

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ (δεύτερο τμήμα)
της 4ης Ιουλίου 2006*

Στην υπόθεση T-177/04,

easyJet Airline Co. Ltd, με έδρα το Luton (Ηνωμένο Βασίλειο), εκπροσωπούμενη αρχικώς από τους J. Cook, J. Parker και S. Dolan, solicitors, κατόπιν δε από τους M. Werner και M. Waha, δικηγόρους, την L. Mills, solicitor, και τους M. de Lasala Lobera και R. Malhotra, δικηγόρους,

προσφεύγουσα,

κατά

Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενης από τους P. Oliver, A. Bouquet και A. Whelan, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

καθής,

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

υποστηριζομένης από

τη Γαλλική Δημοκρατία, εκπροσωπούμενη από τον G. de Bergues, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

παρεμβαίνουσα,

που έχει ως αντικείμενο αίτημα περί ακυρώσεως της απόφασης της Επιτροπής της 11ης Φεβρουαρίου 2004, με την οποία κηρύχθηκε η συγκέντρωση μεταξύ της εταιρίας Air France και της Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV συμβατή προς την κοινή αγορά, υπό την επιφύλαξη της τηρήσεως των προταθεισών δεσμεύσεων (υπόθεση COMP/M.3280 — Air France/KLM),

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
(δεύτερο τμήμα),

συγκείμενο από τους J. Pirlung, πρόεδρο, N. J. Forwood και Σ. Παπασάββα, δικαστές,

γραμματέας: Κ. Ανδονά, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 23ης Νοεμβρίου 2005,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

Νομικό πλαίσιο

- 1 Σύμφωνα με το άρθρο του 1, ο κανονισμός (ΕΟΚ) 4064/89 του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1989 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων [ΕΕ L 395, σ. 1, όπως διορθώθηκε (ΕΕ 1990, L 257, σ. 13), και όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 1310/97 του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 1997 (ΕΕ L 180, σ. 1), όπως διορθώθηκε (ΕΕ 1998, L 40, σ. 17)], εφαρμόζεται σε όλες τις συγκεντρώσεις κοινοτικών διαστάσεων, όπως αυτές ορίζονται στις παραγράφους 2 και 3 του εν λόγω άρθρου.
- 2 Σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1, του κανονισμού 4064/89, οι πράξεις συγκέντρωσης κοινοτικών διαστάσεων πρέπει να κοινοποιούνται προηγουμένως στην Επιτροπή.
- 3 Σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 4064/89, εάν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση, αν και εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, δεν προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό της προς την κοινή αγορά, αποφασίζει να μην αντιταχθεί και την κηρύσσει συμβατή προς την κοινή αγορά (στο εξής: πρώτο στάδιο).

- 4 Αντιθέτως, σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 4064/89, αν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού και προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό της προς την κοινή αγορά, αποφασίζει να κινήσει τη διαδικασία (στο εξής: δεύτερο στάδιο).
- 5 Σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 2, του κανονισμού 4064/89:

«Αν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι, κατόπιν των τροποποιήσεων στις οποίες προέβησαν οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις, η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση δεν προκαλεί πλέον σοβαρές αμφιβολίες κατά την έννοια της παραγράφου 1, στοιχείο γ', μπορεί να την κηρύξει συμβατή με την κοινή αγορά, σύμφωνα με την παράγραφο 1, στοιχείο β'.

Η Επιτροπή μπορεί να συνοδεύσει την απόφαση που λαμβάνει βάσει της παραγράφου 1, στοιχείο β' με όρους και υποχρεώσεις προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση των συμμετεχουσών επιχειρήσεων προς τις δεσμεύσεις που έχουν αναλάβει έναντι της Επιτροπής προκειμένου να καταστήσουν τη συγκέντρωση συμβατή προς την κοινή αγορά.»

- 6 Σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 3, στοιχείο β', του κανονισμού 4064/89, η Επιτροπή μπορεί να ανακαλέσει την απόφαση που έλαβε αν οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις παραβούν μια από τις υποχρεώσεις που συνοδεύουν την εν λόγω απόφαση.
- 7 Στην ανακοίνωση σχετικά με διορθωτικά μέτρα που γίνονται αποδεκτά στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΟΚ) 4064/89 και του κανονισμού (ΕΚ) 447/98 της Επιτροπής (ΕΕ 2001, C 68, σ. 3, στο εξής: ανακοίνωση περί των διορθωτικών μέτρων), η Επιτροπή

εκθέτει τις κατευθυντήριες γραμμές που προτίθεται να ακολουθήσει σχετικά με τις δεσμεύσεις και αναφέρει, μεταξύ άλλων, τα εξής:

- Εναπόκειται στα μέρη να καταδείξουν σαφώς ότι τα διορθωτικά μέτρα θα αποκαταστήσουν σε μόνιμη βάση τους όρους αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην κοινή αγορά (σημείο 6) και να εξαλείψουν από την αρχή κάθε αβεβαιότητα σχετικά με το είδος, την κλίμακα και το πεδίο εφαρμογής του προτεινομένου μέτρου καθώς και την πιθανότητα επιτυχούς, πλήρους και έγκαιρης εφαρμογής του από τα μέρη (σημείο 7).
- Ο βασικός στόχος των δεσμεύσεων είναι να διασφαλίζουν ανταγωνιστικές δομές αγοράς. Οι δεσμεύσεις διαρθρωτικού χαρακτήρα, όπως η δέσμευση πώλησης μιας θυγατρικής, είναι, κατά κανόνα, προτιμότερες από την άποψη του στόχου του κανονισμού 4064/89, στον βαθμό που παρεμποδίζουν τη δημιουργία ή την ενίσχυση της δεσπόζουσας θέσης που διαπίστωσε η Επιτροπή, ενώ επιπλέον δεν απαιτούν μεσοπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα μέτρα παρακολούθησης· ωστόσο, δεν μπορεί να αποκλειστεί a priori το ενδεχόμενο άλλες μορφές δεσμεύσεων να συμβάλουν στην αποτροπή της εμφάνισης ή της ενίσχυσης δεσπόζουσας θέσης, οπότε πρέπει να αποφασίζεται κατά περίπτωση αν μπορούν να γίνουν δεκτές παρόμοιες δεσμεύσεις (σημείο 9).
- Οι δεσμεύσεις που επιβάλλονται στην Επιτροπή κατά το πρώτο στάδιο πρέπει να είναι επαρκείς ούτως ώστε να αποκλείουν ρητά τυχόν «σοβαρές αμφιβολίες» κατά την έννοια του άρθρου 6, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 4064/89 (σημείο 11).
- Όταν η προτεινόμενη συγκέντρωση απειλεί να δημιουργήσει ή να ενισχύσει δεσπόζουσα θέση, ο αποτελεσματικότερος τρόπος για την αποκατάσταση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού, πέραν της απαγόρευσης, είναι η δημιουργία συνθηκών που να ευνοούν την εμφάνιση ενός νέου ανταγωνιστικού φορέα ή την ενίσχυση υφιστάμενων τρίτων ανταγωνιστών μέσω της εκποίησης δραστηριοτήτων (σημείο 13).

- Οι εκποιούμενες δραστηριότητες πρέπει να είναι βιώσιμες επιχειρηματικές δραστηριότητες που, όταν περιέλθουν στον κατάλληλο αγοραστή, μπορούν να οδηγήσουν σε αποτελεσματικό ανταγωνισμό με την οντότητα που προκύπτει από τη συγκέντρωση. Συνήθως, βιώσιμη είναι μια υφιστάμενη δραστηριότητα που μπορεί να λειτουργήσει σε αυτόνομη βάση, δηλαδή ανεξάρτητα από τα συμβαλλόμενα μέρη της συγκέντρωσης, όσον αφορά την προμήθεια υλικών παραγωγής ή άλλες μορφές συνεργασίας, εξαιρουμένης της μεταβατικής περιόδου (σημείο 14).

 - Σε ορισμένες περιπτώσεις, η βιωσιμότητα του πακέτου εκποίησης, βάσει των στοιχείων του ενεργητικού που αποτελούν μέρος της δραστηριότητας, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ταυτότητα του αγοραστή. Σε ανάλογες περιπτώσεις, η Επιτροπή κηρύσσει τη συγκέντρωση συμβίβαστη μόνον εφόσον τα μέρη αναλάβουν τη δέσμευση να μην ολοκληρώσουν την κοινοποιηθείσα πράξη προτού συνάψουν, με έγκριση της Επιτροπής, δεσμευτική συμφωνία με κάποιον αγοραστή για την εκποιούμενη δραστηριότητα (σημείο 20).

 - Παρότι η εκποίηση είναι το προτιμότερο μέσο αντιμετώπισης, δεν είναι το μοναδικό διορθωτικό μέτρο που αποδέχεται η Επιτροπή. Μπορούν πράγματι να υπάρχουν περιπτώσεις όπου είναι αδύνατη η εκποίηση μιας δραστηριότητας. Στις περιπτώσεις αυτές, η Επιτροπή πρέπει να αποφασίσει αν άλλα είδη διορθωτικών μέτρων ενδέχεται να έχουν επαρκές διορθωτικό αποτέλεσμα στην αγορά για την αποκατάσταση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού (σημείο 26).
- 8 Η ανακοίνωση της Επιτροπής όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού (ΕΕ 1997, C 372, σ. 5, στο εξής: ανακοίνωση περί του ορισμού της αγοράς) αναφέρει ότι οι επιχειρήσεις υπόκεινται σε τρεις περιορισμούς λόγω του ανταγωνισμού: στη δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης, στη δυνατότητα υποκατάστασης στο επίπεδο της προσφοράς και στον δυναμικό ανταγωνισμό. Από οικονομική άποψη, για τον ορισμό της σχετικής αγοράς, η υποκατάσταση από την πλευρά της ζήτησης αποτελεί το πλέον άμεσο και αποτελεσματικό μέσο του ελέγχου των προμηθευτών ενός δεδομένου προϊόντος, ιδίως όσον αφορά τις αποφάσεις τους για τον καθορισμό των τιμών (σημείο 13).

Το ιστορικό της διαφοράς

1. *Εμπλεκόμενες επιχειρήσεις*

- 9 Στις 11 Φεβρουαρίου 2004, κατά το πέρας του πρώτου σταδίου, η Επιτροπή έλαβε απόφαση με την οποία κήρυξε τη συγκέντρωση συμβατή προς την κοινή αγορά, υπό την επιφύλαξη της τηρήσεως των προταθεισών δεσμεύσεων, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 6, παράγραφος 2, του κανονισμού 4064/89 (υπόθεση COMP/M.3280 — Air France/KLM) (ΕΕ C 60, σ. 5, στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση). Η προσφεύγουσα είναι μια αεροπορική εταιρία χαμηλού κόστους, με έδρα το Ηνωμένο Βασίλειο, η οποία προσφέρει τις υπηρεσίες σε ελκυστικές τιμές προς διάφορους προορισμούς στην Ευρώπη.
- 10 Η Air France είναι ένας αερομεταφορέας, εγκατεστημένος στη Γαλλία, ο οποίος ασκεί τη δραστηριότητά του κυρίως σε τρεις τομείς: την αεροπορική μεταφορά επιβατών, τη μεταφορά εμπορευμάτων και τις υπηρεσίες συντήρησης. Η Air France εκμεταλλεύεται ένα ακτινωτό δίκτυο, οι δε κύριοι κόμβοι ανταποκρίσεων της βρίσκονται στο αεροδρόμιο Roissy-Charles-de-Gaulle (στο εξής: CDG) για τις διεθνείς πτήσεις και στο αεροδρόμιο Paris-Orly (στο εξής: Orly) για τις πτήσεις εσωτερικού. Η Air France αποτελεί επίσης ένα από τα ιδρυτικά μέλη της συμμαχίας SkyTeam, τα δε λοιπά μέλη της συμμαχίας αυτής είναι οι εταιρίες Aeromexico, Alitalia, Continental Airlines, CSA Czech Airlines, Delta, Northwest Airlines και Korean Air.
- 11 Η KLM είναι ένας αερομεταφορέας, εγκατεστημένος στις Κάτω Χώρες, ο οποίος ασκεί τη δραστηριότητά του κατ' ουσίαν σε τέσσερις τομείς: την αεροπορική μεταφορά επιβατών, τη μεταφορά εμπορευμάτων, τις υπηρεσίες συντήρησης και την εκμετάλλευση μη τακτικών και τακτικών πτήσεων χαμηλού κόστους μέσω της θυγατρικής της Transavia. Η KLM εκμεταλλεύεται ένα ακτινωτό δίκτυο του οποίου το κύριο κέντρο ανταποκρίσεων βρίσκεται στο αεροδρόμιο Amsterdam-Schiphol. Η KLM συνήψε με την Northwest Airlines μια συμφωνία συμμαχίας που αφορά κυρίως τις γραμμές του Βόρειου Ατλαντικού.

2. Η διοικητική διαδικασία ενώπιον της Επιτροπής

- 12 Στις 18 Δεκεμβρίου 2003, η Air France και η KLM κοινοποίησαν στην Επιτροπή, κατ' εφαρμογήν του κανονισμού 4064/89, μια συμφωνία-πλαίσιο υπογραφείσα στις 16 Οκτωβρίου 2003. Η συμφωνία αυτή προέβλεπε την εκ μέρους της Air France κτήση του συνόλου των οικονομικών συμφερόντων της KLM, καθώς και την προοδευτική κτήση του νομικού ελέγχου της KLM. Η Air France επρόκειτο συνεπώς να αποκτήσει, κατ' αρχάς, το 49% των δικαιωμάτων ψήφου στην KLM, που της παρείχε δικαίωμα αρνησικυρίας όσον αφορά στρατηγικές πράξεις, ήτοι την ψήφιση του στρατηγικού σχεδίου, του προϋπολογισμού, και τον διορισμό των διευθυντών της KLM, κατόπιν δε επρόκειτο να αποκτήσει τα υπόλοιπα δικαιώματα ψήφου (στο εξής: Συγκέντρωση).
- 13 Στις 23 Δεκεμβρίου 2003, βάσει του άρθρου 11 του κανονισμού 4064/89, η Επιτροπή απέστειλε αίτηση παροχής πληροφοριών σχετικά με τη Συγκέντρωση σε περισσότερους από 90 ανταγωνιστές, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβανόταν η προσφεύγουσα. Στις 14 Ιανουαρίου 2004, η προσφεύγουσα υπέβαλε τις παρατηρήσεις της.
- 14 Στις 21 Ιανουαρίου 2004, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 6, παράγραφος 2, του κανονισμού 4064/89, η Air France και η KLM πρότειναν στην Επιτροπή την ανάληψη δεσμεύσεων. Στις 23 Ιανουαρίου 2004, η Επιτροπή διαβίβασε τις εν λόγω δεσμεύσεις στους ενδιαφερομένους τρίτους προκειμένου να της υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους. Στις 30 Ιανουαρίου και στις 4 Φεβρουαρίου 2004, η προσφεύγουσα γνωστοποίησε τις παρατηρήσεις της όσον αφορά τις δεσμεύσεις που πρότειναν τα μέρη στην Επιτροπή.
- 15 Στις 11 Φεβρουαρίου 2004, με την ολοκλήρωση του πρώτου σταδίου, η Επιτροπή έλαβε την προσβαλλόμενη απόφαση, θεωρώντας ότι η Συγκέντρωση ήταν συμβατή προς την κοινή αγορά, υπό την επιφύλαξη της τήρησης των προταθειών δεσμεύσεων.

3. Οι δεσμεύσεις τις οποίες αποδέχθηκε η Επιτροπή

16 Προκειμένου να διασκεδάσουν τις σοβαρές αμφιβολίες που προκαλούσε η Συγκέντρωση όσον αφορά το συμβατό της προς την κοινή αγορά, η Air France και η KLM πρότειναν την ανάληψη δεσμεύσεων προκειμένου να επιλυθούν τα προβλήματα ανταγωνισμού σε δεκατέσσερα δρομολόγια, εννέα από τα οποία πραγματοποιούνται στην Ευρώπη (Παρίσι-Άμστερνταμ, Λυόν-Άμστερνταμ, Μασσαλία-Άμστερνταμ, Τουλούζη-Άμστερνταμ, Μπορντό-Άμστερνταμ, Μιλάνο-Άμστερνταμ, Ρώμη-Άμστερνταμ, Βενετία-Άμστερνταμ και Μπολόνια-Άμστερνταμ). Οι δεσμεύσεις, τις οποίες θα παρακολουθούσε ένας εντολοδόχος, μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:

- Δεσμεύσεις αναληφθείσες στις γραμμές κοντινών πτήσεων (ή ευρωπαϊκές γραμμές): ο συγχωνευθείς φορέας δεσμεύεται να διαθέσει χωρίς οικονομικό αντιστάθμισμα και σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στις δεσμεύσεις ορισμένους διαθέσιμους χρόνους χρήσης στο Άμστερνταμ ή/και στο Παρίσι ή/και στη Λυόν ή/και στο Μιλάνο ή/και στη Ρώμη και να επιτρέψει σε ένα ή σε περισσότερους νεοεισερχομένους να εκμεταλλευθούν, σε συγκεκριμένες ευρωπαϊκές γραμμές, (νέες ή πρόσθετες) ημερήσιες υπηρεσίες τακτικής αεροπορικής μεταφοράς επιβατών χωρίς ενδιάμεσο σταθμό· για τη γραμμή Παρίσι-Άμστερνταμ πρέπει να μεταβιβαστούν μέχρι έξι συχνότητες ημερησίως, για τη γραμμή Μιλάνο-Άμστερνταμ μέχρι τέσσερις συχνότητες ημερησίως, για τις γραμμές Λυόν-Άμστερνταμ και Ρώμη-Άμστερνταμ μέχρι τρεις συχνότητες ημερησίως, για τις γραμμές Μασσαλία-Άμστερνταμ, Τουλούζη-Άμστερνταμ, Μπορντό-Άμστερνταμ, Βενετία-Άμστερνταμ και Μπολόνια-Άμστερνταμ μέχρι δύο συχνότητες ημερησίως.
- Δεσμεύσεις αναληφθείσες στις γραμμές μακρινών πτήσεων (ή διηπειρωτικές γραμμές): θα διατεθούν διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης στα αεροδρόμια του Άμστερνταμ και του Παρισιού για τις γραμμές μακρινών πτήσεων που προσδιορίζονται στην προσβαλλόμενη απόφαση ως δημιουργούσες προβλήματα ανταγωνισμών.

- Δεσμεύσεις σχετικά με τον τρόπο απελευθέρωσης διαθέσιμων χρόνων χρήσης: οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που θα απελευθερώσει ο συγχωνευθείς φορέας θα αφορούν χρονικά διαστήματα που δεν θα διαφέρουν περισσότερο από 90 λεπτά σε σχέση με την ώρα που θα ζητήσει ο νεοεισερχόμενος για γραμμές μακρινών πτήσεων και χρονικά διαστήματα που δεν θα διαφέρουν περισσότερο από 30 λεπτά σε σχέση με την ώρα που θα ζητήσει ο νεοεισερχόμενος για τις ευρωπαϊκές γραμμές· δεδομένης της δυνατότητας αμοιβαίας υποκαταστάσεως του CDG και του Ορλύ για τα ευρωπαϊκά δρομολόγια ευρωπαϊκής μεταφοράς επιβατών, οι δυνητικοί νεοεισερχόμενοι μπορούν να ζητούν διαθέσιμους χρόνους χρήσης στο ένα ή στο άλλο από τα αεροδρόμια αυτά.
- Η διάρκεια των δεσμεύσεων που αφορούν τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης είναι απεριόριστη. Ο συγχωνευθείς φορέας θα έχει ωστόσο τη δυνατότητα να επικαλεστεί τη ρήτρα επανεξέτασης, αν τούτο δικαιολογείται από εξαιρετικές περιστάσεις ή από ριζικές αλλαγές στις συνθήκες αγοράς, όπως είναι η εκμετάλλευση ενός ανταγωνιστικού δρομολογίου αεροπορικής μεταφοράς σε συγκεκριμένη γραμμή μακρινής πτήσης ή ευρωπαϊκή γραμμή· η Επιτροπή μπορεί στην περίπτωση αυτή να αποφασίσει να άρει, να τροποποιήσει ή να αντικαταστήσει μία ή περισσότερες από τις αναληφθείσες δεσμεύσεις· αν, κατόπιν της επανεξέτασης αυτής, η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι έχει αποσβεστεί η υποχρέωση που υπέχει ο συγχωνευθείς φορέας να απελευθερώσει διαθέσιμους χρόνους χρήσης σε μια συγκεκριμένη γραμμή, ο νεοεισερχόμενος θα μπορεί να συνεχίσει να χρησιμοποιεί τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που έχει λάβει προηγουμένως· αν παύσει να χρησιμοποιεί διαθέσιμους χρόνους χρήσης σε μια συγκεκριμένη γραμμή, οι χρόνοι αυτοί πρέπει να επαναμεταβιβαστούν στον συντονιστή διαθέσιμων χρόνων χρήσης.
- Πάγωμα των συχνотήτων: ο συγχωνευθείς φορέας δεσμεύεται να μην προσθέσει συχνотήτες στις γραμμές Παρίσι-Άμστερνταμ ή Λυόν-Άμστερνταμ, ανάλογα με την περίπτωση, για χρονικό διάστημα που αρχίζει από την έναρξη των πτήσεων του νέου παρέχοντος υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς στη συγκεκριμένη γραμμή· το πάγωμα αυτό των συχνотήτων θα εξακολουθήσει να υφίσταται για έξι διαδοχικές περιόδους, όπως αυτές καθορίζονται από την International Air Transport Association (IATA)· επιπλέον, ο συγχωνευθείς φορέας δεσμεύεται, αφενός, να μην προσθέσει συχνотήτες πέραν των συνολικά δεκατεσσάρων εβδομαδιαίως στη γραμμή Άμστερνταμ-Νέα Υόρκη (αεροδρόμιο J. F. Kennedy) και, αφετέρου, να μην προσθέσει συχνотήτες στη γραμμή Άμστερνταμ-Νέα Υόρκη (αεροδρόμιο Newark) για έξι διαδοχικές περιόδους, όπως αυτές καθορίζονται από την IATA και αρχίζουν από την έναρξη της εκμετάλλευσης ενός δρομολογίου χωρίς ενδιάμεσο σταθμό από τον νέο παρέχοντα υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς στη γραμμή αυτή.

- Συμφωνίες διασύνδεσης πτήσεων: αν ένας νεοεισερχόμενος το ζητήσει, ο συγχωνευθείς φορέας δεσμεύεται να συνάψει με αυτόν συμφωνία διασύνδεσης για όλες τις γραμμές που προσδιορίζονται στην προσβαλλόμενη απόφαση.
- Ειδικές συμφωνίες αφωρώσες ποσοτώσεις: αν ένας δυνητικός νεοεισερχόμενος το ζητήσει, ο συγχωνευθείς φορέας δεσμεύεται να συνάψει με αυτόν ειδική συμφωνία σχετικά με ποσοτώσεις για τις πτήσεις που έχουν πραγματική προέλευση και προορισμό τη Γαλλία ή/και τις Κάτω Χώρες, υπό τον όρο ότι τμήμα του ταξιδιού πραγματοποιείται στη γραμμή Παρίσι-Άμστερνταμ.
- Πρόγραμμα τακτικών πελατών: αν ένας νεοεισερχόμενος το ζητήσει, ο συγχωνευθείς φορέας θα του επιτρέψει να μετάσχει στο πρόγραμμά του τακτικών πελατών για τις γραμμές που προσδιορίζονται στην προσβαλλόμενη απόφαση, υπό τους ίδιους όρους που ισχύουν για τους λοιπούς εταίρους που είναι μέλη της συμμαχίας στην οποία μετέχει και ο συγχωνευθείς φορέας.
- Υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών: αν μια εταιρία σιδηροδρόμων ή άλλου επίγειου μεταφορικού μέσου που εκμεταλλεύεται δρομολόγια μεταξύ της Γαλλίας και των Κάτω Χωρών ή/και μεταξύ της Ιταλίας και των Κάτω Χωρών το ζητήσει, ο συγχωνευθείς φορέας δεσμεύεται να συνάψει με αυτή συμφωνία συνδυασμένων μεταφορών με βάση τη συμφωνία αυτή, ο συγχωνευθείς φορέας θα πραγματοποιεί την αεροπορική μεταφορά επιβατών σε τμήμα του δρομολογίου, ο δε εταίρος στο πλαίσιο της συμφωνίας συνδυασμένων μεταφορών θα πραγματοποιεί τη μεταφορά στο υπόλοιπο τμήμα του δρομολογίου.
- Συμφωνίες δεσμευμένου χώρου: μετά από σχετικό αίτημα δυνητικού νεοεισερχομένου, ο συγχωνευθείς φορέας δεσμεύεται να συνάψει με αυτόν συμφωνία δεσμευμένου χώρου για τις μεταφορές που έχουν πραγματική προέλευση και προορισμό, αφενός, τις Κάτω Χώρες και, αφετέρου, τη Μασσαλία, την Τουλούζη ή το Μπορντό, υπό τον όρο ότι τμήμα του ταξιδιού θα διεξάγεται στη γραμμή Παρίσι-Άμστερνταμ· η συμφωνία δεσμευμένου χώρου στηρίζεται σε ορισμένο αριθμό θέσεων και ισχύει για τουλάχιστον μια ολόκληρη περίοδο, όπως αυτή ορίζεται από την ΙΑΤΑ· η συμφωνία αυτή καλύπτει κατ' ανώτατο όριο, αφενός, το 15% των θέσεων που προσφέρονται σε μια συγκεκριμένη πτήση και, αφετέρου, 30 θέσεις σε ένα αεροσκάφος.

- Υποχρεώσεις που αφορούν τους ναύλους: κάθε φορά που ο συγχωνευθείς φορέας θα μειώσει ένα δημοσιευμένο ναύλο στη γραμμή Παρίσι-Άμστερνταμ, δεσμεύεται να εφαρμόσει ισοδύναμη μείωση στο δρομολόγιο που αντιστοιχεί στη γραμμή Λυόν-Άμστερνταμ, στον βαθμό που την τελευταία αυτή γραμμή δεν την εκμεταλλεύεται μια ανταγωνιστική υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς.

Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων

- 17 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 14 Μαΐου 2004, η προσφεύγουσα άσκησε την υπό κρίση προσφυγή.
- 18 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 24 Σεπτεμβρίου 2004, η Γαλλική Δημοκρατία ζήτησε να παρέμβει στην παρούσα διαδικασία προς στήριξη των αιτημάτων της Επιτροπής. Στις 9 Νοεμβρίου 2004, η προσφεύγουσα ζήτησε την εμπιστευτική μεταχείριση ορισμένων στοιχείων που εμπίπτουν, κατ' αυτήν, στο επιχειρηματικό απόρρητο. Με διάταξη της 17ης Δεκεμβρίου 2004, ο Πρόεδρος του δευτέρου τμήματος του Πρωτοδικείου επέτρεψε την παρέμβαση της Γαλλικής Δημοκρατίας. Η παρεμβαίνουσα κατέθεσε το υπόμνημά της, οι δε λοιποί διάδικοι τις παρατηρήσεις τους επί του υπομνήματος αυτού, εντός των ταχθειςών προθεσμιών.
- 19 Δεδομένου ότι η παρεμβαίνουσα δεν ήγειρε αντιρρήσεις κατά του αιτήματος περί εμπιστευτικής μεταχείρισης, της απεστάλησαν τα δικόγραφα σε μορφή μη εμπιστευτική, όπως είχε αρχικώς προβλέψει η προπαρατεθείσα διάταξη της 17ης Δεκεμβρίου 2004.
- 20 Με επιστολή της 26ης Οκτωβρίου 2005, η παρεμβαίνουσα γνωστοποίησε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου ότι δεν προετίθετο να μετάσχει στην επ' ακροατηρίου συζήτηση.

21 Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή, το Πρωτοδικείο αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία. Οι διάδικοι αγόρευσαν και απάντησαν στις ερωτήσεις που έθεσε το Πρωτοδικείο κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 23ης Νοεμβρίου 2005.

22 Η προσφεύγουσα ζητεί από το Πρωτοδικείο:

- να ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση,
- να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

23 Η Επιτροπή και η παρεμβαίνουσα ζητούν από το Πρωτοδικείο:

- να απορρίψει την προσφυγή,
- να καταδικάσει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα.

Επί του αιτήματος διεξαγωγής αποδείξεων

24 Μι επιστολή που κατέθεσε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 3 Οκτωβρίου 2005, η προσφεύγουσα ζήτησε διεξαγωγή αποδείξεων με σκοπό να προσκομίσει η Επιτροπή, αφενός, το σύνολο των απαντήσεων που έλαβε σε σχέση με την αίτησή της παροχής πληροφοριών της 23ης Δεκεμβρίου 2003, καθώς και το σύνολο των

εγγράφων που της απέστειλαν οι αεροπορικές εταιρίες Meridiana, Virgin Express και Volare, και, αφετέρου, το σύνολο των εγγράφων της εργασίας που αφορούν τις προταθείσες δεσμεύσεις, καθώς και το σύνολο των επιστολών που αφορούν τις δεσμεύσεις αυτές και οι οποίες αντηλλάγησαν με τα μέρη της Συγκέντρωσης.

- 25 Το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι το αίτημα αυτό συνιστά πρόταση αποδεικτικού μέσου. Σύμφωνα με το άρθρο 48, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Πρωτοδικείου, οι διάδικοι μπορούν προς υποστήριξη της επιχειρηματολογίας τους να προτείνουν με τα υπομνήματα απαντήσεως και ανταπάντησεως αποδεικτικά μέσα και οφείλουν να αιτιολογήσουν την καθυστερημένη πρόταση των αποδεικτικών μέσων.
- 26 Εν προκειμένω, πρέπει να τονιστεί ότι η προσφεύγουσα ζήτησε τη διεξαγωγή αποδείξεων ένδεκα περίπου μήνες μετά την κατάθεση του υπομνήματός της απαντήσεως, χωρίς να εκθέσει τους λόγους μιας τέτοιας καθυστέρησης. Κατά συνέπεια, η προσφεύγουσα εκλήθη κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση να εξηγήσει τους λόγους οι οποίοι, κατ' αυτήν, δικαιολογούν την καθυστερημένη υποβολή του αιτήματός της. Στο πλαίσιο αυτό, ανέφερε ότι η καθυστέρηση αυτή εξηγείται από το γεγονός ότι σχεδίαζε κατ' αρχάς να ασκήσει προσφυγή κατά της αποφάσεως της Επιτροπής με την οποία αυτή της αρνήθηκε την πρόσβαση στα έγγραφα που επιθυμούσε να λάβει. Ο δισταγμός αυτός όσον αφορά την προσφυγή που επρόκειτο να ασκήσει, μολοντί μπορεί να εξηγήσει το γεγονός ότι η προσφεύγουσα δεν υπέβαλε το αίτημά της αμέσως μετά την εν λόγω άρνηση, δεν μπορεί ωστόσο να δικαιολογήσει το γεγονός ότι η προσφεύγουσα άφησε να παρέλθουν πολλοί μήνες προτού να προβεί σε σχετικές ενέργειες.
- 27 Επιπλέον και ανεξάρτητα από την καθυστερημένη υποβολή του αιτήματος αυτού, το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι έχει διαφωτιστεί επαρκώς από τα δικόγραφα και τις αγορεύσεις των διαδίκων ώστε να μπορεί να αποφανθεί επί της υπό κρίση διαφοράς. Συνεπώς, το αίτημα διεξαγωγής αποδείξεων απορρίπτεται.

Επί του παραδεκτού

1. Επιχειρήματα των διαδίκων

28 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η προσβαλλόμενη απόφαση την αφορά άμεσα και ατομικά. Στον βαθμό που η προσφεύγουσα δραστηριοποιείται στις αγορές στις οποίες θα λειτουργεί ο συγχωνευθείς φορέας, φρονεί ότι η προσβαλλόμενη απόφαση την αφορά άμεσα. Η προσβαλλόμενη απόφαση αφορά επίσης ατομικά την προσφεύγουσα, καθόσον είναι ένας από τους κύριους ανταγωνιστές της Air France και της KLM σε διάφορες γραμμές και καθόσον πρέπει επίσης να θεωρηθεί δυνητικός ανταγωνιστής της Air France σε άλλες γραμμές στη Γαλλία, ιδίως στις γραμμές προς και από το CDG και το Orly. Τονίζει περαιτέρω ότι είχε ενεργό ρόλο στη διοικητική διαδικασία που οδήγησε στην προσβαλλόμενη απόφαση, η δε συμμετοχή της αυτή, κατά τη νομολογία, την εξατομικεύει κατά τρόπο ανάλογο με την εξατομίκευση των αποδεκτών της εν λόγω απόφασης (απόφαση του Πρωτοδικείου της 19ης Μαΐου 1994, T-2/93, Air France κατά Επιτροπής, Συλλογή 1994, σ. II-323, σημείο 44).

29 Η Επιτροπή διερωτάται αν είναι παραδεκτή η υπό κρίση προσφυγή, στον βαθμό που την προσφεύγουσα δεν την ενδιαφέρουν οι γραμμές που επηρεάζονται από τη Συγκέντρωση.

2. Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

Επί της ενεργητικής νομιμοποίησης

30 Κατά το άρθρο 230, τέταρτο εδάφιο, ΕΚ, κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο μπορεί να ασκήσει προσφυγή κατά των αποφάσεων που απευθύνονται σ' αυτό και κατά των αποφάσεων οι οποίες, αν και εκδίδονται ως κανονισμοί ή αποφάσεις που απευθύνονται σε άλλο πρόσωπο, το αφορούν άμεσα και ατομικά.

- 31 Εν προκειμένω, η προσφεύγουσα δεν αποτελεί ένα από τα μέρη της Συγκέντρωσης και δεν είναι συνεπώς αποδέκτης της προσβαλλόμενης απόφασης. Πρέπει κατά συνέπεια να εξεταστεί αν η απόφαση αυτή την αφορά άμεσα και ατομικά.
- 32 Στην υπό κρίση υπόθεση, η προσβαλλόμενη απόφαση, δεδομένου ότι επιτρέπει την άμεση υλοποίηση της Συγκέντρωσης, μπορούσε να έχει ως συνέπεια άμεση τροποποίηση της κατάστασης των σχετικών αγορών. Στον βαθμό που η βούληση των μερών της Συγκέντρωσης να την υλοποιήσουν δεν προκαλούσε αμφιβολίες, οι επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στην ή στις σχετικές αγορές θα μπορούσαν, κατά την ημερομηνία λήψεως της προσβαλλομένης αποφάσεως, να θεωρήσουν βέβαιη μια άμεση ή ταχεία μεταβολή της κατάστασης της αγοράς (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση του Πρωτοδικείου της 24ης Μαρτίου 1994, T-3/93, Air France κατά Επιτροπής, Συλλογή 1994, σ. II-121, σημείο 80). Εντεύθεν προκύπτει ότι η προσβαλλόμενη απόφαση αφορά άμεσα την προσφεύγουσα.
- 33 Πρέπει, κατά συνέπεια, να εκτιμηθεί αν η προσβαλλόμενη απόφαση αφορά επίσης ατομικά την προσφεύγουσα.
- 34 Κατά πάγια νομολογία, πρόσωπα άλλα από τους αποδέκτες μιας αποφάσεως δεν μπορούν να ισχυριστούν ότι η απόφαση τα αφορά ατομικά, παρά μόνον αν η απόφαση αυτή τα θίγει λόγω ορισμένων ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους ή λόγω μιας πραγματικής καταστάσεως η οποία τα διακρίνει έναντι κάθε άλλου προσώπου και, ως εκ τούτου, τα εξατομικεύει κατά τρόπο ανάλογο προς αυτόν του αποδέκτη (αποφάσεις του Δικαστηρίου της 15ης Ιουλίου 1963, 25/62, Plaumann κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1954-1964, σ. 937, και της 23ης Μαΐου 2000, C-106/98 P, Comité d'entreprise de la Société française de production κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. I-3659, σκέψη 39· απόφαση του Πρωτοδικείου της 27ης Απριλίου 1995, T-435/93, ASPEC κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. II-1281, σκέψη 62).
- 35 Στην περίπτωση μιας απόφασης που διαπιστώνει το συμβατό συγκέντρωσης προς την κοινή αγορά, και όσον αφορά μια τρίτη επιχείρηση, πρέπει να καθοριστεί αν η

εν λόγω απόφαση αφορά ατομικά την επιχείρηση αυτή με βάση, αφενός, τη συμμετοχή της στη διοικητική διαδικασία και, αφετέρου, τον επηρεασμό της θέσης της στην αγορά. Ναι μεν μια απλή συμμετοχή στη διαδικασία βεβαίως δεν αρκεί από μόνη της για να αποδειχθεί ότι η απόφαση αφορά ατομικά την προσφεύγουσα, ειδικότερα στον τομέα των συγκεντρώσεων των οποίων η λεπτομερής εξέταση απαιτεί τακτικές επαφές με πολλές επιχειρήσεις, πλην όμως η ενεργός συμμετοχή στη διοικητική διαδικασία συνιστά στοιχείο το οποίο η νομολογία λαμβάνει κανονικά υπόψη στον τομέα του ανταγωνισμού, συμπεριλαμβανομένου του ειδικότερου τομέα του ελέγχου των συγκεντρώσεων, για να ελεγχθεί, σε συνδυασμό με άλλες ειδικές περιστάσεις, το παραδεκτό της προσφυγής της (βλ., υπό την έννοια αυτή, αποφάσεις του Δικαστηρίου της 28ης Ιανουαρίου 1986, 169/84, Cofaz κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1986, σ. 391, σκέψεις 24 και 25, και της 31ης Μαρτίου 1998, C-68/94 και C-30/95, Γαλλία κ.λπ. κατά Επιτροπής, αποκαλούμενη «Kali & Salz», Συλλογή 1998, σ. I-1375, σκέψεις 54 έως 56· αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 19ης Μαΐου 1994, Air France κατά Επιτροπής, σκέψη 28 ανωτέρω, σκέψεις 44 έως 46, και της 3ης Απριλίου 2003, T-114/02, BaByliss κατά Επιτροπής, Συλλογή 2003, σ. II-1279, σκέψη 95).

³⁶ Πρώτον, όσον αφορά τη συμμετοχή στη διοικητική διαδικασία, πρέπει να σημειωθεί ότι η προσφεύγουσα έλαβε ενεργό μέρος στη διαδικασία αυτή, ιδίως απαντώντας, στις 14 Ιανουαρίου 2004, στην αίτηση παροχής πληροφοριών της 23ης Δεκεμβρίου 2003 και γνωστοποιώντας, στις 30 Ιανουαρίου 2004, τις παρατηρήσεις της όσον αφορά το περιεχόμενο των δεσμεύσεων που πρότεινε η Air France. Περαιτέρω, η προσφεύγουσα μετέσχε, στις 30 Ιανουαρίου 2004, σε τηλεφωνική συνδιάσκεψη σχετικά με τις δεσμεύσεις που πρότεινε η Επιτροπή και υπέβαλε, στις 4 Φεβρουαρίου 2004, απαντήσεις στις ερωτήσεις που της είχε θέσει η Επιτροπή και οι οποίες αφορούσαν τις δεσμεύσεις που πρότειναν τα μέρη της Συγκέντρωσης.

³⁷ Δεύτερον, όσον αφορά τον επηρεασμό της θέσης στην αγορά, από τα δικόγραφα της προσφεύγουσας, τα οποία δεν αμφισβήτησε η Επιτροπή, προκύπτει ότι η προσφεύγουσα είναι ένας από τους κύριους ανταγωνιστές της Air France, στη Γαλλία και σε διάφορες απευθείας γραμμές, όπως είναι η γραμμή Παρίσι-Μασσαλία, Παρίσι-Νίκαια, Παρίσι-Λονδίνο, και της KLM, σε διάφορες απευθείας γραμμές, όπως είναι η γραμμή Άμστερνταμ-Εδιμβούργο, Άμστερνταμ-Λονδίνο και Άμστερνταμ-Νίκαια. Επιπλέον, η προσφεύγουσα δραστηριοποιείται σε μία από τις αγορές στην οποία δραστηριοποιούνται τα μέρη της Συγκέντρωσης, ήτοι στη γραμμή Άμστερνταμ-Νίκαια.

- 38 Επομένως, η προσβαλλόμενη απόφαση αφορά ατομικά την προσφεύγουσα.
- 39 Κατόπιν των προεκτεθέντων, η προσβαλλόμενη απόφαση αφορά άμεσα και ατομικά την προσφεύγουσα και συνεπώς η τελευταία αυτή νομιμοποιείται να ασκήσει προσφυγή κατά της εν λόγω αποφάσεως.

Επί του εννόμου συμφέροντος

- 40 Όσον αφορά το έννομο συμφέρον της προσφεύγουσας, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, μια προσφυγή ακυρώσεως που ασκήθηκε από φυσικό ή νομικό πρόσωπο είναι παραδεκτή μόνο στον βαθμό που ο προσφεύγων έχει συμφέρον για την ακύρωση της προσβαλλόμενης πράξης (αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 14ης Σεπτεμβρίου 1995, T-480/93 και T-483/93, Antillean Rice Mills κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. II-2305, σκέψη 59 της 25ης Μαρτίου 1999, T-102/96, Gencor κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. II-753, σκέψη 40, και της 30ής Ιανουαρίου 2002, T-212/00, Nuove Industrie Molisane κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. II-347, σκέψη 33). Το συμφέρον αυτό πρέπει να είναι γεγεννημένο και ενεστώς (απόφαση του Πρωτοδικείου της 17ης Σεπτεμβρίου 1992, T-138/89, NBV και NVB κατά Επιτροπής, Συλλογή 1992, σ. II-2181, σκέψη 33) και εκτιμάται την ημέρα κατά την οποία ασκήθηκε η προσφυγή (απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Δεκεμβρίου 1963, 14/63, Forges de Clabecq κατά Ανωτάτης Αρχής, Συλλογή τόμος 1954-1964, σ. 1015, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 24ης Απριλίου 2001, T-159/98, Torre κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή Υπ.Υπ. 2001, σ. I-A-83 και II-395, σκέψη 28). Έννομο συμφέρον υφίσταται μόνον αν η προσφυγή μπορεί, με το αποτέλεσμα της, να προσπορίσει όφελος στον διάδικο που την άσκησε (βλ. απόφαση του Πρωτοδικείου της 28ης Σεπτεμβρίου 2004, T-310/00, MCI κατά Επιτροπής, Συλλογή 2004, σ. II-3253, σκέψη 44, και την παρατιθέμενη εκεί νομολογία).
- 41 Εν προκειμένω, η προσφεύγουσα είχε, την ημέρα κατά την οποία άσκησε την προσφυγή της, γεγεννημένο και ενεστώς συμφέρον για την ακύρωση της προσβαλλόμενης απόφασης, δεδομένου ότι η απόφαση αυτή επιτρέπει, υπό όρους, μια πράξη συγκέντρωσης, η οποία πραγματοποιήθηκε μεταξύ δύο από τους ανταγωνιστές της και η οποία μπορεί να επηρεάσει την εμπορική της κατάσταση. Κατά συνέπεια, το έννομο συμφέρον της προσφεύγουσας έναντι της προσβαλλόμενης απόφασης δεν μπορεί να αμφισβητηθεί. Το συμπέρασμα αυτό δεν μπορεί να τεθεί εν αμφιβόλω από την έλλειψη εννόμου συμφέροντος που προβάλλει η Επιτροπή όσον αφορά τον τρίτο και τον πέμπτο λόγο ακυρώσεως. Συγκεκριμένα, ακόμα και αν υποθεθεί ότι η έννοια του απαραδέκτου λόγω έλλειψης εννόμου

συμφέροντος μπορεί να εφαρμοστεί αυτοτελώς σε ένα και μόνο λόγο ακυρώσεως, ο τρίτος και ο πέμπτος λόγος ακυρώσεως συνιστούν, εν προκειμένω, επικρίσεις διατυπωθείσες κατά διαφόρων στοιχείων της συλλογιστικής της Επιτροπής, τα οποία την οδήγησαν να υιοθετήσει το διατακτικό της προσβαλλόμενης απόφασης, η δε απόφαση αυτή είναι βλαπτική για την προσφεύγουσα.

42 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η υπό κρίση προσφυγή είναι παραδεκτή.

Επί της ουσίας

43 Η προσφεύγουσα προβάλλει πέντε λόγους προς στήριξη της προσφυγής ακυρώσεως. Με τον πρώτο λόγο, η προσφεύγουσα προσάπτει στην Επιτροπή ότι υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης παραλείποντας να αναλύσει την ενίσχυση της δεσπίζουσας θέσης του συγχωνευθέντος φορέα σε γραμμές στις οποίες δεν υφίσταντο άμεσες ή έμμεσες αλληλεπικαλύψεις μεταξύ των δραστηριοτήτων των μερών της Συγκέντρωσης. Με τον δεύτερο λόγο ακυρώσεως, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης, παραλείποντας να αναλύσει ενδεχόμενη ενίσχυση της δεσπίζουσας θέσης του συγχωνευθέντος φορέα στην αγορά της παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών. Με τον τρίτο λόγο ακυρώσεως, η προσφεύγουσα φρονεί ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης συμπεραίνοντας την εν λόγω υποκατάσταση μεταξύ του CDG και του Orly. Με τον τέταρτο λόγο ακυρώσεως, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης, μη λαμβάνοντας υπόψη τη μελλοντική κατάσταση του ανταγωνισμού σε περίπτωση μη υλοποίησης της Συγκέντρωσης. Τέλος, με τον πέμπτο λόγο ακυρώσεως, η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι η προσβαλλόμενη απόφαση είναι πλημμελής λόγω πρόδηλης πλάνης εκτίμησης, καθόσον οι δεσμεύσεις είναι ανεπαρκείς για να διασκεδαστούν οι σοβαρές αμφιβολίες που διατύπωσε η Επιτροπή όσον αφορά το συμβατό της Συγκέντρωσης προς την κοινή αγορά.

44 Κατά πάγια νομολογία, ο έλεγχος, από τον κοινοτικό δικαστή, των πολύπλοκων οικονομικής φύσεως εκτιμήσεων στις οποίες προβαίνει η Επιτροπή κατά την άσκηση της εξουσίας που της παρέχει ο κανονισμός 4064/89 πρέπει να περιορίζεται

στο αν τηρήθηκαν οι διαδικαστικοί κανόνες και οι κανόνες περί αιτιολογίας, καθώς και στο αν διαπιστώθηκαν επακριβώς τα πραγματικά περιστατικά και αν συντρέχει πρόδηλη πλάνη εκτίμησης ή κατάχρηση εξουσίας (αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 3ης Απριλίου 2003, T-342/00, Petrolensence και SG2R κατά Επιτροπής, Συλλογή 2003, σ. II-1161, σκέψη 101, και της 21ης Σεπτεμβρίου 2005, T-87/05, EDP κατά Επιτροπής, Συλλογή 2005, σ. II-3745, σκέψη 151).

45 Σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 3, του κανονισμού 4064/89, πρέπει να κηρύσσονται ασύμβατες προς την κοινή αγορά οι συγκεντρώσεις που δημιουργούν ή ενισχύουν δεσπόζουσα θέση, με αποτέλεσμα να παρακωλύεται σε σημαντικό βαθμό ο ουσιαστικός ανταγωνισμός στην κοινή αγορά ή σε σημαντικό τμήμα της. Αντιθέτως, η Επιτροπή οφείλει να κηρύσσει συμβατή προς την κοινή αγορά κάθε κοινοποιηθείσα πράξη συγκέντρωσης που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού, εφόσον δεν πληρούνται οι δύο προϋποθέσεις που προβλέπει η εν λόγω διάταξη. Ελλείψει δημιουργίας ή ενίσχυσης δεσπόζουσας θέσης, η συγκέντρωση πρέπει συνεπώς να επιτραπεί χωρίς να είναι αναγκαίο να εξετάζονται τα αποτελέσματα της συγκέντρωσης στον ουσιαστικό ανταγωνισμό (απόφαση της 19ης Μαΐου 1994, Air France κατά Επιτροπής, σκέψη 28 ανωτέρω, σκέψη 79).

46 Με βάση τα στοιχεία αυτά πρέπει να εξεταστούν οι πέντε λόγοι ακυρώσεως που προέβαλε η προσφεύγουσα.

1. *Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως που αντλείται από πρόδηλη πλάνη εκτίμησης λόγω της απουσίας ανάλυσης της ενίσχυσης της δεσπόζουσας θέσης του συγχωνευθέντος φορέα στις γραμμές όπου δεν υφίσταντο αλληλεπικαλύψεις μεταξύ των δραστηριοτήτων της Air France και της KLM*

Επιχειρήματα των διαδίκων

47 Όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών με τακτικές πτήσεις, η προσφεύγουσα παρατηρεί ότι η Επιτροπή όρισε τη σχετική αγορά προϊόντων με βάση ζεύγη

αποτελούμενα από τον τόπο προέλευσης και τον τόπο προορισμού (στο εξής: μέθοδος Π & Π), κάθε δε συνδυασμός αποτελεί ξεχωριστή αγορά από την άποψη της ζήτησης. Η προσφεύγουσα φρονεί αντιθέτως ότι η Επιτροπή έπρεπε να αναλύσει την προσφορά «αεροπορικών ταξιδιών αναψυχής» σε μια βάση ευρύτερη από αυτή της διαίρεσης σε ζεύγη πόλεων, στο πλαίσιο της «γενικής αγοράς της αναψυχής και των διακοπών».

48 Επιπλέον, φρονεί ότι η Επιτροπή θα έπρεπε να εκτιμήσει εάν η Συγκέντρωση ενείχε τον κίνδυνο δημιουργίας ή ενίσχυσης μιας δεσπόζουσας θέσης σε κάθε αγορά στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Επομένως, η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης παραλείποντας να εξετάσει τις συνέπειες της Συγκέντρωσης στις γραμμές στις οποίες δεν υπήρχαν αλληλεπικαλύψεις μεταξύ των δραστηριοτήτων της Air France και της KLM. Η προσφεύγουσα προσάπτει, μεταξύ άλλων, στην Επιτροπή ότι δεν ήλεγξε αν τα πρόσθετα πλεονεκτήματα που απορρέουν από τη Συγκέντρωση, καθώς και η αύξηση του δικτύου και της βαρύτητας της Air France διεθνώς, θα είχαν ως συνέπεια την ενίσχυση της θέσης της στις εν λόγω γραμμές. Η προσφεύγουσα φρονεί συνεπώς ότι η Επιτροπή απέστη από την πρακτική της σχετικά με την εκτίμηση της ενίσχυσης μιας δεσπόζουσας θέσης, όπως αυτή συνάγεται από διάφορες αποφάσεις που ελήφθησαν βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 2, του κανονισμού 4064/89, και στις οποίες έλαβε υπόψη τον ευρύτερο αντίκτυπο των κοινοποιηθεισών συγκεντρώσεων στις συναφείς αγορές, πέραν της περιοχής της άμεσης αλληλεπικάλυψης [βλ., μεταξύ άλλων, υπό την έννοια αυτή, απόφαση 2004/134/ΕΚ της Επιτροπής, της 3ης Ιουλίου 2001, που κηρύσσει συγκέντρωση ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά και τη λειτουργία της Συμφωνίας ΕΟΧ (υπόθεση COMP/M.2220 — General Electric κατά Honeywell) (ΕΕ 2004, L 48, σ. 1)].

49 Η πρόδηλη πλάνη εκτίμησης που προκύπτει από την παράλειψη αυτή κατά την ανάλυση της ενίσχυσης της δεσπόζουσας θέσης του συγχωνευθέντος φορέα ενισχύεται από το γεγονός ότι η Επιτροπή αναγνώρισε, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 81, παράγραφος 3, ΕΚ, τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν στους καταναλωτές οι κοινές επιχειρήσεις ή λοιπές συμφωνίες συνεργασίας που ενώνουν τις αεροπορικές εταιρείες. Εν προκειμένω, η προσφεύγουσα φρονεί ότι η δυνατότητα που παρέχεται σε μια αεροπορική εταιρία ή σε μια συμμαχία να προτείνει ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, όπως είναι οι καλύτερες ανταποκρίσεις, οι χαμηλότεροι ναύλοι, αλλά και οι νέες γραμμές, μπορεί να επηρεάσει τους καταναλωτές όσον αφορά την επιλογή της αεροπορικής εταιρίας ή της συμμαχίας. Ωστόσο, η Επιτροπή θεώρησε εσφαλμένα ότι τα αποτελέσματα αυτά ευνοούσαν τον ανταγωνισμό και ότι δεν συνιστούσαν ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης.

- 50 Ως παράδειγμα και όσον αφορά την αύξηση των συνδέσεων, η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι οι επιβάτες που επιθυμούν να ταξιδέψουν από το Biarritz στο Άμστερνταμ δεν έχουν τη δυνατότητα απευθείας πτήσης και πρέπει να διέλθουν, κατ' επιλογήν, από το αεροδρόμιο του Clermont-Ferrand, της Λυόν, του Παρισιού ή της Νίκαιας. Έτσι, κατ' αυτήν, η Συγκέντρωση θα ενισχύσει τη θέση της Air France στην αγορά Biarritz-Άμστερνταμ. Συγκεκριμένα, οι επιβάτες που επιθυμούν να μεταβούν από το Biarritz στο Άμστερνταμ θα προτιμούν να ταξιδέψουν με την Air France, καθόσον η Συγκέντρωση θα καταστήσει δυνατή την αύξηση των συνδέσεων μεταξύ των τεσσάρων αυτών αεροδρομίων και του Άμστερνταμ. Μια παρόμοια συλλογιστική θα μπορούσε να εφαρμοστεί στη γραμμή Βρέστη-Άμστερνταμ, καθόσον η αύξηση των συνδέσεων που προκύπτει από τη Συγκέντρωση ενίσχυσε τη θέση της Air France.
- 51 Η Επιτροπή φρονεί ότι έπρεπε, εν προκειμένω, να οριστεί η αγορά των υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς επιβατών με βάση τη μέθοδο Π & Π. Τονίζει συναφώς ότι η προσφεύγουσα δεν διευκρίνισε τι εννοούσε με την έκφραση «αεροπορικά ταξίδια αναψυχής» ούτε με την έκφραση «γενική αγορά της αναψυχής και των διακοπών», παραλείποντας έτσι να αναφέρει σαφώς σε τι θα συνίστατο μια μέθοδος που θα αποσκοπούσε στον ορισμό της αγοράς σε ευρύτερη βάση.
- 52 Όσον αφορά τις συνέπειες στις γραμμές στις οποίες δεν υπάρχουν αλληλεπικαλύψεις, η Επιτροπή φρονεί ότι η προσφεύγουσα δεν μπορεί απλώς να ισχυρίζεται ότι η Επιτροπή έπρεπε να τις εξετάσει χωρίς να διευκρινίζει ποιες γραμμές εννοεί εν προκειμένω. Επιπλέον, ούτε τα μέρη της Συγκέντρωσης ούτε οι τρίτοι με τους οποίους υπήρξε διαβούλευση στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας άφησαν να εννοηθεί ότι η Συγκέντρωση μπορούσε να έχει συνέπειες αντίθετες προς τον ανταγωνισμό στις γραμμές στις οποίες δεν υπάρχουν αλληλεπικαλύψεις, εξαιρουμένων των γραμμών στις οποίες η Air France ή η KLM ήσαν δυνητικοί ανταγωνιστές. Όσον αφορά τον ισχυρισμό της προσφεύγουσας σχετικά με τη γραμμή Biarritz-Άμστερνταμ, η Επιτροπή θεωρεί ότι η γραμμή αυτή συνιστά ξεχωριστή αγορά και ότι η ανάλυσή της πρέπει να στηρίζεται, αφενός, στον δυνητικό ανταγωνισμό υπό τη μορφή απευθείας πτήσεων μεταξύ Biarritz και Άμστερνταμ και, αφετέρου, στον υφιστάμενο ανταγωνισμό στις γραμμές με ενδιάμεσο σταθμό μεταξύ των προορισμών αυτών. Από την ανάλυση όμως αυτή προκύπτει ότι η Συγκέντρωση δεν περιορίζει τον ανταγωνισμό, μια ανάλογη δε διαπίστωση ισχύει και για τη γραμμή Βρέστη-Άμστερνταμ. Επομένως, ο υπό κρίση λόγος ακυρώσεως είναι αβάσιμος.

- 53 Η παρεμβαίνουσα φρονεί ότι η Επιτροπή όρισε ορθά τη σχετική αγορά και ότι το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η Επιτροπή δεν εξέτασε τις συνέπειες της Συγκέντρωσης στις αγορές στις οποίες δεν υπάρχουν αλληλοεπικαλύψεις είναι αβάσιμο.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 54 Ο υπό κρίση λόγος ακυρώσεως αναφέρεται σε δύο σκέλη. Πρώτον, η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι η Επιτροπή δεν ανέλυσε την από την άποψη του ανταγωνισμού επίπτωση της Συγκέντρωσης στην αγορά «των αεροπορικών ταξιδιών αναψυχής». Δεύτερον, η προσφεύγουσα παρατηρεί ότι η Επιτροπή παρέλειψε να αναλύσει τις συνέπειες της Συγκέντρωσης στις αγορές στις οποίες δεν υπάρχουν αλληλεπικαλύψεις.
- 55 Προκειμένου να εκτιμηθεί αν η σχεδιαζόμενη συγκέντρωση δημιουργεί ή ενισχύει δεσπόζουσα θέση, η Επιτροπή πρέπει κατ' αρχάς να ορίσει τη σχετική αγορά (απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Φεβρουαρίου 1973, 6/72, Euroremballage και Continental Can κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1972-1973, σ. 445, σκέψη 32, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 1991, T-30/89, Hilti κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. II-1439, σκέψεις 46 και 64).
- 56 Εν προκειμένω και για να οριστεί η σχετική αγορά προϊόντων, η Επιτροπή ανέλυσε την υποκατάσταση από την πλευρά της ζήτησης. Από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι, για τις υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, η αγορά προϊόντων πρέπει, κατά την Επιτροπή, να οριστεί σύμφωνα με τη μέθοδο Π & Π. Σύμφωνα με τη μέθοδο αυτή, κάθε γραμμή μεταξύ ενός σημείου προέλευσης και ενός σημείου προορισμού πρέπει να θεωρείται ξεχωριστή αγορά. Προκειμένου να καθορίσει αν ο συνδυασμός ενός τόπου προέλευσης και ενός τόπου προορισμού συνιστά σχετική αγορά προϊόντων, η Επιτροπή ορθώς εξέτασε, στην αιτιολογική σκέψη 9 της προσβαλλόμενης απόφασης, τις διάφορες δυνατότητες μεταφοράς που προσφέρονταν στην πελατεία μεταξύ των δύο αυτών σημείων (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Απριλίου 1989, 66/86, Ahmed Saeed Flugreisen κ.λπ., Συλλογή 1989, σ. 803, σκέψεις 39 έως 41, και απόφαση της 19ης Μαΐου 1994, Air France κατά Επιτροπής, σκέψη 28 ανωτέρω, σκέψη 84).

57 Το Πρωτοδικείο κάλεσε την προσφεύγουσα, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, να διευκρινίσει τη θέση της όσον αφορά τον ορισμό της αγοράς, προκειμένου να αναφέρει αν επιθυμεί ή όχι να αμφισβητήσει τον ορισμό της αγοράς που διατύπωσε η Επιτροπή. Η προσφεύγουσα απάντησε αρνητικά, εξηγώντας ότι δεν προετίθετο να αμφισβητήσει το βάσιμο της μεθόδου Π & Π που είχε χρησιμοποιηθεί, αλλά επιθυμούσε να τονίσει το γεγονός ότι, κατ' αυτήν, η Επιτροπή θα έπρεπε να επικεντρώσει τη σχετική με τον ανταγωνισμό ανάλυσή της σε άλλες σχετικές αγορές, οι οποίες θα έπρεπε να οριστούν διαφορετικά.

Επί της έλλειψης ανάλυσης της επίπτωσης της Συγκέντρωσης στην αγορά αεροπορικών ταξιδιών αναψυχής

58 Πρέπει να υπομνησθεί ότι, δυνάμει του άρθρου 44, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του Κανονισμού Διαδικασίας, το δικόγραφο της προσφυγής πρέπει να περιέχει το αντικείμενο της διαφοράς και συνοπτική έκθεση των ισχυρισμών των οποίων γίνεται επίκληση. Τα στοιχεία αυτά πρέπει να είναι αρκούντως σαφή και ακριβή ώστε να μπορεί ο καθού διάδικος να προετοιμάσει την άμυνά του και το Πρωτοδικείο να αποφανθεί επί της προσφυγής χωρίς να χρειάζεται ενδεχομένως άλλα στοιχεία. Για τη διασφάλιση της ασφάλειας δικαίου και της ορθής απονομής της δικαιοσύνης πρέπει, προκειμένου μια προσφυγή να είναι παραδεκτή, τα ουσιώδη πραγματικά και νομικά στοιχεία στα οποία αυτή στηρίζεται να προκύπτουν, τουλάχιστον συνοπτικώς, αλλά πάντως κατά τρόπο συνεκτικό και κατανοητό, από το ίδιο το κείμενο του δικογράφου (βλ. διάταξη του Πρωτοδικείου της 28ης Απριλίου 1993, T-85/92, De Hoe κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. II-523, σκέψη 20, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 29ης Ιανουαρίου 1998, T-113/96, Dubois και Fils κατά Συμβουλίου και Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-125, σκέψη 29).

59 Εν προκειμένω, πέραν της αναφοράς στην έλλειψη ανάλυσης της Συγκέντρωσης όσον αφορά τα «αεροπορικά ταξίδια αναψυχής», αγορά την οποία η προσφεύγουσα δεν όρισε σαφώς με τα δικόγρατά της, η προσφεύγουσα δεν προβάλλει καμία επιχειρηματολογία προς στήριξη του ισχυρισμού της. Συγκεκριμένα, η προσφεύγουσα περιορίστηκε στο να υποστηρίξει ότι, για ορισμένους επιβάτες που επιθυμούν να πραγματοποιήσουν ένα ταξίδι αναψυχής, διάφοροι τόποι προορισμού μπορούσαν να αντικαταστήσουν ο ένας τον άλλον. Ωστόσο, δεν περιέγραψε τα χαρακτηριστικά της υποτιθέμενης αυτής αγοράς. Ελλείπει όμως ακριβέστερου ορισμού της αγοράς της οποίας η προσφεύγουσα προβάλλει την ύπαρξη, το Πρωτοδικείο δεν μπορεί να εκτιμήσει αν η Επιτροπή έπρεπε να την εξετάσει.

- 60 Επομένως, επιβάλλεται η συναγωγή του συμπεράσματος ότι δεν πληρούνται εν προκειμένω οι προϋποθέσεις που επιβάλλει το άρθρο 44, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του Κανονισμού Διαδικασίας.
- 61 Εν πάση περιπτώσει, το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι η προσφεύγουσα δεν απέδειξε για ποιο λόγο ο ορισμός της αγοράς που στηρίζεται στη μέθοδο Π & Π και ο οποίος περιλαμβάνει σε μεγάλο βαθμό τις γραμμές που αφορούν τα «αεροπορικά ταξίδια αναψυχής» δεν καθιστά δυνατή την ανάλυση του συνόλου των σχετικών με τον ανταγωνισμό προβλημάτων που μπορεί να δημιουργήσει η Συγκέντρωση.
- 62 Επομένως, το πρώτο σκέλος του λόγου ακυρώσεως είναι απαράδεκτο.

Επί της έλλειψης ανάλυσης της επίπτωσης της Συγκέντρωσης στις αγορές στις οποίες δεν υπάρχουν αλληλεπικαλύψεις

- 63 Πρέπει να υπομνησθεί ότι η Επιτροπή οφείλει να εξετάζει, δυνάμει ιδίως του άρθρου 2 του κανονισμού 4064/89, τις σχετικές με τον ανταγωνισμό συνέπειες στις αγορές στις οποίες υφίσταται κίνδυνος δημιουργίας ενίσχυσης δεσπόζουσας θέσης δυνάμενης να παρακωλύσει σημαντικά τον ανταγωνισμό. Δεν μπορεί όμως να αποκλειστεί ότι μια συγκέντρωση μπορεί να έχει τέτοιες συνέπειες σε αγορές στις οποίες δεν υφίσταται αλληλοεπικάλυψη μεταξύ των δραστηριοτήτων των μερών μιας συγκέντρωσης.
- 64 Μολονότι η ανάλυση του ανταγωνισμού που πραγματοποίησε η Επιτροπή στηρίζεται εν μέρει στις ανησυχίες που εξέφρασαν οι τρίτοι με τους οποίους υπήρξε διαβούλευση στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας, η ανάλυση αυτή πρέπει να εντοπίσει, έστω και αν δεν υπήρξε καμία ρητή παρακίνηση εκ μέρους των τρίτων, αλλά με βάση σοβαρές ενδείξεις, τα σχετικά με τον ανταγωνισμό προβλήματα που δημιουργεί η Συγκέντρωση στο σύνολο των αγορών που θα μπορούσαν να επηρεαστούν από αυτήν.

- 65 Ωστόσο, όταν προσάπτεται στην Επιτροπή ότι δεν έλαβε υπόψη κάποιο ενδεχόμενο πρόβλημα σχετικά με τον ανταγωνισμό σε αγορές στις οποίες δεν υπάρχει αλληλεπικάλυψη μεταξύ των δραστηριοτήτων των μερών μιας συγκέντρωσης, εναπόκειται στον προσφεύγοντα να προσκομίσει σοβαρές ενδείξεις προκειμένου να αποδειχθεί απτως η ύπαρξη προβλήματος σχετικά με τον ανταγωνισμό το οποίο θα έπρεπε, λόγω της επίπτωσής του, να εξεταστεί από την Επιτροπή.
- 66 Για να ικανοποιήσει την απαίτηση αυτή, ο προσφεύγων πρέπει να προσδιορίσει τις οικείες αγορές, να περιγράψει την κατάσταση του ανταγωνισμού αν δεν υπήρχε συγκέντρωση και να αναφέρει ποιες θα είναι οι πιθανές συνέπειες μιας συγκέντρωσης όσον αφορά την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές αυτές.
- 67 Εν προκειμένω, η προσφεύγουσα περιορίζεται στο να τονίσει ότι η Επιτροπή κακώς περιόρισε την ανάλυση του ανταγωνισμού στις αγορές στις οποίες υφίσταντο άμεσες και έμμεσες αλληλεπικαλύψεις μεταξύ των δραστηριοτήτων των μερών της Συγκέντρωσης, χωρίς όμως να στηρίζει την επιχειρηματολογία της. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή απλώς τονίζει ότι η Air France αποτελεί μονοπώλιο σε 27 από τις 42 εσωτερικές γραμμές που έχουν ως προέλευση το Παρίσι, ότι διαθέτει το 61,8% της συνολικής μεταφορικής ικανότητας όσον αφορά τις γραμμές με προέλευση τη Γαλλία και ότι κατέχει το 53% του συνολικού διαθέσιμου χρόνου χρήσης στο Orly και το 74% του συνολικού διαθέσιμου χρόνου χρήσης στο CDG.
- 68 Τα αριθμητικά αυτά στοιχεία όμως παραμένουν ανεπαρκή για να συναχθεί το βάσιμο του ισχυρισμού που προβάλλει η προσφεύγουσα όσον αφορά τις αγορές στις οποίες δεν υπάρχουν αλληλεπικαλύψεις, καθόσον η προσφεύγουσα παραλείπει να προσδιορίσει σαφώς τις αγορές αυτές.
- 69 Όσον αφορά τα παραδείγματα που προέβαλε η προσφεύγουσα σχετικά με τους επιβάτες που επιθυμούν να ταξιδέψουν από τη Βρέστη ή το Biarritz προς το Άμστερνταμ και οι οποίοι θα προτιμούσαν να επιλέξουν την Air France λόγω της αύξησης των συνδέσεων που προκύπτουν από τη Συγκέντρωση, η απόδειξη της προσφεύγουσας περιορίζεται στην επίκληση της απλής αυτής διαπίστωσης, η οποία ουδόλως στηρίζεται σε αποδεικτικά πραγματικά στοιχεία. Επιπλέον, όπως το απέδειξε η Επιτροπή, η ανάλυση της αγοράς πρέπει να λαμβάνει υπόψη, αφενός,

τον δυνητικό ανταγωνισμό στις απευθείας πτήσεις μεταξύ Biarritz ή Βρέστης και Άμστερνταμ και, αφετέρου, τον υφιστάμενο ή δυνητικό ανταγωνισμό στις πτήσεις με ενδιάμεσο σταθμό μεταξύ των δύο αυτών πόλεων. Κατά την Επιτροπή όμως, από κανένα από στοιχείο δεν αποδεικνυόταν ότι η Air France και η KLM ήσαν δυνητικοί ανταγωνιστές στη γραμμή Biarritz-Άμστερνταμ για απευθείας πτήσεις ούτε ότι η KLM μπορούσε να χαρακτηριστεί δυνητικός ανταγωνιστής της Air France στις πτήσεις με ενδιάμεσο σταθμό μεταξύ των πόλεων αυτών.

- 70 Επιπλέον, όσον αφορά τη γραμμή Βρέστη-Άμστερνταμ, η Επιτροπή, η οποία δεν αμφισβητήθηκε επί του σημείου αυτού από την προσφεύγουσα, τόνισε ότι δεν υφίστατο καμία απευθείας πτήση, οι δε επιβάτες πρέπει να διέλθουν από τη Λυόν, τη Μασσαλία, τη Νίκαια ή το Παρίσι. Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι η προσβαλλόμενη απόφαση αναγνώρισε ότι οι αγορές Λυόν-Άμστερνταμ, Μασσαλία-Άμστερνταμ και Παρίσι-Άμστερνταμ δημιουργούσαν προβλήματα σχετικά με τον ανταγωνισμό, είχαν δε προταθεί δεσμεύσεις προκειμένου να επιλυθούν τα προβλήματα αυτά. Όσον αφορά την αγορά Νίκαια-Άμστερνταμ, η οποία αφορά μόνο μικρό αριθμό επιβατών, από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι η KLM και η θυγατρική της Basiq Air ανταγωνίζονται την προσφεύγουσα, η οποία κατέχει στη γραμμή αυτή σημαντικό μερίδιο αγοράς. Αντιθέτως, η Air France εκμεταλλεύεται μόνο μία πτήση με ανταπόκριση και έχει στη γραμμή αυτή μερίδιο αγοράς κατώτερο του 1 % (αιτιολογική σκέψη 79 της προσβαλλόμενης απόφασης). Η Επιτροπή θεώρησε κατά συνέπεια ότι η γραμμή αυτή δεν δημιουργούσε προβλήματα ως προς τον ανταγωνισμό.
- 71 Το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι η προσφεύγουσα δεν προσκομίζει κανένα στοιχείο από το οποίο να μπορεί να αποδειχθεί ότι οι διαπιστώσεις αυτές είναι πλημμελείς λόγω πρόδηλης πλάνης εκτίμησης.
- 72 Τέλος, από το γεγονός ότι η Επιτροπή αναγνώρισε τα πλεονεκτήματα που προσφέρονται στους καταναλωτές από τις κοινές επιχειρήσεις ή από τις συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ αεροπορικών εταιριών, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 81, παράγραφοι 1 και 3, ΕΚ, δεν μπορεί να αποδειχθεί η ύπαρξη πρόδηλης πλάνης εκτίμησης. Συγκεκριμένα, μια συγκέντρωση, όπως μια συμφωνία μεταξύ ανταγωνιστών εξαιρούμενη βάσει του άρθρου 81, παράγραφος 3, ΕΚ, μπορεί να δημιουργήσει πλεονεκτήματα ως προς τον ανταγωνισμό από τα οποία μπορούν να επωφεληθούν οι καταναλωτές. Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι ο έλεγχος των συγκεντρώσεων δεν στηρίζεται σε απαγόρευση τέτοιων πλεονεκτημάτων, αλλά

στη μέριμνα να αποφευχθεί κάθε δημιουργία ή κάθε ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης έχουσας ως συνέπεια τη σημαντική παρακώλυση του ουσιαστικού ανταγωνισμού στην κοινή αγορά. Η δυνατότητα προσφοράς στους επιβάτες, κατόπιν της Συγκέντρωσης, παροχών σε καλύτερη τιμή μόνο σε περιορισμένες περιπτώσεις θα μπορούσε να αποτελεί ενδεχόμενη ένδειξη δημιουργίας ή ενίσχυσης δεσπόζουσας θέσης, για παράδειγμα στην περίπτωση κατά την οποία ο συγχωνευθείς φορέας θα είχε την πρόθεση ή την ικανότητα να εφαρμόσει μη συμφέρουσες τιμές.

- 73 Εν προκειμένω, δεδομένου ότι η προσφεύγουσα δεν αποδεικνύει απτώς ότι ο συγχωνευθείς φορέας μπορεί να προτείνει στους επιβάτες ελκυστικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα σε άλλες αγορές, τα οποία εξάλλου δεν ορίζει, δεν αποδεικνύονται η δημιουργία ή η ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης και η προκύπτουσα από αυτές προσβολή του ανταγωνισμού στις εν λόγω αγορές.
- 74 Επομένως, το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι η προσφεύγουσα δεν απέδειξε επαρκώς κατά νόμο ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης μη κατευθύνοντας την ανάλυσή της στις αγορές στις οποίες δεν υπάρχουν αλληλεπικαλύψεις.
- 75 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι το δεύτερο σκέλος του λόγου ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί, οπότε ο πρώτος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό του.

2. Επί του δευτέρου λόγου ακυρώσεως που αντλείται από πρόδηλη πλάνη εκτίμησης λόγω της απουσίας ανάλυσης της ενίσχυσης της δεσπόζουσας θέσεως του συγχωνευθέντος φορέα στην αγορά αγοράς αερολιμενικών υπηρεσιών

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 76 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Επιτροπή παρέλειψε να λάβει υπόψη την ιδιότητα της Air France και της KLM ως αγοραστών αερολιμενικών υπηρεσιών, ενώ

στο πλαίσιο της σχετικής με τη λήψη αποφάσεων πρακτικής της έχει την τάση να εξετάζει τις συνέπειες μιας συγκέντρωσης στις αγορές αγοράς υπηρεσιών [απόφαση 97/277/ΕΚ της Επιτροπής, της 20ής Νοεμβρίου 1996, για την κήρυξη μιας συγκέντρωσης ως ασυμβίβαστης με την κοινή αγορά (υπόθεση IV/M.784 — Kesko/Tuko) (ΕΕ 1997, L 110, σ. 53)· απόφαση 97/816/ΕΚ της Επιτροπής, της 30ής Ιουλίου 1997, για τον χαρακτηρισμό συγκέντρωσης ως συμβίβασιμης με την κοινή αγορά και τη λειτουργία της Συμφωνίας ΕΟΧ (υπόθεση IV/M.877 — Boeing/McDonnell Douglas) (ΕΕ L 336, σ. 16), και απόφαση 1999/674/ΕΚ της Επιτροπής, της 3ης Φεβρουαρίου 1999, σχετικά με διαδικασία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 4064/89 (υπόθεση IV/M.1221 — Rewe/Meinl) (ΕΕ L 274, σ. 1)]. Εν προκειμένω, η αγορά προσφοράς υπηρεσιών είναι η αγορά των υπηρεσιών που συνδέονται με τις αερολιμενικές υποδομές για τις οποίες οφείλονται τέλη, οι δε υπηρεσίες αυτές είναι η εκμετάλλευση και συντήρηση των διαδρόμων, των τροχοδρόμων και των πεδίων στάθμευσης και ελιγμών, καθώς και η καθοδήγηση προσέγγισης των πολιτικών αεροσκαφών [απόφαση 2000/521/ΕΚ της Επιτροπής, της 26ης Ιουλίου 2000, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 86, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 208, σ. 36)].

77 Η προσφεύγουσα τονίζει ότι η Επιτροπή αναγνώρισε με την προσβαλλόμενη απόφαση ότι έλαβε υπόψη τις ανησυχίες που εξέφρασαν ορισμένοι ανταγωνιστές, ειδικότερα όσον αφορά την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης στους κόμβους (αιτιολογική σκέψη 161 της προσβαλλόμενης απόφασης). Έτσι, η Επιτροπή απαίτησε να αναληφθούν ορισμένες δεσμεύσεις προκειμένου να αντισταθμιστεί η δεσπόζουσα θέση την οποία κατέχει η Air France στον κόμβο της στο Παρίσι. Ενεργώντας κατ' αυτόν τον τρόπο, η Επιτροπή θεώρησε, σιωπηρώς, ότι η Συγκέντρωση μπορούσε να ενισχύσει τη θέση της Air France στο CDG και στο Orly στην αγορά αγοράς αερολιμενικών υπηρεσιών.

78 Η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι το CDG και το Orly κυριαρχούνται από την Air France, τονίζοντας περαιτέρω ότι η Aéroports de Paris (στο εξής: AdP), η οποία διαχειρίζεται τα αεροδρόμια αυτά και χορηγεί διαθέσιμους χρόνους χρήσης, και η Air France ήσαν δημόσιες επιχειρήσεις. Συναφώς, η προσφεύγουσα υπενθυμίζει ότι τα όργανα που είναι επιφορτισμένα με τη χορήγηση διαθέσιμων χρόνων χρήσης μπορούν να θεωρηθούν ότι ασκούν οικονομική δραστηριότητα (απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 2000, T-128/98, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-3929, σκέψη 121). Η Επιτροπή όμως δεν έλαβε

υπόψη το γεγονός ότι η Συγκέντρωση θα μπορούσε να έχει ως συνέπεια τη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης σε μια αγορά αγοράς αερολιμενικών υπηρεσιών, όπως είναι η αγορά του Παρισιού που κυριαρχείται από την AdP.

- 79 Η Επιτροπή τονίζει ότι η προσφεύγουσα προβάλλει για πρώτη φορά, πάντα δε στο πλαίσιο της υπό κρίση προσφυγής, την ύπαρξη μιας αγοράς αερολιμενικών υπηρεσιών, καθόσον το ζήτημα αυτό ουδέποτε ετέθη κατά τη διοικητική διαδικασία. Επιπλέον, σημειώνει ότι η προσφεύγουσα δεν διευκρινίζει τι εννοεί με την έκφραση «αερολιμενικές υπηρεσίες» και περιορίζεται στην προβολή επιχειρημάτων που αφορούν την παροχή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης. Δεν έγινε καμία αναφορά στις αερολιμενικές υπηρεσίες, όπως αυτές εννοούνται εν γένει, ήτοι για παράδειγμα στις υπηρεσίες εστίασης και εξυπηρέτησης εδάφους. Η Επιτροπή φρονεί, κατά συνέπεια, ότι δεν χρειαζόταν να εξετάσει τις υπηρεσίες αυτές, τονίζοντας ότι τίποτα δεν απεδείκνυε ότι η αγορά αγοράς των υπηρεσιών αυτών έπρεπε να αποτελέσει αντικείμενο της έρευνάς της.
- 80 Πρώτον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, κατά κοινή ομολογία, για την παροχή υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς είναι απαραίτητη η ύπαρξη διαθέσιμων χρόνων χρήσης. Κατά συνέπεια, υποστηρίζει ότι, δεν υπήρχε κανένας λόγος να θεωρήσει τις υπηρεσίες αυτές ως ξεχωριστή δραστηριότητα. Επιπλέον, κατά την Επιτροπή, η χορήγηση διαθέσιμων χρόνων χρήσης αποτελεί διοικητική και όχι οικονομική δραστηριότητα, καθόσον η AdP ενεργεί στην περίπτωση αυτή ως δημόσια αρχή και όχι ως επιχείρηση. Εξάλλου, ο αρμόδιος για τη χορήγηση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης οργανισμός στη Γαλλία, στην περίπτωση των συντονισμένων αεροδρομίων, είναι η Association pour la coordination des horaires (COHOR) και όχι η AdP, όπως ισχυρίζεται η προσφεύγουσα. Επιπλέον, ούτε ο συγχωνευθείς φορέας ούτε καμία άλλη επιχείρηση μπορούν να ασκήσουν έλεγχο στους οργανισμούς που είναι αρμόδιοι για τη χορήγηση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, έλεγχο που θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι συνιστά δεσπόζουσα θέση κατά την έννοια του κανονισμού 4064/89 ή του άρθρου 82 ΕΚ.
- 81 Δεύτερον, όσον αφορά τις υπηρεσίες που ορίζονται ως αφορώσες την πρόσβαση στις αερολιμενικές υποδομές για τις οποίες οφείλονται τέλη, η Επιτροπή φρονεί ότι δεν αρκεί να αποδείξει η προσφεύγουσα ότι υφίσταται μια τέτοια αγορά, αλλά πρέπει επιπλέον να αποδείξει ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης μη καθιστώντας αντικείμενο της έρευνά της την αγορά αυτή.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

82 Ο υπό κρίση λόγος ακυρώσεως αρθρώνεται σε δύο σκέλη. Κατ' αρχάς, η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι η Επιτροπή παρέλειψε να αναλύσει την ενίσχυση της θέσης του συγχωνευθέντος φορέα στην αγορά αγοράς αερολιμενικών υπηρεσιών, την οποία ορίζει ως την αγορά των υπηρεσιών που αφορούν τις υποδομές, όπως είναι η εκμετάλλευση και συντήρηση των διαδρόμων, η χρήση των τροχοδρόμων, των πεδίων στάθμευσης και ελιγμών, καθώς και η καθοδήγηση προσέγγισης των πολιτικών αεροσκαφών, για τις οποίες οφείλονται τέλη. Εν συνεχεία, η προσφεύγουσα παρατηρεί ότι η Επιτροπή παρέλειψε να εξετάσει την εμπορική επιρροή που θα μπορούσε να ασκήσει ο συγχωνευθείς φορέας στην AdP.

83 Οι διάδικοι εκλήθησαν, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, να αναφέρουν αν οι υπηρεσίες αυτές συνιστούν μία ή περισσότερες σχετικές αγορές, οι οποίες θα πρέπει να αποχωριστούν από τις αγορές που ορίζονται σύμφωνα με τη μέθοδο Π & Π. Η Επιτροπή, η οποία δεν αμφισβητήθηκε επί του σημείου αυτού από την προσφεύγουσα, θεώρησε ότι οι υπηρεσίες αυτές συνιστούσαν πολλές σχετικές αγορές, οι οποίες είναι ξεχωριστές από εκείνες που ορίζονται σύμφωνα με την εν λόγω μέθοδο.

Επί της μη συνεκτίμησης της ενίσχυσης της δεσπόζουσας θέσης στην αγορά αγοράς αερολιμενικών υπηρεσιών.

84 Εν προκειμένω, η προσφεύγουσα περιορίζεται στο απλό αξίωμα ότι υφίσταται ξεχωριστή αγορά για τις υπηρεσίες που συνδέονται με την πρόσβαση στις αερολιμενικές υποδομές και για τις οποίες οφείλονται τέλη, αγορά στην οποία ο συγχωνευθείς φορέας κατέχει αυξημένη αγοραστική ισχύ, χωρίς να προσκομίζει την παραμικρή απόδειξη για τη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης δυνάμενης να παρακωλύσει τον ανταγωνισμό στην αγορά αυτή.

- 85 Η προσφεύγουσα εκλήθη, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, να αναφέρει κατά ποιον τρόπο, κατ' αυτήν, η Συγκέντρωση συνεπάγεται ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης στην εν λόγω αγορά, καθόσον τα δικόγρατά της περιείχαν κενά ως προς το σημείο αυτό. Ωστόσο, το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι η προσφεύγουσα δεν μπόρεσε να προσκομίσει στοιχεία ικανά να αποδείξουν μια τέτοια ενίσχυση και, κατά συνέπεια, την ύπαρξη πρόδηλης πλάνης εκτίμησης που θα μπορούσε να καταλογιστεί συναφώς στην Επιτροπή.
- 86 Πλεοναστικώς, το Πρωτοδικείο τονίζει ότι η αιτιολογική σκέψη 73 της προσβαλλόμενης απόφασης αναγνωρίζει ότι τα μέρη της Συγκέντρωσης «σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους, αντλούν πλεονέκτημα από τις οικονομίες κλίμακας στα δύο αεροδρόμια [...] καθώς και από τη μεγαλύτερη εξουσία διαπραγματεύσεως των τιμών με τους εξωτερικούς προμηθευτές όσον αφορά τις μηχανολογικές εργασίες, τις υπηρεσίες υποστήριξης εδάφους, τις αερολιμενικές εγκαταστάσεις κ.λπ.». Εντεύθεν προκύπτει, σύμφωνα με την προσβαλλόμενη απόφαση, ότι «ο συγχωνευθείς φορέας είχε πολύ ισχυρή θέση στη γραμμή αυτή μεταξύ των κόμβων ανταπόκρισης» που είναι το Παρίσι και το Άμστερνταμ.
- 87 Επομένως, η Επιτροπή αναγνώρισε τις σχετικές με τον ανταγωνισμό επιπτώσεις που μπορούσε να έχει η Συγκέντρωση στους κόμβους ανταπόκρισης. Το ότι η Επιτροπή θεώρησε δεδομένα τα σχετικά με τον ανταγωνισμό προβλήματα όσον αφορά τις εμπορικές δραστηριότητες που ασκούσαν στους κόμβους τα μέρη της Συγκέντρωσης, χωρίς να πραγματοποιήσει συγκεκριμένη ανάλυση των εν λόγω αγορών, δεν μπορεί να συνιστά πρόδηλη πλάνη εκτίμησης ικανή να θέσει εν αμφιβόλω τη νομιμότητα της προσβαλλόμενης απόφασης. Συγκεκριμένα, η διαπίστωση αυτή οδήγησε την Επιτροπή να δεχθεί δεσμεύσεις των οποίων ο πρόδηλος σκοπός ήταν να αντισταθμίσει την αυξημένη βαρύτητα, θεωρούμενη συνολικά και, ιδίως, από την άποψη της αναγνώρισης δεσπόζουσας θέσης, στους κόμβους ανταπόκρισης του συγχωνευθέντος φορέα.
- 88 Κατά συνέπεια, το πρώτο σκέλος του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί της ενισχυμένης επιρροής του συγχωνευθέντος φορέα έναντι της AdP

89 Η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι η AdP, η οποία είναι κατ' αυτήν αρμόδια μεταξύ άλλων για τη χορήγηση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, θα μπορούσε να επηρεαστεί από τη δεσπόζουσα θέση του συγχωνευθέντος φορέα στο Παρίσι.

90 Πρώτον και όσον αφορά τη χορήγηση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, πρέπει να υπομνησθεί ότι η χορήγηση αυτή διείπετο, κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, από τον κανονισμό (ΕΟΚ) 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους καινούριους κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 14, σ. 1). Το άρθρο 4 του εν λόγω κανονισμού ορίζει τα εξής:

«[...] Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι ο συντονιστής εκτελεί τα καθήκοντά του, σύμφωνα με τον [...] κανονισμό, κατά ανεξάρτητο τρόπο [...] Ο συντονιστής ενεργεί [...] κατά αντικειμενικό και διαφανή τρόπο, χωρίς να εισάγει διακρίσεις [...] είναι υπεύθυνος για την κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης [...] και] παρακολουθεί τη χρησιμοποίηση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης [...]

91 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η χορήγηση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης εντάσσεται σε ένα κανονιστικό πλαίσιο που εμποδίζει κατ' αρχήν τον οργανισμό που είναι υπεύθυνος για τη χορήγηση αυτή να ευνοήσει τον συγχωνευθέντα φορέα χορηγώντας του περισσότερους διαθέσιμους χρόνους χρήσης απ' ό,τι στους ανταγωνιστές του. Συναφώς, η προσφεύγουσα και η Επιτροπή ανέφεραν, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ότι δεν ήθελαν να διατυπώσουν άποψη ως προς το ποιος είναι πράγματι ο αρμόδιος οργανισμός (η AdP ή η COHOR).

92 Περαιτέρω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η προσφεύγουσα δεν προσκομίζει κανένα στοιχείο από το οποίο να μπορεί να αποδειχθεί ότι τα μέρη της Συγκέντρωσης θα μπορούσαν εν προκειμένω να επηρεάσουν κατά τον ένα ή τον άλλο τρόπο τον εν λόγω οργανισμό.

93 Δεύτερον, πρέπει να τονιστεί ότι γίνεται κατά κανόνα διάκριση μεταξύ των αμιγώς διοικητικών δραστηριοτήτων της ADP, όπως είναι τα καθήκοντα αστυνόμευσης, και των δραστηριοτήτων διαχείρισης και εκμετάλλευσης των παρισινών αερολιμένων, για τις οποίες επιβάλλονται εμπορικά τέλη, το ύψος των οποίων κυμαίνεται ανάλογα με τον πραγματοποιούμενο κύκλο εργασιών (απόφαση Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, σκέψη 78 ανωτέρω, σκέψη 112). Έτσι, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι η AdP είναι επιφορτισμένη με δύο είδη δραστηριοτήτων που είναι διαφορετικές από τη φύση τους, αφενός, με δραστηριότητες που αποκαλούνται «δημόσια υπηρεσία» και, αφετέρου, με εμπορικές δραστηριότητες που υπόκεινται κατ' ανάγκη στους κανόνες του ανταγωνισμού. Κατά συνέπεια, το γεγονός ότι η Air France και η AdP ήσαν δύο δημόσιες επιχειρήσεις δεν μπορεί να αποτελεί τεκμήριο σύμπραξης, όπως φαίνεται να υπονοεί η προσφεύγουσα.

94 Κατόπιν των προεκτεθέντων, το δεύτερο σκέλος του λόγου ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί, καθώς και, κατά συνέπεια, ο δεύτερος λόγος ακυρώσεως στο σύνολό του.

3. Επί του τρίτου λόγου ακυρώσεως που αντλείται από πρόδηλη πλάνη εκτίμησης της δυνατότητας αμοιβαίας υποκατάστασης του CDG και του Orly

Επιχειρήματα των διαδίκων

95 Η προσφεύγουσα αμφισβητεί τη συλλογιστική που ακολούθησε η Επιτροπή όσον αφορά τη δυνατότητα αμοιβαίας υποκατάστασης του CDG και του Orly. Δεδομένης της θέσης που βρίσκονται τα αεροδρόμια αυτά, η προσφεύγουσα τονίζει ότι, σύμφωνα με τους υπολογισμούς που πραγματοποίησε, το CDG βρίσκεται σε μια απόσταση από το κέντρο του Παρισιού περίπου δύο φορές μεγαλύτερη απ' ό,τι το Orly (30 χιλιόμετρα έναντι 18 χιλιομέτρων), δεδομένου ότι το Orly βρίσκεται νοτίως του κέντρου του Παρισιού και το CDG βορειο-ανατολικά. Επιπλέον, η προσφεύγουσα φρονεί ότι, δεδομένου ότι το Orly είναι ένα αεροδρόμιο μικρότερων διαστάσεων, ο χρόνος που είναι αναγκαίος για να αποβιβαστεί κάποιος από ένα αεροσκάφος και να φθάσει στα σημεία σύνδεσης με άλλα μέσα μεταφοράς είναι μικρότερος στο Orly από τον χρόνο που είναι αναγκαίος στο CDG. Κατά συνέπεια, μπορεί κανείς να ταξιδέψει ταχύτερα προς το κέντρο του Παρισιού από το Orly.

- 96 Η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι, στην πράξη, η πλειονότητα των μεταφορέων μακρινών πτήσεων που λειτουργούν ως δίκτυο έχουν συγκεντρώσει τις δραστηριότητές τους στο CDG, το δε Orly χρησιμοποιείται περισσότερο για τις εγχώριες και ευρωπαϊκές μεταφορές κοντινών πτήσεων. Συγκεκριμένα, κατ' αυτήν, το CDG διαχειρίζεται μεγάλο αριθμό μετεπιβιβάσεων μεταξύ των πτήσεων, ενώ το Orly είναι ένα παλαιότερο αεροδρόμιο και συνεπώς λιγότερο καλά εξοπλισμένο για να αντιμετωπίσει τόσο πολλές μετεπιβιβάσεις. Για τον λόγο αυτό η Air France συγκεντρώνει τις μακρινές διηπειρωτικές πτήσεις της στο CDG και χρησιμοποιεί το Orly για τις πτήσεις της εσωτερικού. Επομένως, είναι αναγκαίο να αναχωρεί κανείς από το CDG για να έχει πρόσβαση σε διηπειρωτικές πτήσεις, καθόσον εκεί είναι εγκατεστημένοι οι μεταφορείς που λειτουργούν βάσει δικτύου. Περαιτέρω, δεδομένου ότι τα αερολιμενικά τέλη είναι πολύ υψηλότερα από αυτά που επιβάλλονται στο Orly, οι μεταφορείς χαμηλού κόστους τείνουν να πραγματοποιούν τις πτήσεις τους από το Orly. Η προσφεύγουσα προσθέτει ότι και η Επιτροπή αναγνώρισε ότι μεγάλο τμήμα των καταναλωτών δεν θεωρούσε τα δύο αεροδρόμια ως δυνάμενα να υποκατασταθούν αμοιβαία (αιτιολογική σκέψη 28 της προσβαλλόμενης απόφασης). Κατ' αυτήν, η Επιτροπή, να μεν δηλώνει ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη η δυνατότητα αμοιβαίας υποκατάστασης των αεροδρομίων τόσο από την άποψη της ζήτησης όσο και από την άποψη της προσφοράς, πλην όμως δεν αναλύει την κατάσταση θεωρώντας τα αεροδρόμια ως άμεσους προμηθευτές υπηρεσιών στις αεροπορικές εταιρίες. Έτσι, η Επιτροπή δεν άντλησε το συμπέρασμα που απορρέει από αυτό, ήτοι ότι οι αεροπορικές εταιρίες, ως καταναλωτές αερολιμενικών υπηρεσιών, έχουν διαφορετικές ανάγκες ανάλογα με το αν πρόκειται για αεροπορικές εταιρίες που λειτουργούν σε δίκτυο, όπως είναι η Air France, ή για μεταφορείς χαμηλού κόστους.
- 97 Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η αναγνώριση της δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ του CDG και του Orly παρέχει τη δυνατότητα στους δυνητικούς νεοεισερχομένους να ζητούν διαθέσιμους χρόνους χρήσης στο ένα ή στο άλλο από τα αεροδρόμια αυτά (σημείο 1.3.9 του πακέτου των δεσμεύσεων). Υπό τις συνθήκες αυτές, το αμφισβητούμενο συμπέρασμα ουδόλως βλάπτει την προσφεύγουσα, καθόσον αυτή δεν έχει έννομο συμφέρον να προβάλλει τον ισχυρισμό αυτό, ο οποίος είναι κατά συνέπεια απαράδεκτος (απόφαση NBV και NVB κατά Επιτροπής, σκέψη 40 ανωτέρω, σκέψεις 31 επ.).
- 98 Όσον αφορά την ουσία του λόγου αυτού, το αποφασιστικό στοιχείο για την αναγνώριση της δυνατότητας γεωγραφικής υποκατάστασης δεν είναι η απόσταση που χωρίζει τα δύο αεροδρόμια από το κέντρο του Παρισιού, αλλά ο χρόνος που είναι αναγκαίος για τη μετάβαση στο κέντρο αυτό. Αντίθετα προς αυτό που αφήνει να εννοηθεί η προσφεύγουσα, το CDG εξυπηρετείται ικανοποιητικά από τα μέσα

μαζικής μεταφοράς, τα δε δύο αεροδρόμια συνδέονται το ίδιο καλά με το κέντρο του Παρισιού. Επιπλέον, η Επιτροπή δεν αμφισβητεί τα επιχειρήματα της προσφεύγουσας ότι το CDG προσφέρεται κυρίως για τις μακρινές πτήσεις, ενώ στο Orly συγκεντρώνονται κατ' ουσίαν οι κοντινές πτήσεις. Ωστόσο, τα επιχειρήματα αυτά αφορούν την προσφορά, η οποία αποτελεί λιγότερο σημαντικό κριτήριο απ' ό,τι η ζήτηση για να καθοριστεί αν υφίσταται δυνατότητα υποκατάστασης.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 99 Όπως αναφέρει η Επιτροπή στην ανακοίνωση περί του ορισμού της αγοράς, ο ανταγωνισμός επιβάλλει στις επιχειρήσεις τρεις μεγάλες πηγές δεσμεύσεων: τη δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης, τη δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της προσφοράς και τον δυνητικό ανταγωνισμό. Από οικονομικής άποψης, για τον ορισμό της σχετικής αγοράς, η υποκατάσταση από την πλευρά της ζήτησης αποτελεί το πλέον άμεσο και αποτελεσματικό μέσο του ελέγχου των προμηθευτών ενός δεδομένου προϊόντος, ιδίως όσον αφορά τις αποφάσεις τους για τον καθορισμό των τιμών (σημείο 13). Για τον λόγο αυτό, η δυνατότητα υποκατάστασης πρέπει να εξετάζεται, όχι μόνο από την άποψη της προσφοράς, αλλά και από την άποψη της ζήτησης, η οποία παραμένει, κατ' αρχήν, το πλέον αποτελεσματικό κριτήριο αξιολόγησης.

— Επί της θέσης των δύο αεροδρομίων

- 100 Όπως τονίζει η Επιτροπή, το καθοριστικό στοιχείο για να εκτιμηθεί η δυνατότητα γεωγραφικής υποκατάστασης μεταξύ του CDG και του Orly από την πλευρά της ζήτησης δεν είναι η απόσταση που υφίσταται μεταξύ ενός κύριου σημείου αφετηρίας και των δύο αεροδρομίων, αλλά ο αναγκαίος χρόνος για την πρόσβαση στα αεροδρόμια αυτά από το εν λόγω σημείο. Η προσφεύγουσα δεν προσκόμισε κανένα στοιχείο που να μπορεί να αποδείξει ότι το κριτήριο αυτό δεν συνιστά σημαντική ένδειξη για την ύπαρξη δυνατότητας γεωγραφικής υποκατάστασης.

101 Εν προκειμένω, η προσφεύγουσα δεν μπορεί να αμφισβητήσει το γεγονός ότι οι χρόνοι πρόσβασης στα δύο αυτά αεροδρόμια είναι ισοδύναμοι, εφόσον η ίδια ανέφερε ότι χρειάζονται 33 λεπτά (με το RER B) για να φθάσει κανείς στο CDG από τη λεωφόρο Saint-Michel και 30 λεπτά για να φθάσει κανείς στο Orly (με το RER B ή με τη γραμμή Orlyval). Συναφώς, το επιχείρημα της προσφεύγουσας —ότι ο εν λόγω χρόνος πρόσβασης μέχρι το κέντρο του Παρισιού κυμαίνεται ως προς τα δύο αεροδρόμια λόγω του χρόνου που απαιτείται, μετά την αποβίβαση από το αεροσκάφος, για να φθάσει κανείς στα άλλα μέσα μεταφοράς— δεν στηρίζεται σε κανένα πραγματικό αποδεικτικό στοιχείο.

102 Κατά συνέπεια, η προσφεύγουσα δεν απέδειξε την πρόδηλη πλάνη στην οποία υπέπεσε η Επιτροπή αναγνωρίζοντας τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των δύο αεροδρομίων λόγω της αδιαφορίας του καταναλωτή να μεταβεί είτε στο CDG είτε στο Orly για να πραγματοποιήσει μια πτήση και να μεταβεί στο κέντρο του Παρισιού από ένα εκ των δύο αεροδρομίων αυτών.

— Επί του είδους των πτήσεων που πραγματοποιούνται από τα δύο αεροδρόμια

103 Όσον αφορά τη δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης, η Επιτροπή θεώρησε ότι, για τους επιβάτες που ταξιδεύουν από ένα δεδομένο σημείο σε ένα άλλο, συμπεριλαμβανομένων τόσο των επιβατών που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο όσο και αυτών που δεν είναι, το CDG και το Orly μπορούσαν να υποκατασταθούν μεταξύ τους, καθόσον βρίσκονται στην ίδια ζώνη παροχής υπηρεσιών και διαθέτουν παρεμφερείς δυνατότητες πρόσβασης (αιτιολογική σκέψη 29 της προσβαλλόμενης απόφασης).

104 Συγκεκριμένα, πρέπει να υπομνησθεί ότι η Επιτροπή, για να εξετάσει τη δυνατότητα υποκατάστασης των δύο αεροδρομίων, πρέπει να λάβει υπόψη το σύνολο των ζήτησης, καθόσον οι πελάτες που δεν είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο έχουν διαφορετικές απαιτήσεις, επειδή είναι πιο ευέλικτοι. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή αναγνώρισε ότι, για πολλούς πελάτες που πραγματοποιούν επιχειρηματικά ταξίδια, το CDG και το Orly δεν ήταν υποκαταστάσιμα, δεδομένου ότι το Orly προσφέρει λιγότερες ανταποκρίσεις (αιτιολογική σκέψη 28 της προσβαλλό-

μενης απόφασης). Οι ιδιάζουσες ανάγκες των πελατών που πραγματοποιούν επιχειρηματικά ταξίδια οδήγησαν συνεπώς την Επιτροπή να θεωρήσει ότι υφίσταντο «υπο-αγορές», ανάλογα με το αν οι επιβάτες είναι ή όχι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο. Ωστόσο, οι εκτιμήσεις αυτές, που προσιδιάζουν σε ορισμένους πελάτες που πραγματοποιούν επιχειρηματικά ταξίδια και οι οποίοι αντιπροσωπεύουν τμήμα μόνο της ζήτησης, δεν μπορούν να θέσουν εν αμφιβόλω το συμπέρασμα σχετικά με τη δυνατότητα υποκατάστασης. Αφενός, η προσφεύγουσα αναγνώρισε ρητώς τις ειδικές απαιτήσεις αυτής της κατηγορίας επιβατών. Αφετέρου, η προσφεύγουσα δεν προσκομίζει κανένα στοιχείο από το οποίο να μπορεί να αποδειχθεί ότι οι ιδιαίτερες προσδοκίες των επιβατών που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο, οι οποίες αντιστοιχούν στις προσδοκίες της πλειονότητας των πελατών που πραγματοποιούν επιχειρηματικά ταξίδια, έπρεπε να υπερσχύσουν έναντι των προσδοκιών των λοιπών πελατών που δεν είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο και οι οποίοι θεωρούν ότι τα δύο αεροδρόμια μπορούν να υποκατασταθούν αμοιβαία.

- 105 Όσον αφορά τον ισχυρισμό της προσφεύγουσας ότι η Επιτροπή δεν θεώρησε ότι οι αεροπορικές εταιρίες, ως πελάτες και συνεπώς καταναλωτές αερολιμενικών υπηρεσιών, έχουν διαφορετικές ανάγκες ανάλογα με το αν πρόκειται για αεροπορικές εταιρίες που λειτουργούν σε δίκτυο ή για μεταφορείς χαμηλού κόστους, οπότε μπορεί να θεωρηθεί ότι τα δύο αεροδρόμια μπορούν να υποκατασταθούν αμοιβαία, το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι η προσφεύγουσα δεν παρέχει αποδεικτικά στοιχεία που να διευκρινίζουν τη θέση αυτή.
- 106 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η προσφεύγουσα δεν προσκομίζει κανένα στοιχείο από το οποίο να μπορεί να αποδειχθεί ότι η Επιτροπή κατέληξε εσφαλμένα, από την πλευρά της ζήτησης, στη δυνατότητα αμοιβαίας υποκατάστασης των δύο παρισινών αεροδρομίων.
- 107 Δεύτερον, όσον αφορά το τι προσφέρουν στους καταναλωτές οι αεροπορικές εταιρίες από έκαστο των αεροδρομίων αυτών, πρέπει να θεωρηθεί ότι τα επιχειρήματα της προσφεύγουσας που αφορούν, αφενός, τα είδη των πτήσεων που προσφέρουν τα αεροδρόμια με βάση την ιδιομορφία των υποδομών τους και, αφετέρου, τα ίδια χαρακτηριστικά των δύο αεροδρομίων είναι, όπως τονίστηκε προηγουμένως, πιο περιορισμένης σημασίας.

- 108 Το Πρωτοδικείο τονίζει ότι η Επιτροπή αναγνώρισε τις λειτουργικές ιδιομορφίες των δύο αεροδρομίων που προβάλλει η προσφεύγουσα, καθόσον διαπίστωσε ότι, από την πλευρά της προσφοράς, η πλειονότητα των μεταφορέων που λειτουργούν σε δίκτυο θεωρούσαν ότι τα δύο αεροδρόμια ήσαν αμοιβαία υποκαταστάσιμα, έστω και αν οι μεταφορείς αυτοί συγκέντρωσαν τις δραστηριότητές τους στο CDG, ενώ οι αεροπορικές εταιρίες που λειτουργούν στο Orly συγκεντρώνουν κυρίως τις δραστηριότητές τους στις εσωτερικές πτήσεις. Συγκεκριμένα, για ορισμένες αεροπορικές εταιρίες, τα δύο αεροδρόμια θα μπορούσαν να μην είναι υποκαταστάσιμα, ανάλογα με τις αγορές τις οποίες αφορούν οι πτήσεις (μεταφορές διέλευσης ή απευθείας μεταφορές, εσωτερικές ή διεθνείς πτήσεις) και τις προκαλούμενες δαπάνες (βλ., υπό την έννοια αυτή, αιτιολογική σκέψη 28 της προσβαλλόμενης απόφασης). Έτσι, η προσβαλλόμενη απόφαση αναφέρει ότι η δυνατότητα υποκατάστασης μπορεί να εκτιμηθεί διαφορετικά, ειδικότερα για τις αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους για τις οποίες είναι σημαντικό να μπορούν να επιλέγουν το αεροδρόμιο προκειμένου να ελαχιστοποιήσουν το κόστος τους, καθόσον τα αερολιμενικά τέλη μπορούν να διαφέρουν από το ένα αεροδρόμιο στο άλλο (αιτιολογική σκέψη 28 της προσβαλλόμενης απόφασης). Εντεύθεν προκύπτει ότι η Επιτροπή πραγματοποίησε συνολική ανάλυση προκειμένου να αναγνωρίσει τη δυνατότητα υποκατάστασης των δύο αεροδρομίων, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων κριτηρίων, τις εμπορικές ιδιομορφίες των εταιριών χαμηλού κόστους.
- 109 Με βάση τα προεκτεθέντα, η προσφεύγουσα δεν προβάλλει κανένα αποδεικτικό στοιχείο που να μπορεί να αποδείξει την ύπαρξη πρόδηλης πλάνης εκτίμησης όσον αφορά τη δυνατότητα αμοιβαίας υποκατάστασης μεταξύ CDG και Orly.
- 110 Επομένως, ο τρίτος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

4. Επί του τετάρτου λόγου ακυρώσεως που αντλείται από πρόδηλη πλάνη εκτίμησης λόγω του ότι δεν εξετάστηκαν οι συνέπειες της Συγκέντρωσης στον δυνητικό ανταγωνισμό

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 111 Η προσφεύγουσα φρονεί, πρώτον, ότι η Επιτροπή έπρεπε να λάβει υπόψη την εμπορική στρατηγική της KLM στην περίπτωση κατά την οποία δεν θα

υλοποιούνταν η Συγκέντρωση, τούτο δε υπό το φως της επίδρασης των μεταβολών που θα προκαλέσει η ελευθέρωση του αεροπορικού τομέα και της εντολής που δόθηκε στην Επιτροπή να διαπραγματευθεί συμφωνίες σχετικά με τις αεροπορικές υπηρεσίες μεταξύ της Κοινότητας και των τρίτων χωρών. Η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι οι αεροπορικές εταιρίες της Κοινότητας, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται η KLM, πρέπει να αποκτήσουν την ελευθερία να προτείνουν απεριόριστες υπηρεσίες με, ιδίως, ευρέα μεταφορικά δικαιώματα χωρίς δεσμεύσεις όσον αφορά τις τιμές ή τα ωράρια.

- 112 Η προσφεύγουσα φρονεί, δεύτερον, ότι, αν δεν υπήρχε η συγκέντρωση με την Air France, η KLM θα ήταν ο πιθανότερος νεοεισερχόμενος στο Παρίσι, καθόσον η εγχώρια αγορά της KLM είναι λίγο περιορισμένη, πράγμα που την ενθαρρύνει να επεκταθεί σε διεθνές επίπεδο και εντός της Ευρώπης. Επιπλέον, η KLM ασκεί τις δραστηριότητές της πλησίον του Παρισιού, πράγμα που της παρέχει τη δυνατότητα να γνωρίζει καλά τη γάλλο-βελγική αγορά και ο ανταγωνισμός στις υπηρεσίες διεθνών αεροπορικών μεταφορών από το Παρίσι είναι, εξάλλου, περιορισμένος. Έτσι, η προσφεύγουσα φρονεί ότι η Συγκέντρωση παρέχει τη δυνατότητα στην Air France να εξαλείψει τον πιθανότερο δυνητικό ανταγωνιστή της στο Παρίσι και να διατηρήσει τη δεσπόζουσα θέση της στις εγχώριες αγορές.
- 113 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, λόγω του μεγέθους της ελευθέρωσης του αεροπορικού τομέα και του μεγάλου αριθμού των σχετικών συμφωνιών, η πρόβλεψη της διάρκειας μιας τέτοιας διαδικασίας δεν μπορεί παρά να είναι θεωρητική. Επιπλέον, τονίζει ότι, δεδομένου ότι η KLM δεν αποτελεί επιχείρηση που μπορεί να έχει συγκεκριμένες και πραγματικές δυνατότητες εισόδου στην σχετική αγορά, δεν μπορεί να θεωρηθεί δυνητικός ανταγωνιστής της Air France στο Παρίσι.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 114 Ο υπό κρίση λόγος ακυρώσεως αρθρώνεται σε δύο σκέλη που αφορούν, πρώτον, τον αντίκτυπο ως προς τον ανταγωνισμό που προκαλεί η ελευθέρωση του αεροπορικού τομέα και, δεύτερον, την ιδιότητα της KLM ως δυνητικού ανταγωνιστή στο Παρίσι.

- 115 Όσον αφορά την ελευθέρωση του αεροπορικού τομέα, η προσφεύγουσα δεν κατόρθωσε να αποδείξει, δεδομένου ότι δεν προσκόμισε κανένα συγκεκριμένο στοιχείο προς στήριξη του ισχυρισμού της, ότι η εν λόγω ελευθέρωση, η επίδραση της οποίας εξακολουθεί να είναι δύσκολο να μετρηθεί, παρέσχε τη δυνατότητα στην KLM να αναπτύξει την ανταγωνιστική της βάση και, έτσι, να αυξήσει την εμπορική της βαρύτητα και να ανταγωνισθεί την Air France στο Παρίσι, προτείνοντας ιδίως υπηρεσίες από το Παρίσι προς μη ευρωπαϊκές χώρες. Επομένως, το πρώτο σκέλος του λόγου ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.
- 116 Όσον αφορά τον χαρακτήρα της KLM ως δυνητικού ανταγωνιστή στο Παρίσι, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, η εξέταση των όρων του ανταγωνισμού γίνεται όχι μόνο βάσει του πραγματικού ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων που είναι ήδη παρούσες στη σχετική αγορά, αλλά και βάσει του δυνητικού ανταγωνισμού, προκειμένου να διαπιστωθεί αν, λαμβανομένης υπόψη της διαρθρώσεως της αγοράς και του οικονομικού και νομικού πλαισίου που διέπει τη λειτουργία της, υφίστανται πραγματικές και συγκεκριμένες δυνατότητες ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων ή αν ένας ανταγωνιστής μπορεί να διεισδύσει στη συγκεκριμένη αγορά και να ανταγωνιστεί τις ήδη εγκατεστημένες επιχειρήσεις (απόφαση του Πρωτοδικείου της 15ης Σεπτεμβρίου 1998, T-374/94, T-375/94, T-384/94 και T-388/94, European Night Services κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-3141, σκέψη 137).
- 117 Συναφώς, πρέπει να εξεταστεί, πρώτον, το επιχείρημα που αφορά τον περιορισμένο χαρακτήρα της εγχώριας αγοράς της KLM όπως τον προβάλλει η προσφεύγουσα και, δεύτερον, το επιχείρημα που διατυπώνει, ιδίως, όσον αφορά την εγγύτητα του Άμστερνταμ, που αποτελεί κέντρο των δραστηριοτήτων της KLM, σε σχέση με το Παρίσι.

Επί του περιορισμένου χαρακτήρα της εγχώριας αγοράς της KLM

- 118 Από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι μια αεροπορική εταιρία που λειτουργεί σε δίκτυο δεν μπορεί να θεωρηθεί δυνητικός ανταγωνιστής σε μια γραμμή παρά μόνον εάν η γραμμή αυτή μπορεί να συνδεθεί απευθείας με τον

κόμβο της εν λόγω εταιρίας. Συγκεκριμένα, στην αιτιολογική σκέψη 17, η προσβαλλόμενη απόφαση αναφέρει ότι «[τ]ο ακτινωτό σύστημα είναι καθοριστικό όσον αφορά την απόφαση των μεταφορέων που εκμεταλλεύονται ένα δίκτυο να παράσχουν (ή όχι) μια υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς επιβατών σε ένα συγκεκριμένο ζεύγος Π & Π». Προσθέτει ότι «[Ο]ι αεροπορικές εταιρίες που εκμεταλλεύονται δίκτυο συγκεντρώνουν τις μεταφορές τους σε ένα κόμβο ανταπόκρισης και προωθούν τους επιβάτες μέσω μιας σύνδεσης προς πολλές ακτίνες του ακτινωτού δικτύου» και ότι, «κατά γενικό κανόνα, οι αεροπορικές εταιρίες αποφεύγουν να εισέρχονται σε ζεύγη πόλεων που δεν συνδέονται με τους κόμβους τους ανταπόκρισης». Συναφώς, πρέπει να τονιστεί ότι η προσφεύγουσα δεν αμφισβητεί το γεγονός ότι οι αεροπορικές εταιρίες που λειτουργούν σε δίκτυο συγκεντρώνουν πράγματι τις δραστηριότητές τους στους αντίστοιχους κόμβους τους.

- 119 Όσον αφορά τις γραμμές κοντινών πτήσεων, όπως εξηγεί η Επιτροπή, οι δαπάνες που προκαλούνται για τις αεροπορικές εταιρίες που λειτουργούν σε δίκτυο είναι τέτοιες ώστε αυτές αναλαμβάνουν να εξυπηρετούν τις γραμμές αυτές μόνον αν συνδέονται με τους κόμβους τους ή αν είναι ο μοναδικός φορέας εκμετάλλευσης στις γραμμές αυτές. Κατά συνέπεια, κάθε νεοεισερχόμενος στις γραμμές αυτές είναι λογικά ο εθνικός αερομεταφορέας του σημείου προέλευσης ή προορισμού των εν λόγω γραμμών ή μια εταιρία χαμηλού κόστους, πράγμα το οποίο εξηγεί το ότι η KLM δεν θα μπορούσε να λειτουργήσει στις αγορές αυτές, στην περίπτωση κατά την οποία οι γραμμές δεν συνδέονταν με το Άμστερνταμ.
- 120 Όσον αφορά τις γραμμές μακρινών πτήσεων, από τα δικόγραφα της Επιτροπής προκύπτει ότι ένα ορισμένο ποσοστό επιβατών πρέπει να αποτελείται από επιβάτες με ανταποκρίσεις, τούτο δε προκειμένου μια αεροπορική εταιρία να μπορεί να πωλεί σημαντικό αριθμό θέσεων και να διατηρεί την μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της υπηρεσίας της. Τούτο προϋποθέτει, κατά συνέπεια, ότι η εταιρία πρέπει να μπορεί να τροφοδοτεί τις μακρινές της πτήσεις με τους επιβάτες των άλλων γραμμών μέσω του κόμβου της ανταπόκρισης.
- 121 Εν προκειμένω, οι διάδικοι δεν αμφισβητούν ότι, στο Άμστερνταμ, η πλειονότητα των επιβατών χρησιμοποιούν πτήσεις ανταπόκρισης, πράγμα που παρέχει τη δυνατότητα στην KLM να διατηρεί τη βιωσιμότητα της δραστηριότητάς της στον κόμβο της. Η προσφεύγουσα όμως δεν αποδεικνύει ότι η KLM διαθέτει δίκτυο που της επιτρέπει να προωθεί επιβάτες προς άλλους προορισμούς στη Γαλλία, τούτο δε

με αφετηρία το Παρίσι. Επομένως, ακόμη και αν υποτεθεί ότι η KLM έχει την πρόθεση να αναπτύξει τις δραστηριότητές της, τις οποίες η προσφεύγουσα χαρακτηρίζει περιορισμένες, η οργάνωση της KLM δεν φαίνεται να της παρέχει τη δυνατότητα να ασκήσει ανταγωνιστική πίεση στην Air France στο Παρίσι.

- 122 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, εν προκειμένω, η προσφεύγουσα δεν αποδεικνύει επαρκώς κατά νόμο ότι η μέθοδος που χρησιμοποίησε η Επιτροπή και αφορά τη συγκέντρωση των δραστηριοτήτων της KLM στο Άμστερνταμ είναι πλημμελής λόγω πρόδηλης πλάνης εκτίμησης.

Επί της εγγύτητας του Άμστερνταμ, κέντρου δραστηριοτήτων της KLM, σε σχέση με το Παρίσι και του περιορισμένου χαρακτήρα του ανταγωνισμού που υφίσταται στις υπηρεσίες διεθνών αεροπορικών μεταφορών με προέλευση το Παρίσι

- 123 Από τα δικόγραφα της Επιτροπής προκύπτει ότι η δημιουργία σύνδεσης μεταξύ δύο αεροδρομίων τόσο πλησίον όσο το Παρίσι και το Άμστερνταμ δεν φαίνεται να είναι στρατηγικά βιώσιμη. Έτσι, άλλες αεροπορικές εταιρίες θα είχαν προφανέστερους εμπορικούς λόγους απ' ό,τι η KLM για να εισέλθουν στην αγορά αυτή, γνωρίζοντας ότι δεν είναι πολύ ενδιαφέρον για έναν επιβάτη να έχει ενδιάμεσο σταθμό τόσο το Παρίσι όσο και το Άμστερνταμ. Δεδομένου ότι οι κύριοι προορισμοί της KLM είναι, με αφετηρία το Άμστερνταμ, προς τις Ηνωμένες Πολιτείες και την Άπω Ανατολή, η προσφεύγουσα δεν αποδεικνύει ότι η KLM έχει οικονομικό συμφέρον να αναπτύξει δραστηριότητες με αφετηρία το Παρίσι, γνωρίζοντας ότι επωφελείται στο Άμστερνταμ τόσο από τους επιβάτες που χρησιμοποιούν πτήση ανταπόκρισης, με προέλευση τις Ηνωμένες Πολιτείες, όσο και από τους τοπικούς επιβάτες, που πετούν προς την Άπω Ανατολή. Επιπλέον, μια τέτοια εμπορική στρατηγική θα ενείχε τον κίνδυνο να ανταγωνιστεί ευθέως τη δραστηριότητα που αναπτύχθηκε και επικεντρώθηκε στο Άμστερνταμ και η οποία φαίνεται να αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της οργανωτικής ιδιομορφίας της KLM. Τέλος, θα χρειαζόνταν σημαντικές επενδύσεις, χωρίς τα αντίστοιχα οφέλη να μπορούν να προσδιοριστούν σαφώς, πράγμα που περιορίζει σε μεγάλο βαθμό το λυσιτελές του ισχυρισμού της προσφεύγουσας ότι η KLM πρέπει να χαρακτηριστεί δυνητικός ανταγωνιστής της Air France στο Παρίσι.

- 124 Όσον αφορά, τέλος, τον ισχυρισμό της προσφεύγουσας ότι ο υφιστάμενος ανταγωνισμός στις υπηρεσίες διεθνών αεροπορικών μεταφορών με προέλευση το Παρίσι είναι περιορισμένος, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, πέραν αυτής της απλής αναφοράς, η προσφεύγουσα δεν διατύπωσε καμία επιχειρηματολογία προς στήριξη της θέσης αυτής. Το Πρωτοδικείο δεν μπορεί συνεπώς να αποφανθεί επί της επιρροής του ισχυρισμού αυτού.
- 125 Κατά συνέπεια, η προσφεύγουσα δεν απέδειξε επαρκώς κατά νόμο ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης θεωρώντας ότι η KLM δεν ήταν δυνητικός ανταγωνιστής της Air France στο Παρίσι.
- 126 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι πρέπει να απορριφθεί το δεύτερο σκέλος του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως, καθώς και, κατά συνέπεια, ο τέταρτος λόγος ακυρώσεως στο σύνολό του.

5. Επί του πέμπτου λόγου ακυρώσεως που αντλείται από την πρόδηλη πλάνη εκτίμησης των δεσμεύσεων που ανέλαβαν τα μέρη της Συγκέντρωσης

- 127 Ο υπό κρίση λόγος ακυρώσεως αρθρώνεται σε επτά σκέλη. Με το πρώτο σκέλος, η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι οι δεσμεύσεις θα έπρεπε να επεκταθούν στις αγορές όπου δεν υπάρχουν αλληλεπικαλύψεις. Με το δεύτερο και το τρίτο σκέλος, η προσφεύγουσα τονίζει, αφενός, το γεγονός ότι οι δεσμεύσεις δεν είναι ελκυστικές για τις εταιρίες χαμηλού κόστους και, αφετέρου, το γεγονός ότι δεν μεταβιβάστηκε κάποια βιώσιμη δραστηριότητα. Με το τέταρτο και πέμπτο σκέλος, ισχυρίζεται ότι ήταν ανεπαρκής η μεταβίβαση διαθέσιμων χρόνων χρήσης και ανεπαρκή τα λοιπά διορθωτικά μέτρα που ελήφθησαν. Με το έκτο σκέλος, η προσφεύγουσα προβάλλει το γεγονός ότι δεν προσδιορίστηκε κάποιος νεοεισερχόμενος και ότι δεν υπήρξε ταχεία και διαρκής είσοδος ενός ανταγωνιστή. Τέλος, με το έβδομο σκέλος, η προσφεύγουσα τονίζει το γεγονός ότι δεν ελήφθη υπόψη το τρένο μεγάλης ταχύτητας Thalys ως ανταγωνιστής.

128 Κατά πάγια νομολογία, η Επιτροπή διαθέτει ευρεία εξουσία εκτίμησης ως προς την ανάγκη επιβολής δεσμεύσεων κατάλληλων για την άρση των σοβαρών αμφιβολιών που ανακύπτουν από μια συγκέντρωση. Ως εκ τούτου, το Πρωτοδικείο δεν είναι αρμόδιο να υποκαταστήσει την εκτίμηση της Επιτροπής με τη δική του, διότι ο έλεγχός του περιορίζεται στην εξακρίβωση ότι η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης. Ειδικότερα, το ότι δεν ελήφθησαν υπόψη οι δεσμεύσεις που πρότεινε η προσφεύγουσα δεν αποδεικνύει, αυτό καθαυτό, ότι η προσβαλλόμενη απόφαση πάσχει πρόδηλο σφάλμα εκτίμησης, το ότι δε κάποιες άλλες δεσμεύσεις θα μπορούσαν επίσης να γίνουν δεκτές, ή ακόμη και ότι θα ήταν πλέον ευνοϊκές για τον ανταγωνισμό, δεν μπορεί να οδηγήσει στην ακύρωση της προσβαλλόμενης αποφάσεως, καθόσον η Επιτροπή μπορούσε ευλόγως να συμπεράνει ότι οι δεσμεύσεις που περιελήφθησαν στην προσβαλλόμενη απόφαση είναι ικανές να άρουν τις σοβαρές αμφιβολίες (απόφαση του Πρωτοδικείου της 30ής Σεπτεμβρίου 2003, T-158/00, ARD κατά Επιτροπής, Συλλογή 2003, σ. II-3825, σκέψεις 328 και 329).

129 Στο πλαίσιο της ασκήσεως του δικαστικού ελέγχου, το Πρωτοδικείο πρέπει να λαμβάνει υπόψη τον ειδικό σκοπό που επιδιώκουν οι προτεινόμενες στο πρώτο στάδιο του ελέγχου δεσμεύσεις, οι οποίες, αντιθέτως προς τις προτεινόμενες στο δεύτερο στάδιο του ελέγχου δεσμεύσεις, δεν έχουν σκοπό να αποτρέψουν τη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσεως, αλλά να εξαλείψουν όλες τις σχετικές σοβαρές αμφιβολίες. Συνεπώς, όταν το Πρωτοδικείο καλείται να εξακριβώσει αν οι προτεινόμενες στο πρώτο στάδιο του ελέγχου δεσμεύσεις μπορούν, δεδομένης της εκτάσεως και του περιεχομένου τους, να παράσχουν στην Επιτροπή τη δυνατότητα να εκδώσει εγκριτική απόφαση χωρίς να προχωρήσει στο δεύτερο στάδιο του ελέγχου, σ' αυτό απόκειται να εξακριβώσει αν η Επιτροπή, κρίνοντας ότι οι εν λόγω δεσμεύσεις αποτελούσαν άμεση και επαρκή απάντηση ικανή να εξαλείψει πλήρως όλες τις σοβαρές αμφιβολίες, υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης (απόφαση του Πρωτοδικείου της 3ης Απριλίου 2003, T-119/02, Royal Philips Electronics κατά Επιτροπής, Συλλογή 2003, σ. II-1433, σκέψεις 79 και 80).

Επί του πρώτου σκέλους που αντλείται από τη μη επέκταση των δεσμεύσεων στις αγορές στις οποίες δεν υπάρχουν αλληλεπικαλύψεις

— Επιχειρήματα των διαδίκων

130 Η προσφεύγουσα φρονεί ότι οι δεσμεύσεις έπρεπε να επεκταθούν προκειμένου να περιλάβουν γραμμές στις οποίες η Επιτροπή δεν είχε εντοπίσει προβλήματα

ανταγωνισμού, τούτο δε λόγω του μη ελκυστικού χαρακτήρα των θιγομένων αγορών. Η προσφεύγουσα υπενθυμίζει ότι, κατά τη διοικητική διαδικασία, είχε προτείνει στην Επιτροπή τη μεταβίβαση σημαντικού αριθμού διαθέσιμων χρόνων χρήσης προκειμένου να μπορούν οι δεσμεύσεις να είναι πλήρως αποτελεσματικές. Επομένως, διερωτάται ως προς το αν πράγματι ελήφθη υπόψη η θέση της. Περαιτέρω, ισχυρίζεται ότι η Επιτροπή περιορίστηκε να δεχθεί δεσμεύσεις σχετικές με τις γραμμές χωρίς να λάβει υπόψη τις σχετικές αγορές σε κάθε μία από τις εξεταζόμενες γραμμές.

- 131 Η Επιτροπή φρονεί ότι, εφόσον δεν υπήρχε πραγματική ανάγκη, θα ήταν αδικαιολόγητο να ζητήσει από τα μέρη της Συγκέντρωσης να μεταβιβάσουν διαθέσιμους χρόνους χρήσης σε γραμμές όπου δεν υφίστανται προβλήματα ανταγωνισμού.

— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 132 Η Επιτροπή αναγνωρίζει στο σημείο 17 της ανακοίνωσης περί των διορθωτικών μέτρων ότι, «[π]ροκειμένου να εξασφαλιστεί μια βιώσιμη επιχειρηματική δραστηριότητα, ίσως χρειάζεται να περιληφθούν στην εκποίηση και δραστηριότητες που αφορούν αγορές ως προς τις οποίες η Επιτροπή δεν εξέφρασε ανησυχίες από άποψη ανταγωνισμού, διότι αυτός θα ήταν ο μόνος δυνατός τρόπος να κάνει την εμφάνισή του στις θιγόμενες αγορές ένας πραγματικός ανταγωνιστής». Διευκρινίζει με τα δικάγραφα της ότι τα εν λόγω μέτρα πρέπει να αποφασίζονται υπό το φως της αρχής της αναλογικότητας.
- 133 Κατά πάγια νομολογία, η αρχή της αναλογικότητας απαιτεί οι πράξεις των κοινοτικών οργάνων να μην υπερβαίνουν τα όρια του καταλλήλου και του αναγκαίου για την επίτευξη των σκοπών που νομίμως επιδιώκει η οικεία ρύθμιση, εξυπακουμένου ότι, οσάκις υφίσταται επιλογή μεταξύ περισσοτέρων καταλλήλων μέτρων, πρέπει να επιλέγεται το λιγότερο καταναγκαστικό και τα προξενούμενα μειονεκτήματα δεν πρέπει να είναι δυσανάλογα προς τους επιδιωκόμενους σκοπούς (απόφαση του Δικαστηρίου της 5ης Μαΐου 1998, C-157/96, National Farmers' Union κ.λπ., Συλλογή 1998, σ. I-2211, σκέψη 60, και αποφάσεις του Πρωτοδικείου

της 27ης Σεπτεμβρίου 2002, T-211/02, Tideland Signal κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. II-3781, σκέψη 39, και της 13ης Απριλίου 2005, T-2/03, Verein für Konsumenteninformation κατά Επιτροπής, Συλλογή 2005, σ. II-1121, σκέψη 99).

- 134 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι οι δεσμεύσεις πρέπει να αποφασίζονται με βάση τα προβλήματα του ανταγωνισμού που εντοπίστηκαν στις θιγόμενες αγορές, εξυπακουομένου ότι, αν ο ανταγωνισμός μπορεί να διατηρηθεί στις εν λόγω αγορές, δεν είναι αναγκαίο η Επιτροπή να επεκτείνει το πεδίο των δεσμεύσεων στις μη θιγόμενες αγορές, σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας.
- 135 Εν προκειμένω, η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι η Επιτροπή θα έπρεπε να επεκτείνει τις δεσμεύσεις σε αγορές στις οποίες δεν υπάρχουν αλληλεπικαλύψεις, προκειμένου να εξαλείψει όλους τους φραγμούς εισόδου. Ωστόσο, απλώς διατυπώνει τη θέση της και δεν προσδιορίζει τις αγορές στις οποίες η Επιτροπή θα έπρεπε να επεκτείνει τις εν λόγω δεσμεύσεις.
- 136 Επιπλέον, το Πρωτοδικείο τονίζει ότι, κατά τη διοικητική διαδικασία, η προσφεύγουσα φάνηκε να θέλει να χρησιμοποιήσει ορισμένους από τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που θα μεταβίβαζαν τα μέρη της Συγκέντρωσης για αγορές άσχετες προς τη Συγκέντρωση. Επομένως, η προσφεύγουσα έδειξε την πρόθεσή της να επωφεληθεί των δεσμεύσεων που θα αναλάμβανε ο συγχωνευθείς φορέας για να αυξήσει την εμπορική παρουσία της σε αγορές που δεν είχαν προβλήματα ανταγωνισμού, χωρίς ωστόσο να αποδειξει ότι η χρησιμοποίηση αυτή θα αποτελούσε εγγύηση ουσιαστικού ανταγωνισμού στις θιγόμενες αγορές.
- 137 Πρέπει όμως να υπομνησθεί ότι οι δεσμεύσεις δεν μπορούν να νοούνται ως μέσον για να ευνοηθεί, χωρίς ανταγωνιστικό λόγο, ένας ενδεχόμενος ανταγωνιστής που επιθυμεί να διεισδύσει σε μια συγκεκριμένη αγορά. Κατά συνέπεια, το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν επεξέτεινε τις δεσμεύσεις σε αγορές στις οποίες δεν υπάρχουν αλληλεπικαλύψεις, μολονότι το μέτρο αυτό θα μπορούσε να ευνοήσει τα ίδια εμπορικά συμφέροντα της προσφεύγουσας σε αγορές που δεν θίγονται από τη Συγκέντρωση, ουδόλως αποδεικνύει ότι η επέκταση αυτή θα αποτελούσε τον μοναδικό δυνατό τρόπο δημιουργίας ενός πραγματικού ανταγωνιστή στις θιγόμενες αγορές.

- 138 Τέλος, όσον αφορά το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η Επιτροπή περιορίστηκε στο να δεχθεί δεσμεύσεις που αφορούν τις γραμμές αλλά όχι τις σχετικές αγορές σε κάθε μία από τις οικείες γραμμές, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η προσφεύγουσα, κληθείσα να διευκρινίσει τον ισχυρισμό αυτό κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, δεν προσδιόρισε τις εν λόγω αγορές και δεν προέβαλε κανένα σχετικό στοιχείο που να μπορεί να αποδείξει πρόδηλη πλάνη εκτίμησης.
- 139 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η προσφεύγουσα δεν απέδειξε ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης. Κατά συνέπεια, το πρώτο σκέλος του λόγου ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί του δευτέρου σκέλους που αφορά τη μη ελκυστικότητα των δεσμεύσεων για τις εταιρίες χαμηλού κόστους

— Επιχειρήματα των διαδίκων

- 140 Κατά την προσφεύγουσα, τα επίμαχα διορθωτικά μέτρα παρουσιάζουν μικρό μόνο ενδιαφέρον για τους μεταφορείς χαμηλού κόστους ή αυτούς που δεν διαθέτουν δίκτυο, καθόσον συνεπάγονται εμπορικές συνδέσεις και εξαρτήσεις που αυξάνουν το κόστος. Συγκεκριμένα, κατά την προσφεύγουσα, ο ανταγωνιστής που θα είχε περισσότερο την τάση να διεισδύσει στην γραμμή Παρίσι-Άμστερνταμ είναι μια εταιρία χαμηλού κόστους. Στις εννέα όμως θιγόμενες αγορές στην Ευρώπη, η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι μόνο τρεις γραμμές αφορούν επαρκή αριθμό επιβατών ώστε μια εταιρία χαμηλού κόστους να μπορεί να τις θεωρήσει αποδοτικές. Επιπλέον, στις αγορές αυτές απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις για διαφήμιση προκειμένου να ενισχυθεί η εικόνα των νεοεισερχομένων και να αντισταθμιστεί η παρουσία των μερών της Συγκέντρωσης και της Alitalia. Τέλος, οι κόμβοι ανταπόκρισης δεν προσφέρουν ελκυστικές συνθήκες για τις εταιρίες χαμηλού κόστους λόγω των συμφορήσεων που προκαλούν καθυστερήσεις και, κατά συνέπεια, πρόσθετες δαπάνες.

- 141 Η Επιτροπή αμφισβητεί τη θέση της προσφεύγουσας ότι τα διορθωτικά μέτρα παρουσιάζουν μικρό μόνο ενδιαφέρον για τις αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους.

— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 142 Το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι η Επιτροπή δεν περιορίστηκε στο να δεχθεί απλώς μια μεταβίβαση διαθέσιμων χρόνων χρήσης, καθόσον και άλλες δεσμεύσεις ενίσχυσαν το μέτρο αυτό προκειμένου να ενθαρρυνθεί το σύνολο των αεροπορικών εταιριών, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται οι εταιρίες χαμηλού κόστους, να διεισδύσει στις θιγόμενες αγορές.
- 143 Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το διορθωτικό μέτρο που αφορούσε τα προγράμματα τακτικής πελατείας, οι επιβάτες των πτήσεων τις οποίες εκμεταλλεύονται οι ανταγωνιστικές αεροπορικές εταιρίες στις θιγόμενες αγορές, μπορούν να λάβουν «μίλια» από τον συγχωνευθέντα φορέα, παρέχοντας έτσι ένα όχι αμελητέο πλεονέκτημα στους επιβάτες αυτούς και συνεπώς, εμμέσως, στις ανταγωνιστικές αεροπορικές εταιρίες (σημείο 6 του πακέτου των δεσμεύσεων). Στην περίπτωση κατά την οποία η προσφεύγουσα δεν θα επιθυμούσε να μετάσχει, για παράδειγμα, στο πρόγραμμα τακτικής πελατείας λόγω των δικών της αναγκών και της οργάνωσής της, η συμπεριφορά αυτή θα προέκυπτε από δική της εμπορική απόφαση. Επομένως, μια τέτοια στρατηγική επιλογή δεν μπορεί να αποδείξει την ακαταλληλότητα των διορθωτικών μέτρων που ελήφθησαν και, κατά συνέπεια, την ύπαρξη πρόδηλης πλάνης εκτίμησης καταλογιστέας στην Επιτροπή.
- 144 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι οι εταιρίες χαμηλού κόστους θα μπορούσαν επίσης να επωφεληθούν από τις συμφωνίες διασύνδεσης πτήσεων, που παρέχουν τη δυνατότητα να προσφέρεται ένα ταξίδι μετ' επιστροφής, το ένα σκέλος του οποίου πραγματοποιείται από τον συγχωνευθέντα φορέα (σημείο 5 του πακέτου των δεσμεύσεων). Επιπλέον, οι δεσμεύσεις ορίζουν ότι, στο Παρίσι, οι αεροπορικές εταιρίες μπορούν να αποκτήσουν διαθέσιμους χρόνους χρήσης είτε στο CGD είτε στο Orly, τούτο δε προκειμένου να καλυφθούν οι οργανωτικές και εμπορικές προτιμήσεις που είναι διαφορετικές ανάλογα με τις αεροπορικές εταιρίες.

- 145 Το γεγονός ότι, από τις εννέα γραμμές που προσδιόρισε η Επιτροπή ως παρουσιάζουσες προβλήματα ανταγωνισμού, μόνο τρεις θα ήταν αποδοτικές για μια αεροπορική εταιρία χαμηλού κόστους δεν αποδεικνύει ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης. Συγκεκριμένα, οι δεσμεύσεις που αναλήφθηκαν στο τέλος του πρώτου σταδίου αποσκοπούν στη διασκέδαση των σοβαρών αμφιβολιών που είχε η Επιτροπή όσον αφορά το συμβατό της Συγκέντρωσης προς την κοινή αγορά και δεν μπορούν να απαλλάξουν τους νεοεισερχομένους από το να φέρουν το κόστος που προκύπτει από μια διείσδυση σε μια αγορά, καθόσον οι επενδύσεις αυτές αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της λογικής κάθε εμπορικής δραστηριότητας.
- 146 Επιπλέον, ο μικρός αριθμός επιβατών σε ορισμένες θιγόμενες αγορές, ήτοι ένας αριθμός μικρότερος από τους 70 000 επιβάτες ετησίως, δεν μπορεί να αποδείξει ότι οι δεσμεύσεις δεν είναι ελκυστικές για τις εταιρίες χαμηλού κόστους. Συγκεκριμένα, από τα δικόγραφα της Επιτροπής προκύπτει ότι η προσφεύγουσα εκδήλωσε το ενδιαφέρον της να διεισδύσει στις αγορές αυτού του είδους, όπως μαρτυρεί η είσοδός της στην αγορά Άμστερνταμ-Bristol το 2003, γραμμή η οποία δεν αφορούσε παρά μόνο 59 314 επιβάτες ετησίως.
- 147 Περαιτέρω, η παρουσία σημαντικών επιχειρήσεων σε μια αγορά μπορεί να καταστήσει την είσοδο ενός νέου ανταγωνιστή λιγότερο εύκολη, αλλά δεν μπορεί να θεωρηθεί απόλυτο εμπόδιο για μια τέτοια είσοδο. Υπέρ αυτού συνηγορεί, μεταξύ άλλων, ο μεγάλος αριθμός εταιριών χαμηλού κόστους που εισδύει στις αγορές όπου λειτουργούν ήδη ισχυρές αεροπορικές εταιρίες.
- 148 Όσον αφορά το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι οι κόμβοι ανταπόκρισης δεν προσφέρουν ελκυστικές συνθήκες για τις αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους, λόγω των συμφορήσεων και των κυκλοφοριακών αιχμών που προκαλούν καθυστερήσεις και συνεπακόλουθες δαπάνες, το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι η προσφεύγουσα προσπάθησε, κατά τη διοικητική διαδικασία, να αποδείξει ότι η μεταβίβαση διαθέσιμων χρόνων χρήσης ήταν ανεπαρκής για την ενθάρρυνση νεοεισερχόμενων. Ο ισχυρισμός αυτός έρχεται όμως σε αντίθεση προς το περιεχόμενο της απάντησης που έστειλε στην Επιτροπή στις 14 Ιανουαρίου 2004, στην οποία εξηγεί ότι, «[μ]ε περιορισμένη παρουσία στο Παρίσι, αποτελεί ωστόσο τον πλησιέστερο ανταγωνιστή [...] της Air France, όσον αφορά τα αεροπορικά

ταξίδια εσωτερικού στο γαλλικό έδαφος», ότι «προσπαθεί ενεργά να δημιουργήσει μια επιχειρησιακή βάση [Orly]», ότι, «επί του παρόντος, διαθέτει τέσσερα αεροσκάφη που σταθμεύουν εκεί [...], τρία επιπλέον αεροσκάφη [που λειτουργούν] στο [CDG]» και, τέλος, ότι «προτιμά να χρησιμοποιεί το [Orly] παρά το [CDG], λόγω του ότι είναι πλησιέστερο στο κέντρο του Παρισιού».

149 Τέλος, πρέπει να τονιστεί ότι η Επιτροπή διεξήγαγε έρευνα αγοράς σε ενενήντα ανταγωνιστές και, συνεπώς, δεν περιορίστηκε στις ανησυχίες και μόνον των εταιριών χαμηλού κόστους, πράγμα που εξηγεί ότι οι δεσμεύσεις μπορούν ενδεχομένως να μην ανταποκρίνονται καθ' όλα τα σημεία στις ανάγκες της προσφεύγουσας. Συγκεκριμένα, οι δεσμεύσεις οφείλουν να διαφυλάξουν το σύνολο του ανταγωνισμού στις θιγόμενες αγορές, ο οποίος δεν μπορεί να περιοριστεί στον ανταγωνισμό που ασκούν μόνον οι αεροπορικές εταιρίες, καθόσον οι σιδηροδρομικοί μεταφορείς αποτελούν, ανάλογα με τις αγορές, ενεργούς ανταγωνιστές, όπως τονίζει η Επιτροπή (βλ., υπό την έννοια αυτή, σημείο 7 του πακέτου των δεσμεύσεων).

150 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η προσφεύγουσα δεν προσκόμισε κάποιο σχετικό στοιχείο που να μπορεί να αποδείξει πρόδηλη πλάνη εκτίμησης καταλογιστέα στην Επιτροπή.

151 Επομένως, το δεύτερο σκέλος του λόγου ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί του τρίτου σκέλους που αφορά την έλλειψη μεταβίβασης βιώσιμης δραστηριότητας

— Επιχειρήματα των διαδίκων

152 Η προσφεύγουσα τονίζει ότι η Επιτροπή περιορίστηκε στο να μειώσει τους φραγμούς για την είσοδο αντί να διασφαλίσει σε έναν ανταγωνιστή τη μεταβίβαση μιας βιώσιμης δραστηριότητας ή μεριδίων αγοράς, πράγμα το οποίο δεν αντιστοιχεί στη συνήθη πρακτική της.

153 Η Επιτροπή φρονεί ότι η προσφεύγουσα δεν μπορεί να της προσάπτει ότι δεν απαίτησε τη μεταβίβαση μιας βιώσιμης δραστηριότητας, γνωρίζοντας ότι κανένα από τα μέρη της Συγκέντρωσης δεν διέθετε δραστηριότητες που να μπορούν να μεταβιβάσουν εύκολα. Υπενθυμίζει, επιπλέον, ότι η ανακοίνωση περί των διορθωτικών μέτρων αναφέρει ότι μπορούν να γίνουν δεκτά και άλλα είδη μέτρων.

— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

154 Πρέπει να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με την ανακοίνωση περί των διορθωτικών μέτρων, τα μεταβιβαζόμενα στοιχεία πρέπει να συνιστούν βιώσιμη δραστηριότητα, ώστε, αν την εκμεταλλευθεί ένας κατάλληλος αγοραστής, να μπορεί να ανταγωνιστεί αποτελεσματικά και σε διάρκεια τον νέο φορέα. Η Επιτροπή, μολοντί η μεταβίβαση αποτελεί το διορθωτικό μέτρο που προτιμά, μπορεί ωστόσο να δεχθεί και άλλα διορθωτικά μέτρα. Μπορεί συγκεκριμένα να υφίστανται καταστάσεις στις οποίες η μεταβίβαση μιας δραστηριότητας αποδεικνύεται αδύνατη. Στις περιπτώσεις αυτές, η Επιτροπή πρέπει να καθορίσει εάν άλλα είδη διορθωτικών μέτρων μπορούν ή όχι να έχουν επαρκείς συνέπειες στην αγορά για να αποκατασταθεί ο ουσιαστικός ανταγωνισμός (σημεία 14 και 26 της ανακοίνωσης).

155 Από τα δικόγραφα της Επιτροπής προκύπτει ότι τα μέρη της Συγκέντρωσης δεν διέθεταν βιώσιμη δραστηριότητα που να μπορεί να μεταβιβαστεί, η δε Επιτροπή θεώρησε ότι ο κύριος φραγμός εισόδου στην αγορά συνδέεται με την ανεπάρκεια διαθέσιμων χρόνων χρήσης στα μεγάλα αεροδρόμια.

156 Συναφώς, η Επιτροπή αποδεικνύει επαρκώς κατά νόμο ότι η μεταβίβαση αεροσκαφών μπορεί να μην επιλύσει αποτελεσματικά τα προβλήματα ανταγωνισμού που δημιουργεί η Συγκέντρωση, καθώς είναι δύσκολο, αν όχι αδύνατο, να ελεγχθεί αν οι αγοραστές των εν λόγω αεροσκαφών τα χρησιμοποιούν πραγματικά στις θιγόμενες αγορές. Επιπλέον, ένας δυνητικός εισερχόμενος μπορεί να μισθώσει ή να αγοράσει ένα μεταχειρισμένο αεροσκάφος, οπότε η χρήση ή η κατοχή ενός αεροσκάφους δεν φαίνεται να αποτελεί τον αμεσότερο φραγμό για την είσοδο.

157 Εν προκειμένω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η προσφεύγουσα δεν προσκομίζει κανένα από στοιχείο ικανό να αποδείξει ότι η πρόσβαση στους διαθέσιμους χρόνους χρήσης δεν αποτελούσε τον σημαντικότερο φραγμό για την είσοδο.

158 Συναφώς, το Πρωτοδικείο τονίζει ότι η προσφεύγουσα, παρά τα επιχειρήματα που προβάλλει στην υπό κρίση προσφυγή, δέχθηκε ότι η πρόσβαση στους διαθέσιμους χρόνους χρήσης συνιστούσε τον βασικό φραγμό για την είσοδο, καθόσον, με τις απαντήσεις της τής 14ης και της 30ής Ιανουαρίου 2004, ανέφερε τα ακόλουθα:

«Η απουσία πρόσβασης στους [διαθέσιμους χρόνους χρήσης] αποτελεί τον προφανέστερο φυσικό φραγμό για την είσοδο. Χωρίς πρόσβαση στους [διαθέσιμους χρόνους χρήσης] [...], οι αεροπορικές εταιρίες δεν μπορούν να εισαγάγουν νέες υπηρεσίες ούτε να δημιουργήσουν νέες επιχειρησιακές βάσεις για να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους [...] [Η προσφεύγουσα] βρίσκεται σε μειονεκτική θέση από την άποψη του ανταγωνισμού, λόγω του ότι δεν έχει πρόσβαση σε [διαθέσιμους χρόνους χρήσης] και σε άλλες υποδομές τις οποίες χρειάζεται για να επεκτείνει το δίκτυό της [...] Η έλλειψη πρόσβασης στους [διαθέσιμους χρόνους χρήσης] και άλλες υποδομές εμποδίζει [την προσφεύγουσα] να δημιουργήσει επιχειρησιακές βάσεις σε πόλεις [...] όπως το Παρίσι [...].»

159 Επομένως, η προσφεύγουσα δεν αποδεικνύει επαρκώς κατά νόμο ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης επιτρέποντας τη Συγκέντρωση κατόπιν της αναλήψεως δεσμεύσεων που έχουν ως άξονα τον περιορισμό των φραγμών για την είσοδο και όχι τη μεταβίβαση βιώσιμης δραστηριότητας σε κάποιον ανταγωνιστή.

160 Επομένως, το τρίτο σκέλος του λόγου ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί του τετάρτου σκέλους που αντλείται από την ανεπάρκεια των μεταβιβαζομένων διαθέσιμων χρόνων χρήσης

— Επιχειρήματα των διαδίκων

- 161 Η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι οι μεταβιβάσεις διαθέσιμων χρόνων χρήσης δεν ενθαρρύνουν νέες εισόδους ή δεν καταλήγουν σε αποκατάσταση του ανταγωνισμού, όπως μαρτυρούν σχετικώς οι υποθέσεις Lufthansa/SAS/United Airlines (υποθέσεις COMP/D-2/36.201, 36.076 και 36.078) και Swissair/Sabena (υπόθεση IV/M.616). Περαιτέρω, δεδομένου ότι μια συγκέντρωση συνεπάγεται μακρόχρονη διαρθρωτική τροποποίηση της αγοράς, κάθε δέσμευση πρέπει να είναι μόνιμη. Επομένως, το γεγονός ότι η μεταβίβαση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης επιβλήθηκε για απεριόριστο χρόνο δεν ασκεί επιρροή.
- 162 Κατά την προσφεύγουσα, η Επιτροπή περιορίστηκε, εσφαλμένως, στους φραγμούς για την είσοδο που συνιστούν οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης, χωρίς να αναλύσει το ζήτημα της κυριαρχίας στους κόμβους ή τα πλεονεκτήματα που αντλούνται από τη φήμη των μερών της Συγκέντρωσης και από τις συχνότητες πτήσεων που προσφέρουν τα μέρη αυτά. Επιπλέον, η Επιτροπή παρέλειψε να εξηγήσει πώς ο αριθμός των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που πρόκειται να μεταβιβαστεί διασφαλίζει επαρκή μεταφορά μεριδίων αγοράς επιτρέπouσα την εξάλειψη του οιονεί μονοπωλίου των μερών της Συγκέντρωσης στις θιγόμενες αγορές, καθόσον μάλιστα οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης δεν μεταβιβάστηκαν ως σύνολο. Η μεταβίβαση διαθέσιμων χρόνων χρήσης είναι επίσης ανεπαρκής, καθόσον καθιστά δυνατή μόνο μια μέγιστη συχνότητα έξι πτήσεων ημερησίως, τούτο δε μόνο για τη γραμμή Παρίσι-Άμστερνταμ.
- 163 Η προσφεύγουσα ισχυρίζεται, επιπλέον, ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης επιτρέποντας στα μέρη της Συγκέντρωσης να διατηρήσουν πάνω από το 50 % του συνόλου των διαθέσιμων χρόνων χρήσης σε κάθε μία από τις γραμμές τις οποίες αφορούσαν οι δεσμεύσεις, χωρίς να διασφαλίσει την είσοδο ενός μοναδικού ανταγωνιστή στις γραμμές αυτές. Τονίζει ότι, στη γραμμή Παρίσι-Άμστερνταμ, τα μέρη της Συγκέντρωσης θα κρατήσουν τουλάχιστον το 59 % του συνόλου των

συχνοτήτων πτήσεων, ποσοστό το οποίο κρίνει υπερβολικό, γνωρίζοντας ότι η ελκυστικότητα της γραμμής αυτής είναι περιορισμένη λόγω της ύπαρξης του Thalys, που αντιπροσωπεύει το 45 % των μεριδίων αγοράς στη γραμμή αυτή.

164 Η Επιτροπή αμφισβητεί το επιχείρημα ότι η μεταβίβαση διαθέσιμων χρόνων χρήσης αποτελεί ακατάλληλο μέτρο και παραπέμπει στις πρόσφατες αποφάσεις της [υποθέσεις British Midland/Lufthansa/SAS (υπόθεση COMP/37.812) και British Airways/SN Brussels Airlines (υπόθεση COMP/A/38.477/D2)].

165 Η παρεμβαίνουσα προβάλλει το γεγονός ότι, για πρώτη φορά, η μεταβίβαση διαθέσιμων χρόνων χρήσης επιβάλλεται για απεριόριστο χρόνο, τονίζοντας ότι οι δεσμεύσεις συνοδεύονται από όλες τις αναγκαίες διαδικαστικές εγγυήσεις για να διασφαλιστεί πραγματικός αντίκτυπος στον ανταγωνισμό.

— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

166 Όπως ορθώς απέδειξε η Επιτροπή (βλ. σκέψεις 155 επ. ανωτέρω), ο κύριος φραγμός για την είσοδο στον αεροπορικό τομέα συνίσταται στην ανεπάρκεια διαθέσιμων χρόνων χρήσης στα μεγάλα αεροδρόμια. Κατά συνέπεια, πρέπει να καθοριστεί αν η Επιτροπή θεώρησε εσφαλμένα ότι, στην υπό κρίση υπόθεση, η μεταβίβαση διαθέσιμων χρόνων χρήσης, όπως προβλέπεται στο πακέτο δεσμεύσεων, μπορούσε να αποτελεί αποτελεσματικό μέτρο ικανό να διαφυλάξει έναν ουσιαστικό ανταγωνισμό. Στο πλαίσιο αυτό, η προσφεύγουσα οφείλει να προσκομίσει την απόδειξη ότι η μεταβίβαση διαθέσιμων χρόνων χρήσης, όπως προβλέπεται στα διορθωτικά μέτρα, ήταν ανεπαρκής προκειμένου να επιλυθούν τα δημιουργηθέντα προβλήματα ως προς τον ανταγωνισμό.

- 167 Εν προκειμένω, η προσφεύγουσα περιορίζεται να προβάλλει το γεγονός ότι πρότεινε, στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας, ένα μεγαλύτερο αριθμό διαθέσιμων χρόνων χρήσης προς μεταβίβαση, πράγμα το οποίο θα παρείχε τη δυνατότητα, κατ' αυτήν, σε νεοεισερχομένους να ανταγωνιστούν για μεγάλο χρονικό διάστημα τα μέρη της Συγκέντρωσης.
- 168 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι η Επιτροπή, για να καθορίσει τον κατάλληλο αριθμό διαθέσιμων χρόνων χρήσης προς μεταβίβαση, έλαβε υπόψη το σύνολο των στοιχείων που της γνωστοποίησαν οι ερωτηθείσες επιχειρήσεις της αγοράς. Από τα δικόγραφα της προκύπτει πράγματι ότι στηρίχτηκε στο γεγονός ότι, για την πλειονότητα των πελατών που πραγματοποιούν τα επιχειρηματικά ταξίδια, ο καθοριστικός παράγοντας δεν αφορά τον αριθμό καθημερινών πτήσεων, αλλά τον αριθμό πτήσεων προσφερομένων στις ώρες αιχμής, προκειμένου οι εν λόγω πελάτες να μπορούν να πραγματοποιήσουν ένα ταξίδι μετ' επιστροφής την ίδια ημέρα.
- 169 Περαιτέρω, η Επιτροπή τονίζει ότι πολλοί ανταγωνιστές θεώρησαν τις δεσμεύσεις ικανοποιητικές προκειμένου να επιλυθούν τα προβλήματα ανταγωνισμού που δημιουργούσε η Συγκέντρωση. Συγκεκριμένα, μεταξύ των δεκατεσσάρων πελατών που πραγματοποιούν επιχειρηματικά ταξίδια και οι οποίοι ερωτήθηκαν στο πλαίσιο της έρευνας αγοράς που πραγματοποίησε η Επιτροπή, δέκα από αυτούς θεώρησαν ότι η μεταβίβαση διαθέσιμων χρόνων χρήσης ήταν επαρκής, καθόσον οι έξι πτήσεις ημερησίως αποτελούσαν κατ' αυτούς εναλλακτική λύση σε σχέση με τον συγχωνευθέντα φορέα στη γραμμή Άμστερνταμ-Παρίσι. Η προσφεύγουσα ήταν η μόνη μεταξύ των εταιριών χαμηλού κόστους που έκρινε τις πτήσεις αυτές ανεπαρκείς. Επομένως, η Επιτροπή μπόρεσε να θεωρήσει, τούτο δε υπό το φως των αντιδράσεων των οποίων έλαβε γνώση, ότι ήταν δυσανάλογη η πρόταση της προσφεύγουσας σύμφωνα με την οποία έπρεπε να μεταβιβαστούν στο Ory περίπου 22 600 διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν περίπου 31 πτήσεις ημερησίως.
- 170 Επιπλέον, πρέπει να τονιστεί ότι ένας νεοεισερχόμενος θα έχει, στην πράξη, τη δυνατότητα να υπερβεί τον αριθμό των έξι πτήσεων ημερησίως στη γραμμή αυτή, χάρη στις συμφωνίες δεσμευμένου χώρου, καθόσον ο συγχωνευθείς φορέας οφείλει να θέσει στη διάθεση των επιβατών του νεοεισερχομένου έναν ορισμένο αριθμό θέσεων στις πτήσεις του (σημείο 9 του πακέτου δεσμεύσεων).

- 171 Όσον αφορά τις συχνότητες πτήσεων που επιβάλλονται για τις λοιπές θιγόμενες αγορές και οι οποίες κυμαίνονται μεταξύ δύο και τεσσάρων πτήσεων ημερησίως, το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι η προσφεύγουσα δεν προβάλλει κανένα στοιχείο ικανό να αποδείξει ότι οι συχνότητες αυτές είναι ανεπαρκείς για να επιλυθούν τα προβλήματα ως προς τον ανταγωνισμό, με δεδομένο ότι επικεντρώνει την επιχειρηματολογία της στην αγορά Παρίσι-Αμστερνταμ.
- 172 Όσον αφορά το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης έπρεπε να μεταβιβάστούν ως σύνολο, παρά σε διάφορους ανταγωνιστές, πρέπει να τονιστεί ότι οι δεσμεύσεις διευκρινίζουν ότι πρέπει να προτιμηθεί ο νεοεισερχόμενος που μπορεί να λειτουργήσει στον μεγαλύτερο αριθμό καθημερινών πτήσεων στη γραμμή Παρίσι-Αμστερνταμ (σημείο 3.4 του πακέτου των δεσμεύσεων). Κατά συνέπεια, η μεταβίβαση ως σύνολο παραμένει πιθανή στην περίπτωση κατά την οποία ένας νεοεισερχόμενος θα ήταν σε θέση να πραγματοποιεί μεγάλο αριθμό ημερησίων πτήσεων στη γραμμή αυτή. Η ευελιξία που προσφέρουν έτσι οι δεσμεύσεις καθιστά δυνατή μια μεταβίβαση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που μπορεί να προσαρμόζεται στις ανάγκες των δυνητικών νεοεισερχομένων, δεδομένου ότι ο νεοεισερχόμενος θα έχει τη δυνατότητα, όσον αφορά το Παρίσι, να επιλέξει μεταξύ του Orly ή του CDG.
- 173 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η προσφεύγουσα δεν προσκόμισε κάποιο σχετικό στοιχείο προς στήριξη του ισχυρισμού της ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε για ποιο λόγο η μεταβίβαση των εν λόγω διαθέσιμων χρόνων χρήσης θα καθιστούσε δυνατή τη μεταφορά μεριδίων αγοράς που θα μπορούσε να αποκλείσει την κυριαρχία των μερών της Συγκέντρωσης στις δεκατέσσερις θιγόμενες αγορές.
- 174 Περαιτέρω, πρέπει να υπομνησθεί ότι τα μερίδια αγοράς που κατέχουν τα μέρη της Συγκέντρωσης οδήγησαν την Επιτροπή να θεωρήσει ότι έπρεπε να προταθούν δεσμεύσεις στις θιγόμενες αγορές στις οποίες τα εν λόγω μέρη κατείχαν μερίδιο αγοράς ίσον προς το 50% περίπου, τηρώντας έτσι το τεκμήριο κυριαρχίας, όπως αυτό προκύπτει από τη νομολογία (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση του Δικαστηρίου της 3ης Ιουλίου 1991, C-62/86, AKZO κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. I-3359, σκέψη 60).

- 175 Επομένως, το γεγονός ότι τα μέρη της Συγκέντρωσης μπορούν ενδεχομένως να διατηρήσουν σημαντικό μερίδιο αγοράς στις θιγόμενες αγορές, όπως ισχυρίζεται η προσφεύγουσα για την αγορά Παρίσι-Άμστερνταμ, δεν μπορεί να αποδείξει πρόδηλη πλάνη εκτίμησης καταλογιστέα στην Επιτροπή. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή δέχθηκε σημαντικές δεσμεύσεις στην αγορά αυτή γνωρίζοντας, αφενός, ότι η είσοδος νέων ανταγωνιστών στη γραμμή αυτή θα ενθαρρυνθεί από τα διορθωτικά μέτρα και, αφετέρου, ότι οι βελτιώσεις των υποδομών του Thalys, που θα πραγματοποιηθούν το 2007, θα το καταστήσουν πιο ανταγωνιστικό για τους επιβάτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο. Τα στοιχεία αυτά συνιστούν παράγοντες που μπορούν να μειώσουν την ανταγωνιστική βαρύτητα του συγχωνευθέντος φορέα.
- 176 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η προσφεύγουσα δεν απέδειξε την ύπαρξη πρόδηλης πλάνης εκτίμησης καταλογιστέας στην Επιτροπή.
- 177 Επομένως, το τέταρτο σκέλος του λόγου ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί του πέμπτου σκέλους που αντλείται από την ανεπάρκεια των λοιπών διορθωτικών μέτρων

— Επιχειρήματα των διαδίκων

- 178 Η προσφεύγουσα φρονεί ότι τα διορθωτικά μέτρα δεν παρουσιάζουν τον βαθμό βεβαιότητας και εμπιστοσύνης που θα επέτρεπε τη διασφάλιση της αποκατάστασης της διάρθρωσης του ανταγωνισμού. Συγκεκριμένα, σημειώνει ότι τα μέρη της Συγκέντρωσης ενίσχυσαν τα διορθωτικά τους μέτρα που αφορούν τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης με δεσμεύσεις τις οποίες χαρακτηρίζει ως δεσμεύσεις για τήρηση συγκεκριμένης συμπεριφοράς και εμπίπτουσες στο άρθρο 81 ΕΚ. Η προσφεύγουσα συνάγει από αυτό ότι τα διορθωτικά μέτρα δεν είναι αποτελεσματικά και δεν θα κατορθώσουν να εμποδίσουν τη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης,

καθόσον δεν διαπνέονται από οικονομική και στρατηγική συνοχή. Η Επιτροπή δεν προέβλεψε εξάλλου στην προσβαλλόμενη απόφαση ανάκληση σε περίπτωση μη εφαρμογής των δεσμεύσεων.

179 Τέλος, η προσφεύγουσα φρονεί ότι η προσέγγιση που υιοθέτησε η Επιτροπή συνιστά προσβολή της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και προσθέτει ότι η διατύπωση των δεσμεύσεων δεν αποδεικνύει γιατί οι δεσμεύσεις αυτές είναι πλήρως αποτελεσματικές.

180 Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι η επιχειρηματολογία της προσφεύγουσας δεν στηρίζεται σε κανένα στοιχείο. Συναφώς, υπενθυμίζει ότι οι αεροπορικές εταιρίες που λειτουργούν σε δίκτυο θεώρησαν ότι η προταθείσα σειρά δεσμεύσεων ήταν επαρκής για την επίλυση των προβλημάτων ως προς τον ανταγωνισμό. Περαιτέρω, και όσον αφορά τη φύση των επίμαχων δεσμεύσεων ως αφορωσών την τήρηση συγκεκριμένης συμπεριφοράς, η Επιτροπή εμμένει στο γεγονός ότι η προσφορά διαθέσιμων χρόνων χρήσης, απεριόριστης διάρκειας, δεν στηρίζεται καθόλου σε απλές δεσμεύσεις που αφορούν την τήρηση συγκεκριμένης συμπεριφοράς, καθόσον οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται στον συγχωνευθέντα φορέα συνιστούν προϋποθέσεις και όχι απλές υποχρεώσεις.

— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

181 Εν προκειμένω, από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι οι αναληφθείσες δεσμεύσεις που αφορούν τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης ενισχύθηκαν από όχι αμελητέα πρόσθετα μέτρα που ευνοούν τον ανταγωνισμό, όπως είναι το πάγωμα των συχνοτήτων πτήσεων επί έξι διαδοχικές περιόδους, όπως έχουν καθοριστεί από την ΙΑΤΑ, οι συμφωνίες διασύνδεσης πτήσεων, οι συμφωνίες δεσμευμένου χώρου, οι ειδικές συμφωνίες που αφορούν ποσοστώσεις, οι προσβάσεις στο πρόγραμμα τακτικής πελατείας, οι υπηρεσίες συνδυασμένης μεταφοράς και οι δεσμεύσεις σχετικά με τους ναύλους. Για τον λόγο αυτό, δεν μπορεί να προσάπτεται στην Επιτροπή ότι ασχολήθηκε μόνο με το ζήτημα της πρόσβασης στους διαθέσιμους χρόνους χρήσης.

- 182 Όσον αφορά τον ισχυρισμό της προσφεύγουσας ότι οι δεσμεύσεις δεν είναι ισχυρές λόγω του ότι αφορούν την τήρηση συγκεκριμένης συμπεριφοράς, πρέπει να υπομνησθεί ότι τέτοιες δεσμεύσεις δεν είναι εκ φύσεως ανεπαρκείς για την αποτροπή της δημιουργίας ή της ενίσχυσης δεσπόζουσας θέσης και πρέπει να εκτιμώνται κατά περίπτωση, όπως και οι διαρθρωτικές δεσμεύσεις (απόφαση EDP κατά Επιτροπής, σκέψη 44 ανωτέρω, σκέψη 100· βλ., επίσης, υπό την έννοια αυτή, αποφάσεις του Πρωτοδικείου Gencor κατά Επιτροπής, σκέψη 40 ανωτέρω, σκέψη 319· της 25ης Οκτωβρίου 2002, T-5/02, Tetra Laval κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. II-4381, σκέψη 161, επιβεβαιωθείσα με την απόφαση του Δικαστηρίου της 15ης Φεβρουαρίου 2005, C-12/03 P, Επιτροπή κατά Tetra Laval, Συλλογή 2005, σ. I-987, σκέψη 85).
- 183 Υπό το φως των διατάξεων της προσβαλλόμενης απόφασης που αφορούν τη μεταβίβαση διαθέσιμων χρόνων χρήσης, που συνιστά το σημαντικότερο διορθωτικό μέτρο στην υπό κρίση υπόθεση, οι επίμαχες δεσμεύσεις μπορούν να χαρακτηριστούν ως διαρθρωτικές (σημεία 2 και 14 του πακέτου των δεσμεύσεων). Συγκεκριμένα, τα μέρη της Συγκέντρωσης δεσμεύονται για απεριόριστο χρόνο, πλην εξαιρετικών περιστάσεων που θα δικαιολογούσαν την άρση ή την τροποποίηση της δεσμεύσεως, να μη χρησιμοποιήσουν τους μεταβιβασθέντες διαθέσιμους χρόνους χρήσης. Παρ' όλ' αυτά, τα μέρη της Συγκέντρωσης δεν είναι σε θέση να μπορούν να ανακτήσουν τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης άπαξ και τους μεταβιβάσουν, καθόσον αυτοί που θα παύσουν να χρησιμοποιούνται πρέπει οπωσδήποτε να αναμεταβιβαστούν στον συντονιστή, πράγμα που αποκλείει κάθε πτυχή συνδεόμενη με τήρηση συγκεκριμένης συμπεριφοράς που θα μπορούσε να επηρεάσει την αποτελεσματικότητα των δεσμεύσεων (σημείο 2.2 του πακέτου των δεσμεύσεων).
- 184 Πρέπει επίσης να τονιστεί ότι οι δεσμεύσεις ενισχύθηκαν κατά όχι αμελητέο τρόπο, καθόσον τα μέρη της Συγκέντρωσης δεσμεύθηκαν να μειώσουν τα χρονικά περιθώρια από 45 σε 30 λεπτά για τις γραμμές κοντινών πτήσεων και από 120 σε 90 λεπτά για τις γραμμές μακρινών πτήσεων, προϋποθέσεις που κρίθηκαν θεμελιώδεις από τους νεοεισερχομένους για να διευκολυνθεί η είσοδος στις αγορές (βλ., υπό την έννοια αυτή, αιτιολογικές σκέψεις 159 έως 167 της προσβαλλόμενης απόφασης).
- 185 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι, εν προκειμένω, η προσφεύγουσα δεν κατορθώνει να αποδείξει ότι τα διορθωτικά μέτρα είναι αναποτελεσματικά, καθόσον η επιχειρηματολογία της παρουσιάζει συναφώς πολλά κενά.

- 186 Επιπλέον, όσον αφορά το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η Επιτροπή δεν προέβλεψε στην προσβαλλόμενη απόφαση ρητή ανάκληση σε περίπτωση μη εφαρμογής των δεσμεύσεων, το Πρωτοδικείο τονίζει ότι η προσβαλλόμενη απόφαση προβλέπει ταχεία διαδικασία επίλυσης των διαφορών στην περίπτωση κατά την οποία ένας νεοεισερχόμενος, ένας νέος προμηθευτής υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς ή ένας εταίρος συνδυασμένης μεταφοράς θα είχε λόγους να πιστέψει ότι ο συγχωνευθείς φορέας δεν τηρεί τις προϋποθέσεις των αναληφθεισών έναντι αυτού δεσμεύσεων (σημείο 12 του πακέτου των δεσμεύσεων).
- 187 Επιπλέον, πρέπει να υπομνησθεί ότι οι δεσμεύσεις υπόκεινται στον έλεγχο εντολοδόχου. Ο τελευταίος αυτός έχει καθήκον να μεριμνά για την καλή εκτέλεση εκ μέρους του συγχωνευθέντος φορέα των υποχρεώσεων που συμφωνήθηκαν με τις δεσμεύσεις, που εμπίπτουν στο πλαίσιο της εντολής που του ανατέθηκε, και μπορεί να προτείνει στον συγχωνευθέντα φορέα τα μέτρα που κρίνει αναγκαία για να διασφαλιστεί η τήρηση των δεσμεύσεων (σημείο 11.2.1 του πακέτου των δεσμεύσεων).
- 188 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι τα μέρη της Συγκέντρωσης δεν υπόκεινται σε απλές δηλώσεις πρόθεσης, αλλά, εν προκειμένω, σε υποχρεώσεις, κάθε παράβαση των οποίων θα έχει ως αποτέλεσμα την ανάκληση της προσβαλλόμενης απόφασης που επιτρέπει τη Συγκέντρωση, σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 3, στοιχείο β', του κανονισμού 4064/89. Εντεύθεν προκύπτει ότι η προσφεύγουσα δεν αποδεικνύει επαρκώς κατά νόμο ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης όσον αφορά τα λοιπά μέτρα που επιβλήθηκαν στα μέρη της Συγκέντρωσης ούτε ότι παραβίασε την αρχή της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης μη εφαρμόζοντας ως όφειλε τις διατάξεις της ανακοίνωσης περί των διορθωτικών μέτρων.
- 189 Όσον αφορά, τέλος, το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η διατύπωση των δεσμεύσεων δεν εγγυάται την αποτελεσματικότητά τους όσον αφορά τη διαφύλαξη του ανταγωνισμού, πρέπει να τονιστεί ότι, στις συγκεκριμένες περιστάσεις, οι δεσμεύσεις δεν ήταν τέτοιου μεγέθους και τέτοιας πολυπλοκότητας ώστε η Επιτροπή να βρίσκεται σε αδυναμία να καθορίσει με τον ηθελημένο βαθμό

βεβαιότητας ότι θα αποκατασταθεί στην αγορά ο ουσιαστικός ανταγωνισμός (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση *BaByliss* κατά Επιτροπής, σκέψη 35 ανωτέρω, σκέψη 178). Επιβάλλεται επίσης η διαπίστωση ότι οι δεσμεύσεις που δέχθηκε η Επιτροπή ήσαν αρκούντως σαφείς ώστε να μπορεί να εκτιμήσει τα αποτελέσματά τους στις θιγόμενες αγορές, καθόσον το πακέτο των δεσμεύσεων εκθέτει με σαφήνεια τον τρόπο κατά τον οποίο θα τεθούν σε εφαρμογή τα διορθωτικά μέτρα. Επομένως, το επιχείρημα αυτό πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμο.

190 Κατά συνέπεια, το πέμπτο σκέλος του λόγου ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί του έκτου σκέλους που αντλείται από έλλειψη προσδιορισμού ενός νεοεισερχομένου και καθορισμού προθεσμίας για την είσοδο αυτή

— Επιχειρήματα των διαδίκων

191 Η προσφεύγουσα υπενθυμίζει ότι η Επιτροπή, στο πλαίσιο της προηγούμενης πρακτικής της όσον αφορά τη λήψη αποφάσεων στον αεροπορικό τομέα, έχει ήδη απαιτήσει τα μέρη μιας συγκέντρωσης να προσδιορίζουν εκ των προτέρων ένα δυνητικό νεοεισερχόμενο στα δρομολόγια που προσδιορίζει η Επιτροπή ως παρουσιάζοντα προβλήματα ανταγωνισμού [υπόθεση *Austrian Airlines/Lufthansa* (υπόθεση COMP/37.730)]. Εν προκειμένω όμως η Επιτροπή ικανοποιήθηκε από το «συγκεκριμένο ενδιαφέρον» που εκδήλωσαν οι αεροπορικές εταιρίες *Volare*, *Meridiana* και *Virgin Express*, χωρίς να βεβαιωθεί ότι αυτές οι δηλώσεις πρόθεσης θα υλοποιούνταν με πραγματική είσοδο δυνάμενη να αντισταθμίσει τα αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα. Επιπλέον, η προσφεύγουσα φρονεί ότι, αν η Επιτροπή είχε διεξαγάγει απλές έρευνες, θα είχαν ευχερώς προκύψει οι χρηματοοικονομικές δυσχέρειες της *Volare*, οπότε η αεροπορική αυτή εταιρία δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί κατάλληλος αγοραστής. Επιπλέον, η προσφεύγουσα φρονεί ότι η Επιτροπή βασίζεται στην είσοδο ενός νεοεισερχομένου, συμπεριφορά η οποία έρχεται σε αντίφαση προς την υποχρέωσή της να βεβαιωθεί ότι θα εξαλειφθούν οι σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό της Συγκέντρωσης.

- 192 Η Επιτροπή σταμάτησε επιπλέον στην απλή διαπίστωση ότι οι δεσμεύσεις παρείχαν τη δυνατότητα να «μειωθεί σημαντικά ο κίνδυνος να μην υπάρξει νέα είσοδος». Ωστόσο, δέχθηκε ότι εξακολουθούσε να υπάρχει πραγματικός κίνδυνος να μην υπάρξει νέα είσοδος, αναφέροντας στο υπόμνημα αντικρούσεως ότι, «ακόμη και αν υπάρξει είσοδος νέου ανταγωνιστή σε συγκεκριμένη γραμμή, οι δεσμεύσεις μπορούν να επιτύχουν τον στόχο τους» και προσθέτοντας ότι «τούτο θα συνέβαινε αν, υπό την επήρεια του δυνητικού ανταγωνισμού, οι δεσμεύσεις αυτές βάρυναν στη συμπεριφορά του νέου φορέα».
- 193 Η προσφεύγουσα τονίζει περαιτέρω ότι η ανακοίνωση περί των διορθωτικών μέτρων αναφέρει ότι κάθε δέσμευση πρέπει να μπορεί να εφαρμοστεί αποτελεσματικά εντός σύντομων προθεσμιών. Έτσι, και λαμβανομένης υπόψη της σημασίας της ταυτότητας ενός νεοεισερχομένου και των αβεβαιοτήτων όσον αφορά την ύπαρξη δυνητικών εισερχομένων, η είσοδος θα έπρεπε να πραγματοποιηθεί πριν από την εφαρμογή της συναλλαγής. Η προσφεύγουσα εμμένει στο γεγονός ότι κανένας νεοεισερχόμενος δεν άρχισε να εκμεταλλεύεται κάποιον από τους μεταβιβασθέντες διαθέσιμους χρόνους χρήσης. Για τον λόγο αυτό η Επιτροπή, μη προβλέποντας κάποιο μηχανισμό που να εγγυάται κάποια πραγματική είσοδο εντός συγκεκριμένης προθεσμίας, παρέβη τις απαιτήσεις που καθορίζει ο κανονισμός 4064/89.
- 194 Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι δεν ήταν αναγκαίο τα μέρη της Συγκέντρωσης να προσδιορίσουν εκ των προτέρων ένα νεοεισερχόμενο, δεδομένου ότι η διαβούλευση με τις επιχειρήσεις της αγοράς που πραγματοποίησε πριν λάβει την προσβαλλόμενη απόφαση κατέστησε δυνατό τον προσδιορισμό δυνητικών νεοεισερχομένων όπως είναι η Volare, η Virgin Express και η Meridiana.
- 195 Όσον αφορά το προβληθέν από την προσφεύγουσα επιχείρημα ότι η Επιτροπή περιορίστηκε στην επιβολή διορθωτικών μέτρων «που μειώνουν σημαντικά τον κίνδυνο να μην υπάρξει νέα είσοδος», η Επιτροπή τονίζει ότι η αναφορά αυτή ερμηνεύθηκε εσφαλμένα από την προσφεύγουσα, καθόσον το απόσπασμα αυτό του υπομνήματος αντικρούσεως αποσκοπούσε στο να αποδείξει ότι το αποτέλεσμα των

διορθωτικών μέτρων ήταν μεγάλης σημασίας και επρόκειτο έτσι να καταστήσει δυνατή «την αύξηση της αξίας των μεταβιβασθέντων διαθέσιμων χρόνων χρήσης και, κατά συνέπεια, τη σημαντική μείωση του κινδύνου να μην υπάρξει νέα είσοδος». Η Επιτροπή πραγματοποίησε έτσι στο απόσπασμα αυτό μια σύγκριση μεταξύ, αφενός, της Συγκέντρωσης, όπως παρουσιαζόταν λαμβανομένων υπόψη των επιβληθέντων διορθωτικών μέτρων, και, αφετέρου, των προηγούμενων αποφάσεων που αφορούσαν συμμαχίες και συγκεντρώσεις στον τομέα της αεροπορικής μεταφοράς.

196 Όσον αφορά, τέλος, το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η προσβαλλόμενη απόφαση δεν προέβλεπε πραγματική και ταχεία εφαρμογή των δεσμεύσεων, η Επιτροπή τονίζει ότι το επιχείρημα αυτό δεν προβλήθηκε με το δικόγραφο της προσφυγής και είναι συνεπώς απαράδεκτο. Εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή φρονεί ότι το γεγονός ότι δεν υπήρξε ακόμα νεοεισερχόμενος δεν ασκεί επιρροή, δεδομένου ότι το κύρος της προσβαλλόμενης απόφασης πρέπει να εκτιμηθεί με βάση την κατάσταση που υπήρχε κατά τον χρόνο της εκδόσεως της αποφάσεως αυτής.

— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

197 Πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά το άρθρο 6, παράγραφος 2, του κανονισμού 4064/89, η Επιτροπή μπορεί να επιτρέψει μια συγκέντρωση αν οι δεσμεύσεις που προτείνουν τα μέρη επιτρέπουν την εξάλειψη των σοβαρών αμφιβολιών που προκλήθηκαν όσον αφορά το συμβατό της εν λόγω συγκέντρωσης προς την κοινή αγορά. Ο κανονισμός 4064/89 θέτει έτσι τον σκοπό στον οποίο πρέπει να καταλήξει η Επιτροπή, αλλά της αφήνει ένα σημαντικό περιθώριο εκτίμησης όσον αφορά τη μορφή που μπορεί να λάβουν οι επίμαχες δεσμεύσεις. Ο εν λόγω κανονισμός δεν απαιτεί τα μέρη που προβαίνουν στην κοινοποίηση να προσδιορίζουν ένα νεοεισερχόμενο, μολοντί ένας τέτοιος προσδιορισμός μπορεί να είναι σε ορισμένες περιπτώσεις αναγκαίος, ιδίως όταν κανένας ανταγωνιστής δεν εκδηλώνει ενδιαφέρον για να διεισδύσει σε μια θιγόμενη αγορά.

198 Το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι, στην υπό κρίση υπόθεση, η προσφεύγουσα δεν κατορθώνει να αποδείξει ότι ήταν απαραίτητος ένας ονομαστικός προσδιορισμός, καθόσον διάφοροι ανταγωνιστές, όπως η Meridiana, η Virgin Express και η Volare,

εκδήλωσαν ενδιαφέρον, κατά τη διοικητική διαδικασία, για είσοδο στις θιγόμενες αγορές κατόπιν των δεσμεύσεων που πρότειναν τα μέρη της Συγκέντρωσης.

199 Από τα δικόγραφα της Επιτροπής προκύπτει ότι η Volare είχε ζητήσει διαθέσιμους χρόνους χρήσης για τις γραμμές Παρίσι-Άμστερνταμ, Άμστερνταμ-Μιλάνο, Άμστερνταμ-Βενετία και Άμστερνταμ-Μπολόνια. Η Επιτροπή ανέφερε εξάλλου, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ότι η Volare είχε λάβει διαθέσιμους χρόνους χρήσης κατόπιν της απόφασης 2004/841/EK της Επιτροπής, της 7ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 81 της Συνθήκης ΕΚ (υπόθεση COMP/A.38284/D2 — Air France/Alitalia) (ΕΕ L 362, σ. 17), τούτο δε πολύ λίγο χρόνο προτού εκδοθεί η προσβαλλόμενη απόφαση, γεγονός που της ενίσχυσε την εκτίμηση ότι είναι αξιόπιστο το ενδιαφέρον που εκδήλωσε η Volare στην υπό κρίση υπόθεση.

200 Λόγω μιας αλλαγής ως προς τον έλεγχο στο πλαίσιο των μετόχων της Volare, όπως ισχυρίζεται η Επιτροπή, η εταιρία αυτή δεν εισήλθε τελικώς στις προαναφερθείσες αγορές. Στην περίπτωση που η μη διείσδυση συνδέεται με χρηματοοικονομικές δυσχέρειες που αντιμετώπισε η Volare, όπως ισχυρίζεται η προσφεύγουσα, και ακόμη και αν υποτεθεί ότι η Επιτροπή θα μπορούσε να διεξαγάγει εις βάθος έρευνα για τη χρηματοοικονομική κατάσταση της αεροπορικής αυτής εταιρίας για να βεβαιωθεί ότι η αίτησή της σχετικά με τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης μπορούσε να προχωρήσει, το γεγονός ότι δεν υπήρξε ένας τέτοιος έλεγχος δεν μπορεί να συνιστά πλάνη περί την εκτίμηση δυνάμενη να χαρακτηριστεί πρόδηλη και ικανή να θέσει εν αμφιβόλω τη νομιμότητα της προσβαλλόμενης απόφασης. Συγκεκριμένα και όπως προκύπτει από τα δικόγραφα της Επιτροπής, και άλλοι ανταγωνιστές μπορούσαν να διεισδύσουν στις θιγόμενες αγορές, γνωρίζοντας ότι υφίστανται, στην Ευρώπη, πολλές εταιρίες χαμηλού κόστους που θα ήθελαν να εισδύσουν στις εν λόγω αγορές, όπως είναι η Ryanair, η Virgin Express, η Smartwings, η Sterling, η Air Service και η SkyEurope.

201 Επιπλέον, πρέπει να θεωρηθεί ότι η διείσδυση σε μια νέα αγορά μπορεί να απαιτεί ορισμένο χρόνο προκειμένου να μπορέσουν οι νεοεισερχόμενοι να εκτιμήσουν τον επικερδή χαρακτήρα μιας εισόδου στην εν λόγω αγορά, λόγω, ιδίως, των σχετικών

επενδύσεων. Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι η προσβαλλόμενη απόφαση αναφέρει ότι η μεταβίβαση διαθέσιμων χρόνων χρήσης είναι για απεριόριστη διάρκεια, πράγμα που επιτρέπει σε νεοεισερχομένους να εισέλθουν στις θιγόμενες αγορές ανά πάση στιγμή και χωρίς χρονική δέσμευση (σημείο 2 του πακέτου των δεσμεύσεων).

202 Περαιτέρω, στην περίπτωση που κανένας νεοεισερχόμενος δεν θα εισέδνε στις θιγόμενες αγορές, θα υφίστατο εν πάση περιπτώσει ορισμένη ανταγωνιστική πίεση στα μέρη της Συγκέντρωσης, καθόσον, αν ο συγχωνευθείς φορέας αποφάσιζε να αυξήσει τις τιμές του, νέοι ανταγωνιστές θα μπορούσαν να ενθαρρυνθούν να διεισδύσουν στις αγορές αυτές οι οποίες θα καθίσταντο πιο ελκυστικές. Από τη δικογραφία προκύπτει συγκεκριμένα ότι, στις γραμμές μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας, καμία αεροπορική εταιρία δεν θα μπορούσε να ανταγωνιστεί, πριν από πέντε έτη, τη Lufthansa και την Austrian Airlines. Ωστόσο, η ύπαρξη μη αμελητέων περιθωρίων κέρδους που οφείλονται στις υψηλές τιμές που εφαρμόζουν οι δύο αυτές εταιρίες είλκυσαν κάποιους νεοεισερχομένους, αναγκάζοντας έτσι τη Lufthansa και την Austrian Airlines να αντιδράσουν προσαρμόζοντας την πολιτική τιμών που ασκούν προκειμένου να συνεχίσουν να είναι ανταγωνιστικές. Εντεύθεν προκύπτει ότι η Επιτροπή μπορούσε να συναγάγει από αυτό την πολύ πιθανή είσοδο ενός νέου ανταγωνιστή στις θιγόμενες αγορές.

203 Όσον αφορά το επιχείρημα ότι κανένας νεοεισερχόμενος δεν εισήλθε στις θιγόμενες αγορές, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, η νομιμότητα της προσβαλλόμενης ατομικής πράξης πρέπει να εκτιμάται σε συνάρτηση με τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που υφίστανται κατά τον χρόνο έκδοσης της πράξης (αποφάσεις του Δικαστηρίου της 7ης Φεβρουαρίου 1979, 15/76 και 16/76, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1979/I, σ. 141, σκέψη 7, και της 17ης Μαΐου 2001, C-449/98 Ρ, IECC κατά Επιτροπής, Συλλογή 2001, σ. I-3875, σκέψη 87· απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 1996, T-177/94 και T-377/94, Altmann κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. II-2041, σκέψη 119).

204 Κατά συνέπεια, η προσβαλλόμενη απόφαση πρέπει να εξετασθεί με βάση τα πραγματικά στοιχεία που υφίσταντο κατά τον χρόνο της έκδοσής της και όχι με βάση τα πραγματικά στοιχεία που είναι μεταγενέστερα της έκδοσης αυτής. Για τον λόγο αυτό, είναι αλυσιτελές το γεγονός ότι κανένας νεοεισερχόμενος δεν έχει διεισδύσει, μέχρι την ημέρα της επί ακροατηρίου συζήτησης, στις θιγόμενες αγορές.

205 Όσον αφορά τον ισχυρισμό της προσφεύγουσας ότι η Επιτροπή δεν βεβαιώθηκε για το ότι θα υπήρχε νέα είσοδος λίγο χρόνο μετά την έγκριση της Συγκέντρωσης, το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι η επίκριση αυτή, η οποία δεν προβλήθηκε με το δικόγραφο της προσφυγής, συνδέεται με τον υπό κρίση λόγο ακυρώσεως, καθόσον με αυτή επιχειρείται να αποδειχθεί η ύπαρξη πρόδηλης πλάνης εκτίμησης όσον αφορά το περιεχόμενο των δεσμεύσεων που έγιναν δεκτές. Εντεύθεν προκύπτει ότι το επιχείρημα αυτό δεν συνιστά νέο νομικό ισχυρισμό, όπως ισχυρίζεται η Επιτροπή, και είναι κατά συνέπεια παραδεκτό.

206 Πρέπει να υπομνησθεί ότι η Επιτροπή μπορούσε να απέσχει από το να προσδιορίσει κατά τρόπο βέβαιο ένα νεοεισερχόμενο, καθόσον διάφοροι ανταγωνιστές είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον να διεισδύσουν στις θιγόμενες αγορές. Από το επιχείρημα της προσφεύγουσας συνεπώς παραμένει μόνο η αιτίαση ότι η Επιτροπή δεν βεβαιώθηκε ότι κάποιος νεοεισερχόμενος θα διείσδυε πιθανώς γρήγορα στις αγορές αυτές.

207 Συναφώς, σύμφωνα με την ανακοίνωση περί των διορθωτικών μέτρων, οι δεσμεύσεις πρέπει να μπορούν να τίθενται σε εφαρμογή αποτελεσματικά και μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα προκειμένου η Επιτροπή να επιτρέψει μια συγκέντρωση (σημεία 10 και 19). Εν προκειμένω, η προσβαλλόμενη απόφαση απαιτεί οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης να προσφερθούν ένα μήνα μετά την πραγματοποίηση της Συγκέντρωσης (σημείο 13 του πακέτου των δεσμεύσεων). Επομένως, τα μέρη της Συγκέντρωσης ήσαν υποχρεωμένα να μεταβιβάσουν τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης μέσα σε σύντομο και δεσμευτικό χρονικό διάστημα, καθιστώντας δυνατή και ευνοώντας έτσι την ταχεία είσοδο ενός νέου ανταγωνιστή.

208 Κατά συνέπεια, η στρεφόμενη κατά της Επιτροπής αιτίαση ότι δεν βεβαιώθηκε ότι θα πραγματοποιούνταν γρήγορα μια νέα είσοδος είναι αβάσιμη.

- 209 Κατόπιν των προεκτεθέντων, η προσφεύγουσα δεν αποδεικνύει επαρκώς κατά νόμο ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης μη προσδιορίζοντας κάποιο νεοεισερχόμενο και μη προβλέποντας καταληκτική ημερομηνία για νέα είσοδο στις θιγόμενες αγορές.
- 210 Κατά συνέπεια, το έκτο σκέλος του λόγου ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί του εβδόμου σκέλους που αντλείται από το ότι δεν ελήφθη υπόψη το τρένο μεγάλης ταχύτητας Thalys ως ανταγωνιστής

— Επιχειρήματα των διαδίκων

- 211 Κατά την προσφεύγουσα, η παρουσία του Thalys αποτελεί τροχοπέδη για την είσοδο νεοεισερχομένων στη γραμμή Παρίσι-Άμστερνταμ. Παρατηρεί ότι το Thalys διαθέτει σήμερα στη γραμμή αυτή μερίδιο αγοράς περίπου 45 %, το οποίο πρόκειται να αυξηθεί λόγω των βελτιώσεων των υποδομών που θα περιορίσουν τη διάρκεια της διαδρομής. Επιπλέον, η Επιτροπή θεώρησε εσφαλμένα ότι η συχνότητα έξι πτήσεων ημερησίως ήταν επαρκής για τους επιβάτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο, ενώ έχει αναγνωρίσει ότι μια τέτοια συχνότητα, στην περίπτωση του Thalys, ήταν ανεπαρκής (αιτιολογική σκέψη 71 της προσβαλλόμενης απόφασης).
- 212 Η Επιτροπή αμφισβητεί τον ισχυρισμό αυτό και υπενθυμίζει ότι το Thalys δεν είναι ανταγωνιστικό για τους πελάτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο,

τούτο δε κατ' ουσίαν λόγω της διάρκειας του ταξιδιού με το τρένο. Μόνο μια μείωση του χρόνου της διαδρομής θα καθιστούσε δυνατή την αλλαγή της κατάστασης αυτής, πράγμα για το οποίο χρειάζεται σημαντική βελτίωση των υποδομών.

— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 213 Εν προκειμένω η αιτίαση της προσφεύγουσας πρέπει να γίνει κατανοητή ως τείνουσα να αποδείξει ότι η Επιτροπή, μη λαμβάνοντας υπόψη καταλλήλως τον ως προς τον ανταγωνισμό αντίκτυπο του Thalys στην αγορά Παρίσι-Άμστερνταμ, υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης.
- 214 Από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι, στη γραμμή Παρίσι-Άμστερνταμ, το Thalys πραγματοποιεί έξι ημερήσια δρομολόγια διάρκειας 4 h 09 (απλή διαδρομή), ενώ η διάρκεια της πτήσης είναι περίπου τρεις ώρες από το ένα κέντρο της πόλης στο άλλο κέντρο της πόλης (αιτιολογικές σκέψεις 70 έως 72 της προσβαλλόμενης απόφασης). Έτσι και όσον αφορά τους επιβάτες που δεν είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο, το Thalys μπορεί να θεωρηθεί σήμερα ανταγωνιστής. Αντιθέτως, καλώς η Επιτροπή κατέληξε ότι το Thalys δεν ήταν ανταγωνιστικό για τους πελάτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο, λόγω, ιδίως, της διάρκειας του ταξιδιού, καθόσον για το ταξίδι μετ' επιστροφής με το τρένο χρειάζονται δύο περίπου ώρες επιπλέον. Έτσι, μόνο μια μείωση του χρόνου της διαδρομής θα μπορούσε να αλλάξει την κατάσταση αυτή, πράγμα για το οποίο απαιτείται, όπως τονίζει η Επιτροπή, σημαντική βελτίωση των υποδομών.
- 215 Εν προκειμένω, η προσφεύγουσα δεν προσκομίζει κανένα στοιχείο από το οποίο να μπορεί να αποδειχθεί ότι, για το Thalys, είναι εσφαλμένη η διάκριση που έκανε η Επιτροπή μεταξύ των επιβατών που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο και εκείνων οι οποίοι δεν είναι. Κατά συνέπεια, η επίκριση της προσφεύγουσας που αφορά το γεγονός ότι η Επιτροπή θεώρησε εσφαλμένα ότι μια συχνότητα έξι πτήσεων ημερησίως ήταν επαρκής για τους επιβάτες που είναι ευαίσθητοι στον

παράγοντα χρόνο, ενώ αναγνώρισε, στην αιτιολογική σκέψη 71 της προσβαλλόμενης απόφασης, ότι μια τέτοια συχνότητα στην περίπτωση του Thalys ήταν ανεπαρκής για την επίλυση των σχετικών με τον ανταγωνισμό προβλημάτων όσον αφορά τους ταξιδιώτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο, δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

- 216 Όσον αφορά το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι το Thalys αποτελεί τροχοπέδη για την είσοδο νεοεισερχομένων, πρέπει να τονισθεί ότι η εμπορική ανάπτυξη του Thalys προηγήθηκε της Συγκέντρωσης, οπότε οι αεροπορικές εταιρίες που σχεδιάζουν να διεισδύσουν στην εν λόγω αγορά χρειάστηκε να λάβουν υπόψη αυτόν τον παράγοντα του ανταγωνισμού. Η παρουσία του Thalys στην αγορά Παρίσι-Άμστερνταμ οδήγησε, κατά συνέπεια, την Επιτροπή να βεβαιωθεί ότι θα διαφυσσόταν όχι μόνον ο ανταγωνισμός που ασκούν οι αεροπορικές εταιρίες, αλλά και ο ανταγωνισμός που ασκούν οι προμηθευτές άλλων μέσων μεταφοράς, όπως είναι η σιδηροδρομική μεταφορά.
- 217 Συγκεκριμένα, τα διορθωτικά μέτρα που αφορούν τις υπηρεσίες συνδυασμένης μεταφοράς παρέχουν τη δυνατότητα, για παράδειγμα, στην εταιρία που εκμεταλλεύεται το Thalys να πωλεί ένα εισιτήριο μετ' επιστροφής Παρίσι-Άμστερνταμ, με το οποίο ένας ταξιδιώτης μπορεί να ταξιδέψει με το τρένο για την απλή μετάβαση και να ταξιδέψει με το αεροπλάνο για την επιστροφή. Προκειμένου να καταστεί η δυνατότητα αυτή ελκυστική, έχει προβλεφθεί ότι η εταιρία που εκμεταλλεύεται το Thalys θα είναι σε θέση, για την πτήση της επιστροφής, να τυγχάνει όλων των εκπτώτικων ναύλων που προτείνει ο συγχωνευθείς φορέας και θα έχει τη δυνατότητα να προτείνει υπηρεσίες συνδυασμένης μεταφοράς σε ανταγωνιστικές τιμές (σημείο 7 του πακέτου των δεσμεύσεων). Συναφώς, από τα δικόγραφα της Επιτροπής προκύπτει ότι η σιδηροδρομική εταιρία Georg Verkehrsorganisation GmbH διεξάγει συνομιλίες με την Air France προκειμένου να καταλήξουν σε συμφωνία συνδυασμένης μεταφοράς για την αγορά Παρίσι-Άμστερνταμ, πράγμα που αποδεικνύει ότι οι συμφωνίες συνδυασμένης μεταφοράς καθίστανται ελκυστικές.
- 218 Επομένως, το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι το Thalys αποτελεί τροχοπέδη για την είσοδο νέου ανταγωνιστή στη γραμμή Παρίσι-Άμστερνταμ δεν μπορεί να

αποδειξει ότι η σχετική με τον ανταγωνισμό ανάλυση που πραγματοποίησε η Επιτροπή είναι πλημμελής λόγω πρόδηλης πλάνης εκτίμησης. Κατά συνέπεια, το έβδομο σκέλος του λόγου ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

- 219 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η προσφεύγουσα δεν προσκόμισε την απόδειξη πρόδηλης πλάνης εκτίμησης καταλογιστέας στην Επιτροπή, καθόσον δεν κατόρθωσε να αποδείξει ότι οι εν λόγω δεσμεύσεις δεν ήσαν ικανές να διαλύσουν τις σοβαρές αμφιβολίες που δημιουργήθηκαν όσον αφορά το συμβατό της συγκέντρωσης προς την κοινή αγορά. Κατά συνέπεια, ο πέμπτος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό του.
- 220 Υπό τις συνθήκες αυτές, η προσφυγή πρέπει να απορριφθεί.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 221 Σύμφωνα με το άρθρο 87, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρξε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Εφόσον η προσφεύγουσα ηττήθηκε, πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα, σύμφωνα με το αίτημα της Επιτροπής.
- 222 Σύμφωνα με το άρθρο 87, παράγραφος 4, πρώτο εδάφιο, του Κανονισμού Διαδικασίας, η Γαλλική Δημοκρατία θα φέρει τα δικαστικά της έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ (δεύτερο τμήμα)

αποφασίζει:

- 1) **Απορρίπτει την προσφυγή.**
- 2) **Η προσφεύγουσα φέρει τα δικά της έξοδα, καθώς και τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκε η Επιτροπή.**
- 3) **Η Γαλλική Δημοκρατία φέρει τα δικά της έξοδα.**

Pirrung

Forwood

Παπασάββας

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 4 Ιουλίου 2006.

Ο Γραμματέας

E. Coulon

Ο Πρόεδρος

J. Pirrung

Πίνακας περιεχομένων

Νομικό πλαίσιο	II - 1942
Το ιστορικό της διαφοράς	II - 1946
1. Εμπλεκόμενες επιχειρήσεις	II - 1946
2. Η διοικητική διαδικασία ενώπιον της Επιτροπής	II - 1947
3. Οι δεσμεύσεις τις οποίες αποδέχθηκε η Επιτροπή	II - 1948
Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων	II - 1951
Επί του αιτήματος διεξαγωγής αποδείξεων	II - 1952
Επί του παραδεκτού	II - 1954
1. Επιχειρήματα των διαδίκων	II - 1954
2. Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 1954
Επί της ενεργητικής νομιμοποίησης	II - 1954
Επί του εννόμου συμφέροντος	II - 1957
Επί της ουσίας	II - 1958
1. Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως που αντλείται από πρόδηλη πλάνη εκτίμησης λόγω της απουσίας ανάλυσης της ενίσχυσης της δεσπόζουσας θέσης του συγχωνευθέντος φορέα στις γραμμές όπου δεν υφίσταντο αλληλεπικαλύψεις μεταξύ των δραστηριοτήτων της Air France και της KLM	II - 1959
Επιχειρήματα των διαδίκων	II - 1959
Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 1962
Επί της έλλειψης ανάλυσης της επίπτωσης της Συγκέντρωσης στην αγορά αεροπορικών ταξιδιών αναψυχής	II - 1963
Επί της έλλειψης ανάλυσης της επίπτωσης της Συγκέντρωσης στις αγορές στις οποίες δεν υπάρχουν αλληλεπικαλύψεις	II - 1964

2. Επί του δευτέρου λόγου ακυρώσεως που αντλείται από πρόδηλη πλάνη εκτίμησης λόγω της απουσίας ανάλυσης της ενίσχυσης της δεσπόζουσας θέσεως του συγχωνευθέντος φορέα στην αγορά αγοράς αερολιμενικών υπηρεσιών II - 1967
- Επιχειρήματα των διαδίκων II - 1967
- Εκτίμηση του Πρωτοδικείου II - 1970
- Επί της μη συνεκτίμησης της ενίσχυσης της δεσπόζουσας θέσης στην αγορά αγοράς αερολιμενικών υπηρεσιών. II - 1970
- Επί της ενισχυμένης επιρροής του συγχωνευθέντος φορέα έναντι της AdP II - 1972
3. Επί του τρίτου λόγου ακυρώσεως που αντλείται από πρόδηλη πλάνη εκτίμησης της δυνατότητας αμοιβαίας υποκατάστασης του CDG και του Orly II - 1973
- Επιχειρήματα των διαδίκων II - 1973
- Εκτίμηση του Πρωτοδικείου II - 1975
- Επί της θέσης των δύο αεροδρομίων II - 1975
- Επί του είδους των πτήσεων που πραγματοποιούνται από τα δύο αεροδρόμια II - 1976
4. Επί του τετάρτου λόγου ακυρώσεως που αντλείται από πρόδηλη πλάνη εκτίμησης λόγω του ότι δεν εξετάστηκαν οι συνέπειες της Συγκέντρωσης στον δυνητικό ανταγωνισμό II - 1978
- Επιχειρήματα των διαδίκων II - 1978
- Εκτίμηση του Πρωτοδικείου II - 1979
- Επί του περιορισμένου χαρακτήρα της εγχώριας αγοράς της KLM II - 1980
- Επί της εγγύτητας του Άμστερνταμ, κέντρου δραστηριοτήτων της KLM, σε σχέση με το Παρίσι και του περιορισμένου χαρακτήρα του ανταγωνισμού που υφίσταται στις υπηρεσίες διεθνών αεροπορικών μεταφορών με προέλευση το Παρίσι II - 1982
5. Επί του πέμπτου λόγου ακυρώσεως που αντλείται από την πρόδηλη πλάνη εκτίμησης των δεσμεύσεων που ανέλαβαν τα μέρη της Συγκέντρωσης II - 1983
- Επί του πρώτου σκέλους που αντλείται από τη μη επέκταση των δεσμεύσεων στις αγορές στις οποίες δεν υπάρχουν αλληλεπικαλύψεις II - 1984
- Επιχειρήματα των διαδίκων II - 1984
- Εκτίμηση του Πρωτοδικείου II - 1985
- II - 2013

Επί του δευτέρου σκέλους που αφορά τη μη ελκυστικότητα των δεσμεύσεων για τις εταιρίες χαμηλού κόστους	II - 1987
— Επιχειρήματα των διαδίκων	II - 1987
— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 1988
Επί του τρίτου σκέλους που αφορά την έλλειψη μεταβίβασης βιώσιμης δραστηριότητας	II - 1990
— Επιχειρήματα των διαδίκων	II - 1990
— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 1991
Επί του τετάρτου σκέλους που αντλείται από την ανεπάρκεια των μεταβιβαζομένων διαθέσιμων χρόνων χρήσης	II - 1993
— Επιχειρήματα των διαδίκων	II - 1993
— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 1994
Επί του πέμπτου σκέλους που αντλείται από την ανεπάρκεια των λοιπών διορθωτικών μέτρων	II - 1997
— Επιχειρήματα των διαδίκων	II - 1997
— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 1998
Επί του έκτου σκέλους που αντλείται από έλλειψη προσδιορισμού ενός νεοεισερχομένου και καθορισμού προθεσμίας για την είσοδο αυτή	II - 2001
— Επιχειρήματα των διαδίκων	II - 2001
— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2003
Επί του εβδόμου σκέλους που αντλείται από το ότι δεν ελήφθη υπόψη το τρένο μεγάλης ταχύτητας Thalys ως ανταγωνιστής	II - 2007
— Επιχειρήματα των διαδίκων	II - 2007
— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2008
Επί των δικαστικών εξόδων	II - 2010