění čl. 18 odst. 1 uvedeného nařízení skutečně znamená, že těmto účastníkům musí být již od zahájení řízení umožněno předložit připomínky, neznamená, že Komise musí umožnit přístup ke svému správnímu spisu v tomto ranném stádiu. Potřeba stran mít přístup ke správnímu spisu Komise, aby se mohly v konečném výsledku bránit proti námitkám vzneseným Komisí v ON, nesmí být vykládána tak, že ukládá Komisi, aby jim umožňovala přístup ke svému spisu po částech v průběhu celého řízení, což by pro orgán znamenalo nepřiměřenou zátěž.

695 Pokud jde o podobnost poznamenanou žalobkyní mezi ON a napadeným rozhodnutím, z této okolnosti nelze vyvodit, že ON bylo ve skutečnosti konečným rozhodnutím. Taková domněnka by totiž znamenala, že by se Komise nikdy nemohla domnívat v okamžiku přijetí svého konečného rozhodnutí, že je namístě zachovat její postoj předběžně zaujatý při zaslání ON.

696 Pokud jde o argument žalobkyně, podle kterého ji neexistence dřívějšího přístupu ke spisu zbavila možnosti předložit náležitě závazky, aby bylo řízení ukončeno, je třeba zaprvé uvést, že žalobkyně byla již informována, zejména po přijetí rozhodnutí o zahájení řízení na základě čl. 6 odst. 1 písm. c) o hlavních pochybnostech Komise ohledně slučitelnosti spojení se společným trhem, takže již mohla začít s přípravou nebo dokonce předložit návrhy závazků. Žalobkyně ostatně tvrdí, že v ranném stádiu řízení skutečně takové návrhy předložila. Žalobkyně měla dále příležitost předložit závazky po obdržení ON a poté, co měla přístup ke správnímu spisu, přičemž k tomu měla podle svých vlastních písemných podání dodatečnou lhůtu třinácti dnů po konání slyšení.

#### 4. *Ke krátkosti lhůty poskytnuté GE pro přezkum spisu*

##### a) Argumenty účastníků řízení

697 Podle žalobkyně byla lhůta stanovená pro její odpověď na oznámení námitek nepřijatelně krátká s přihlédnutím k pozdnímu poskytnutí přístupu ke spisu, objemu dokumentů k přezkumu a rozsahu věci. Komise poskytla GE jen jedenáct plus jeden pracovní den, aby přezkoumala připomínky třetích osob obsažené ve spise Komise, které zahrnovaly více než 3 500 stran, čtyři dodatečné pracovní dny, aby se připravila na ústní slyšení, a třináct dodatečných dnů, aby předložila náležitě závazky. Efektivita této lhůty byla ještě snížena časem stráveným za účelem získání úplného přístupu ke spisu, odepřením takového přístupu Komisí, rozdíly mezi seznamem dokumentů a těmito dokumenty, jakož i velkým počtem chybějících stran spisu a nedodržením vnitřního postupu Komise ohledně kvalifikace dokumentů, uvedeným ve sdělení o přístupu ke spisu, včetně neposkytnutí shrnutí popisujícího obsah dokumentů z kategorie nepřístupných dokumentů.

698 Podle GE byla tato lhůta nedostatečná, aby jí umožnila odpovědět na ON, připravit se na slyšení a předložit náležité závazky. Krátkost této lhůty představuje nekalou praxi v rozporu se zásadou „rovnosti zbraní“ v tom, že žalobkyni neumožnila výkon jejích práv obhajoby ve všech stádiích řízení. V tomto ohledu se GE domnívá, že Komise před Soudem neodůvodnila krátkost dotčené lhůty.

699 Komise připomíná požadavek rychlosti, který charakterizuje řízení v oblasti spojování podniků. Dva týdny poskytnuté GE prodloužené o jeden den na žádost GE musí být posouzeny v této perspektivě a tato lhůta nepředstavuje porušení práv obhajoby. Návrh GE, že Komise měla své námitky sdělit dříve, není v souladu se skutečností, že velká část obav Komise byla známa ještě před oznámením a že GE na rozhodnutí o zahájení řízení odpověděla.

## b) Závěry Soudu

700 Je třeba uvést, že nařízení č. 4064/89 ukládá Komisi kogentní lhůty pro přijetí konečného rozhodnutí o každém oznámeném spojení. V souladu s čl. 10 odst. 1 uvedeného nařízení musí být zvláště rozhodnutí uvedená v čl. 6 odst. 1 o zahájení či nezahájení řízení, zvaného „fáze II“, s ohledem na oznámené spojení přijata nejdéle ve lhůtě jednoho měsíce. Krom toho rozhodnutí přijatá na závěr takového řízení musejí být přijata na základě čl. 8 odst. 3 nejdéle ve lhůtě čtyř měsíců od jeho zahájení.

701 Aby Komise mohla dodržovat časový rozvrh stanovený nařízením č. 4064/89, je nezbytné, aby mezitímní lhůty stanovené v každém stádiu řízení byly rovněž krátké. Tato okolnost činí již pojmově méně příznivými podmínky, za kterých musejí všichni účastníci řízení pracovat, ale prospěch, pokud jde o rychlost řízení jako celku, byl

zákonodárcem považován za odůvodňující tyto oběti, zejména za účelem zohlednění obchodního zájmu účastníků oznámeného spojení dokončit jejich záměr co možná nejrychleji. V tomto ohledu měl již Soud příležitost uvést, že je nezbytné při posuzování údajných porušení práv obhajoby v rámci řízení podle nařízení č. 4064/89 zohlednit požadavek rychlosti, který charakterizuje obecnou systematiku uvedeného nařízení (viz v tomto smyslu rozsudky *Kaysersberg v. Komise*, bod 84 výše, bod 113, a *Endemol/Komise*, bod 115 výše, bod 68).

702 Je třeba rovněž uvést, že na základě článku 21 nařízení č. 447/98, použitelného zejména na lhůtu pro odpověď na oznámení námitek stanovenou v souladu s článkem 13 téhož nařízení Komise zohledňuje čas nezbytný pro vypracování prohlášení a naléhavost věci. Je tak věcí Komise v co největší možné míře uvést do souladu práva obhajoby oznamujících stran a výše uvedenou nezbytnost rychle přijmout konečné rozhodnutí.

703 Za těchto podmínek se účastníci oznámeného spojení mohou dovolávat krátkosti lhůt, které měli k dispozici v rámci tohoto řízení, pouze v rozsahu, v němž jsou tyto lhůty nepřiměřené délce trvání řízení jako celku.

704 V projednávaném případě je nesporné, že účastníci spojení měli k dispozici lhůtu jedenácti pracovních dnů plus jeden dodatečný den poskytnutý na jejich žádost, aby si připravili svou písemnou odpověď na ON. V tomto ohledu je třeba rovněž uvést, že žalobkyně měla k dispozici čtrnáct dodatečných pracovních dnů, aby si před slyšením dne 29. a 30. května 2001 připravila své argumenty. V případě, že by si během tohoto dodatečného období uvědomila, že jí v okamžiku sepsání její písemné odpovědi unikla nějaká zásadní skutečnost, mohla se jí dovolávat ústně.

- 705 Navíc, jak uvádí Komise, značná část obav Komise byla známa ještě před oznámením nebo přinejmenším po přijetí rozhodnutí na základě čl. 6 odst. 1 písm. c) nařízení č. 4064/89. Žalobkyně se k nim tedy mohla vyjádřit ve své odpovědi na toto rozhodnutí, které bylo podrobným dokumentem o více než 100 stranách, na základě dokumentů, které v rozhodné době měla k dispozici. Z toho vyplývá, že lhůta dvanácti pracovních dnů pro odpověď na ON musí být posouzena jako pokračování diskuse, která byla zahájena mezi Komisí a žalobkyní již dříve, a nikoliv jako lhůta pro odpověď na zcela neznámé a neočekávané námitky před zasláním tohoto dokumentu.
- 706 S ohledem na tyto okolnosti je namístě se domnívat, že tyto lhůty nebyly nepřiměřené vzhledem k celkové délce trvání čtyř měsíců, během které mělo být ukončeno celé řízení druhé fáze.
- 707 Mimoto žalobkyně konkrétně a specificky nevysvětlila, v čem jí krátká lhůta, kterou měla k dispozici, v projednávaném případě zabránila, aby se užitečně bránila.
- 708 Zvláště neuvedla ve svých písemných spisech, k jakým aspektům ON nemohla užitečně ve své odpovědi na ON vyjádřit připomínky. Znovu se ve své odpovědi na ústní dotaz Soudu směřující k prokázání, ve kterých bodech byla žalobkyně zbavena možnosti se bránit, při jednání omezila na tvrzení, že její žalobní důvod se týká nedostatečného charakteru dotyčné lhůty obecně.
- 709 V tomto ohledu je třeba rovněž konstatovat, že odpověď účastníků spojení na ON je podrobným dokumentem o 47 stranách, k němuž jsou připojeny objemné přílohy, ve kterých několik dokumentů obsahuje dodatečné argumenty účastníků spojení

týkající se zvláštních trhů. Tato okolnost je v zásadě a při neexistenci zvláštních tvrzení schopných prokázat opak neslučitelná s tvrzením, podle kterého žalobkyně nemohla náležitým způsobem na ON odpovědět.

- 710 Pokud jde o argumenty spočívající ve špatné organizaci přístupu ke spisu Komise, žalobkyně rovněž nepředkládá příklady, ani zvláštní argumentaci na podporu svých tvrzení, podle kterých rozdíl mezi seznamem dokumentů a těmito dokumenty a „velký počet chybějících stran spisu“ ve skutečnosti zkrátily dobu, kterou měla pro odpověď na ON.
- 711 Pokud jde o argumenty týkající se přístupu ke spisu a neexistence shrnutí obsahu nepřístupných dokumentů, jsou relevantní v rámci tohoto žalobního důvodu jen v rozsahu, v němž z nich žalobkyně vyvozuje, že ztratila drahocenný čas kvůli svým snahám o vyřešení těchto problémů, zatímco ho měla věnovat studiu spisu samotného. Nicméně jestliže psaní různých dopisů a elektronických zpráv, na které žalobkyně odkazuje, muselo sice jednomu z jejích advokátů zabrat určitou dobu, tyto kroky jí nicméně nebránily, aby zároveň přezkoumala případně prostřednictvím jiných advokátů četné dokumenty, ke kterým měla přístup.
- 712 Jediným dokumentem, kterého se žalobkyně specificky dovolává v tomto ohledu, je prohlášení [...], které obdržela až 17. května 2001, tedy tři dny před uplynutím nejzazší lhůty pro předložení její odpovědi na ON. Přitom mimo skutečnost, že žalobkyně mohla užitečně vyjádřit připomínky k tomuto dokumentu případně ve své odpovědi na ON a přinejmenším při slyšení před Komisí, stačí uvést, že se Komise tohoto dokumentu v napadeném rozhodnutí dovolávala. I kdyby tak bylo prokázáno, že žalobkyně neměla k dispozici dostatečnou lhůtu pro to, aby ho před odpovědí na ON přezkoumala, tato okolnost neměla z jejího pohledu dopad na výsledek správního řízení.

713 Je namístě znovu uvést, že žalobkyně konkrétně nevysvětlila, které důkazy nebo argumenty nemohla užitečně předložit ve stádiu správního řízení z důvodu údajných překážek v její obraně dovolávaných v tomto kontextu. Neprokázála tedy, že její práva obhajoby byla za okolností projednávaného případu porušena z důvodu krátkosti lhůty, která jí byla poskytnuta za účelem odpovědi na ON.

## 5. *K dodržení mandátu úředníka pro slyšení*

### a) *Argumenty účastníků řízení*

714 Žalobkyně se domnívá, že nová pravidla týkající se úředníka pro slyšení, přijatá rozhodnutím Komise 2001/462/ES, ESUO ze dne 23. května 2001 o mandátu úředníků pro slyšení v určitých řízeních ve věcech hospodářské soutěže (Úř. věst. L 162, s. 21; Zvl. vyd. 08/02, s. 151), byla v projednávaném případě použitelná, jak uznal úředník pro slyšení ve svém dopisu ze dne 19. června 2001. Konkrétní použití těchto nových pravidel by žalobkyni umožnilo lépe bránit svá práva, nejen z hlediska objektivitivy řízení, ale rovněž, pokud jde o náležitý přístup ke všem nezbytným dokumentům. Důvod nepřijatelnosti vznesený v tomto ohledu Komisí nemá žádný právní základ, a musí být tedy zamítnut.

715 To, že úředník pro slyšení jednal na základě dřívějších pravidel a zejména byl na základě těchto pravidel jmenován, způsobuje protiprávnost a neplatnost jeho rozhodnutí. Takovéto pochybení způsobuje neexistenci napadeného rozhodnutí nebo přinejmenším jeho zrušení. Použití dřívějších pravidel zbavilo GE ochrany charty a EÚLP, které zaručují její právo být vyslechnuta.

716 Komise se domnívá, že tento žalobní důvod je nepřijatelný, jelikož GE neoznačuje pravidla, která nebyla použita, ani jak by jí tato pravidla umožnila účinněji se bránit. V každém případě dotčená nová pravidla byla použitelná a byla použita. Přijetím rozhodnutí 2001/462 nebyl ukončen mandát úředníků pro slyšení pověřených určitou věcí. V každém případě úředník pro slyšení musí zajistit dodržování hmotněprávních pravidel a porušení v tomto ohledu musí být prokázáno, což není. Ve skutečnosti byla tato chyba způsobena tím, že v posledním okamžiku nebylo v rozhodnutí 2001/462 uvedeno ustanovení stanovící jeho vstup v platnost dnem následujícím po jeho zveřejnění v Úředním věstníku. V důsledku toho rozhodnutí vstoupilo v platnost okamžikem jeho přijetí v rozporu s tím, co bylo stanoveno službami Komise.

## b) Závěry Soudu

717 Je třeba bez dalšího uvést, že tento žalobní důvod splňuje požadavky čl. 44 odst. 1 písm. c) jednacího řádu a nemůže být odmítnut jako nepřijatelný. Jestliže je totiž uveden žalobního důvodu v žalobě sice málo podrobné, obsah žalobního důvodu je jasný a byl doplněn zejména určitým počtem skutkových tvrzení ve stádiu repliky.

718 V projednávané věci je nesporné, že rozhodnutí 2001/462 vstoupilo v platnost dnem svého přijetí, dne 23. května 2001, a rozhodnutí 94/810/ESUO, ES ze dne 12. prosince 1994 o mandátu úředníků pro slyšení v řízení před Komisí ve věcech hospodářské soutěže (Úř. věst. L 330, s. 67), tedy bylo k témuž dni zrušeno. Jestliže rozhodnutí 2001/462 ve svém článku 1 stanoví, že Komise „jmenuje jednoho nebo více úředníků pro slyšení“, jeho čl. 2 odst. 1 upřesňuje, že „každé přerušení, odvolání nebo přeložení jakýmkoli postupem je předmětem odůvodněného rozhodnutí Komise“. Toto rozhodnutí výslovně nestanovilo přechodná opatření ohledně úředníka pro slyšení ve funkci v okamžiku svého vstupu v platnost.

- 719 Jestliže postavení úředníka pro slyšení bylo vstupem v platnost rozhodnutí 2001/462 změněno, zejména v rozsahu, v němž se v souladu s čl. 2 odst. 2 tohoto rozhodnutí nyní přiřazuje ze správních důvodů ke členu Komise odpovědnému za otázky hospodářské soutěže namísto ke generálnímu ředitelství pro hospodářskou soutěž, z tohoto rozhodnutí jasně vyplývá, že nová funkce úředníka pro slyšení přímo nahrazuje dřívější funkci téhož názvu na základě rozhodnutí 94/810. Za těchto podmínek je namístě se domnívat, že při neexistenci rozhodnutí o ukončení jeho mandátu v souladu s čl. 2 odst. 1 rozhodnutí 2001/462 zůstal dřívější úředník pro slyšení ve funkci po vstupu tohoto rozhodnutí v platnost na rozdíl od argumentace žalobkyně.
- 720 Tento výklad výše uvedených ustanovení je posílen objektivní nezbytností, která existovala, pokud jde o funkci úředníka pro slyšení, zajistit funkční kontinuitu v souladu se zásadou řádné správy. Je třeba uvést, že ke vstupu rozhodnutí 2001/462 v platnost došlo nezbytně v okamžiku, kdy již některá řízení probíhala. Jestliže by účinkem vstupu rozhodnutí 2001/462 v platnost při neexistenci jmenování nového úředníka pro slyšení bylo, že by žádná osoba nebyla oprávněna tuto funkci zajišťovat, pokračování v těchto řízeních by nebylo možné, čímž by byla jak ustanovení nařízení č. 4064/89, tak i ustanovení rozhodnutí 2001/462 zbavena svého užitečného účinku, pokud jde o tato řízení. Je namístě konstatovat, že úředník pro slyšení ve funkci v okamžiku vstupu rozhodnutí 2001/462 v platnost zůstal tudíž oprávněn k výkonu této funkce až do odvolání, přinejmenším pro účely ukončení takových řízení, jako je řízení dotčené v projednávaném případě, které již bylo zahájeno.
- 721 Pokud jde o použití ustanovení rozhodnutí 2001/462, Komise nepopírá, že se úředník pro slyšení dopustil právního pochybení v tomto ohledu, pokud jde o pravidla platná v okamžiku slyšení. Opírá se naopak o neexistenci právních nebo skutkových důsledků tohoto pochybení, jelikož řízení použité úředníkem pro slyšení

v praxi bylo v souladu jak s dřívějšími pravidly, o kterých měl za to, že se použijí, tak i s novými pravidly, které měl použít.

722 Komise správně uvádí, že žalobkyně nebyla schopna určit zvláštní ustanovení rozhodnutí 2001/462, které měl úředník pro slyšení porušit, ani ustanovení, na základě kterého by byl posledně uvedený mohl zaujmout jiný postoj než ten, který ve skutečnosti zaujal, pokud by věděl, že měl použít rozhodnutí 2001/462.

723 Jediné otázky vznesené v tomto ohledu žalobkyní se týkají odmítnutí úředníka pro slyšení nařídit úplné předložení modelu Choi a údajů, které jsou v něm použity, jakož i stížnosti a připomínek přijatých od třetích osob. Je však třeba konstatovat, že z důvodů uvedených výše v bodech 649 a následujících byl přístup ke spisu považován za dostatečný za okolností projednávaného případu, pokud jde o dotčené stížnosti a připomínky. V důsledku toho postoj zaujatý úředníkem pro slyšení v tomto ohledu nijak žalobkyni nebránil, aby se v projednávaném případě bránila. Pokud jde o model Choi, úředník pro slyšení ve své zprávě ze dne 28. června 2001 uvedl, že Komise se již k uvedenému datu neopírala o uvedený model (viz rovněž v tomto ohledu body 2 a 3 zprávy úředníka pro slyšení ze dne 28. června 2001). V každém případě je třeba v tomto ohledu připomenout, že Soud již v bodech 399 a následujících výše odmítl odůvodnění Komise ohledně spojených prodejů, takže případné zjištění pochybení týkajícího se přístupu k tomuto modelu nemůže mít na výsledek probíhajícího řízení dopad.

724 Žalobkyně uvádí, že rozhodnutí 2001/462 ve svém bodě 2 odůvodnění stanoví, že „Komise musí zajistit, že toto právo bude v jejích řízeních o hospodářské soutěži zaručeno, zejména s ohledem na [chartu]“. V tomto ohledu se konkrétně dovolává svého práva být vyslechnuta na základě čl. 41 odst. 2 charty, svého práva na přístup k dokumentům na základě jejích článků 41 a 42, svého práva na spravedlivý proces na základě jejího článku 47 a konečně výslovné povinnosti dodržovat zásadu proporcionality při jakémkoli omezení základních práv na základě jejího článku 52.

725 V tomto ohledu stačí uvést, že účinný obsah všech zvláštních práv uvedených v předchozím bodě byl již v právu Společenství chráněn před přijetím charty, která je podle své preambule jen stvrzuje. Podle ustálené judikatury jsou totiž základní práva nedílnou součástí obecných právních zásad, jejichž dodržování soud Společenství zajišťuje (viz zejména, posudek Soudního dvora 2/94, ze dne 28. března 1996, Recueil, s. I-1759, bod 33, a rozsudek Soudního dvora ze dne 29. května 1997, Kremzow, C-299/95, Recueil, s. I-2629, bod 14). Za tímto účelem Soudní dvůr a Soud vycházejí z ústavních tradic společných členským státům, jakož i z poznatků, které skýtají mezinárodně právní instrumenty týkající se ochrany lidských práv, na jejichž tvorbě členské státy spolupracovaly nebo k nimž přistoupily. Zvláštní význam přísluší v této souvislosti Evropské úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod (rozsudky Soudního dvora ze dne 15. května 1986, Johnston, 222/84, Recueil, s. 1651, bod 18, a výše uvedený Kremzow, bod 14). Krom toho podle čl. F odst. 2 Smlouvy o Evropské unii (nyní čl. 6 odst. 2 EU) „Unie ctí základní práva zaručená Evropskou úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod podepsanou v Římě dne 4. listopadu 1950 a ta, jež vyplývají z ústavních tradic společných členským státům, jako obecné zásady práva Společenství“.

726 Rovněž zásada proporcionality, jež je jednou z obecných právních zásad Společenství, vyžaduje, aby akty orgánů Společenství nepřekročily meze toho, co je přiměřené a nezbytné k dosažení legitimních cílů sledovaných dotčenou právní úpravou, přičemž se rozumí, že pokud se nabízí volba mezi vícero přiměřenými opatřeními, je třeba zvolit nejméně omezující opatření a způsobené nepříznivé následky nesmí být nepřiměřené vzhledem ke sledovaným cílům (viz například rozsudky Soudního dvora ze dne 13. listopadu 1990, Fedesa a další, C-331/88, Recueil, s. I-4023, bod 13; ze dne 5. října 1994, Crispoltoni a další, C-133/93, C-300/93 a C-362/93, Recueil, s. I-4863, bod 41, a ze dne 5. května 1998, National Farmers' Union a další, C-157/96, Recueil, s. I-2211, bod 60).

727 V projednávaném případě tak nelze vyvodit z odkazu na chartu v bodě 2 odůvodnění rozhodnutí 2001/462, že byl úředník pro slyšení povinen uplatnit

práva dovolávaná žalobkyní po vstupu tohoto aktu v platnost jiným způsobem.

728 Žalobkyně se rovněž dovolává obecných tvrzení Komise týkajících se posílení práv obhajoby, které má být výsledkem reformy mandátu úředníka pro slyšení, zejména v zelené knize, jež předcházela přijetí rozhodnutí 2001/462. Z těchto tvrzení však nevyplývá, že by se úředník pro slyšení při slyšení před Komisí choval jiným způsobem, než jak se choval. Úředník pro slyšení sám ve svém dopise žalobkyni ze dne 19. června 2001 tvrdil, že slyšení bylo organizováno způsobem dodržujícím požadavky rozhodnutí 2001/462 v oblasti práv obhajoby. Je třeba zvláště uvést, že úředník pro slyšení poskytl účastníkům spojení možnost předložit své písemné připomínky po tomto slyšení v souladu s tím, co stanoví čl. 12 odst. 4 rozhodnutí 2001/462.

729 Jediné konkrétní tvrzení v tomto ohledu předložené žalobkyní se týká možnosti, že se úředník pro slyšení mohl domnívat, že bylo nezbytné vyloučit model Choi z diskuse ve stádiu slyšení před Komisí z toho důvodu, že účastníci řízení nemohli přezkoumat údaje v něm použité. Při neexistenci odkazu na konkrétní ustanovení rozhodnutí 2001/462 měnící kritéria, které je úředník pro slyšení povinen použít, aby v tomto ohledu přijal své rozhodnutí, nemůže být tento argument přijat. V každém případě, jak bylo připomenuto v bodě 723 výše, Komise model Choi před přijetím napadeného rozhodnutí opustila.

730 Jestliže se úředník pro slyšení v okamžiku slyšení v projednávané věci dne 29. a 30. května 2001, skutečně mylil, pokud jde o použitelná pravidla, není namístě se v projednávané věci domnívat, že by toto pochybení mělo důsledky na schopnost žalobkyně bránit se, takže by průběh řízení byl odlišný.

- 731 Pokud jde o průběh správního řízení, po slyšení úředník pro slyšení uplatnil nová ustanovení rozhodnutí 2001/462 v okamžiku, kdy vypracoval svou zprávu dne 28. června 2001. Když tak v konečném výsledku zaujal stanovisko o různých procesních otázkách vznesených účastníky oznámeného spojení, přihlédl tedy ke skutečně použitelným procesním pravidlům. Vzhledem k tomu, že v uvedené zprávě znovu přezkoumal otázku, zda byla v projednávané věci dodržena práva obhajoby, a zejména to, zda byl přístup ke spisu v souladu s použitelnými pravidly, je namístě dospět k závěru, že napravil případné vady plynoucí z jeho předchozího pochybení před přijetím napadeného rozhodnutí.

## Obecné závěry

- 732 V rámci probíhajícího řízení je namístě konstatovat, že Komise platně v napadeném rozhodnutí dospěla k závěru, že by již existující dominantní postavení žalobkyně na trhu s motory pro velká regionální letadla bylo v návaznosti na spojení posíleno a že by došlo k vytvoření dominantních postavení spojené entity na trzích s motory pro podniková letadla a s malými lodními turbínami na plyn (viz body 489 a následující, 566 a následující a 587 a následující odůvodnění). Z napadeného rozhodnutí rovněž vyplývá, že důsledkem vytvoření nebo posílení dominantního postavení na každém z těchto trhů by bylo významné narušení účinné hospodářské soutěže na společném trhu. Mimoto žádný z těchto závěrů není dotčen procesními výtkami uplatněnými v projednávaném případě žalobkyní (body 621 až 731 výše).
- 733 Naopak ačkoliv se Komise v napadeném rozhodnutí platně domnívala, že žalobkyně měla před spojením dominantní postavení na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla, právně dostačujícím způsobem neprokázala, že by z důvodu

vertikálního překrytí mezi spouštěči společnosti Honeywell a proudovými motory pro velká obchodní letadla žalobkyně, spojení leteckých a neleteckých výrobků společnosti Honeywell s finanční a obchodní silou skupiny GE nebo konečně z důvodu možností spojovat prodeje motorů žalobkyně s leteckými a neleteckými výrobky společnosti Honeywell, došlo k vytvoření nebo posílení dominantních postavení spojené entity (viz body 286 a následující, 325 a následující a 399 a následující).

734 V tomto ohledu je třeba připomenout, že není namístě zrušit rozhodnutí, kterým se konstatuje neslučitelnost oznámeného spojení se společným trhem z toho důvodu, že žalobkyně prokázala existenci jedné nebo několika chyb postihujících analýzu, pokud jde o jeden nebo několik trhů, pokud nicméně z téhož rozhodnutí vyplývá, že oznámené spojení splňuje kritéria neslučitelnosti čl. 2 odst. 3 nařízení č. 4064/89 týkající se jednoho nebo několika jiných trhů (viz zejména body 45 až 48 výše). Jelikož tak Komise v napadeném rozhodnutí platně konstatovala, že uvedená kritéria jsou splněna na třech různých trzích, a sice trhu s proudovými motory pro velká regionální letadla, trhu s proudovými motory pro podniková letadla a trhu s malými lodními turbínami na plyn, není namístě v projednávaném případě napadené rozhodnutí zrušit. Žaloba proto musí být zamítnuta.

## **K nákladům řízení**

735 Podle čl. 87 odst. 2 jednacího řádu se účastník řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že žalovaná, jakož i vedlejší účastnice, Rolls-Royce a Rockwell Collins požadovaly náhradu nákladů řízení a žalobkyně neměla ve věci úspěch, je namístě posledně uvedené uložit náhradu vlastních nákladů řízení, jakož i náhradu nákladů řízení vynaložených žalovanou a vedlejšími účastnicemi.

Z těchto důvodů

SOUD (druhý rozšířený senát)

rozhodl takto:

- 1) **Žaloba se zamítá.**
  
- 2) **Žalobkyně ponese vlastní náklady řízení, jakož i náklady řízení vynaložené Komisí a vedlejšími účastnicemi.**

Pirrung

Tiili

Meij

Vilaras

Forwood

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 14. prosince 2005.

Vedoucí soudní kanceláře

Předseda

E. Coulon

J. Pirrung

## Obsah

Právní rámec .....	II - 5598
Skutečnosti předcházející sporu .....	II - 5599
Napadené rozhodnutí .....	II - 5600
Řízení .....	II - 5603
Návrhová žádání účastníků řízení .....	II - 5606
Právní otázky .....	II - 5606
A – Úvodní otázky .....	II - 5607
1. K návrhu na spojení .....	II - 5607
2. Ke vzájemnému vztahu mezi jednotlivými body odůvodňujícími závěr Komise, pokud jde o neslučitelnost spojení se společným trhem .....	II - 5608
a) Argumenty účastníků řízení .....	II - 5608
b) Závěry Soudu .....	II - 5609
3. K navrženým závazkům .....	II - 5611
4. K důkaznímu standardu a rozsahu přezkumu vykonávaného soudem Společenství .....	II - 5614
a) Argumenty účastníků řízení .....	II - 5614
b) Závěry Soudu .....	II - 5615
Obecné úvahy .....	II - 5615
Posouzení konglomerátních účinků .....	II - 5616
Posouzení faktorů způsobilých odradit spojenou entitu od určitého chování předpokládaného v napadeném rozhodnutí .....	II - 5618

5. K neexistenci prokázání významného narušení účinné hospodářské soutěže	II - 5620
a) Argumenty účastníků řízení	II - 5620
b) Závěry Soudu	II - 5622
B – K již existujícímu dominantnímu postavení na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla	II - 5625
1. Úvod	II - 5625
2. Argumenty účastníků řízení	II - 5626
3. Závěry Soudu	II - 5633
a) Úvodní poznámky	II - 5633
b) K podílům na trhu	II - 5636
K přičtení podílů na trhu CFMI žalobkyni	II - 5637
– Úvod	II - 5637
– Analýza interní organizace CFMI	II - 5638
– Analýza soutěžního postavení GE, CFMI a Snecma	II - 5640
– Shrnutí a závěry ohledně přičtení podílů na trhu CFMI žalobkyni	II - 5641
K podílům na trhu použitým Komisí za účelem posouzení síly výrobců působících na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla	II - 5643
– Úvahy týkající se povahy trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla	II - 5643
– Úvahy týkající se poprodejních trhů (aftermarkets)	II - 5644
	II - 5833

– Úvahy týkající se pojmu „standardizace“ na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla .....	II - 5646
– K velikosti podílů na trhu konstatovaných Komisí za účelem posouzení síly žalobkyně na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla .....	II - 5648
– Posouzení Boeing 737 .....	II - 5652
Závěry ohledně podílů na trhu .....	II - 5654
c) Vertikální integrace – GE Capital a GECAS .....	II - 5655
Úvod .....	II - 5655
Obchodní vliv GECAS .....	II - 5658
– K politice GECAS „GE-only“ .....	II - 5658
– K obchodnímu postavení GECAS .....	II - 5660
Finanční síla GE Capital .....	II - 5662
Úvahy týkající se výkonu vlivu GECAS a GE Capital na zákazníky žalobkyně na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla ..	II - 5662
– K výkonu vlivu společnosti GE vyplývajícího ze síly jejich dceřiných společností na konstruktéry letadel. ....	II - 5663
– K výkonu vlivu společnosti GE vyplývajícího ze síly jejich dceřiných společností na letecké společnosti .....	II - 5667
– Závěry ohledně výkonu vlivu společnosti GE vyplývajícího ze síly jejich dceřiných společností .....	II - 5670
Úvahy týkající se číselných údajů ohledně vývoje podílů na trhu žalobkyně poté, co GECAS zahájila svou činnost spočívající v nákupech a v poskytování letadel na leasing .....	II - 5671
Závěr o vertikální integraci .....	II - 5674

d) Soutěžní situace na trhu s proudovými motory pro velká obchodní letadla .....	II - 5675
e) Neexistence nebo nepatrnost konkurenčního a obchodního tlaku ....	II - 5678
Tlak vykonávaný soutěžiteli .....	II - 5678
— K postavení P & W .....	II - 5679
— K postavení Rolls-Royce .....	II - 5681
Tlak vykonávaný kupujícími .....	II - 5683
f) Závěry ohledně dominantního postavení .....	II - 5685
C – K horizontálnímu překrytí .....	II - 5685
1. Argumenty účastníků řízení .....	II - 5685
2. Závěry Soudu .....	II - 5687
3. Závěry .....	II - 5696
D – Ke konglomerátním účinkům .....	II - 5697
1. K finanční síle a vertikální integraci .....	II - 5697
a) Argumenty účastníků řízení .....	II - 5697
K finanční síle .....	II - 5697
K vertikální integraci .....	II - 5698
b) Závěry Soudu .....	II - 5700
Úvod .....	II - 5700
K pravděpodobnosti budoucího chování předvídaného Komisí .....	II - 5701
— K výrobkům SFE-standard .....	II - 5701
— K výrobkům BFE a SFE-option .....	II - 5705
K vytvoření dominantních postavení na trzích s leteckými a neleteckými výrobky v budoucnosti .....	II - 5709
Závěry .....	II - 5712
	II - 5835

2. Ke spojeným prodejům .....	II - 5713
a) Argumenty účastníků řízení .....	II - 5713
Úvodní poznámky .....	II - 5713
K existenci čistých nebo technických spojených prodejů .....	II - 5716
K existenci smíšených spojených prodejů .....	II - 5717
b) Závěry Soudu .....	II - 5721
Úvodní poznámky .....	II - 5721
Ke spojeným prodejům obecně .....	II - 5724
K čistým spojeným prodejům .....	II - 5727
K technickým spojeným prodejům .....	II - 5731
Ke smíšeným spojeným prodejům .....	II - 5732
— K předchozím praktikám .....	II - 5734
— K hospodářským analýzám .....	II - 5736
— Ke strategickému charakteru předvídaného chování .....	II - 5742
Závěry .....	II - 5744
E – K horizontálnímu překrytí .....	II - 5745
1. K motorům pro velká regionální letadla .....	II - 5746
a) Argumenty účastníků řízení .....	II - 5746
K definici trhu a existenci již existujícího dominantního postavení na relevantním trhu .....	II - 5746
K účinkům spojení na relevantní trh .....	II - 5748
K odmítnutí strukturálního závazku týkajícího se proudových motorů pro velká regionální letadla .....	II - 5749
b) Závěry Soudu .....	II - 5750
K definici trhu .....	II - 5750

K již existujícímu dominantnímu postavení žalobkyně .....	II - 5766
K posílení dominantního postavení .....	II - 5767
K účinkům posílení dominantního postavení na hospodářskou soutěž ..	II - 5768
K odmítnutí závazku týkajícího se velkých regionálních letadel Komisi	II - 5773
Závěry ohledně horizontálního překrytí ovlivňujícího trh s proudovými motory pro velká regionální letadla .....	II - 5775
2. K motorům pro podniková letadla .....	II - 5775
a) Argumenty účastníků řízení .....	II - 5775
b) Závěry Soudu .....	II - 5776
c) Závěry ohledně horizontálního překrytí ovlivňujícího trh s motory pro podniková letadla .....	II - 5782
3. K malým lodním turbínám na plyn .....	II - 5783
a) K definici trhu .....	II - 5783
Argumenty účastníků řízení .....	II - 5783
Závěry Soudu .....	II - 5783
b) K závazkům .....	II - 5790
Argumenty účastníků řízení .....	II - 5790
Závěry Soudu .....	II - 5791
c) Závěry ohledně horizontálního překrytí ovlivňujícího trh s malými lodními turbínami na plyn .....	II - 5793
F – K žalobním důvodům týkajícím se procesních vad .....	II - 5793
1. Úvodní poznámky .....	II - 5794
a) Argumenty účastníků řízení .....	II - 5794
b) Závěry Soudu .....	II - 5796
	II - 5837

2. K přístupu k určitým dokumentům .....	II - 5798
a) Argumenty účastníků řízení .....	II - 5798
b) Závěry Soudu .....	II - 5802
3. K pozdnímu přístupu ke spisu .....	II - 5815
a) Argumenty účastníků řízení .....	II - 5815
b) Závěry Soudu .....	II - 5816
4. Ke krátkosti lhůty poskytnuté GE pro přezkum spisu .....	II - 5818
a) Argumenty účastníků řízení .....	II - 5818
b) Závěry Soudu .....	II - 5819
5. K dodržení mandátu úředníka pro slyšení .....	II - 5823
a) Argumenty účastníků řízení .....	II - 5823
b) Závěry Soudu .....	II - 5824
Obecné závěry .....	II - 5829
K nákladům řízení .....	II - 5830