

AZ ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (második tanács)

2006. július 4.*

A T-177/04. sz. ügyben,

az **easyJet Airline Co. Ltd** (székhelye: Luton [Egyesült Királyság], képviselik kezdetben: J. Cook, J. Parker és S. Dolan solicitors, később: M. Werner és M. Waha ügyvédek, L. Mills solicitor, M. de Lasala Lobera és R. Malhotra ügyvédek)

felperesnek

az **Európai Közösségek Bizottsága** (képviselek: P. Oliver, A. Bouquet és A. Whelan, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

alperes ellen,

* Az eljárás nyelve: angol.

támogatja:

a **Francia Köztársaság** (képviseli: G. de Bergues, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

beavatkozó,

az Air France és a Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV társaságok közötti összefonódást – a javasolt bizonyos kötelezettségvállalások betartása mellett – a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító 2004. február 11-i bizottsági határozat (COMP/M.3280 Air France/KLM ügy) megsemmisítése iránti kereset tárgyában,

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁGA (második tanács),

tagjai: J. Pirrung elnök, N. J. Forwood és S. Papasavvas bírák,
hivatalvezető: K. Andová tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2005. november 23-i tárgyalásra,

meghozta a következő

Ítéletet

Jogi háttér

- 1 Az 1989. december 21-i (helyesbítve a HL 1990. L 257., 13. oldalon; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 4. kötet, 137. o., és módosítva az 1997. június 30-i 1310/97/EK rendelettel [HL L 180., 1. o., helyesbítve a HL 1998. L 40., 17. oldalon; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 1. kötet, 164. o.]), a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló 4064/89/EGK rendelet (HL L 395., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 1. kötet, 31. o.) 1. cikke szerint e rendelet minden közösségi léptékű, e cikk (2) bekezdése és (3) bekezdése meghatározása szerinti összefonódásra vonatkozik.
- 2 A 4064/89 rendelet 4. cikke értelmében a közösségi léptékű összefonódásokat a Bizottságnál előzetesen be kell jelenteni.
- 3 A 4064/89 rendelet 6. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint amennyiben a Bizottság azt állapítja meg, hogy a bejelentett összefonódás – jóllehet e rendelet hatálya alá tartozik – nem támaszt komoly kétségeket a közös piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatban, akkor a Bizottság azt nem ellenzi, és kinyilvánítja annak összeegyeztethetőségét a közös piaccal (a továbbiakban: az I. fázis).

4 Ezzel ellentétben a 4064/89 rendelet 6. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerint amennyiben a Bizottság megállapítja, hogy az e rendelet hatálya alá tartozó bejelentett összefonódás komoly kétségeket támaszt a közös piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatban, akkor a Bizottság az eljárás megindítása mellett határoz (a továbbiakban: a II. fázis).

5 A 4064/89 rendelet 6. cikkének (2) bekezdése szerint:

„Ha a Bizottság megállapítja, hogy az érintett vállalkozások által végzett módosítást követően a bejelentett összefonódás többé nem támaszt súlyos kétségeket az (1) bekezdés c) pontjának értelmezése szerint, akkor a Bizottság úgy határozhat, hogy az összefonódást az (1) bekezdés b) pontjának megfelelően a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítja.

A Bizottság az (1) bekezdés b) pontja szerinti határozatához csatolhatja azokat a feltételeket és kötelezettségeket, amelyek célja az érintett vállalkozások által a Bizottsággal szemben vállalt, az összefonódás közös piaccal való összeegyeztethetőségét megerősítő kötelezettségek betartásának biztosítása.”

6 A 4064/89 rendelet 6. cikke (3) bekezdésének b) pontja szerint a Bizottság a meghozott határozatát visszavonhatja, amennyiben az érintett vállalkozások a határozathoz csatolt bármelyik kötelezettségüket megsértik.

7 A 4064/89/EGK tanácsi rendelet és a 447/98/EK bizottsági rendelet alapján elfogadható jogorvoslati lehetőségekről [helyes fordítás: korrekciós intézkedésekről] szóló közleményben (HL 2001. C 68., 3. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet,

2. kötet, 89. o.; a továbbiakban: korrekciós intézkedésekről szóló közlemény) a Bizottság olyan iránymutatásokat tesz közzé, amelyeket a kötelezettségvállalásokkal kapcsolatban kíván követni, és többek között a következőket mondja ki:

- a felekre hárul annak világos bizonyítása, hogy a korrekciós intézkedés tartósan helyreállítja a hatékony verseny feltételeit a közös piacon (6. pont), és kezdettől fogva kötelességük, hogy a javasolt korrekciós intézkedés típusával, léptékével és hatályával, valamint a felek általi sikeres, teljes körű és kellő időben történő megvalósításának valószínűségével kapcsolatban megszüntessenek minden bizonytalanságot (7. pont);
- a kötelezettségvállalások alapvető célja a kompetitív piaci szerkezetek biztosítása; a strukturális jellegű kötelezettségvállalásokat – például leányvállalat eladására vonatkozó kötelezettségvállalást – a 4064/89 rendelet célkitűzései szempontjából rendszerint előnyben kell részesíteni, mivel az ilyen kötelezettségvállalás megakadályozza a Bizottság által előzőleg azonosított erőfölény létrejöttét vagy megerősödését, és ráadásul nem tesz szükségessé közép- vagy hosszú távú ellenőrző intézkedéseket; nem zárható ki azonban automatikusan annak a lehetősége, hogy más típusú kötelezettségvállalások is alkalmasak lehetnek arra, hogy megakadályozzák az erőfölény létrejöttét vagy megerősödését, azt azonban, hogy az ilyen kötelezettségvállalások elfogadhatók-e, eseti alapon kell eldönteni (9. pont);
- az I. fázisban benyújtott kötelezettségvállalásoknak elegendőeknek kell lenniük, hogy egyértelműen kizárják a 4064/89 rendelet 6. cikke (1) bekezdésének c) pontja értelmében vett komoly kétségeket (11. pont);
- ha a tervezett összefonódás azzal a veszéllyel fenyeget, hogy olyan erőfölényt hoz létre vagy erősít meg, amely gátolná a hatékony versenyt, a hatékony verseny helyreállításának legeredményesebb módja a tiltáson kívül az, ha leválasztás útján megteremtik azokat a feltételeket, amelyek lehetővé teszik új versenyző jogalany létrejöttét vagy a meglévő versenytársak megerősödését (13. pont);

- a leválasztott tevékenységeknek életképes üzleti vállalkozásokból kell össze-
tevédniük, amelyek az arra alkalmas felvásárló általi működtetés esetén tartósan
és hatékonyan képesek versenyezni az egyesült joggal; az életképes üzleti
vállalkozás rendszerint meglévő vállalkozás, amely önállóan képes működni, ami
azt jelenti, hogy a nyersanyagellátás vagy az együttműködés egyéb formái
tekintetében bizonyos átmeneti időszak kivételével az egyesülő felektől
függetlenül képes működni (14. pont);

 - adódnak olyan esetek, amikor a leválasztási csomag életképessége, tekintettel az
üzleti vállalkozás részét képező eszközökre, nagymértékben függ a felvásárló
kilététől; ilyen körülmények között a Bizottság csak akkor engedélyezi az
összefonódást, ha a felek vállalják, hogy mindaddig nem hajtják végre a
bejelentett műveletet, amíg nem kötöttek az elidegenített üzletre vonatkozóan
kötelező érvényű megállapodást a Bizottság által jóváhagyott felvásárlóval
(20. pont);

 - bár a leválasztás az előnyben részesített korrekciós intézkedés, mégsem ez az
egyetlen, amelyet a Bizottság elfogad; előfordulhatnak olyan helyzetek, amikor
az üzleti vállalkozás leválasztása lehetetlen; ilyen körülmények esetén a
Bizottságnak azt kell meghatároznia, hogy más típusú korrekciós intézkedések
elegendő hatással lehetnek-e a piacra a hatékony verseny helyreállítása
érdekében (26. pont).
- 8 A Bizottságnak a közösségi versenyjog alkalmazásában az érintett piac meg-
határozásáról szóló közleménye (HL 1997. C 372., 5. o.; magyar nyelvű különkiadás
8. fejezet, 1. kötet, 155. o.; a továbbiakban: piac meghatározásáról szóló közlemény)
kimondja, hogy a vállalkozások a versenykorlátok három fő forrásának vannak
kitéve, ezek: a keresleti helyettesíthetőség, a kínálati helyettesíthetőség és a
potenciális verseny. Gazdasági nézőpontból az érintett piac meghatározásához a
keresleti helyettesíthetőség jelenti a legközvetlenebb és leghatékonyabb fegyvermező
erőt az adott termék szállítóira, különösen ármeghatározó döntéseik vonatkozásában
(13. pont).

A jogvita előzményei

1. Az érintett vállalkozások

- 9 2004. február 11-én, vagyis az I. fázis befejeztével a Bizottság a 4064/89 rendelet 6. cikkének (2) bekezdése alkalmazásával – figyelemmel a javasolt kötelezettségvállalásokra – az összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító határozatot hozott (COMP/M.3280 Air France/KLM ügy) (HL C 60., 5. o.; a továbbiakban: megtámadott határozat). A felperes az Egyesült Királyságban székhellyel rendelkező alacsony költséggel működő légitársaság, amely különböző európai rendeltetési helyekre kínál előnyös árú szolgáltatásokat.
- 10 Az Air France Franciaországban székhellyel rendelkező légi fuvarozó, amely főképpen három ágazatban végez tevékenységet: a légi személyszállítás, a légi áru fuvarozás, valamint a karbantartási és javítási szolgáltatások terén. Az Air France gyűjtő-elosztó hálózatot üzemeltet, és gyűjtő-elosztó repülőtere (fő légi csatlakozási csomópontja) a nemzetközi repülőjáratok vonatkozásában a Roissy-Charles-de-Gaulle repülőtér (a továbbiakban: CDG), a belföldi repülőjáratok vonatkozásában a Párizs-Orly repülőtér (a továbbiakban: Orly). Az Air France egyúttal a SkyTeam szövetség egyik alapító tagja, amelynek tagjai még az Aeromexico, az Alitalia, a Continental Airlines, a CSA Czech Airlines, a Delta, a Northwest Airlines és a Korean Air társaságok.
- 11 A KLM Hollandiában székhellyel rendelkező légi fuvarozó, amely lényegében négy ágazatban végez tevékenységet: a légi személyszállítás, a légi áru fuvarozás, a karbantartási szolgáltatások nyújtása és Transavia nevű leányvállalatán keresztül a charter- és menetrend szerinti alacsony költséggel működő légi járatok üzemeltetése terén. A KLM gyűjtő-elosztó hálózatot üzemeltet, amelynek gyűjtő-elosztó repülőtere az Amszterdam-Schiphol repülőtér. A KLM a Northwest Airlineszal szövetségi megállapodást kötött, amely főképpen az észak-atlanti légi útvonalakra vonatkozik.

2. A Bizottság előtti közigazgatási eljárás

- 12 2003. december 18-án az Air France és a KLM a 4064/89 rendelet értelmében bejelentették a Bizottságnak a 2003. október 16-án aláírt keret-megállapodásukat. E megállapodás a KLM gazdasági érdekeltségei összességének Air France általi felvásárlását, valamint a KLM feletti jogi irányítás fokozatos megszerzését rögzítette. Az Air France-nak először a KLM-ben fennálló szavazati jogok 49%-át kellett megszereznie, amely az előbbinek a stratégiai műveletek, vagyis a stratégiai terv és a költségvetés elfogadása, valamint a KLM igazgatóinak kinevezése kapcsán vétőjogot biztosított, majd másodszer a fennmaradó szavazati jogokat kellett megszereznie (a továbbiakban: Összefonódás).
- 13 2003. december 23-án a Bizottság a 4064/89 rendelet 11. cikke alapján az Összefonódás kapcsán információkérést intézett több mint 90 versenytárshoz, többek között a felpereshez is. A felperes 2004. január 14-én nyújtotta be észrevételeit.
- 14 2004. január 14-én a 4064/89 rendelet 6. cikkének (2) bekezdések értelmében az Air France és a KLM kötelezettségvállalásokat javasolt a Bizottságnak. A Bizottság 2004. január 23-án a hivatkozott kötelezettségvállalásokat továbbította az érdekelt harmadik személyeknek annak érdekében, hogy megtehessék észrevételeiket. A felperes 2004. január 30-án és február 4-én hozta a Bizottság tudomására az Összefonódás résztvevői által javasolt kötelezettségvállalásokkal kapcsolatos megjegyzéseit.
- 15 2004. február 11-én, vagyis az I. fázis befejeztével a Bizottság meghozta a megtámadott határozatot, amelyben úgy határozott, hogy – figyelemmel a javasolt kötelezettségvállalásokra – az Összefonódás a közös piaccal összeegyeztethető.

3. A Bizottság által elfogadott kötelezettségvállalások

¹⁶ Annak érdekében, hogy az Összefonódásnak a közös piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatban támasztott komoly kétségeket eloszlassák, az Air France és a KLM tizennégy – ezekből kilenc európai, ti.: a Párizs–Amszterdam, a Lyon–Amszterdam, a Marseille–Amszterdam, a Toulouse–Amszterdam, a Bordeaux–Amszterdam, a Milánó–Amszterdam, a Róma–Amszterdam, a Velence–Amszterdam és a Bologna–Amszterdam közötti – útvonalon felmerülő versenyaggályok megoldásának érdekében kötelezettségvállalási javaslatot tett. E kötelezettségvállalásokat – amelyek betartását az ügygondnok felügyeli – az alábbiak szerint lehet összefoglalni:

- a rövid távú légi útvonalak (vagy európai járatok) kapcsán vállalt kötelezettségvállalások: az egyesült jogalany kötelezettséget vállal arra, hogy pénzügyi ellentételezés nélkül, a kötelezettségvállalásokban meghatározott eljárás szerint több, Amszterdamban és/vagy Párizsban és/vagy Lyonban és/vagy Milánóban és/vagy Rómában fennálló résidőt bocsát rendelkezésre, valamint arra, hogy az azonosított európai légi útvonalakon menetrendszerű közvetlen járatokra napi (új vagy kiegészítő) légi személyszállítást tesz lehetővé egy vagy több új belépő számára; a Párizs–Amszterdam légi útvonalon legfeljebb napi hatszoros járatsűrűséget, a Milánó–Amszterdam légi útvonalon legfeljebb napi négyszeres járatsűrűséget, a Lyon–Amszterdam és Róma–Amszterdam légi útvonalon legfeljebb napi háromszoros járatsűrűséget, a Marseille–Amszterdam, a Toulouse–Amszterdam, a Bordeaux–Amszterdam, a Velence–Amszterdam és Bologna–Amszterdam légi útvonalon legfeljebb napi kétszörös járatsűrűséget kell rendelkezésre bocsátania;
- a hosszú távú légi útvonalak (vagy interkontinentális járatok) kapcsán vállalt kötelezettségvállalások: a megtámadott határozatban azonosított versenyaggályt felvető hosszú távú légi útvonalak tekintetében a résidőket az amszterdami és párizsi repülőtéren kell rendelkezésre bocsátani;

- a résidők feladásának módszereire vonatkozó kötelezettségvállalások: az egyesült jogalany által feladott résidők az új belépő által a hosszú távú légi útvonalakra kért időponttól számított 90 percen belüli időszámban, illetve az új belépő által az európai légi útvonalakra kért időponttól számított 30 percen belüli időszámban helyezkednek majd el; a CDG és Orly az európai légi személyszállítási szolgáltatások kapcsán fennálló helyettesíthetősége alapján a potenciális új belépők akár az egyik, akár a másik repülőtéren igényelhetnek résidőket;

- a résidők kapcsán vállalt kötelezettségvállalások korlátlan idejűek; az egyesült jogalany mindeközben a kivételes körülmények vagy a piaci körülmények radikális változásai által indokolt felülvizsgálati kikötésre hivatkozhat, ha például valamely azonosított hosszú távú vagy európai légi útvonalon versenyző légi fuvarozói szolgáltatás üzemeltetése ezt indokolja; a Bizottság ebben az esetben úgy határozhat, hogy egy vagy több kötelezettségvállalást felfüggeszt, módosít vagy helyettesít, amennyiben az újbóli vizsgálat eredményeképpen a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az egyesült jogalanyak a résidők adott légi útvonalon való feladására vonatkozó kötelezettsége megszűnt, miközben az új belépő tovább használhatja a korábban megszerzett résidőket; amennyiben az adott légi útvonalon már nem használja a résidőket, ezeket a résidő-koordinátornak vissza kell szolgáltatni;

- a járatsűrűség befagyasztása: az egyesült jogalany kötelezettséget vállal arra, hogy az esettől függően a Párizs–Amszterdam vagy a Lyon–Amszterdam légi útvonalon valamely új légifuvarozási szolgáltatást nyújtó tevékenységének az érintett légi útvonalon való megindításával kezdődő idényben nem növeli tovább a járatsűrűséget; a járatsűrűség befagyasztása az International Air Transport Association [Nemzetközi Légifuvarozási Szövetség] (IATA) által rögzített, hat egymást követő idényt követően jár le; ezen túlmenően az egyesült jogalany kötelezettséget vállal egyrészt arra, hogy az Amszterdam–New York (J. F. Kennedy repülőtér) légi útvonalon a járatsűrűséget az összesen heti tizennégy járatnál nem növeli tovább, másrészt arra, hogy az új légifuvarozási szolgáltató által ezen légi útvonalon indított közvetlen szolgáltatásának megindításával kezdődő, hat egymást követő IATA-idény alatt az Amszterdam–New York (newarki repülőtér) légi útvonalon nem növeli járatsűrűségét;

- vonalközi forgalommal kapcsolatos megállapodások: ha az új belépő ezt kéri, az egyesült jogalany kötelezettséget vállal arra, hogy a megtámadott határozatban azonosított légi útvonalak mindegyikére vonalközi forgalommal kapcsolatos megállapodást köt vele;

- speciális megosztási megállapodások: ha a potenciális új belépő ezt kéri, az egyesült jogalany kötelezettséget vállal arra, hogy a Franciaországból/ba és/vagy Hollandiából/ba induló vagy oda tartó valós forgalommal kapcsolatos megosztási megállapodást köt vele, feltéve hogy az utazás egy része a Párizs–Amszterdam légi útvonalon történik;

- törzsutas-program: ha az új belépő ezt kéri, az egyesült jogalany lehetővé teszi számára, hogy megtámadott határozatban azonosított légi útvonalakra vonatkozó törzsutas-programjában ugyanolyan feltételekkel részt vegyen, mint azon szövetségi tagjai, amelynek az egyesült jogalany is résztvevője;

- kombinált fuvarozási szolgáltatások: ha a Franciaország és Hollandia és/vagy Olaszország és Hollandia közötti útvonalakat üzemeltető vasúti vagy más szárazföldi fuvarozó ezt kéri, az egyesült jogalany kötelezettséget vállal arra, hogy kombinált fuvarozási megállapodást köt vele; e megállapodás feltételei alapján az egyesült jogalany biztosítja majd a légi személyszállítást az útvonal egy részén, miközben az útvonal többi részén a kombinált fuvarozási partner biztosítja az utasok szállítását;

- helybérleti megállapodások: az potenciális új belépő kérésére az egyesült jogalany kötelezettséget vállal arra, hogy helybérleti megállapodást köt vele, egyrészt Hollandiából/ba, másrészt Marseille-ből/be, Toulouse-ból/ba vagy Bordeaux-ból/ba eredő vagy oda tartó forgalom tekintetében; feltéve hogy az utazás egy része a Párizs–Amszterdam légi útvonalon zajlik; a helybérleti megállapodás meghatározott számú ülőhelyre vonatkozik, és legalább az egész IATA-idényen keresztül hatályban marad; ez a megállapodás legfeljebb egyrészt az adott járatsűrűsége feljárnított ülőhelyek 15%-át, másrészt egy légi járművön 30 ülőhelyet biztosít;

- díjtételekkel kapcsolatos kötelezettségek: minden esetben, amikor az egyesült jogalany a Párizs–Amszterdam légi útvonalon csökkenti a kihirdetett díjtételt, kötelezettséget vállal arra, hogy ennek megfelelő díjcsökkentést hajt végre a Lyon– Amszterdam légi útvonal díjtételében, amennyiben az utóbbi légi útvonalat nem üzemelteti versenytárs légitársasági szolgáltató.

Az eljárás és a felek kérelmei

- 17 Az Elsőfokú Bíróság Hivatalához 2004. május 14-én benyújtott keresetlevelével a felperes megindította a jelen keresetet.

- 18 Az Elsőfokú Bíróság Hivatalához 2004. szeptember 24-én benyújtott beadványával a Francia Köztársaság beavatkozási kérelmet terjesztett elő a Bizottság kereseti kérelmének támogatására. 2004. november 9-én a felperes kérelmezte, hogy a szerinte üzleti titokra vonatkozó egyes adatait bizalmasan kezeljék. Az Elsőfokú Bíróság második tanácsának elnöke 2004. december 17-i végzésével megengedte, hogy a Francia Köztársaság beavatkozóként perbe lépjen. A beavatkozó a kitűzött határidőn belül benyújtotta írásbeli beadványát, továbbá a felek benyújtották e beadványhoz fűzött észrevételeiket.

- 19 Mivel a beavatkozó nem emelt kifogást a bizalmas kezelés ellen, a fent hivatkozott 2004. december 17-i végzésben eredetileg meghatározottak szerint az iratok nem bizalmas változatát küldték meg neki.

- 20 2005. október 26-i levelével a beavatkozó tájékoztatta az Elsőfokú Bíróság Hivatalát, hogy a tárgyaláson nem kíván részt venni.

- 21 Az Elsőfokú Bíróság az előadó bíró jelentésére tekintettel úgy döntött, hogy megnyitja a szóbeli szakaszt. Az Elsőfokú Bíróság a 2005. november 23-i tárgyaláson meghallgatta a felek szóbeli előterjesztéseit és az általa feltett kérdésekre adott válaszokat.
- 22 A felperes azt kéri, hogy az Elsőfokú Bíróság:
- semmisítse meg a megtámadott határozatot;
 - kötelezze a Bizottságot a költségek viselésére.
- 23 A Bizottság és a beavatkozó azt kérik, hogy az Elsőfokú Bíróság:
- utasítsa el a keresetet;
 - kötelezze a felperest a költségek viselésére.

A bizonyításfelvételi intézkedések iránti kérelemről

- 24 Az Elsőfokú Bíróság Hivatalához intézett 2005. október 3-i levelével a felperes arra kérte az Elsőfokú Bíróságot, hogy hozzon bizonyításfelvételi intézkedéseket annak érdekében, hogy a Bizottság nyújtsa be egyrészt a 2003. december 23-i információkérés iránti kérelmére kapott összes választ, valamint a Meridiana, a

Virgin Express és a Volare légitársaságoktól kapott összes dokumentumot, másrészt pedig a javasolt kötelezettségvállalásokkal kapcsolatos összes munkairatát, valamint ezen utóbbiakra vonatkozó, az Összefonódás résztvevőivel folytatott teljes levelezését.

- 25 Az Elsőfokú Bíróság úgy ítéli meg, hogy e kérelem bizonyítékfelajánlásnak minősül. Az Elsőfokú Bíróság eljárási szabályzata 48. cikkének 1. §-e értelmében a válaszban, illetve a viszonyválaszban a felek további bizonyítékokat ajánlhatnak fel érveik alátámasztására, továbbá a bizonyítékok késedelmes felajánlását indokolni kell.
- 26 A jelen ügyben utalni kell arra, hogy a felperes a bizonyításfelvételi intézkedések meghozatalát válaszában benyújtásától számított tizenegy hónapot követően kérte, anélkül, hogy e késelem indokait feltárta volna. Ezért az Elsőfokú Bíróság a tárgyalás során felhívta a felperest, hogy fejtse ki azon indokokat, amelyek szerinte igazolják késedelmét. Ezzel kapcsolatban a felperes késedelme indokolásaként előadta, hogy először a Bizottság azon határozatával szemben kívánt keresettel élni, amely elutasította az általa megtekinteni kívánt iratokba való betekintés iránti kérelmét. Ugyan a jogorvoslati út megválasztásával kapcsolatos habozás magyarázatot adhat arra, hogy a fenti elutasítást követően miért nem terjesztette elő kérelmét haladéktalanul, ez nem indokolhatja azt, hogy a felperes ezután fellépésével több hónapot várt.
- 27 Ezen túlmenően – függetlenül a kérelem késedelmes voltától – az Elsőfokú Bíróság úgy ítéli meg, hogy a felek beadványai és szóbeli előterjesztései alapján kellőképpen tájékozódott ahhoz, hogy ítéletet hozzon a jelen eljárásban. Ennélfogva a bizonyításfelvételi intézkedések meghozatala iránti kérelmet elutasítja.

Az elfogadhatóságról

1. A felek érvei

- 28 A felperes fenntartja, hogy a megtámadott határozat őt közvetlenül és személyében érinti. Mivel a felperes azon piacokon fejt ki tevékenységet, amelyeken az egyesült jogalany működni fog, úgy véli, hogy a megtámadott határozat őt személyesen érinti. A felperes azért is érintett személyesen, mert az Air France és a KLM egyik fő versenytársa különböző légi útvonalakon, továbbá az Air France potenciális versenytársának tekinthető más franciaországi légi útvonalakon is, így többek között a CDG-re, valamint az Orlyra érkező és onnan kiinduló útvonalakon. Hangsúlyozza, hogy egyébként a megtámadott határozat meghozatalát megelőző közigazgatási eljárásban aktív szerepet játszott, amely az ítélkezési gyakorlatra tekintettel őt a hivatkozott határozat címzettjeivel analóg módon személyesen érintetté teszi (az Elsőfokú Bíróság T-2/93. sz., Air France kontra Bizottság ügyben 1994. május 19-én hozott ítéletének [EBHT 1994., II-323. o.] 44. pontja).
- 29 A Bizottság vitatja a jelen kereset elfogadhatóságát, mivel a felperes nem érintett az Összefonódás által érintett légi útvonalak vonatkozásában.

2. Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

A kereshetőségi jogról

- 30 Az EK 230. cikkének negyedik bekezdése értelmében bármely természetes vagy jogi személy azonos feltételek mellett indíthat eljárást a neki címzett határozat vagy az olyan határozat ellen, amelyet ugyan rendeletként, vagy másik személyhez címzett határozatként hoztak, de őt közvetlenül és személyében érinti.

- 31 A jelen ügyben a felperes nem az Összefonódás valamely fele, ezért nem címzettje a megtámadott határozatnak. Következésképpen meg kell vizsgálni, hogy a megtámadott határozat őt közvetlenül és személyében érinti-e.
- 32 A jelen ügyben mivel a megtámadott határozat az Összefonódás azonnali megvalósítását engedélyezi, a határozat az érintett piacok helyzetének azonnali módosításához vezethet. Mivel az Összefonódás feleinek annak megvalósítására irányuló szándéka nem függött semmiféle biztosítéktól, a megtámadott határozat meghozatalának időpontjában az érintett piacokon szerepet játszó gazdasági szereplők biztosra vehették, hogy a piac állapota azonnal vagy gyorsan meg fog változni (lásd e tekintetben az Elsőfokú Bíróság T-3/93. sz., Air France kontra Bizottság ügyben 1994. március 24-én hozott ítéletének [EBHT 1994., II-121. o.] 80. pontját). Ebből következően a felperest a megtámadott határozat közvetlenül érinti.
- 33 Következésképpen meg kell vizsgálni, hogy vajon a megtámadott határozat a felperest személyesen is érinti-e.
- 34 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint valamely határozat címzettein kívüli jogalanyok csupán akkor hivatkozhatnak személyes érintettségükre, ha e határozat bizonyos, egyedülálló minőségük miatt, vagy valamely olyan ténybeli helyzet miatt érinti őket, amely minden más személyhez képest jellemző rájuk, és e tény őket a határozat címzettjeivel analóg módon személyesen érintetté teszi (a Bíróság 25/62. sz., Plaumann kontra Bizottság ügyben 1963. július 15-én hozott ítélete [EBHT 1963., 197. és 223. o.] és a C-106/98. P. sz., Comité d'entreprise de la Société française de production és társai kontra Bizottság ügyben 2000. május 23-án hozott ítéletének [EBHT 2000., I-3659. o.] 39. pontja; az Elsőfokú Bíróság T-435/93. sz., ASPEC és társai kontra Bizottság ügyben 1995. április 27-én hozott ítéletének [EBHT 1995., II-1281. o.] 62. pontja).
- 35 Valamely összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító határozat esetében harmadik személy vállalkozás vonatkozásában egyrészt a közigazgatási

eljárásban való részvételének, másrészt a piaci helyzete érintettségének függvényében kell meghatározni, hogy személyesen érintett-e. Csupán az eljárásban való részvétele ugyan nem elegendő annak megállapításához, hogy a felperest a határozat személyesen érinti, főképpen az összefonódások esetén, amelyek aprólékos vizsgálata számos vállalkozással való rendszeres kapcsolattartást igényel, a közigazgatási eljárásban való tevőleges részvétel mégis olyan tényezőnek minősül, amelyet az ítélkezési gyakorlat a versenyjogi ügyekben – ide értve az összefonódások ellenőrzésének sajátosabb körét – a felperes keresete elfogadhatóságának megállapítása érdekében egyéb sajátos körülményekkel egyetemben rendszeresen figyelembe vesz (lásd e tekintetben a Bíróság 169/84. sz., Cofaz kontra Bizottság ügyben 1986. január 28-án hozott ítéletének [EBHT 1986., 391. o.] 24. és 25. pontját, valamint a C-68/94. és C-30/95. sz., Franciaország és társai kontra Bizottság, ún. „Kali & Salz” ügyben 1998. március 31-én hozott ítéletének [EBHT 1998., I-1375. o.] 54–56. pontját; az Elsőfokú Bíróság fenti 28. pontban hivatkozott Air France kontra Bizottság ügyben 1994. május 19-én hozott ítéletének 44–46. pontját, valamint a T-114/02. sz., BaByliss kontra Bizottság ügyben 2003. április 3-án hozott ítéletének [EBHT 2003., II-1279. o.] 95. pontját).

³⁶ Először is, a közigazgatási eljárásban való részvétel kapcsán meg kell jegyezni, hogy a felperes tevőlegesen részt vett ezen eljárásban, többek között azzal, hogy a Bizottság 2003. december 23-i információkérésére 2004. január 14-én válaszolt, és az Air France által javasolt kötelezettségvállalások tartalmára vonatkozó észrevételeit 2004. január 30-án továbbította. Egyébiránt a felperes 2004. január 30-án részt vett a javasolt kötelezettségvállalásokkal kapcsolatos, a Bizottsággal folytatott telefonos konferenciabeszélgetésen, és 2004. február 4-én benyújtotta az Összefonódás felei által javasolt kötelezettségvállalásokra vonatkozó, a Bizottság által neki feltett kérdésekre adott válaszait.

³⁷ Másodszor a felperes piaci helyzete érintettségével kapcsolatosan benyújtott – a Bizottság által sem vitatott – beadványaiból kitűnik, hogy a felperes Franciaországban és egyéb közvetlen útvonalakon – mint például a Párizs–Marseille, Párizs–Nizza, Párizs–London vonalakon – az Air France egyik fő versenytársa, és különböző közvetlen útvonalakon – mint például az Amszterdam–Edinburgh, Amszterdam–London és Amszterdam–Nizza vonalakon – a KLM-nek is egyik fő versenytársa. Ezen túlmenően a felperes az egyik olyan piacon fejti ki tevékenységét, amelyen az Összefonódás felei is jelen vannak, tudniillik az Amszterdam–Nizza légi útvonalon.

- 38 Ennélfogva a megtámadott határozat a felperest személyesen érinti.
- 39 A fentiekre tekintettel a felperest a megtámadott határozat közvetlenül és személyesen érinti, és e határozattal szemben keresetösségi joga áll fenn.

Az eljáráshoz fűződő érdekről

- 40 A felperes eljáráshoz fűződő joga kapcsán emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint természetes vagy jogi személy által benyújtott megsemmisítés iránti kereset csak akkor elfogadható, ha a felperesnek érdeke fűződik a megtámadott aktus megsemmisítéséhez (az Elsőfokú Bíróság T-480/93. és T-483/93. sz., Antillean Rice Mills és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben 1995. szeptember 14-én hozott ítéletének [EBHT 1995., II-2305. o.] 59. pontja; a T-102/96. sz., Gencor kontra Bizottság ügyben 1999. március 25-én hozott ítéletének [EBHT 1999., II-753. o.] 40. pontja, és a T-212/00. sz., Nuove Industrie Molisane kontra Bizottság ügyben 2002. január 30-án hozott ítéletének [EBHT 2002., II-347. o.] 33. pontja). Az érdekek létre kellett jönnie, és jelenleg is fenn kell állnia (az Elsőfokú Bíróság T-138/89. sz., NBV és NVB kontra Bizottság ügyben 1992. szeptember 17-én hozott ítéletének [EBHT 1989., II-2181. o.] 33. pontja), és azt a kereset benyújtásának időpontjára vonatkozóan kell elbírálni (a Bíróság 14/63. sz., Forges de Clabecq kontra Főhatóság ügyben 1963. december 16-án hozott ítélete [EBHT 1963., 719. és 748. o.] és az Elsőfokú Bíróság T-159/98. sz., Torre és társai kontra Bizottság ügyben 2001. április 24-én hozott ítéletének [EBHT-KSZ 2001., I-A-83. és II-395. o.] 28. pontja). Ez az érdek csak akkor áll fenn, ha a kereset eredményét tekintve az azt indító fél javára szolgálhat (lásd az Elsőfokú Bíróság T-310/00. sz., MCI kontra Bizottság ügyben 2004. szeptember 28-án hozott ítéletének [EBHT 2004., II-3253. o.] 44. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).
- 41 A jelen ügyben a kereset benyújtása időpontjában a felperesnek a megtámadott határozat megsemmisítéséhez létrejött és fennálló érdeke fűződött, mivel a határozat két versenytársa között bizonyos feltételek mellett megvalósuló olyan összefonódást engedélyez, amely befolyásolhatja üzleti helyzetét. Következésképpen a felperes megtámadott határozattal szembeni eljáráshoz fűződő joga nem vitatható. E megállapítás a Bizottság arra való hivatkozásával sem vonható kétségbe, hogy a

harmadik és ötödik jogalap tekintetében a felperesnek nem áll fenn az eljáráshoz fűződő érdeke. Még ha feltételezzük is, hogy az eljáráshoz fűződő érdek hiányában megállapítandó elfogadhatatlanság intézménye valamely jogalapra különállóan is alkalmazható, a harmadik és ötödik jogalap a jelen ügyben a Bizottság azon érvelésének különböző elemeivel szembeni kritikákat jelent, amely a megtámadott határozat rendelkező részének meghozatalához vezetett, és amelyet a felperes kifogásol.

42 A fentiekből következően a jelen kereset elfogadható.

Az ügy érdeméről

43 A felperes megsemmisítési keresetének alátámasztására öt jogalapra hivatkozik. Az első jogalappal azt kifogásolja, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát vétett azzal, hogy nem vizsgálta meg az egyesült jogalany erőfölényének megerősödését azokon a légi útvonalakon, ahol nem volt az Összefonódás feleinek tevékenysége közötti közvetlen vagy közvetett átfedés. A második jogalapban a felperes fenntartja, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát vétett azzal, hogy nem vizsgálta meg az egyesült jogalany erőfölényének esetleges megerősödését a repülőtéri szolgáltatások vevői piacán. Harmadik jogalapjában a felperes úgy véli, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát vétett azzal, hogy megállapította a CDG és Orly helyettesíthetőségét. Negyedik jogalapjában azt állítja, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát vétett azzal, hogy nem vette figyelembe a jövőbeli versenyhelyzetet arra az esetre nézve, ha az Összefonódás nem valósulna meg. Végül ötödik jogalapjában a felperes azzal érvel, hogy a megtámadott határozat nyilvánvaló mérlegelési hibát tartalmaz, mivel a kötelezettségvállalások nem elegendők az Összefonódásnak a közös piaccal való összeegyeztethetősége vonatkozásában felmerülő komoly kétségek eloszlatásához.

44 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a közösségi bíróságnak a 4064/89 rendelet által a Bizottságra ruházott mérlegelési jogkör gyakorlása körében végzett összetett gazdasági értékelés feletti felügyelete az eljárási és az indokolásra vonatkozó

szabályok betartásának, valamint a tények tárgyi pontosságának, a nyilvánvaló mérlegelési hiba, valamint a hatásköri visszaélés hiányának ellenőrzésére korlátozódik (az Elsőfokú Bíróság T-342/00. sz., Petrolessence és SG2R kontra Bizottság ügyben 2003. április 3-án hozott ítéletének [EBHT 2003., II-1161. o.] 101. pontja, és a T-87/05. sz., EDP kontra Bizottság ügyben 2005. szeptember 21-én hozott ítéletének [EBHT 2004., II-3745. o.] 151. pontja).

45 A 4064/89 rendelet 2. cikkének (3) bekezdése értelmében azon összefonódást, amely olyan erőfölényt hoz létre vagy erősít meg, amely következképpen a hatékony versenyt jelentősen korlátozza a közös piacon vagy annak jelentős részén, a közös piaccal összeegyeztethetetlennek kell nyilvánítani. Ezzel ellentétben a Bizottság köteles a hivatkozott rendelet hatálya alá tartozó összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítani, ha a fenti rendelkezés által meghatározott két feltétel nem valósul meg. Erőfölény létrejötte vagy megerősödése hiányában az összefonódást tehát engedélyezni kell, anélkül hogy szükséges lenne annak a tényleges versenyre gyakorolt hatását vizsgálni (a fenti 28. pontban hivatkozott Air France kontra Bizottság ítélet 79. pontja).

46 E megfontolásokra tekintettel kell megvizsgálni a felperes által felhozott öt jogalapot.

1. Az egyesült jogalany erőfölényének azon légi útvonalakon való megerősödésével kapcsolatos vizsgálat hiányából eredő nyilvánvaló mérlegelési hibára vonatkozó első jogalapról, ahol nem volt átfedés az Air France és a KLM tevékenysége között

A felek érvei

47 A menetrend szerinti légi személyszállítás kapcsán a felperes felhívja a figyelmet arra, hogy a Bizottság a kérdéses termékek piacát az kiindulási pont és érkezési pont

szerinti járatpárok alapján határozta meg (a továbbiakban: az O & D [point of origin – point of destination] megközelítés), amely esetben a kereslet szempontjából minden párosítás külön piacon képez. A felperes úgy véli, hogy a Bizottságnak a fenti megközelítés helyett az „általános szabadidős/üdülési piacon” belül a várospárok szerinti felbontásnál szélesebb alapon kellett volna megvizsgálni a „szabadidős légi utazások” kínálatát.

48 Ezen túlmenően úgy véli, hogy a Bizottságnak mérlegelnie kellett volna, hogy az Összefonódás erőfölényt létrehozhat-e vagy megerősíthet-e az Európai Unió egész piacán. Ennélfogva a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el azzal, hogy nem vizsgálta meg az Összefonódásnak azon légi útvonalakra gyakorolt hatásait, ahol nem volt átfedés az Air France és a KLM tevékenysége között. A felperes többek között azt kifogásolja, hogy a Bizottság nem bizonyosodott meg arról, hogy vajon az Összefonódásból eredő egyéb előnyök, valamint az Air France hálózatának és súlyának nemzetközi szintű megnövekedése megerősíti-e az Air France erőfölényét a hivatkozott légi útvonalakon. A felperes továbbá úgy véli, hogy a Bizottság eltért a 4064/89 rendelet 8. cikkének (2) bekezdése alapján hozott számos, az erőfölény megerősödésének értékelésére vonatkozó határozattal félmjelzett gyakorlatától, amely határozatokban a bejelentett összefonódásoknak a kapcsolódó piacokra gyakorolt szélesebb, a közvetlen átfedési övezeten túlmenő hatását is figyelembe vette [lásd többek között az összefonódást a közös piaccal és az EGT-Megállapodással összeegyeztethetetlennek nyilvánító 2001. július 3-i 2004/134/EK bizottsági határozatot (COMP/M.2220 General Electric/Honeywell ügy) (HL 2004. L 48., 1. o.)].

49 Az egyesült jogalany erőfölényének megerősödésére vonatkozó elemzés elmulasztásából eredő nyilvánvaló mérlegelési hibát az a tény méginkább hangsúlyozza, hogy a Bizottság az EK 81. cikk (3) bekezdésének alkalmazásával elismerte, hogy a közös vállalkozások vagy a légitársaságok egyéb együttműködési megállapodásai a fogyasztók számára előnyösek. A jelen esetben a felperes úgy véli, valamely légitársaságnak vagy szövetségnek engedélyezett azon lehetőség, hogy olyan versenyelőnyt ajánljanak, mint a jobb csatlakozások, alacsonyabb díjtételek vagy új légi útvonalak, a légitársaság vagy szövetség megválasztásánál befolyásolhatja a fogyasztókat. Mindemelllett a Bizottság helytelenül úgy ítélte meg, hogy ezen előnyök a verseny szempontjából kedvezőek, és nem erősítik az erőfölényt.

- 50 A felperes azzal a példával él a csatlakozások növekedése kapcsán, hogy a Biarritzból Amszterdamba utazni kívánó utasok nem vehetnek igénybe közvetlen járatokat, hanem választásuk szerint a Clermont-Ferrand-i, a lyoni, párizsi vagy nizzai repülőtéren át kell szállniuk. Tehát szerinte az Összefonódás a Biarritz–Amszterdam piacon az Air France erőfölényét erősíti. A Biarritzból Amszterdamba utazni kívánó utasok inkább az Air France-szal kívánnak majd utazni, mivel az Összefonódás lehetővé teszi a csatlakozások számának növelését a fenti négy repülőtér és Amszterdam között. Hasonló érvelés érvényes a Brest–Amszterdam légi útvonalra, mivel az Összefonódásból eredő csatlakozások számának növekedése az Air France erőfölényét erősíti.
- 51 A Bizottság úgy véli, hogy a jelen esetben az O & D megközelítéssel kellett meghatározni a légi személyszállítási szolgáltatások piacát. Ezzel kapcsolatban arra hivatkozik, hogy a felperes nem határozta meg pontosan, hogy mit ért a „szabadidős légi utazásokon”, illetve az „általános szabadidős/üdülési piacon”, és nem jelölte meg világosan, hogy mit is jelentene a szélesebb alapon megvizsgálandó piacra vonatkozó megközelítés.
- 52 Az átfedés alól kivételt képező légi útvonalakra gyakorolt hatással kapcsolatosan a Bizottság úgy véli, hogy a felperes nem érheti be csupán annak kijelentésével, hogy a Bizottságnak ezen útvonalakat meg kellett volna vizsgálnia, anélkül hogy pontosítaná, mely légi útvonalakról is van szó ez esetben. Ezenfelül sem az Összefonódás felei, sem a közigazgatási eljárás során megkérdezett harmadik személyek nem céloztak arra, hogy az Összefonódásnak az átfedés alól kivételt képező légi útvonalakon versenyellenes hatásai lennének, kivéve azon útvonalakat, amelyeken az Air France vagy a KLM potenciális versenytársak voltak. A felperesnek a Biarritz–Amszterdam légi útvonalra vonatkozó hivatkozásával kapcsolatban a Bizottság úgy véli, hogy ez utóbbi külön piacot képez; és egyrészt a Biarritz és Amszterdam közötti közvetlen járatok formájában megjelenő potenciális verseny, másrészt e rendeltetési helyek közötti közvetett légi útvonalakra vonatkozó tényleges vagy potenciális verseny alapján kell elvégezni annak elemzését. Ezen elemzésből pedig az következik, hogy az Összefonódás nem korlátozza a versenyt, amely megállapítás analógia útján a Brest-Amszterdam légi útvonalra is érvényes. Ennélfogva a jelen jogalap teljesen megalapozatlan.

- 53 A beavatkozó úgy véli, hogy a Bizottság helyesen határozta meg az érintett piacot, és hogy nem megalapozott a felperes azon érve, amely szerint a Bizottság nem vizsgálta meg az Összefonódás átfedés alól kivételt képező piacokra gyakorolt hatását.

Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

- 54 A jelen jogalap két részre osztható. Először is a felperes azzal érvel, hogy a Bizottság nem vizsgálta meg az Összefonódásnak a „szabadidős légi utazások” piacán lévő versenyre gyakorolt hatását. Másodszor a felperes arra hívja fel a figyelmet, hogy a Bizottság nem vizsgálta meg az Összefonódásnak az átfedés alól kivételt képező piacokra gyakorolt hatását.
- 55 Annak mérlegelése érdekében, vajon a tervezett összefonódás nem hoz-e létre vagy nem erősíti-e meg az erőfölényt, a Bizottságnak először is meg kell határoznia az érintett piacot (a Bíróság 6/72. sz., Europemballage és Continental Can kontra Bizottság ügyben 1973. február 21-én hozott ítéletének [EBHT 1973., 215. o.] 32. pontja, és az Elsőfokú Bíróság T-30/89. sz., Hilti kontra Bizottság ügyben 1991. december 12-én hozott ítéletének [EBHT 1991., II-1439. o.] 46. és 64. pontja).
- 56 A jelen ügyben a Bizottság a keresleti helyettesíthetőségre vonatkozó elemzést végzett az érintett termékpiac meghatározása érdekében. A megtámadott határozatból kitűnik, hogy a Bizottság szerint a légi személyszállítási szolgáltatások vonatkozásában a termékpiacot az O & D megközelítéssel kell meghatározni. E megközelítésnek megfelelően valamely kiindulási pont és valamely érkezési pont közötti minden légi útvonal külön piacnak minősül. Annak meghatározásához, hogy valamely kiindulási pont és érkezési pont párosítása érintett termékpiacot képez-e, a Bizottság a megtámadott határozat (9) preambulumbekzdésében helyesen vizsgálta meg a fogyasztóknak az e várospárok között kínált közlekedési lehetőségeket (lásd e tekintetben a Bíróság 66/86. sz., Ahmed Saeed Flugreisen és társai ügyben 1989. április 11-én hozott ítéletének [EBHT 1989., 803. o.] 39–41. pontját, valamint az Elsőfokú Bíróságnak a fenti 28. pontban hivatkozott Air France kontra Bizottság ítélete 84. pontját).

- 57 Az Elsőfokú Bíróság a tárgyalás során felszólította a felperest, hogy pontosítsa a piac meghatározására vonatkozó álláspontját, és jelezze, hogy a Bizottság által meghatározott piac fogalmát vitatja-e, vagy sem. A felperes nemlegesen válaszolt, kifejtve, hogy a fenntartott O & D megközelítés megalapozottságát nem állt szándékában vitatni, csupán azon tényre kívánt rávilágítani, hogy szerinte a Bizottságnak a versenyre vonatkozó elemzését más olyan érintett piacokra is ki kellett volna terjesztenie, amelyeket másképpen kellett volna meghatározni.

Az Összefonódásnak a szabadidős légi utazásokra gyakorolt hatására vonatkozó elemzés hiányáról

- 58 Emlékeztetni kell arra, hogy az eljárási szabályzat 44. cikke 1. §-ának c) pontja szerint minden keresetlevélnek tartalmaznia kell a jogvita tárgyát és a felhozott jogalapok rövid ismertetését. Az ismertetésnek kellően világosnak és egyértelműnek kell lennie, hogy lehetővé tegye az alperes számára a védekezésre való felkészülést és az Elsőfokú Bíróság számára a keresetről való döntést, adott esetben további információk nélkül is. A jogbiztonság és a gondos igazságszolgáltatás biztosítása végett a kereset elfogadhatóságához az szükséges, hogy az alapvető ténybeli és jogi elemek, amelyeken a kereset alapul, legalább összefoglalva, viszont koherens és érthető módon kiderüljenek magából a keresetlevél szövegéből (az Elsőfokú Bíróság T-85/92. sz., De Hoe kontra Bizottság ügyben 1993. április 28-án hozott végzésének [EBHT 1993., II-523. o.] 20. pontja és a T-113/96. sz., Dubois et Fils kontra Tanács és Bizottság ügyben 1998. január 29-én hozott ítéletének [EBHT 1998., II-125. o.] 29. pontja).
- 59 A jelen ügyben az Összefonódásnak a szabadidős légi utazásokra – amely piacot a felperes beadványaiban nem határozta meg pontosan – gyakorolt hatására vonatkozó elemzés hiányának említésén felül a felperes semmiféle érvelést nem szolgáltat állítása alátámasztására. A felperes csupán annak megállapítására szorítkozott, hogy bizonyos utasok vonatkozásában, akik szabadidős utazást kívánnak tenni, a különböző rendeltetési helyek felcserélhetőek. Ennek ellenére nem írta körül, hogy ezen állítólagos piacnak melyek az ismérvei. A felperes állítása szerint létező piac pontosabb meghatározása hiányában az Elsőfokú Bíróság nem tudja megállapítani, hogy a Bizottságnak e piacot vajon meg kellett volna-e vizsgálnia.

60 Ennélfogva meg kell állapítani, hogy az eljárási szabályzat 44. cikke 1. §-ának c) pontjában rögzített követelmények a jelen ügyben nem teljesültek.

61 Az Elsőfokú Bíróság mindenesetre úgy ítéli meg, hogy a felperes nem bizonyította, hogy az O & D megközelítésen alapuló, a szabadidős légi utazásokat nagymértékben magában foglaló légi útvonalak piaci meghatározása miatt ne tenné lehetővé az Összefonódás által előidézett versenyaggályok összességének elemzését.

62 Ennélfogva az első jogalap elfogadhatatlan.

Az Összefonódásnak az átfedés alól kivételt képező légi útvonalakra gyakorolt hatására vonatkozó elemzés hiánya

63 Emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottság – különösen a 4064/89 rendelet 2. cikkének értelmében – köteles megvizsgálni a versenyre gyakorolt hatást azon piacokon, amelyeken fennáll a veszélye, hogy erőfölényt jöjjön létre, vagy erősödjön meg, amelynek következményeként a hatékony verseny jelentősen korlátozódna. Nem zárható ki, hogy valamely összefonódás ilyen hatásokat gyakoroljon azon piacokra, amelyeken nem áll fenn átfedés az összefonódás feleinek tevékenységei között.

64 Bár a Bizottság által folytatott versenyelemzéshez részben a közigazgatási eljárás keretében megkérdezett harmadik személyek aggályai adnak útmutatást, ám a Bizottságnak a komoly jelekre tekintettel akkor is fel kell tárnia az Összefonódás által mindazon piacokon előidézett versennyel kapcsolatos aggályokat, amelyeket az Összefonódás érinthet, még ha ezt harmadik személyek kifejezetten nem is kérik.

- 65 Mindemellett ha harmadik személy kifogást emel a Bizottsággal szemben, amiért az az összefonódás feleinek tevékenysége közötti átfedés alól kivételt képező piacokon felmerülő versennyel kapcsolatos valamely aggályt nem vette figyelembe, a felperesre hárul azon komoly jelek feltárása, amelyek kézzelfoghatóan bizonyítják a versennyel kapcsolatos azon aggály létezését, amelyet annak hatása miatt a Bizottságnak vizsgálnia kellett volna.
- 66 Az e követelménynek való megfelelés érdekében a felperesre hárul az érintett piacok feltárása, az összefonódás hiányában fennálló versenyhelyzet leírása és annak feltüntetése, hogy az e piacokon fennálló versenyhelyzetre tekintettel melyek lennének az összefonódás által valószínűsíthetően előidézett hatások.
- 67 A felperes a jelen ügyben csupán annak kijelentésére szorítkozik, hogy a Bizottság versenyelemzését azon piacokra összpontosította, amelyeken az Összefonódás feleinek tevékenységei között közvetlen és közvetett átfedések voltak, ám érvelését nem támasztotta alá. A felperes beéri annak hangsúlyozásával, hogy az Air France-nak monopóliuma van a Párizsból kiinduló 42 belföldi légi útvonal közül 27 légi útvonalon, a Franciaországból induló légi útvonalak tekintetében a teljes kapacitás 61,8%-ával, valamint hogy az Orlyn rendelkezésre álló résidők teljes számának 53%-ával, illetve a CDG-n rendelkezésre álló résidők 74%-ával rendelkezik.
- 68 E számszerű adatok mindemellett nem elégségesek a felperes által az átfedés alól kivételt képező piacokkal kapcsolatban felhozott állítás megalapozottságának megállapításához, mivel a felperes ezeket nem tárja fel világosan.
- 69 A felperes által felhozott azon példákkal kapcsolatosan, hogy azon utasok, akik Brestből vagy Biarritzból Amszterdamba kívánnak utazni, az Összefonódás miatt megnőtt számú csatlakozások miatt inkább az Air France-ot fogják majd választani, a felperes bizonyítása e ténymegállapításra korlátozódik, anélkül hogy azt kézzelfogható ténybeli bizonyítékokkal támasztaná alá. Ezen túlmenően – amint erre a Bizottság is rámutat – a piacelemzésnek egyrészt a Biarritz, illetve Brest és Amszterdam közötti közvetlen járatokon felmerülő potenciális versenyt, másrészt az

ugyanezen városok közötti közvetett járatokon létező vagy potenciális versenyt kell figyelembe vennie. A Bizottság szerint semmilyen kézzelfogható bizonyíték nem támasztja alá, hogy a Biarritz–Amszterdam légi útvonalon az Air France és a KLM potenciális versenytársak lettek volna a közvetlen járatokon, sem azt, hogy a KLM az Air France versenytársa lett volna az e városok közötti közvetett járatokon.

70 Ezen túlmenően a Brest–Amszterdam légi útvonallal kapcsolatosan a Bizottság hangsúlyozta – és ezt a felperes sem vonta kétségbe –, hogy ezen a vonalon egyáltalán nem létezett közvetlen járat, és az utasoknak Lyonban, Marseille-ben, Nizzában vagy Párizsban átszállva kellett utazniuk. Ezzel kapcsolatban emlékeztetni kell arra, hogy a megtámadott határozat elismerte, hogy a Lyon–Amszterdam, Marseille–Amszterdam és Párizs–Amszterdam piacok versennyel kapcsolatos aggályokat vetettek fel, ám ezek megoldására az Összefonódás felei különböző kötelezettségvállalásokat ajánlottak fel. A Nizza–Amszterdam piac tekintetében – amely csupán az utasok csekély számát érinti – a megtámadott határozatból kitűnik, hogy a KLM és annak leányvállalata, a Basiq Air a felperes versenytársai, aki ezen a légi útvonalon jelentős piaci részesedéssel rendelkezik. Ezzel ellentétben az Air France átszállásos szolgáltatást nyújt, és ezen légi útvonalon a piaci részesedésnek csupán 1%-ával rendelkezik (a megtámadott határozat (79) preambulumbekzdése). A Bizottság következképpen úgy ítélte meg, hogy e légi útvonal nem vet fel versennyel kapcsolatos aggályokat.

71 Az Elsőfokú Bíróság úgy véli, hogy a felperes semmiféle olyan bizonyítékot nem szolgáltat, amely bizonyítaná, hogy e megállapítások nyilvánvaló mérlegelési hibára alapulnának.

72 Végül az a tény, hogy a Bizottság elismerte, hogy miszerint az EK 81. cikk (1) és (3) bekezdésének értelmében a közös vállalkozások vagy a légitársaságok egyéb együttműködési megállapodásai a fogyasztók számára előnyöket hoztak létre, nem bizonyítja, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát vétett. Az összefonódás következményeként – hasonlóan az EK 81. cikk (3) bekezdésének értelmében mentesített, versenytársak közötti megállapodáshoz – olyan versenyelőnyök jöhetnek létre, amelyből a fogyasztók is részesednek. Ezzel kapcsolatban emlékeztetni kell arra, hogy az összefonódások ellenőrzése nem az effajta előnyök tiltására

irányul, hanem azon a törekvésre, hogy elkerülhető legyen az olyan erőfölény létrejötte vagy megerősödése, amely jelentősen korlátozná a hatékony versenyt a közös piacon. Az a lehetőség, hogy az Összefonódást követően a szolgáltatások az utasoknak jobb áron nyújthatók, csupán korlátozott esetekben szolgálhat az erőfölény létrejöttének vagy megerősödésének esetleges jelzéseként, például abban az esetben, ha az egyesült jogalanynak szándékában vagy módjában áll felfaló árakat alkalmazni.

- 73 A jelen ügyben mivel a felperes nem szolgáltat kézzelfogható bizonyítékot arra, hogy az egyesült jogalany az utasoknak más piacokon vonzó versenyelőnyöket tudna ajánlani, amelyet egyébként sem határoz meg, nem állapítható meg az erőfölény létrejötte vagy megerősödése, sem a versenynek a hivatkozott piacokon bekövetkező velejáró veszélyeztetése.
- 74 Ennélfogva az Elsőfokú Bíróság úgy ítéli meg, hogy a felperes nem bizonyította jogilag megfelelő módon, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát vétett volna azzal, hogy elemzése nem terjedt ki az átfedések alól kivételt képező piacokra.
- 75 Ebből következik, hogy a jogalap második részét és ebből következően az első jogalap egészét el kell utasítani.

2. Az egyesült jogalanynak a repülőtéri szolgáltatások piacán megerősödött erőfölényével kapcsolatos elemzés hiánya miatti nyilvánvaló mérlegelési hibára vonatkozó második jogalapról

A felek érvei

- 76 A felperes fenntartja, hogy a Bizottság elmulasztotta figyelembe venni, hogy az Air France és a KLM a repülőtéri szolgáltatások vevői voltak, miközben a hatá-

rozathozatali gyakorlat az összefonódásoknak a vevői piacokra gyakorolt hatásaira vonatkozó vizsgálata felé hajlik [az összefonódás közös piaccal való összeegyeztethetlenségét megállapító 1996. november 20-i 97/277/EK bizottsági határozat (IV/M.784 Kesko/Tuko-ügy) (HL 1997. L 110., 53. o.); az összefonódást a közös piaccal és az EGT-Megállapodás működésével összeegyeztethetőnek nyilvánító 1997. július 30-i 97/816/EK bizottsági határozat (IV/M.877 Boeing/McDonnell Douglas ügy) (HL L 336., 16. o.), és a 4064/89 rendelet alkalmazására vonatkozó eljárásban 1999. február 3-án hozott 1999/674/EK bizottsági határozat (IV/M.1221 Rewe/Meinl ügy) (HL L 274., 1. o.)]. A jelen ügyben az értékesítési láncban feljebb lévő piac a repülőtéri infrastruktúrához kapcsolódó szolgáltatások piaca; az említett szolgáltatások körébe a fel- és leszállópályák üzemeltetése és karbantartása, a gurulóutak és a forgalmi előterek használata, valamint a polgári repülőgépek bevezető légi irányítása tartozik, amelyek használatáért díjat kell fizetni [az EK-Szerződés 86. cikke (3) bekezdésének alkalmazására vonatkozó eljárásban 2000. július 26-án hozott 2000/521/EK bizottsági határozat (HL L 208., 36. o.)].

77 A felperes arra utal, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban elismerte, miszerint figyelembe vette a versenytársak – különösképpen a gyűjtő-elosztó repülőtereken fennálló erőfölénnyel kapcsolatos – aggodalmait (a megtámadott határozat (161) preambulumbekzdése). A Bizottság ezért előírta, hogy az Összefonódás felei tegyenek bizonyos kötelezettségvállalásokat az Air France légi párizsi gyűjtő-elosztó repülőterén fennálló erőfölényének orvoslása érdekében. Ezzel az eljárással a Bizottság hallgatólagosan úgy ítélte meg, hogy az Összefonódás megerősítheti az Air France-nak a CDG-n és az Orlyt fennálló erőfölényét.

78 A felperes azzal érvel, hogy az Air France uralja a CDG-t és az Orlyt, hangsúlyozva, hogy egyébként az Aéroports de Paris (a továbbiakban: AdP) – amely e repülőtereket kezeli és a résidőket kiosztja –, valamint az Air France közvállalkozások voltak. Ezzel kapcsolatban a felperes emlékeztet arra, hogy a résidők kiosztásáért felelős szervek gazdasági tevékenységet folytató jogalanyoknak minősülhetnek (az Elsőfokú Bíróság T-128/98. sz., Aéroports de Paris kontra Bizottság ügyben 2000. december 12-én hozott ítéletének [EBHT 2000., II-3929. o.] 121. pontja). A Bizottság tehát nem vette

figyelembe azt a tényt, hogy az Összefonódás a repülőtéri szolgáltatások vevői piacán – mint például az AdP által uralt párizsi piacon – az erőfölény létrejöttét vagy megerősödését idézheti elő.

- 79 A Bizottság azzal érvel, hogy a felperes első alkalommal hivatkozik a jelen kereset keretében a repülőtéri szolgáltatások vevői piacának létezésére, ugyanis e kérdést a közigazgatási eljárás során egyszer sem vetette fel. Ezenfelül megemlíti, hogy a felperes nem határozza meg pontosan, hogy mit ért „repülőtéri szolgáltatásokon”, és beéri azzal, hogy a résidők kiosztására vonatkozó érvekre hivatkozik. Olyan repülőtéri szolgáltatásokról egyáltalán nem tett említést, amelyek általánosan ideértendők, azaz például az utasellátási, illetve földi kiszolgálási szolgáltatásokról. A Bizottság következőképpen úgy véli, hogy ezeket nem kellett megvizsgálnia, hangsúlyozva, hogy semmi sem indokolta, hogy e szolgáltatások vevői piacát megvizsgálja.
- 80 Először is a Bizottság rámutat arra, hogy általánosan elfogadott tény, miszerint a résidők nélkülözhetetlenek a légitársasági szolgáltatások nyújtásához. Következőképpen fenntartja, hogy semmi sem indokolta, hogy e szolgáltatásokat külön tevékenységnek tekintse. Ezen túlmenően a Bizottság szerint a résidők kiosztása közigazgatási, és nem gazdasági tevékenység, tehát az AdP hatóságként és nem vállalkozásként jár el. Egyébiránt Franciaországban a koordinált repülőtereken a résidők kiosztásáért felelős szervezet az Association pour la coordination des horaires (COHOR), nem az AdP, amint azt a felperes állítja. Ezen túlmenően sem az egyesült jogalany, sem más szervezet nem gyakorolhat olyan irányítást a résidők kiosztásáért felelős szervezetek felett, amely a 4064/89 rendelet vagy az EK 82. cikk értelmében erőfölénnyel lenne tekinthető.
- 81 Másodszor pedig a repülőtéri infrastruktúrához való hozzáféréssel kapcsolatos díjköteles szolgáltatások vonatkozásában, a Bizottság úgy véli, hogy a felperesnek nem elegendő kimutatnia, hogy e piac létezik, azt is bizonyítani kell, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát vétett azzal, hogy vizsgálatát nem terjesztette ki e piacra.

Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

- 82 A jelen jogalap két részre osztható. Először a felperes azzal érvel, hogy a Bizottság elmulasztotta elemezni az egyesült jogalany erőfölényének a repülőtéri vevői piacon történő megerősödését, amelyet a felperes az infrastruktúrához kapcsolódó díjköteles szolgáltatások piacaként – amely a fel- és leszállópályák üzemeltetését és karbantartását, a gurulóutak és a forgalmi előterek használatát, valamint a polgári repülőgépek bevezető légi irányítását foglalja magában – határoz meg. Másodszor a felperes arra hívja fel a figyelmet, hogy a Bizottság elmulasztotta megvizsgálni azon gazdasági befolyást, amelyet az egyesült jogalany az AdP-re gyakorolhat.
- 83 Az Elsőfokú Bíróság a tárgyalás során felszólította a feleket annak megjelölésére, hogy e szolgáltatások egy vagy több érintett piacot alkotnak-e, amelyeket az O&D megközelítés alapján meghatározott piacoktól el kellene határolni. A Bizottság úgy vélte – amit a felperes e tekintetben nem is vitatott –, hogy e szolgáltatások több érintett piacot alkotnak, amelyek elhatárolódnak a fent hivatkozott megközelítés alapján meghatározott piacoktól.

A repülőtéri szolgáltatások vevői piacon fennálló erőfölény megerősödése figyelembevételének hiányáról

- 84 A jelen ügyben a felperes azon egyszerű kijelentésre szorítkozik, hogy létezik a repülőtéri infrastruktúrához való hozzáféréshez kapcsolódó díjköteles szolgáltatásoknak egy különálló piaca, amelyen az egyesült jogalany megnövekedett vevői erővel rendelkezik, miközben nem szolgáltat bizonyítékot arra, hogy e piacon az erőfölény tényleg létrejött vagy erősödött, ami akadályozhatja a versenyt.

- 85 Az Elsőfokú Bíróság a tárgyalás során felszólította a felperest, hogy jelölje meg, szerinte az Összefonódás milyen módon idézte elő az erőfölény megerősödését az említett piacon, mivel a felperes beadványai e tekintetben hiányosak. Mindemellett az Elsőfokú Bíróság úgy véli, hogy a felperesnek nem sikerült az erőfölény alátámasztására alkalmas releváns bizonyítékokat szolgáltatnia, következésképpen a Bizottságnak betudható nyilvánvaló mérlegelési hiba létezését sem tudta bizonyítani.
- 86 Kiegészítésképpen az Elsőfokú Bíróság emlékeztet arra, hogy a megtámadott határozat (73) preambulumbekzdése elismeri, miszerint az Összefonódás felei „versenytársaikhoz képest méretgazdaságossági előnnyel [...], valamint a műszaki szolgáltatásokat, a földi kiszolgálást, valamint a repülőtéri létesítményekkel kapcsolatos szolgáltatást nyújtó külsős szállítókkal stb. szemben nagyobb áralku-erővel rendelkeznek”. Ebből a megtámadott határozat szerint az következik, hogy „az egyesült jogalany a gyűjtő-elosztó repülőterek [vagyis Párizs és Amszterdam] közötti ezen légi útvonalon nagyon erős helyzetben van”.
- 87 A Bizottság tehát elismerte, hogy az Összefonódás hatást gyakorolhat a fenti gyűjtő-elosztó repülőtereken lévő versenyre. Az a tény, hogy a Bizottság elismerte, miszerint az összefonódás feleinek a gyűjtő-elosztó repülőtereken folytatott gazdasági tevékenységekkel kapcsolatos versenyre vonatkozó aggályok fennálltak, ahelyett hogy pontos elemzést végzett volna az említett piacok vonatkozásában, nem minősül olyan nyilvánvaló mérlegelési hibának, amely a megtámadott határozat jogszerűségét kétségbe vonhatná. Ez a megállapítás ugyanis arra készítette a Bizottságot, hogy elfogadja azon kötelezettségvállalásokat, amelyek kinyilvánított célja az egyesült jogalany összességében megnőtt súlyának, és különösképpen a gyűjtő-elosztó repülőtereken fennálló erőfölényére tekintettel való enyhítése volt.
- 88 Ennélfogva a jogalap első részét el kell utasítani.

Az egyesült jogsálya megerősödött befolyása az AdP vonatkozásában

89 A felperes azt állítja, hogy az AdP-t – amely szerinte többek között a résidók kiosztásáért felelős – befolyásolhatja az egyesült jogsálynak a párizsi piacon fennálló erőfölénye.

90 Először is emlékeztetni kell arra a résidók kiosztása vonatkozásában, hogy a tényállás megvalósulásának időpontjában a résidók kiosztását a Közösség repülőterein alkalmazandó résidókiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK rendelet (HL L 14., 1. o.; magyar nyelvű kiadás 7. fejezet, 2. kötet, 3. o.) szabályozta. A hivatkozott rendelet 4. cikke a következőképpen fogalmaz:

„[...] A tagállam ügyel arra, hogy a koordinátor az e rendeletben meghatározott feladatait független módon végezze [...] A koordinátor [...] semleges, részrehajlástól mentesen és átláthatóan tevékenykedik [...] felelős a résidók kiosztásáért [...], és] ellenőrzi a résidók felhasználását [...]”

91 A fentiekből következik, hogy a résidók elosztását olyan rendeleti háttér szabályozza, amely főszabály szerint megakadályozza, hogy az elosztásért felelős szervezet előnyben részesítse az egyesült jogsályt azzal, hogy több résidót biztosít számára, mint a versenytársainak. Ezzel kapcsolatban a felperes és a Bizottság a tárgyalás során jelezték, hogy nem kívánnak arról állást foglalni, hogy melyik szervezet a hatáskörrel rendelkező jogsály (az AdP vagy a COHOR).

92 Egyébiránt meg kell állapítani, hogy a felperes semmiféle releváns bizonyítékkal nem szolgáltat annak bizonyítására, hogy az Összefonódás felei a jelen ügyben valamilyen módon befolyásolni tudnák az említett szervezetet.

- 93 Másodszor fel kell hívni a figyelmet arra, hogy általában különbséget teszünk az AdP kizárólag közigazgatási tevékenységei, mint a rendőri feladatok, illetve a párizsi repülőterek irányítási és üzemeltetési tevékenységei között, amelyekért a megvalósított forgalom alapján kereskedelmi díjtételeket kell fizetni (a fenti 78. pontban hivatkozott Aéroports de Paris kontra Bizottság ítélet 112. pontja). Nem vitatott tehát, hogy az AdP két, lényegesen eltérő típusú tevékenységet lát el, egyrészt az úgynevezett „közszolgálati” tevékenységeket, másrészt pedig olyan gazdasági tevékenységeket, amelyek szükségszerűen a versenyjogi szabályok hatálya alá tartoznak. Következésképpen az a tény, hogy az Air France és az AdP közvállalkozások voltak, nem engedi meg azt a feltételezést, hogy kartell állt volna fenn közöttük, amire a felperes utal.
- 94 A fentiekből következően a jogalap második részét, valamint ennél fogva a második jogalap egészét el kell utasítani.

3. A CDG és Orly helyettesíthetőségére vonatkozó nyilvánvaló mérlegelési hibára vonatkozó harmadik jogalapról

A felek érvei

- 95 A felperes vitatja a Bizottságnak a CDG és Orly helyettesíthetőségére vonatkozó érvelését. E két repülőtér elhelyezkedése vonatkozásában a felperes arra hivatkozik, hogy számítása szerint a CDG Párizs központjától majdnem kétszer olyan messze található (30 kilométerre), mint az Orly (18 kilométerre), és tudvalevő, hogy az Orly Párizs központjától délre, miközben a CDG attól észak-keletre helyezkedik el. Ezen túlmenően úgy véli, hogy mivel az Orly kisebb méretű, a repülőgépről való leszálláshoz, valamint az egyéb szállítóeszközökkel a csatlakozási pontokhoz való megközelítéshez szükséges idő a CDG-n ehhez szükséges időnél kevesebb. Következésképpen az Orlyról gyorsabban el lehet érni Párizs központjába.

96 A felperes azzal érvel, hogy a hosszú távú járatokat működtető hálózati légi fuvarozók nagy része gyakorlatilag a CDG-re összpontosította tevékenységét, miközben az Orly inkább az rövid távú európai és nemzeti forgalomra szolgál. Véleménye szerint a CDG a légi járatok közötti nagy mennyiségű átszállást bonyolít, miközben az Orly régebbi repülőtér, és ezért az ekkora mennyiségű forgalom fogadásához kevésbé jól felszerelt. Az Air France interkontinentális hosszú távú járatait a CDG-re összpontosítja, az Orlyt pedig a belföldi járatok bonyolítására használja. Ennélfogva az interkontinentális légi járatok megközelítéséhez a CDG-ről kell indulni, mivel a hálózati légi fuvarozók ott rendelkeznek telephellyel. Egyébiránt mivel a repülőtéri illetékek jóval magasabbak a CDG-n, mint az Orlyn fizetendő illetékek, az alacsony költséggel működő légi fuvarozók inkább az Orlyról végzik tevékenységüket. A felperes hozzáteszi, hogy a Bizottság maga is elismerte, miszerint a fogyasztók nagy része nem tekintette a két repülőtérrel egymással helyettesíthetőnek (a megtámadott határozat (28) preambulumbekzdése). Véleménye szerint ugyan a Bizottság kijelenti, hogy e repülőterek helyettesíthetőségét mind a kereslet, mind a kínálat szempontjából meg kell vizsgálni, mégsem elemzi a fennálló helyzetet, úgy tekintve, hogy a repülőterek a légitársaságoknak nyújtandó szolgáltatások közvetlen szállítói. A Bizottság tehát nem vonta le az ebből eredő következtetést, vagyis azt, hogy a légitársaságoknak mint a repülőtéri szolgáltatások fogyasztóinak, eltérő szükségleteik vannak attól függően, hogy hálózati légitársaságról, mint például az Air France, avagy alacsony költséggel működő légitársaságokról van-e szó.

97 A Bizottság emlékeztet arra, hogy a CDG és az Orly helyettesíthetőségének elismerése a potenciális új belépők számára lehetővé teszi, hogy e repülőterek bármelyikén résidőket igényelhessenek (a kötelezettségvállalási csomag 1.3.9. pontja). E körülmények között a vitatott következtetés a felperesnek nem okoz semmiféle sérelmet, és mivel ez utóbbinak nem áll fenn jogos érdeke e jogalapra hivatkozni, következésképpen az elfogadhatatlan (a fenti 40. pontban hivatkozott NBV és NVB kontra Bizottság ítélet 31. és azt követő pontjai).

98 A jogalap érdemével kapcsolatban a földrajzi helyettesíthetőség elismerésénél meghatározó tényező a Bizottság szerint nem a két repülőtérrel Párizs központjától elválasztó távolság, hanem az azok megközelítéséhez szükséges időtartam. Azzal ellentétben, amire a felperes céloz, a CDG tömegközlekedési eszközökkel megfelelő módon megközelíthető, és az egyik repülőtér egyébiránt Párizs központjával ugyanolyan jó összeköttetéssel rendelkezik, mint a másik. Ezen túlmenően a

Bizottság nem vitatja a felperes azon érvelését, amely szerint a CGD-t főképpen a hosszú távú járatok lebonyolítására használják, miközben az Orly lényegében a rövidtávú járatokra összpontosít. Mindemellett ezen érvek a kínálati oldalra irányulnak, amely ismérv kevésbé meghatározó a helyettesíthetőség megállapíthatósága szempontjából, mint a keresleti oldal.

Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

- ⁹⁹ Amint azt a Bizottság jelezte, a piac meghatározásáról szóló közleményből kitűnik, hogy a vállalkozások a versenykorlátok három fő forrásának vannak kitéve, ezek: a keresleti helyettesíthetőség, a kínálati helyettesíthetőség és a potenciális verseny. Gazdasági nézőpontból az érintett piac meghatározásához a keresleti helyettesíthetőség jelenti a legközvetlenebb és leghatékonyabb fegyelmező erőt az adott termék szállítóira, különösen ármeghatározó döntéseik vonatkozásában (13. pont). A helyettesíthetőséget így nemcsak a kínálat, hanem a kereslet szempontjából is figyelembe kell venni, mivel főszabály szerint még mindig az utóbbi a leghatékonyabb mérlegelési ismérv.

— A két repülőtér elhelyezkedéséről

- ¹⁰⁰ Amint azt a Bizottság kiemeli, a CDG és az Orly földrajzi helyettesíthetőségének értékelésénél a kereslet szempontjából meghatározó tényező nem a fő kiindulópont és a két repülőtér közötti távolság, hanem az e ponttól a két repülőtér megközelítéséhez szükséges időtartam. A felperes semmiféle olyan bizonyítékot nem szolgáltat, amely alátámasztaná, hogy ezen ismérv nem lényeges mutatója a földrajzi helyettesíthetőségnek.

- 101 A jelen ügyben a felperes nem vitathatja azt a tényt, hogy a két repülőtér megközelítéséhez szükséges időtartam megegyezik, mivel ő maga állította, hogy a Boulevard Saint Micheltől (az RER B-n utazva) 33 percre van szükség a CDG-re érkezéshez, valamint 30 percre (az RER B-n vagy az Orlyval járaton utazva) az Orlyra érkezéshez. E tekintetben a felperes érve – amely szerint a Párizs központjába érkezés időtartama eltérő a két repülőtér között a repülőgépről való leszálláshoz és az egyéb szállítóeszközökre szálláshoz szükséges időtartam hossza miatt – semmiféle meggyőző ténybeli bizonyítékkal nincs alátámasztva.
- 102 Következésképpen a felperes nem bizonyította, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát vétett volna azzal, hogy elismerte a két repülőtér egymással való helyettesíthetőségét azon indokból, hogy a fogyasztó szempontjából közömbös, hogy a CDG-re vagy az Orlyra utazik-e valamely légi járat igénybevétele végett, illetve a két repülőtér közül melyikről utazik Párizs központjába.

— A két repülőtérrel biztosított légi járatok típusairól

- 103 Először is a keresleti helyettesíthetőséggel kapcsolatban a Bizottság úgy vélte, hogy közvetlenül az egyik helyről a másikra utazó utasok számára – ideértve az időérzékeny és a nem időérzékeny utasokat is – a CDG és az Orly egymással helyettesíthető, mivel ugyanabban a vonzaskörzetben találhatók, és hasonlóan megközelíthetőek (a megtámadott határozat (29) preambulumbekzdése).
- 104 Emlékeztetni kell arra, hogy a két repülőtér helyettesíthetőségének vizsgálata érdekében a Bizottságnak a kereslet egészét, azaz a nem időérzékeny, ám más igényekkel rendelkező fogyasztókat is figyelembe kell vennie, mivel ezen utasok jóval rugalmasabbak. A Bizottság azt is helyesen ismerte fel, hogy sok üzleti ügyfél (üzleti ügyben utazók) számára a CDG és az Orly nem helyettesíthető egymással, mivel az Orly kevesebb csatlakozást nyújt (a megtámadott határozat (28) preambulumbekzdése). Az üzleti ügyfelek elvárásai ezért a Bizottságot arra készítették, hogy figyelembe vegye, miszerint léteznek „alpiacok”, aszerint hogy az utasok időérzéke-

nyek-e, vagy sem. Mindemellett az egyes üzleti ügyfelekre jellemző sajátos megfontolások, akik a keresletnek csak egy részét teszik ki, nem vonják kétségbe a helyettesíthetőségre vonatkozó következtetéseit. Egyrészt a Bizottság kifejezetten elismerte az utasok e csoportjának különleges igényeit. Másrészt a felperes nem szolgáltat semmilyen olyan bizonyítékot, amely alátámasztaná, hogy az időérzékeny utasok – amilyen az üzleti ügyben utazók nagy része – sajátos elvárásai a többi, nem időérzékeny utas – akik a két repülőteret egymással helyettesíthetőnek tekintik – elvárásai elé helyezhetőek lettek volna.

105 A felperes azon állításával kapcsolatban, hogy a Bizottság nem vette figyelembe, miszerint a légitársaságoknak ügyfélként, vagyis a repülőtéri szolgáltatások fogyasztóiként különböző szükségleteik vannak attól függően, hogy hálózati légitársaságról vagy alacsony költséggel működő légitársaságról van-e szó, és ezért a két repülőter nem tekinthető egymással helyettesíthetőnek, az Elsőfokú Bíróság megállapítja, hogy a felperes nem szolgáltat semmiféle meggyőző adatot ezen álláspontjának kifejtésére.

106 A fentiekből következik, hogy a felperes semmiféle releváns bizonyítékot nem tár fel, amely megerősítené, hogy a Bizottság hibásan állapította meg a két párizsi repülőter keresleti helyettesíthetőségét.

107 Másodszor pedig a légitársaságok által a fogyasztóknak a két repülőter egyikéről nyújtott kínálattal kapcsolatosan meg kell állapítani – amint azt korábban már kifejtettük –, hogy jóval korlátozottabb hatásúak a felperes azon érvei, amelyek egyrészt a két repülőter infrastruktúrája sajátosságainak függvényében nyújtott légijárat-típusokra, másrészt a két repülőter sajátos jellemzőire vonatkoznak.

- 108 Az Elsőfokú Bíróság emlékeztet arra, hogy a Bizottság elismerte a két repülőtérnek a felperes által említett működésbeli sajátosságait, ugyanis megállapította, hogy a hálózati légi fuvarozók nagy része úgy vélte, hogy a két repülőtér egymással helyettesíthető, még ha e társaságok a CDG-re is összpontosították tevékenységüket, miközben az Orlyn működő légitársaságok főképpen a belföldi forgalomra összpontosították tevékenységüket. Egyes légitársaságok számára a két repülőtér nem helyettesíthető egymással a kiszolgálandó piac (a tranzitforgalom, illetve a két pont közötti közvetlen forgalom, a belföldi, illetve nemzetközi légi útvonalak), valamint a felmerülő költségek miatt (lásd e tekintetben a megtámadott határozat (28) preambulumbekzdését). A megtámadott határozat tehát megállapítja, hogy a helyettesíthetőséget eltérően is lehet értékelni, főképpen az alacsony költséggel működő légitársaságok vonatkozásában, amelyek számára lényeges, hogy a repülőtér megválasztásával költségeiket csökkenteni tudják, mivel a repülőtéri illetékek egyik repülőtérről a másikra változhatnak (a megtámadott határozat (28) preambulumbekzdése). Ebből következik, hogy a Bizottság átfogó elemzést végzett annak érdekében, hogy a két repülőtér egymással való helyettesíthetőségét megállapítsa, figyelembe véve több más ismérv mellett az alacsony költséggel működő légitársaságok üzleti sajátosságait is.
- 109 A fentiekre tekintettel a felperes nem szolgál semmiféle ténybeli bizonyítékkal, amely megerősítené, hogy a Bizottság a CDG és az Orly egymással való helyettesíthetőségének értékelésével kapcsolatosan nyilvánvaló mérlegelési hibát vétett volna.
- 110 Ennélfogva a harmadik jogalapot el kell utasítani.

4. Az Összefonódásnak a potenciális versenyre gyakorolt hatásaival kapcsolatos vizsgálatának hiánya miatti nyilvánvaló mérlegelési hibára vonatkozó negyedik jogalapról

A felek érvei

- 111 A felperes először is úgy véli, hogy a Bizottságnak a légifuvarozási ágazat liberalizációja, valamint a légitársaságok szolgáltatásaira vonatkozó, a Közösség

és a harmadik országok között megkötendő megállapodások tárgyalására adott felhatalmazás által jövőben előidézett módosítások hatására tekintettel figyelembe kellett volna vennie a KLM-nek arra az esetre szóló üzleti stratégiáját, hogy ha az Összefonódás nem jön létre. Azzal érvel, hogy a közösségi légitársaságoknak, így például a KLM-nek lehetőséget kell biztosítani arra, hogy szabadon nyújtsanak korlátok nélküli szolgáltatásokat, többek között az árak illetve menetrendek tekintetében megszorításmentes, széleskörű repülési jogokkal.

- 112 A felperes másodszor pedig úgy véli, hogy a KLM az Air France-szal megvalósuló összefonódása hiányában a párizsi piacon megjelenő legvalószínűbb új belépő lenne, mivel a KLM belföldi piaca némileg korlátozott, amely arra készítheti a KLM-et, hogy mind nemzetközi szinten, mind Európán belül terjeszkedni kezdjen. Ezen túlmenően a KLM Párizs közelében végzi tevékenységét, emiatt jól ismerheti a francia-belga piacot, miközben a Párizsból kiinduló nemzetközi légitársasági szolgáltatásokkal kapcsolatos verseny korlátozott. A felperes tehát úgy látja, hogy az Összefonódás lehetővé teszi az Air France számára, hogy Párizs tekintetében legvalószínűbb potenciális versenytársát eltávolítsa és a belföldi piacokon fennálló erőfölényét megőrizze.
- 113 A Bizottság fenntartja, hogy a légiközlekedési ágazat liberalizációjának terjedelme és az érintett megállapodások nagy száma miatt az ilyen folyamat időtartamát nehéz előre látni. Ezen túlmenően, mivel a KLM-nek nincs valószínű és egyértelmű lehetősége a kérdéses piacra való belépésre, az nem minősíthető az Air France potenciális versenytársának a párizsi piacon.

Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

- 114 A jelen jogalap két részre osztható, egyrészt a légiközlekedési ágazat liberalizációja által előidézett versenyhatásokra vonatkozó érvre, másrészt a KLM-nek a párizsi piacon fennálló potenciális versenytársi minőségére vonatkozó érvre.

- 115 A légiközlekedési ágazat liberalizációjával kapcsolatosan a felperesnek az állítása alátámasztására felhozott bizonyíték hiányában nem sikerül megerősítenie, hogy a hivatkozott liberalizáció, amelynek hatását nehéz felmérni, lehetővé tette volna a KLM számára, hogy versenyhelyzetét fejlessze, és ezzel gazdasági súlyát növelje, továbbá az Air France-szal versenyezzen a párizsi piacon, többek között a Párizsból kiinduló, illetve Európán kívüli országokban található rendeltetési helyekre szóló szolgáltatások kínálásával. Ennélfogva a jogalap első részét el kell utasítani.
- 116 A KLM-nek a párizsi piacon való potenciális versenytársi minőségét illetően emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a verseny feltételeinek vizsgálata nemcsak az adott időpontban, a kérdéses piacon a már jelenlévő vállalkozások között fennálló versenyre alapul, hanem a potenciális versenyre is, azért, hogy a piac struktúrájának és annak működését meghatározó gazdasági és jogi háttér figyelembevételével megállapítható legyen, vajon valóságos és egyértelmű lehetőség van-e arra, hogy az érintett vállalkozások egymással versenyezzenek, vagy hogy az új versenytárs piacra léphessen és a letelepedett vállalkozásokkal versenyezzen (az Elsőfokú Bíróság T-374/94., T-375/94., T-384/94. és T-388/94. sz., a European Night Services és társai kontra Bizottság ügyben hozott ítéletének [EBHT 1998., II-3141. o.] 137. pontja).
- 117 Ezzel kapcsolatban először is meg kell vizsgálni a felperesnek a KLM belföldi piacának korlátozottságára hivatkozó érvét, másodsor pedig különösen Amszterdamnak mint a KLM tevékenysége központjának a Párizshoz viszonyított közelsége kapcsán felhozott érvét.

A KLM belföldi piacának korlátozottságáról

- 118 A megtámadott határozatból kitűnik, hogy valamely hálózati légitársaság csak akkor minősül valamely légi útvonalon potenciális versenytársnak, ha e légi útvonal közvetlenül kapcsolódhat annak gyűjtő-elosztó repülőteréhez. A megtámadott

határozat (17) preambulumbekzdése megállapítja, hogy „[a] gyűjtő-elosztó rendszer meghatározó a hálózati légi fuvarozók döntésénél, hogy működtessenek-e személyszállítási szolgáltatásokat meghatározott O & D páron (vagy sem)”. Hozzáteszi, hogy „[a] hálózati légitársaságok egy adott gyűjtő-elosztó repülőtérre összpontosítják forgalmukat és az utasokat valamely csatlakozáson keresztül irányítják a gyűjtő-elosztó hálózat sokféle ágazó sugarai felé”. Ezzel kapcsolatban emlékeztetni kell arra, hogy a felperes nem vitatja azt a tényt, hogy a hálózati légitársaságok tevékenységeiket saját gyűjtő-elosztó repülőtereikre összpontosítva végzik.

- 119 Amint a rövid távú légi útvonalakkal kapcsolatban a Bizottság kifejti, a hálózati légitársaságoknál felmerült költségek olyan nagyságúak, hogy a légitársaságok általában csak akkor vállalkoznak e rövid távú légiutak nyújtására, ha azok gyűjtő-elosztó repülőtereikhez kapcsolódnak, vagy ha az adott légitársaság az egyetlen üzemeltető e légi útvonalakon. Következésképpen az e légi útvonalakon megjelenő mindegyik új belépő logikusan az említett légi útvonalak kiindulási vagy érkezési pontjának nemzeti légitársasága, vagy valamely alacsony költséggel működő légitársaság lesz, ami arra is választ ad, hogy a KLM miért nem képes e piacokon légi járatokat működtetni abban az esetben, ha e légi útvonalak nem kapcsolódnak Amszterdamhoz.
- 120 A hosszú távú légi útvonalakkal kapcsolatban a Bizottság beadványaiból kitűnik, hogy az utasok bizonyos hányadának átszálló utasnak kell lennie ahhoz, hogy valamely légitársaság nagy mennyiségű helyet tudjon eladni, és hogy szolgáltatását hosszú távon életképesen fenn tudja tartani. Ez következtetésképpen azt előfeltételezi, hogy hosszú távú szolgáltatását a gyűjtő-elosztó repülőterén keresztül más légi útvonalak forgalmával fel tudja tölteni.
- 121 A jelen ügyben a felek nem vitatják, hogy Amszterdamban az utasok nagy része átszálló utas, amely lehetővé teszi a KLM számára, hogy gyűjtő-elosztó repülőterén keresztül tevékenységét életképesen fenntarthassa. A felperes eközben nem bizonyítja, hogy a KLM olyan hálózattal rendelkezne, amely lehetővé tenné számára, hogy utasait párizsi kiindulással más franciaországi rendeltetési helyek felé

irányíthassa. Ennélfogva, még ha feltételezzük is, hogy a KLM-nek szándékában állna a felperes által korlátozottan minősített tevékenységeit fejleszteni, a KLM felépítése nem tűnik alkalmasnak arra, hogy az Air France-ra versenynyomást gyakoroljon a párizsi piacon.

- 122 Meg kell állapítani, hogy a jelen ügyben a felperes nem bizonyítja jogilag megfelelő módon, hogy a KLM Amszterdamra összpontosított tevékenységeire vonatkozó, a Bizottság által fenntartott megközelítés nyilvánvaló mérlegelési hibát tartalmazna.

A KLM tevékenységének központját képező Amszterdam Párizshoz viszonyított közelségéről és a Párizsból kiinduló nemzetközi légi fuvarozási szolgáltatások korlátozottságáról

- 123 A Bizottság beadványaiból kitűnik, hogy az olyan közeli repülőterek közötti összeköttetés létrehozása, mint a párizsi és az amszterdami repülőtér, stratégiaileg nem tűnik életképesnek. Más légitársaságoknak magától értetődőbb üzleti indokai lehetnének arra, hogy belépjenek e piacra, mint a KLM-nek, tekintettel arra, hogy az utasok számára nem jelent különösebb vonzóerőt, hogy Párizsban és Amszterdamban is átszállhatnak. Mivel a KLM-nek a fő rendeltetési céljai felé – azaz az Egyesült Államokba és Távol-Keletre tartó – járatai Amszterdamból indulnak, a felperes nem bizonyítja, hogy a KLM-nek gazdasági érdeke fűződne a Párizsból kiinduló tevékenységének fejlesztésére, tekintettel arra, hogy Amszterdamban egyidejűleg hűz hasznot az Egyesült Államokból érkező átszálló utasok forgalmából és a Távol-Keletre induló helyi utasok forgalmából. Ezen túlmenően ez az üzleti stratégia közvetlen versenyhelyzetet idézne elő az Amszterdamban kifejlesztett és összpontosított tevékenységével, amely úgy tűnik, hogy a KLM sajátos felépítésének szerves részét képezi. Végül ehhez jelentős beruházásokra lenne szükség, anélkül, hogy az ezzel járó előnyök kifejezetten kimutathatók lennének, ami nagymértékben korlátozza a felperes azon állításának helyénvalóságát, hogy a KLM-et az Air France potenciális versenytársának minősülne a párizsi piacon.

- 124 Végül a felperes azon állításával kapcsolatosan, hogy a Párizsból kiinduló nemzetközi légitársasági szolgáltatások vonatkozásában fennálló verseny korlátozott, meg kell állapítani, hogy a felperes ezen egyszerű megállapításon kívül semmiféle érvet nem szolgáltat e véleményének alátámasztására. Az Elsőfokú Bíróság ezért nem tud ezen állítás hatásának érdeméről nyilatkozni.
- 125 Következésképpen a felperes nem bizonyította jogilag megfelelő módon, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát vétett volna annak megállapításával, hogy a KLM az Air France-nak nem potenciális versenytársa a párizsi piacon.
- 126 A fentiekből következően a jogalap második részét, valamint ennél fogva a negyedik jogalap egészét el kell utasítani.

5. Az Összefonódás feleinek kötelezettségvállalásaival kapcsolatos nyilvánvaló mérlegelési hibára vonatkozó ötödik jogalapról

- 127 A jelen jogalap hét részre osztható. Az első részben a felperes azzal érvel, hogy a kötelezettségvállalásokat az átfedések alól kivételt képező piacokra is ki kellett volna terjeszteni. A második és harmadik részben a felperes egyrészt hangsúlyozza, hogy a kötelezettségvállalások az alacsony költséggel működő légitársaságok számára nem vonzóak, másrészt hogy az Összefonódás felei részéről nem került sor életképes tevékenységek leválasztására. A negyedik és ötödik részben a résidőkkel kapcsolatos leválasztás, és az egyéb elfogadott korrekciós intézkedések elégtelenségére hivatkozik. A hatodik részben a felperes az új belépők azonosításának hiányát, valamint a versenytársak gyors és tartós belépésének hiányát hangsúlyozza. Végül a hetedik részben a felperes a Thalys nevű nagy sebességű vonat, mint versenytárs figyelembevételének hiányára mutat rá.

- 128 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottság széleskörű mérlegelési jogkörrel rendelkezik annak értékelése terén, milyen kötelezettségvállalásokra van szükség annak érdekében, hogy az összefonódással kapcsolatban felmerült komoly kétségeket el lehessen oszlatni. Ebből következik, hogy az Elsőfokú Bíróság a Bizottság értékelését nem helyettesítheti saját értékelésével, mivel felülvizsgálata arra korlátozódik, hogy ellenőrizze, vajon a Bizottság nem követett-e el nyilvánvaló mérlegelési hibát. Különösképpen a felperes által javasolt kötelezettségvállalások állítólagos figyelmen kívül hagyása önmagában nem jelenti azt, hogy a megtámadott határozat nyilvánvaló mérlegelési hibát tartalmaz, és azon körülmény, hogy más kötelezettségvállalások is elfogadhatóak lettek volna, mi több, azok a verseny tekintetében kedvezőbbek lettek volna, nem vezethet a hivatkozott határozat megsemmisítéséhez, amennyiben a Bizottság ésszerűen állapíthatta meg, hogy a határozatban meghatározott kötelezettségvállalások alkalmasak a komoly kétségek eloszlatására (az Elsőfokú Bíróság T-158/00. sz., ARD kontra Bizottság ügyben 2003. szeptember 30-án hozott ítéletének [EBHT 2003., II-3825. o.] 328. és 329. pontja).
- 129 Az Elsőfokú Bíróságnak a bírósági felülvizsgálat gyakorlása keretében figyelembe kell vennie az I. fázis során vállalt kötelezettségvállalások sajátos célját, amely a II. fázis során vállalt kötelezettségvállalásokkal ellentétben nem az erőfölény létrejöttének vagy megerősödésének megakadályozása, hanem az ezzel kapcsolatos komoly kétségek eloszlatása. Következésképpen amennyiben az Elsőfokú Bíróságnak azt kell megvizsgálnia, vajon az I. fázis során vállalt kötelezettségvállalások azok terjedelmére, valamint tartalmára tekintettel olyan jellegűek-e, hogy a Bizottság a II. fázis megindítása nélkül jóváhagyó határozatot hozhat, azt kell ellenőriznie, vajon a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hiba elkövetése nélkül állapíthatta-e meg, hogy a hivatkozott kötelezettségvállalások olyan közvetlen és kielégítő választ nyújtottak, amely az összes komoly kétséget egyértelműen eloszlathatta (az Elsőfokú Bíróság T-119/02. sz., Royal Philips Electronics kontra Bizottság ügyben 2003. április 3-án hozott ítéletének [EBHT 2003., II-1433. o.] 79. és 80. pontja).

A kötelezettségvállalásoknak az átfedések alól kivételt képező piacokra való kiterjesztésének hiányáról

— A felek érvei

- 130 A felperes úgy véli, hogy a kötelezettségvállalásokat úgy kellett volna kiterjeszteni, hogy azokat a légi útvonalakat is magukban foglalják, amelyek tekintetében a

Bizottság nem állapított meg versenyjogi aggályt, mivel az érintett piacok nem voltak vonzóak. A felperes emlékeztet arra, hogy a közigazgatási eljárás során azt javasolta a Bizottságnak, hogy a résidők jelentős részét engedjék át annak érdekében, hogy a kötelezettségvállalások teljes mértékben hatékonyak lehessenek. Ennélfogva megkérdőjelezi, hogy véleményét a Bizottság valóban figyelembe vette-e. Egyébiránt azzal érvel, hogy a Bizottság csupán a légi útvonalakra vonatkozó kötelezettségvállalások elfogadására szorítkozott, anélkül hogy figyelembe vette volna az érintett piacokat a megvizsgált minden egyes légi útvonal esetén.

- 131 A Bizottság úgy véli, hogy valós szükség hiányában indokolatlan lenne azt követelni az Összefonódás feleitől, hogy olyan légi útvonalakon mondjanak le résidőkről, amelyeken nem állnak fenn versennyel kapcsolatos aggályok.

— Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

- 132 A Bizottság a korrekciós intézkedésekről szóló közlemény 17. pontjában elismeri, hogy „[a]z üzleti vállalkozás életképességének biztosítása érdekében szükség lehet arra, hogy a leválasztásba olyan piacokkal összefüggő tevékenységeket is bevonjanak, amelyek esetében a Bizottság nem vetett fel versennyel kapcsolatos aggályokat, mivel ez az egyetlen módja annak, hogy az érintett piacokon eredményes versenytársat hozzanak létre”. Beadványában kifejti, hogy a hivatkozott intézkedéseket az arányosság elvére tekintettel kell meghozni.
- 133 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az arányosság elve azt követeli meg, hogy a közösségi intézmények jogi aktusai ne haladják meg a kítűzött cél elérésére alkalmas és az ahhoz szükséges mértéket, azaz több alkalmas intézkedés közül a kevésbé korlátozó jellegűt kell választani, és az okozott hátrány nem lehet aránytalan az elérendő célhoz képest (a Bíróság C-157/96. sz., National Farmers' Union és társai ügyben 1998. május 5-én hozott ítéletének [EBHT 1998., I-2211. o.] 60. pontja, az

Elsőfokú Bíróság T-211/02. sz., Tideland Signal kontra Bizottság ügyben 2002. szeptember 27-én hozott ítéletének [EBHT 2002., II-3781. o.] 39. pontja és a T-2/03. sz., Verein für Konsumenteninformation kontra Bizottság ügyben 2005. április 13-án hozott ítéletének [EBHT 2005., II-1121. o.] 99. pontja).

- 134 A fentiekből következően a kötelezettségvállalásokról az érintett piacok által előidézett versennyel kapcsolatos aggályokra tekintettel kell határozni, mivel ha a hivatkozott piacokon fennálló versenyt fenn lehet tartani, az arányosság elvének megfelelően nem szükséges, hogy a Bizottság a kötelezettségvállalások hatályát a nem érintett piacokra is kiterjessze.
- 135 A jelen ügyben a felperes azzal érvel, hogy a Bizottságnak a kötelezettségvállalásokat ki kellett volna terjesztenie az átfedések alól kivételt képező légi útvonalakra, hogy az összes belépési korlátot kiküszöbölje. Mindeközben ezt csupán kijelenti, viszont nem jelöli meg azokat a piacokat, amelyekre a hivatkozott kötelezettségvállalásokat a Bizottságnak ki kellett volna terjesztenie.
- 136 Ezen túlmenően az Elsőfokú Bíróság emlékeztet arra, hogy a közigazgatási eljárás során a felperes hajlandónak mutatkozott az Összefonódás felei által az Összefonódástól eltérő piacok vonatkozásában részére átadandó bizonyos résidők felhasználására. Ennélfogva a felperes nyilvánvalóvá tette, hogy szándékában áll az egyesült jogalany által vállalandó kötelezettségvállalások előnyeiből részesülni annak érdekében, hogy üzleti jelenlétét növelhesse a versennyel kapcsolatos aggályoktól mentes piacokon, anélkül hogy bizonyítaná, hogy e résidő-használat biztosítaná a hatékony verseny fennállását az érintett piacokon.
- 137 Emlékeztetni kell ezért, hogy a kötelezettségvállalások nem arra szolgálnak, hogy versenyjogi okokból előnyben részesítsenek olyan esetleges versenytársat, amely bizonyos piacra be kíván lépni. Ennélfogva az a tény, hogy a Bizottság a kötelezettségvállalásokat az átfedés alól kivételt képező piacokra nem terjesztette ki, miközben ez a felperes saját üzleti érdekeit az Összefonódással nem érintett piacokon előnyben részesíthette volna, semmi esetre sem bizonyítja, hogy e kiterjesztés lenne az egyetlen lehetséges módja annak, hogy a Bizottság segítse a hatékony versenytárs létrejöttét az érintett piacokon.

- 138 Végül a felperes azon érvével kapcsolatosan, amely szerint a Bizottság arra szorítkozott, hogy csupán a légi útvonalakra vonatkozó kötelezettségvállalásokat fogadja el anélkül, hogy az összes tervezett légi útvonal által érintett piacot figyelembe vette volna, meg kell állapítani, hogy miután az Elsőfokú Bíróság a tárgyalás során felszólította a felperest állításai pontosítására, a hivatkozott piacokat nem tárta fel és nem szolgáltatott olyan releváns bizonyítékot, amely alátámasztaná, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát vétett.
- 139 A fentiekből következően a felperes nem bizonyította, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát vétett. Ennélfogva a jogalap első részét el kell utasítani.

A kötelezettségvállalásoknak az alacsony költséggel működő légitársaságok számára nem vonzó voltára vonatkozó második részről

— A felek érvei

- 140 A felperes véleménye szerint a kérdéses korrekciós intézkedések az alacsony költséggel működő vagy hálózattal nem rendelkező légi fuvarozók részére nem különösebben vonzóak, mivel olyan üzleti kapcsolatokkal és függőségekkel járnak együtt, amelyek növelik a költségeket. A felperes szerint azonban a Párizs–Amszterdam légi útvonalra leginkább belépni szándékozó versenytárs csak valamely alacsony költséggel működő légitársaság lehet. A felperes állítása szerint az Európa területén található kilenc érintett piac közül csupán három légi útvonalon van elegendő mennyiségű utas ahhoz, hogy valamely alacsony költséggel működő légitársaság azt kifizetődnök találja. Ezen túlmenően e piacokon lényeges reklámbefektetésre lenne szükség ahhoz, hogy az új belépők ismertsége növekedjék, és hogy az Összefonódás feleinek, illetve az Alitaliának a jelenlétét ellensúlyozzák. Végül a gyűjtő-elosztó repülőterek a késéseket, és ebből következően többletköltségeket előidéző torlódások miatt nem nyújtanak vonzó feltételeket az alacsony költséggel működő légitársaságok számára.

- 141 A Bizottság vitatja a felperes azon álláspontját, amely szerint a korrekciós intézkedések az alacsony költséggel működő légitársaságok számára kevésbé vonzóak.

— Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

- 142 Az Elsőfokú Bíróság megállapítja, hogy a megtámadott határozatból kitűnik, miszerint a Bizottság nem elégedett meg csupán a résidőkkel kapcsolatos leválasztással, mivel ezen intézkedés alátámasztására más kötelezettségvállalásokat is életbe léptetett annak érdekében, hogy a légitársaságok összességét – ideértve az alacsony költséggel működő légitársaságokat is – arra ösztönözze, hogy belépjenek az érintett piacokra.
- 143 A törzsutas-programokkal kapcsolatos korrekciós intézkedés szerint az érintett piacokon járatokat működtető versenytárs légitársaságok utasai az egyesült jogalanytól „kilométer pontokat” kaphatnak, és ezzel nem elhanyagolható előnyhöz juttatják az utasokat, valamint közvetve a versenytárs légitársaságokat (a kötelezettségvállalási csomag 6. pontja). Amennyiben a felperes például saját szükségletei és szervezete miatt nem kíván részt venni a törzsutas-programban, ez a magatartás saját gazdasági döntéséből következne. Ennélfogva az ilyen stratégiai választás nem bizonyítja a korrekciós intézkedések nem megfelelő voltát, következésképpen azt sem, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el.
- 144 Meg kell állapítani, hogy az alacsony költséggel működő légitársaságok ugyancsak részesülhetnek a vonalközi forgalommal kapcsolatos megállapodások előnyeiből, amelyek lehetővé teszik, hogy olyan menettérti utakat kínáljanak, amelyeknek egyik szakaszát az egyesült jogalany biztosítja (a kötelezettségvállalási csomag 5. pontja). Ezen túlmenően a kötelezettségvállalások rögzítik, hogy Párizsban a légitársaságok akár a CDG-n, akár az Orly-n résidőkhöz juthatnak, annak érdekében, hogy a különböző légitársaságok eltérő szervezeti és üzleti preferenciáinak megfeleljenek.

- 145 Az a tény, hogy a Bizottság által azonosított, versennyel kapcsolatos aggályokat felvető kilenc légi útvonal közül csupán három légi útvonal nyereséges az alacsony költséggel működő légitársaság számára, nem bizonyítja, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát vétett volna. Az I. fázis befejeztével vállalt kötelezettségvállalások a Bizottságnak az Összefonódás közös piaccal való összeegyeztethetősége tekintetében felvetett komoly kétségei eloszlatását szolgálják, és nem azt, hogy az új belépők a piacra lépéssel járó költségeinek vállalása alól mentesítsék, mivel e befektetések minden gazdasági tevékenység politikájának elválaszthatatlan részét képezik.
- 146 Ezen túlmenően az utasok alacsony száma – vagyis évi 70 000-nél kevesebb utas – bizonyos érintett piacokon nem bizonyítja, hogy a kötelezettségvállalások nem vonzóak az alacsony költséggel működő légitársaságok számára. A Bizottság beadványából kitűnik, hogy a felperes érdeklődését fejezte ki az ilyen típusú piacokra történő belépéssel kapcsolatban, amit az Amszterdam–Bristol útvonalra való 2003-as belépése is tanúsít, amelyet évente csupán 59 314 utas vett igénybe.
- 147 Egyébiránt az a tény, hogy valamely piacon jelentős súlyú gazdasági szereplők vannak jelen, az új versenytárs belépését megnehezítheti, ám ezt nem lehet a belépés abszolút akadályának minősíteni. Ezt tanúsítja többek között az alacsony költséggel működő légitársaságok megnövekedett száma, amelyek olyan piacokra lépnek be, amelyeken már jelentős súlyú légitársaságok működnek.
- 148 A felperesnek azon érvével kapcsolatosan, hogy a gyűjtő-elosztó repülőterek késéseket, és ezzel járó többletköltségeket előidéző torlódások és forgalmi csúcsidők miatt nem nyújtanak vonzó feltételeket az alacsony költséggel működő légitársaságok számára, az Elsőfokú Bíróság megállapítja, hogy a felperes a közigazgatási eljárás során ragaszkodott annak bizonyításához, hogy a résidőkkel kapcsolatos leválasztás nem elégséges az új belépők ösztönzéséhez. Ezen állítás viszont ellentmond a Bizottsághoz intézett 2004. január 14-i válasza tartalmának, amelyben kifejti, hogy „[a] párizsi korlátozott jelenlét ellenére [a felperes] a Franciaországban bonyolított belföldi légiutak terén az Air France [...] legközelebbi versenytársa”, és

„ténylegesen arra töreksz[ik], hogy [az Orlyn] légi központot hozzon létre”, valamint „jelenleg négy olyan repülőgéppel rendelkezik, amelyek ott állomásoznak [...], három további repülőgép pedig a [CDG-n] [működik]”, végül továbbá „[a felperes] inkább [Orlyt] kívánja használni, mint a [CDG-t], tekintettel annak Párizs központjához való közelségére”.

149 Végül ki kell emelni, hogy a Bizottság 90 versenytárs bevonásával folytatott vizsgálatot, és ennél fogva nem szorítkozhatott csupán az alacsony költséggel működő légitársaságok aggodalmainak vizsgálatára, ami magyarázatot ad arra, hogy a kötelezettségvállalások esetlegesen miért nem felelnek meg minden tekintetben a felperes szükségleteinek. A kötelezettségvállalások célja a verseny teljességének megőrzése az érintett piacokon, amely nem korlátozódhat csupán a légitársaságok versenyére, mivel – amint azt a Bizottság hangsúlyozza – bizonyos piacok tekintetében a vasúti fuvarozók ugyancsak aktív versenytársnak minősülnek (lásd e tekintetben a kötelezettségvállalási csomag 7. pontját).

150 A fentiekből következően a felperes nem szolgáltatott releváns bizonyítékot annak alátámasztására, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát vétett volna.

151 Ennél fogva a jogalap második részét el kell utasítani.

Az életképes tevékenység átruházásának hiányára vonatkozó harmadik részből

— A felek érvei

152 A felperes hangsúlyozza, hogy a Bizottság csupán arra szorítkozott, hogy a belépési korlátokat csökkentse, ahelyett hogy biztosította volna, hogy az Összefonódás felei valamely versenytárs részére életképes tevékenységet vagy piaci részesedést ruházzanak át, és ez nem felel meg szokásos gyakorlatának.

153 A Bizottság úgy véli, hogy a felperes nem róhatja fel neki, hogy miért nem írta elő valamely életképes tevékenység leválasztását, tekintettel arra, hogy az Összefonódás felei nem rendelkeztek könnyen leválasztható tevékenységekkel. Ezen túlmenően emlékeztet arra, hogy a korrekciós intézkedésekről szóló közlemény kimondja, hogy más típusú korrekciós intézkedések is hozhatók.

— Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

154 Meg kell jegyezni, hogy a korrekciós intézkedésekről szóló közlemény értelmében a leválasztott tevékenységeknek életképes üzleti vállalkozásokból kell összetevődniük, amelyek az arra alkalmas felvásárló általi működtetés esetén tartósan és hatékonyan képesek versenyezni az egyesült joggalannyal. Bár a leválasztás az előnyben részesített korrekciós intézkedés, mégsem ez az egyetlen, amelyet a Bizottság elfogad. Előfordulhatnak olyan helyzetek, amikor a tevékenység leválasztása lehetetlen. Ilyen körülmények esetén a Bizottságnak azt kell meghatároznia, hogy más típusú korrekciós intézkedések elegendő hatással lehetnek-e a piacra a hatékony verseny helyreállítása érdekében (a közlemény 14. és 26. pontja).

155 A Bizottság beadványából kitűnik, hogy az Összefonódás felei nem rendelkeztek leválasztható életképes tevékenységgel, ezért a Bizottság úgy vélte, hogy a piacra lépés fő korlátja a nagy repülőtereken rendelkezésre álló résidők elégtelen mennyiségével van kapcsolatban.

156 Erre vonatkozóan a Bizottság jogilag megfelelő módon bizonyította, hogy a repülőgép-elidegenítés nem tudná feltétlenül orvosolni az Összefonódás által előidézett versennyel kapcsolatos aggályokat, mivel nehézkes, sőt lehetetlen annak ellenőrzése, hogy vajon az említett repülőgépek vevői azokat ténylegesen az érintett piacokon használják-e. Ezen túlmenően a potenciális belépő használt repülőgépet bérelhet vagy vásárolhat, ezért a repülőgép használata vagy birtoklása nem tűnik a piacra lépés legközvetlenebb korlátjának.

157 A jelen ügyben meg kell állapítani, hogy a felperes nem szolgál semmiféle kézzelfogható bizonyítékkal annak alátámasztására sem, hogy a piacra lépésnek nem a résidőkhöz jutás volt a legjelentősebb korlátja.

158 Ezzel kapcsolatosan az Elsőfokú Bíróság emlékeztet arra, hogy a felperes a jelen eljárás során hivatkozott érvek ellenére 2004. január 14-i és 30-i válaszában elismerte, hogy a résidőkhöz jutás képezi a belépés legfőbb korlátját, és a következőképpen fogalmazott:

„A [résidőkhöz] jutás a belépés legnyilvánvalóbb fizikai korlátja. A [résidőkhöz] jutás hiányában [...] a légitársaságok nem tudnak új szolgáltatásokat bevezetni, sem új légi központot létesíteni tevékenységük kiterjesztése érdekében [...] [A felperes] a [résidőkhöz] és a hálózata kiterjesztéséhez szükséges egyéb infrastruktúrához való jutás lehetőségének hiányában a verseny szempontjából hátrányos helyzetben van [...] A [résidőkhöz] és egyéb infrastruktúrához jutás hiánya megakadályozza [a felperest] abban, hogy olyan városokban [...] létesítsen légi központot, mint [...] Párizs [...]”

159 Ezért a felperes nem bizonyítja jogilag megfelelő módon, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát vétett volna azzal, hogy inkább a belépési korlátok csökkentésére – nem pedig valamely életképes tevékenység versenytársra való átruházására – összpontosító kötelezettségvállalásokat követően engedélyezte az Összefonódást.

160 Ennélfogva a jogalap harmadik részét el kell utasítani.

Az elidegenített résidők mennyiségének elégtelenségére vonatkozó negyedik részről

— A felek érvei

- 161 A felperes azzal érvel, hogy a résidőkkel kapcsolatos leválasztás a versenytársakat nem ösztönzi újabb belépésre, illetve nem idézi elő a verseny helyreállítását, amint azt a Lufthansa/SAS/United Airlines ügyek (COMP/D-2/36.201, 36.076 és 36.078), valamint a Swissair/Sabena ügy (IV/M.616) is tanúsítják. Egyébiránt tekintettel arra, hogy valamely összefonódás a piaci szerkezet tartós változását idézi elő, az összes kötelezettségvállalásnak állandó jellegűnek kell lennie. Ennélfogva nem releváns az a tény, hogy a résidőkkel kapcsolatos leválasztás korlátlan időre szól.
- 162 A felperes szerint a Bizottság helytelenül a résidők által előidézett belépési korlátokra szűkítette vizsgálatát, ahelyett hogy a gyűjtő-elosztó repülőterek tekintetében fennálló erőfölényt, illetve az Összefonódás feleinek hírnevéből, valamint az utóbbiak által nyújtott járatsűrűségből származó előnyöket elemezte volna. Ezenfelül a Bizottság elmulasztotta megindokolni, hogy a leválasztással érintett résidők száma miként biztosíthatná az Összefonódás feleinek az érintett piacokon fennálló kvázi-monopolhelyzetét kiküszöbölő piaci részesedés megfelelő átruházását, főleg mivel a résidőket nem „tömbben” engedik át. A résidőkkel kapcsolatos leválasztás ugyancsak nem elegendő, mivel csupán legfeljebb napi hat járatnyi járatsűrűséget tesz lehetővé, és azt is csupán a Párizs–Amszterdam légi útvonalon.
- 163 A felperes ezenfelül azzal érvel, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát vétett azzal, hogy engedélyezte az Összefonódás feleinek, hogy a kötelezettségvállalások által érintett légi útvonalak mindegyikén rendelkezésre álló résidők összességének több mint 50%-át megőrizték, anélkül hogy megbizonyosodott volna, hogy e légi útvonalakon akár egyetlen versenytárs is piacra léphetne. Hangsúlyozza, hogy a Párizs–Amszterdam légi útvonalon az Összefonódás felei legalább a járatsűrűség

össességének 59%-át megőrzi, amely arányt a felperes túlzottnak tartja, tekintettel arra, hogy e légi útvonal vonzereje a Thalys jelenléte miatt korlátozott, amely e légi útvonalon a piaci részesedés 45%-át jelenti.

164 A Bizottság vitatja azon állítást, amely szerint a résidőkkel kapcsolatos leválasztás nem megfelelő, és utalást tesz a nemrégiben meghozott határozataira [a British Midland/Lufthansa/SAS (COMP/37.812) ügy és a British Airways/SN Brussels Airlines (COMP/A/38.477/D2) ügy].

165 A beavatkozó kiemeli azon tényt, hogy első alkalommal történik az meg, hogy a résidőkkel kapcsolatos leválasztás korlátlan időtartamra szól, hangsúlyozva, hogy a kötelezettségvállalásokat mindenféle eljárási biztosítékkal bástyázták körül annak érdekében, hogy azok tényleges versenyjogi hatását biztosítsák.

— Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

166 Amint azt a Bizottság helyesen kimutatta (lásd a fenti 155. és azt követő pontokat), a légiközlekedési ágazatban a piacra lépés fő korlátja a nagy repülőtereken rendelkezésre álló résidők elégtelen mennyiségéből adódik. Következésképpen azt kell megállapítani, vajon a Bizottság a jelen ügyben helytelenül határozott-e úgy, hogy a kötelezettségvállalási csomagban meghatározott résidőkkel kapcsolatos leválasztás a hatékony verseny fenntartásának hatékony eszközét képezi. Ennek keretében a felperesre hárul annak bizonyítása, hogy a korrekciós intézkedések által előírt résidőkkel kapcsolatos leválasztás nem volt elegendő a felmerült versennyel kapcsolatos aggályok orvoslására.

- 167 A jelen ügyben a felperes beéri azzal, hogy azon tényre hivatkozzon, miszerint a közigazgatási eljárás keretében nagyobb mennyiségű résidő átengedését javasolta, ami szerinte lehetővé tette volna az új belépők számára, hogy az Összefonódás feleivel tartósan versenyezhesse.
- 168 Ezzel kapcsolatban emlékeztetni kell arra, hogy az átengedendő résidő-mennyiség meghatározása érdekében a Bizottság a vizsgált piacok szereplői által részére benyújtott tényezők összességét vette figyelembe. Beadványából kitűnik, hogy azon körülményre támaszkodott, hogy az üzleti ügyfelek nagyrésze számára a meghatározó tényező nem a napi járatok, hanem a csúcsidőben kínált járatok száma, hogy ezen ügyfelek még ugyanazon a napon meg tudják tenni a rendeltetési helyre és vissza történő utat.
- 169 Egyébiránt a Bizottság hangsúlyozza, hogy számos versenytárs úgy vélte, miszerint a kötelezettségvállalások elegendőek arra, hogy az Összefonódás által előidézett versenyaggályokat orvosolják. A Bizottság által folytatott vizsgálat keretében megkérdezett tizennégy üzleti ügyfél közül tíz személy úgy ítélte meg, hogy a résidőkkel kapcsolatos leválasztás elegendő, mivel véleményük szerint az Amszterdam–Párizs légi útvonalon a hat járatnyi járatsűrűség az egyesült jogalany szolgáltatásaival szemben megfelelő alternatívát nyújtott. A felperes volt az alacsony költséggel működő légitársaságok közül az egyetlen, amely e járatsűrűséget elégtelennek tartotta. Ezért a kapott válaszokra tekintettel a Bizottság nyugodtan helyesen ítélhette úgy, hogy aránytalan a felperes azon javaslata, amelyet az Orlyn nagyjából napi 31 járatot jelentő közel 22 600 résidő átengedésére tett.
- 170 Ezen túlmenően emlékeztetni kell arra, hogy a helybérleti megállapodásoknak köszönhetően az új belépőnek a gyakorlatban lehetősége lesz átlépnie e légi útvonalon a napi hat járatnyi járatsűrűséget, mivel az egyesült jogalany köteles járatain bizonyos mennyiségű helyet az új belépő utasai számára rendelkezésre bocsátani (a kötelezettségvállalási csomag 9. pontja).

- 171 A többi érintett piacon előírt járatsűrűségek vonatkozásában, amelyeknél a járatsűrűségek nagysága kettő és négy járat között mozog, az Elsőfokú Bíróság úgy ítéli meg, hogy a felperes nem szolgáltat semmiféle bizonyítékot annak alátámasztására, hogy ezek ne lennének elegendők a versennyel kapcsolatos aggályok orvosolására, főleg, mivel a felperes érvelése főként a Párizs–Amszterdam piacra vonatkozik.
- 172 A felperes azon érvével kapcsolatosan, hogy a résidőket tömbben kellett volna átengedni, ahelyett hogy azokat különböző versenytársak között osztották szét, emlékeztetni kell arra, hogy a kötelezettségvállalások megjelölik, hogy azon új belépőnek kell elsőbbséget biztosítani, amelyik a Párizs–Amszterdam légi útvonalon a legnagyobb számú napi járatsűrűséget tudja működtetni (a kötelezettségvállalás csomag 3.4. pontja). Következésképpen a tömbben való leválasztás akkor képzelhető el, ha valamely új belépő ezen a légi útvonalon nagyszámú járatsűrűséget képes biztosítani. A kötelezettségvállalások által nyújtott rugalmasság lehetővé teszi, hogy a potenciális új belépők szükségleteihez igazodó résidő-átengedés történjen, tekintettel arra, hogy az új belépőnek Párizsban lehetősége lesz arra, hogy az Orly és a CDG közül válasszon.
- 173 A fentiekből következik, hogy a felperes nem szolgáltatott releváns bizonyítékot azon állításának alátámasztására, miszerint a Bizottság nem adott magyarázatot arra, hogy a hivatkozott résidők átengedése mennyiben teszi lehetővé, hogy az Összefonódás feleinek az érintett tizennégy piacon fennálló erőfölényének kiküszöbölésére alkalmas piaci részesedését átruházzák.
- 174 Egyébiránt emlékeztetni kell arra, hogy az Összefonódás feleinek piaci részesedése miatt ítélte a Bizottság úgy, hogy e feleknek kötelezettségvállalásokat kell tenniük azon érintett piacokra vonatkozóan, amelyeken közel 50%-os részesedéssel rendelkeznek, amely az ítélezési gyakorlatból következően erőfölényt feltételez (lásd e tekintetben a Bíróság C-62/86. sz., AKZO kontra Bizottság ügyben 1991. július 3-án hozott ítéletének [EBHT 1991., I-3359. o.] 60. pontját).

- 175 Ennélfogva az a tény, hogy az Összefonódás felei esetlegesen továbbra is jelentős piaci részesedéssel rendelkeznek az érintett piacokon, amint azt a felperes a Párizs–Amszterdam piaccal kapcsolatban állítja, nem bizonyítja, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát vétett volna. Valójában a Bizottság arra tekintettel fogadott el e piacra nézve jelentős kötelezettségvállalásokat, hogy egyrészt a korrekciós intézkedések ösztönözni fogják az új versenytársak piacra lépését e légi útvonalon, másrészt pedig, hogy a Thalys 2007-ben végrehajtandó infrastrukturális fejlesztése azt jóval versenyképesebbé teszi az időérzékeny utasok számára. E tényezők akár csökkenthetik is az egyesült jogalany versenybeli jelentőségét.
- 176 A fentiekből következően a felperes nem bizonyította, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát követett volna el.
- 177 Ennélfogva a jogalap negyedik részét el kell utasítani.

Az egyéb korrekciós intézkedések elégtelenségére vonatkozó ötödik részről

— A felek érvei

- 178 A felperes úgy véli, hogy a korrekciós intézkedések nem nyújtanak elégséges bizonyosságot és bizalmat ahhoz, hogy biztosíthassák a versenyszerkezet helyreállítását. Megjegyzi, hogy az Összefonódás felei a résidőkre vonatkozó korrekciós intézkedéseiket olyan kötelezettségvállalásokkal támasztották alá, amelyeket a felperes az EK 81. cikk hatálya alá tartozó magatartási jellegű kötelezettségvállalásoknak minősít. A felperes ebből arra következtet, hogy a korrekciós intézkedések nem hatékonyak, és nem alkalmasak arra, hogy az erőfölény létrejöttét vagy megerősödését megakadályozzák, mégpedig azért, mert azok gazdaságilag és

stratégiailag sem következetesek. A Bizottság egyébiránt a megtámadott határozatban nem írta elő ezek visszavonását arra az esetre, ha a kötelezettségvállalásokat nem teljesítenék.

179 Végül a felperes úgy véli, hogy a Bizottság megközelítése megsérti a bizalomvédelem elvét, és hozzáteszi, hogy a kötelezettségvállalások megfogalmazása nem ad magyarázatot arra, hogy ezek hogyan lehetnének teljes mértékben hatékonyak.

180 A Bizottság azzal érvel, hogy a felperes érvelését semmivel nem támasztja alá. Ezzel kapcsolatban emlékeztet arra, hogy a hálózati légitársaságok úgy ítélték meg, hogy a javasolt kötelezettségvállalások összessége elegendő ahhoz, hogy a versennyel kapcsolatos aggályokat megoldja. Egyébiránt a kérdéses kötelezettségvállalások magatartási jellegére vonatkozóan a Bizottság fenntartja, hogy a résidőkkel kapcsolatos korlátlan időre szóló leválasztás nem pusztán magatartási jellegű kötelezettségvállalásokon alapul, mivel az egyesült jogalannyal szemben megszabott kötelezettségek feltételeket írnak elő, és nem pusztán kötelezettségeket.

— Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

181 A jelen ügyben kiderül a megtámadott határozatból, hogy a résidőkkel kapcsolatban vállalt kötelezettségvállalásokat a versenyre jótékony hatással lévő, jelentős kiegészítő intézkedésekkel támasztották alá, mint például az egymást követő hat IATA-idényre szóló járatsűrűség-befagyasztás, a vonalközi forgalommal kapcsolatos megállapodások, a helybérleti megállapodások, a speciális megosztási megállapodások, a hűségprogramhoz való hozzáférés, a kombinált fuvarozási szolgáltatások, valamint a díjtételekkel kapcsolatos kötelezettségvállalások. Így nem róható fel a Bizottságnak, hogy csupán a résidő-hozzáférés kérdésével foglalkozott volna.

- 182 A felperesnek a kötelezettségvállalások magatartási jellege miatti gyengeségére vonatkozó állítása kapcsán emlékeztetni kell arra, hogy a magatartási jellegű kötelezettségvállalások nem feltétlenül elégtelenek természetüknél fogva az erőfőlény létrejöttének vagy megerősödésének megakadályozására, és azokat az adott esetre nézve a strukturális kötelezettségvállalásokkal egy szinten kell értékelni (a fenti 44. pontban hivatkozott EDP kontra Bizottság ítélet 100. pontja; lásd még e tekintetben az Elsőfokú Bíróságnak a fenti 40. pontban hivatkozott Gencor kontra Bizottság ítélete 319. pontját; a T-5/02. sz., Tetra Laval kontra Bizottság ügyben 2002. október 25-én hozott ítéletének [EBHT 2002., II-4381. o.] 161. pontját, amelyet a Bíróság a C-12/03 P. sz., Bizottság kontra Tetra Laval ügyben 2005. február 15-én hozott ítéletének [EBHT 2005., I-987. o.] 85. pontjában megerősített).
- 183 A megtámadott határozatnak a résidőkkel kapcsolatos leválasztásra – amely a jelen ügy legfontosabb korrekciós intézkedése – vonatkozó rendelkezéseire tekintettel a kérdéses kötelezettségvállalások strukturális jellegűnek minősülnek (a kötelezettségvállalási csomag 2. és 14. pontja). Az Összefonódás felei korlátlan időre vállalják, hogy az átengedett résidőket nem használják, kivéve, ha olyan kivételes körülmények merülnek fel, amelyek indokolják a kötelezettségvállalás eltörlését vagy módosítását. Az Összefonódás felei ezen túlmenően nem tudják visszaszerezni a már átengedett résidőket, mivel azok a résidőket, amelyeket már nem használnak, vissza kell szolgáltatni a résidő-koordinátornak, amely kizár a kötelezettségvállalások hatékonyságát befolyásoló magatartási jellegű minden tényezőt (a kötelezettségvállalási csomag 2.2. pontja).
- 184 Ugyancsak hangsúlyozni kell, hogy a kötelezettségvállalásokat jelentős mértékben megerősítették, mivel az Összefonódás felei kötelezettséget vállaltak arra, hogy a rövidtávú légi útvonalak vonatkozásában az idősávokat 45 percről 30 percre, a hosszú távú légi útvonalak tekintetében pedig 120 percről 90 percre csökkentik, amely feltételeket az új belépők a piacra lépés megkönnyítése érdekében alapvető fontosságúnak ítélték (lásd e tekintetben a megtámadott határozat (159)–(167) preambulumbekzdését).
- 185 A fentiekből következik, hogy a jelen ügyben a felperesnek nem sikerült bizonyítania, hogy a korrekciós intézkedések nem hatékonyak, mivel érvelése e tekintetben meglehetősen hiányos.

186 Ezen túlmenően a felperes azon érvével kapcsolatban, hogy a Bizottság a megtámadott határozata tekintetében nem írt elő kifejezett visszavonási kötelezettséget a kötelezettségvállalások nemteljesítése esetére, az Elsőfokú Bíróság rámutat, hogy a megtámadott határozat a jogviták megoldására szolgáló gyorsított eljárást ír elő arra az esetre, ha valamely légitársasági szolgáltatásokat nyújtó új belépőnek vagy kombinált fuvarozási szolgáltatásokat nyújtó partnernek indoka lenne azt feltételezni, hogy az egyesült jogalany nem tartja be a vele szemben vállalt kötelezettségvállalások feltételeit (a kötelezettségvállalási csomag 12. pontja).

187 Ezenfelül emlékeztetni kell arra, hogy a kötelezettségvállalások betartását ügygondnok felügyeli. Az ügygondnok köteles ügyelni arra, hogy a megbízása keretébe tartozó, az egyesült jogalany által a kötelezettségvállalásokban vállalt kötelezettségeket az megfelelően hajtja végre, és olyan intézkedéseket javasolhat az egyesült jogalanynak, amelyeket a kötelezettségvállalások betartása érdekében szükségesnek tart (a kötelezettségvállalási csomag 11.2.1. pontja).

188 A fentiekből következik, hogy az Összefonódás feleit nemcsak egyszerű szándéknyilatkozatok kötik a jelen ügyben, hanem olyan kötelezettségek, amelyek bármelyikének megsértése a 4064/89 rendelet 6. cikke (3) bekezdése b) pontjának megfelelően az Összefonódást engedélyező megtámadott határozat visszavonásához vezethet. Ebből következően a felperes nem bizonyította jogilag megfelelő módon, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát vétett volna az Összefonódás feleivel szemben megszabott egyéb intézkedések vonatkozásában, sem azt, hogy megsértette volna a bizalomvédelem elvét azzal, hogy a korrekciós intézkedésekről szóló közlemény rendelkezéseit nem megfelelően alkalmazta.

189 Végül a felperes azon érvével kapcsolatban, hogy a kötelezettségvállalások megfogalmazása nem biztosítja, hogy azok a verseny fenntartása szempontjából hatékonyak legyenek, rá kell mutatni, hogy a jelen eset körülményei között a kötelezettségvállalások nem voltak olyan fokúak és olyan összetettek, hogy a Bizottság ne tudta volna kívánt bizonyossággal megállapítani, hogy a hatékony

verseny a piacon helyreállítható (lásd e tekintetben a fenti 35. pontban hivatkozott BaByliss kontra Bizottság ítélet 178. pontját). Azt is meg kell állapítani, hogy a Bizottság által elfogadott kötelezettségvállalások kellően pontosak voltak ahhoz, hogy azoknak az érintett piacokra gyakorolt hatásait értékelni tudja, mivel a kötelezettségvállalási csomag pontosan leírja, hogy a korrekciós intézkedéseket milyen módon kell végrehajtani. Ennélfogva ezen érvet mint megalapozatlant el kell utasítani.

190 Ennélfogva a jogalap ötödik részét el kell utasítani.

Az új belépő azonosításának, valamint e belépés határideje meghatározásának hiányára vonatkozó hatodik részről

— A felek érvei

191 A felperes emlékeztet arra, hogy a Bizottság a légitözlekedési ágazatra vonatkozó korábbi határozathozatali gyakorlatában megkövetelte, hogy az összefonódás felei a Bizottság által versennyel kapcsolatos aggályokat felvető útvonalon a potenciális új belépőt előzetesen azonosítsák be (Austrian Airlines/Lufthansa ügy [COMP/37.730]). A jelen ügyben a Bizottság beírta a Volare, a Meridiana és a Virgin Express által kifejezett „tényleges érdeklődéssel”, ahelyett hogy megbizonyosodott volna arról, hogy e szándéknyilatkozatok olyan tényleges belépéshez vezetnek, amelyek alkalmasak a versenyellenes hatások ellensúlyozására. Ezen túlmenően a felperes úgy véli, hogy amennyiben a Bizottság egyszerű kutatásba kezdett volna, egyértelműen kiderültek volna a Volare pénzügyi nehézségei, és e légitársaság nem minősülhetett volna megfelelő felvásárlónak. Ennélfogva a felperes úgy ítéli meg, hogy a Bizottság az egyik új belépő piacra lépésére „fogadott”, amely magatartása ellentétben áll azon kötelezettségével, hogy megbizonyosodjék arról, hogy az Összefonódás összeegyeztethetőségével kapcsolatban támasztott komoly kétségeket ki lehet küszöbölni.

- 192 A Bizottság ezenfelül beírta annak egyszerű megállapításával, hogy a kötelezettségvállalások lehetővé tették „az új belépés hiányával kapcsolatos veszély nagymértékű csökkentését”. Mindemellett elismerte annak valóságos veszélyét, hogy nem lesz új belépés, amikor ellenkérelmében kijelentette: „a kötelezettségvállalások még az új versenytársnak valamely adott légi útvonalon történő piacra lépésének hiányában is be tudják tölteni céljukat”, hozzátéve, hogy „ez az eset áll fenn, ha a potenciális verseny hatása alatt e kötelezettségvállalások korlátozzák az új jogalany magatartását”.
- 193 A felperes egyébiránt hangsúlyozza, hogy a korrekciós intézkedésekről szóló közlemény azt mondja ki, hogy az összes kötelezettségvállalásnak hatékonyan és rövid időn belül végrehajthatónak kell lennie. Ezért tekintettel valamely új belépő azonosításának fontosságára, valamint a potenciális belépők létezésére vonatkozó bizonytalanságra, a piacra lépésnek az ügylet végrehajtása előtt kellett volna megtörténnie. A felperes ragaszkodik ahhoz a tényhez, hogy egyik új belépő sem kezdte meg az átengedett résidők valamelyikének felhasználását. Ráadásul azzal, hogy a Bizottság nem írt elő bizonyos határidőn belül tényleges belépést biztosító mechanizmust, megsértette a 4064/89 rendeletben rögzített követelményeket.
- 194 A Bizottság azzal érvel, hogy nem volt szükség arra, hogy az Összefonódás felei előzetesen új belépőt nevezzenek meg, mivel a megtámadott határozat meghozatala előtt a piaci szereplőkkel folytatott tanácskozás lehetővé tette számára, hogy számba vegye a potenciális új belépőket, mint például a Volarét, a Virgin Expressst és a Meridianát.
- 195 A felperes által felhozott azon érveléssel kapcsolatosan, hogy a Bizottság beírta volna azzal, hogy „az új belépés hiányával kapcsolatos veszélyt nagymértékben csökkentő” korrekciós intézkedéseket írt elő, a Bizottság kiemeli, hogy ezt a kitételezt a felperes helytelenül értelmezte, mivel az ellenkérelem e szövegrészlete annak bizonyítására irányult, hogy a korrekciós intézkedések hatása jelentős volt, és ez tette lehetővé „az

átengedett [rés]idők értékének növekedését, és ennél fogva az új belépés hiányával kapcsolatos veszély nagymértékű csökkentését”. A Bizottság tehát e szövegrészletben összehasonlította egyrészt az Összefonódást a megszabott korrekciós intézkedésekre vonatkozó, másrészt az ezt megelőzően a légiközlekedési ágazatban létrejött szövetségek és összefonódások tekintetében hozott határozatokat.

- 196 Végül a felperes azon érvével kapcsolatosan, hogy a megtámadott határozat nem írta elő a kötelezettségvállalások hatékony és rövid időn belüli végrehajtását, a Bizottság hangsúlyozza, hogy ezt az érvet a felperes keresetében nem fejtette ki, és ezért az nem elfogadható. Bárhogy is legyen, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy nem releváns az a tény, miszerint még nincs új belépő, mivel a megtámadott határozat érvényességét az annak elfogadása napján fennálló helyzet függvényében kell értékelni.

— Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

- 197 Emlékeztetni kell arra, hogy a 4064/89 rendelet 6. cikke (2) bekezdésének értelmében a Bizottság akkor engedélyezheti az összefonódást, ha a felek által javasolt kötelezettségvállalások alkalmasak az Összefonódás a közös piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatban felmerülő komoly kétségek eloszlására. A 4064/89 rendelet tehát a Bizottság által elérendő célkitűzést rögzíti, ám jelentős mérlegelési lehetőséget hagy neki annak tekintetében, hogy a kérdéses kötelezettségvállalások milyen formát öltsenek. A hivatkozott rendelet nem követeli meg, hogy a bejelentő felek új belépőt nevezzenek meg, amellet, hogy ez bizonyos esetekben szükséges lehet, többek között akkor, ha egyetlen versenytárs sem fejezi ki érdeklődését az érintett piacra lépés iránt.

- 198 Az Elsőfokú Bíróság úgy ítéli meg, hogy a jelen ügyben a felperesnek nem sikerült bebizonyítania, hogy valamely új belépő név szerinti megjelölésére szükség lett volna, mivel a közigazgatási eljárás során az Összefonódás felei által javasolt

kötelezettségvállalások megtételét követően több versenytárs is, mint a Meridiana, a Virgin Express és a Volare kifejezte érdeklődését az érintett piacokra való belépés iránt.

- 199 A Bizottság beadványaiból kitűnik, hogy a Volare a Párizs–Amszterdam, Amszterdam–Milánó, Amszterdam–Velence és Amszterdam–Bologna légi útvonalak vonatkozásában igényelt résidőket. A Bizottság egyébiránt a tárgyalás során jelezte, hogy a Volare az EK-Szerződés 81. cikkének alkalmazására vonatkozó eljárásban (COMP/A.38284/D2 Air France/Alitalia ügy) 2004. április 7-én hozott 2004/841/EK bizottsági határozat (HL L 362., 17. o.) meghozatalát követően, azaz nem sokkal a megtámadott határozat meghozatalát megelőzően már kapott résidőket, amely körülmény megerősítette a Bizottságot abban a meggyőződésében, hogy a Volare által a jelen ügyben kinyilvánított érdeklődés hiteles.
- 200 A Bizottság állítása szerint a Volare végül a részvényesi irányítás megváltozása miatt nem lépett be a fent említett piacokra. Amennyiben – amint azt a felperes állítja – a piacra lépés hiánya a Volare pénzügyi nehézségeivel kapcsolatosak, és még ha feltételezzük is, hogy a Bizottság alapos vizsgálatot folytathatott volna a fenti légitársaság pénzügyi helyzetére vonatkozóan annak biztosítására, hogy résidő-igénylése eredményes legyen, e vizsgálat elmaradása nem képez olyan nyilvánvaló mérlegelési hibát, amely megkérdőjelezné a megtámadott határozat jogszerűségét. Amint az a Bizottság beadványaiból kiderül, más versenytársak is alkalmasak voltak a piacra lépésre, tekintettel arra, hogy Európában számos olyan alacsony költséggel működő légitársaság létezik, amely hajlandónak mutatkozott a hivatkozott piacokra való belépésre, mint például a Ryanair, a Virgin Express, a Smartwings, a Sterling, az Air Service és a SkyEurope.
- 201 Ezenfelül meg kell állapítani, hogy az új piacra való belépés bizonyos időt vehet igénybe, hogy az új belépők fel tudják becsülni a hivatkozott piacra lépés előnyös voltát, többek között az ezzel járó befektetések miatt. Ezzel kapcsolatban

emlékeztetni kell arra, hogy a megtámadott határozat kimondja, hogy a résidők átengedése korlátlan időre szól, ami lehetővé teszi az új belépők számára, hogy bármikor, időkorlátozás nélkül lépjenek be az érintett piacokra (a kötelezettségvállalási csomag 2. pontja).

- 202 Egyébiránt még abban az esetben is, ha egyetlen új belépő sem lép be az érintett piacra, az Összefonódás feleire nehezedő versenynyomás akkor is fennállna, ugyanis például amennyiben az egyesült jogalany elhatározza, hogy megemeli árait, az új versenytársakat ez arra ösztönözheti, hogy belépjenek e piacokra, amelyek így vonzóbbakká válnának. Az ügy irataiból kitűnik, hogy az Ausztria és Németország közötti légi útvonalakon öt évvel ezelőtt egyetlen légitársaság sem ált versenyben a Lufthansával és az Austrian Airlines-szal. Mindemellett a két légitársaság által alkalmazott magas áraknak köszönhető jelentős haszonkulcs új belépőket vonzott, ami arra kényszerítette a Lufthansát és az Austrian Airlinest, hogy erre árpolitikájuk kiigazításával válaszoljanak, hogy versenyképesek maradhassanak. Ebből következően a Bizottság arra következtethetett, hogy az érintett piacokra nagy valószínűséggel új belépők fognak belépni.
- 203 Azon érvel kapcsolatban, hogy egyetlen új belépő sem lépett be az érintett piacokra, emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a megtámadott jogi aktus jogszerűségét a jogi aktus meghozatalának időpontjában fennálló ténybeli és jogi helyzet alapján kell megítélni (a Bíróság 15/76. és 16/76. sz., Franciaország kontra Bizottság ügyben 1979. február 7-én hozott ítéletének [EBHT 1979., 321. o.], 7. pontja, és a C-449/98. P. sz., IECC kontra Bizottság ügyben 2001. május 17-én hozott ítéletének [EBHT 2001., I-3875. o.], 87. pontja; az Elsőfokú Bíróság T-177/94. és T-377/94. sz., Altmann és társai kontra Bizottság ügyben 1996. december 12-én hozott ítéletének [EBHT 1996., II-2041. o.] 119. pontja).
- 204 Következésképpen a megtámadott határozatot a meghozatalának időpontjában fennálló ténybeli elemek alapján, és nem a később keletkezett ténybeli elemekre tekintettel kell megvizsgálni. Továbbá irreleváns azon körülmény, hogy egyetlen belépő sem lépett be az érintett piacokra a tárgyalás időpontjáig.

205 A felperes azon állítása vonatkozásában, amely szerint a Bizottság nem bizonyosodott meg arról, hogy az Összefonódás engedélyezését követő rövid időn belül valamely új belépő piacra lép-e, az Elsőfokú Bíróság úgy vélekedik, hogy a keresetben nem szereplő e megjegyzés a jelen jogalaphoz fűződik, mivel az elfogadott kötelezettségvállalások tartalmával kapcsolatos nyilvánvaló mérlegelési hibát igyekszik bizonyítani. Ebből következően e kitétel nem képez új jogalapot, ellentétben a Bizottság állításával, és ezért elfogadható.

206 Emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottság eltekinthet attól, hogy az új belépőt pontosan azonosítsa, mivel több versenytárs is kifejezte érdeklődését az érintett piacokra való belépés iránt. A felperes érvéből tehát csupán az a kifogás állja meg a helyét, hogy a Bizottság nem bizonyosodott meg arról, hogy valamely új belépő valószínűleg rövid időn belül e piacokra lép.

207 Ezzel kapcsolatban a korrekciós intézkedésekről szóló közlemény szerint minden kötelezettségvállalásnak hatékonyan és rövid időn belül végrehajthatónak kell lennie ahhoz, hogy a Bizottság az összefonódást engedélyezhesse (10. és 19. pont). A jelen ügyben a megtámadott határozat előírja, hogy a felek a résidőket az Összefonódás megvalósítását követő egy hónapon belül adják fel (a kötelezettségvállalási csomag 13. pontja). Ennélfogva az Összefonódás felei kötelesek voltak a résidőket rövid és kötelező erejű határidőn belül átengedni, amely lehetővé tette és előnyben részesítette valamely új versenytárs rövid időn belüli piacra lépését.

208 Következésképpen alaptalan a Bizottsággal szembeni azon kifogás, hogy nem biztosította a rövid időn belüli új belépést.

209 A fentiekre tekintettel a felperes nem bizonyítja jogilag megfelelő módon, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát vétett volna azzal, hogy az új belépőt nem azonosította, és nem írt elő lejárati határnapot az érintett piacokra való belépésre.

210 Ennélfogva a jogalap hatodik részét el kell utasítani.

A Thalys nevű nagy sebességű vonat mint versenytárs figyelembevételének hiányára vonatkozó hetedik jogalapról

— A felek érvei

211 A felperes álláspontja szerint a Thalys piaci jelenléte fékezi az új belépők piacra lépését a Párizs–Amszterdam útvonalon. Felhívja a figyelmet arra, hogy a Thalys jelenleg ezen útvonalon nagyjából a piaci részesedés 45%-ával rendelkezik, amely valószínűleg az utazás időtartamát csökkentő infrastrukturális fejlesztések következtében valószínűleg még növekedni fog. Ezenfelül a Bizottság helytelenül értékelte úgy, hogy az időérzékeny utasok számára a napi hat járatnyi járatsűrűség elegendő, miközben elismerte, hogy a Thalys esetében alkalmazott ugyanilyen járatsűrűség nem elegendő (a megtámadott határozat (71) preambulumbekzdése).

212 A Bizottság vitatja ezt az állítást és emlékeztet arra, hogy a Thalys az időérzékeny utasok vonatkozásában lényegében a vonatút hosszúsága miatt nem versenyképes.

Csupán az utazás időtartamának csökkenése módosíthatná e helyzetet, amely az infrastruktúra jelentős javítását igényelné.

— Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

- 213 A jelen ügyben a felperes kifogását úgy kell értelmezni, hogy az azt kívánja bizonyítani, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát vétett azzal, hogy a Thalysnak a Párizs–Amszterdam piacon lévő versenyre gyakorolt hatását nem megfelelően értékelte.
- 214 A megtámadott határozatból kitűnik, hogy a Thalys napi 6 járatnyi, 4 óra 9 perces időtartamú (odaút) járatsűrűséget biztosít, miközben a légiút az egyik város központjától a másik város központjáig nagyjából három órát vesz igénybe (a megtámadott határozat (70)–(72) preambulumbekkezdése). Ezért a nem időérzékeny utasok vonatkozásában a Thalys jelenleg versenytársnak minősül. Ezzel ellentétben a Bizottság azt állapította meg, hogy a Thalys többek között az utazás időtartama miatt nem okoz versenyhelyzetet az időérzékeny utasok vonatkozásában, mivel a vonattal való oda-vissza út nagyjából két órával több időt vesz igénybe. Emiatt e helyzetet csupán az utazás időtartamának csökkenése változtathatja meg, amely – amint a Bizottság is utalt rá – az infrastruktúra jelentős javítását igényelné.
- 215 A jelen ügyben a felperes semmiféle olyan bizonyítékot nem szolgáltat, amely alátámasztaná, hogy Thalys-szal kapcsolatosan a Bizottság által az időérzékeny utasok, és a nem időérzékeny utasok között tett különbségtétel téves lenne. Következésképpen nem elfogadható a felperes azon tényre vonatkozó kifogása, hogy a Bizottság tévesen állapította meg, hogy a napi hat járatnyi járatsűrűség az időérzékeny utasok tekintetében elegendő, miközben a megtámadott határozat

(71) preambulumbekzdésében elismerte, hogy a Thalys által alkalmazott ugyanilyen járatsűrűség nem elegendő arra, hogy a versennyel kapcsolatos aggályokat az időérzékeny utasok vonatkozásában orvosolják.

- 216 A felperes azon érvevel kapcsolatban, hogy a Thalys piaci jelenléte fékezi az új belépők piacra lépését, utalni kell arra, hogy a Thalys gazdasági növekedése az Összefonódás megvalósulása előtt történt meg, ezért a hivatkozott piacra belépni kívánó légitársaságoknak e versennyel kapcsolatos tényezőt már előbb figyelembe kellett venniük. A Thalys jelenléte a Párizs–Amszterdam piacon ezért a Bizottságot arra készítette, hogy ne csupán a légitársaságok által kialakított verseny, hanem az egyéb közlekedési eszközök – mint például a vasúti közlekedés – fuvarozói által kialakított verseny fenntartását is biztosítsa.
- 217 A kombinált fuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó korrekciós intézkedések például a Thalyst üzemeltető társaság részére lehetővé teszi, hogy olyan menettérti jegyeket kínáljon, amelyekkel az utasok odafelé vonattal, visszafelé pedig repülővel utazhatnak. E lehetőség vonzóvá tételének érdekében a kötelezettségvállalási csomag előírja, hogy a Thalys a visszaútra szóló légijáratra az egyesült jogalany által kedvezményes áron kínált minden díjtételt igénybe vehesse, és így a kombinált fuvarozási szolgáltatásokat versenyképes áron kínálhassa (a kötelezettségvállalási csomag 7. pontja). Ezzel kapcsolatban a Bizottság beadványaiból kitűnik, hogy a Georg Verkehrsorganisation GmbH vasúti társaság tárgyalásokat folytat az Air France-szal a Párizs–Amszterdam piacra vonatkozó kombinált fuvarozási megállapodás megkötése érdekében, amely igazolja a kombinált fuvarozási megállapodások által felkeltett érdeklődést.
- 218 Ennélfogva a felperes azon érve, hogy a Thalys piaci jelenléte fékezi az új belépők piacra lépését a Párizs–Amszterdam légi útvonalon, nem bizonyítja, hogy a Bizottság

az által folytatott verseny-elemzéssel nyilvánvaló mérlegelési hibát vétett volna. Ebből következően a jogalap hetedik részét el kell utasítani.

219 Az előzőekben kifejtettekből következik, hogy a felperes nem szolgáltatott bizonyítékot arra, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát vétett volna, mivel nem sikerült igazolnia, hogy a hivatkozott kötelezettségvállalások egyáltalán ne lettek volna alkalmasak az összefonódásnak a közös piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatban felmerülő komoly kétségek eloszlatására. Ebből következően az ötödik jogalap egészét el kell utasítani.

220 A fenti körülmények között a keresetet el kell utasítani.

A költségekről

221 Az eljárási szabályzat 87. cikkének 2. §-a alapján az Elsőfokú Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. Mivel a felperes pervesztes lett, ezért a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell a költségek viselésére.

222 Az eljárási szabályzat 87. cikke 4. §-ának első bekezdése alapján a Francia Köztársaság maga viseli saját költségeit.

A fenti indokok alapján,

AZ ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁG (második tanács)

a következőképpen határozott:

- 1) A keresetet elutasítja.**
- 2) A felperes maga viseli saját, valamint a Bizottság költségeit.**
- 3) A Francia Köztársaság maga viseli saját költségeit.**

Pirrung

Forwood

Papasavvas

Kihirdetve Luxembourgban, a 2006. július 4-i nyilvános ülésen.

E. Coulon

hivatalvezető

J. Pirrung

elnök

Tartalomjegyzék

Jogi háttér	II - 1942
A jogvita előzményei	II - 1946
1. Az érintett vállalkozások	II - 1946
2. A Bizottság előtti közigazgatási eljárás	II - 1947
3. A Bizottság által elfogadott kötelezettségvállalások	II - 1948
Az eljárás és a felek kérelmei	II - 1951
A bizonyításfelvételi intézkedések iránti kérelemről	II - 1952
Az elfogadhatóságról	II - 1954
1. A felek érvei	II - 1954
2. Az Elsőfokú Bíróság álláspontja	II - 1954
A kereshetőségi jogról	II - 1954
Az eljáráshoz fűződő érdekről	II - 1957
Az ügy érdeméről	II - 1958
1. Az egyesült jogalany erőfölényének azon légi útvonalakon való megerősödésével kapcsolatos vizsgálat hiányából eredő nyilvánvaló mérlegelési hibára vonatkozó első jogalapról, ahol nem volt átfedés az Air France és a KLM tevékenysége között	II - 1959
A felek érvei	II - 1959
Az Elsőfokú Bíróság álláspontja	II - 1962
Az Összefonódásnak a szabadidős légi utazásokra gyakorolt hatására vonatkozó elemzés hiányáról	II - 1963
Az Összefonódásnak az átfedés alól kivételt képező légi útvonalakra gyakorolt hatására vonatkozó elemzés hiánya	II - 1964

2. Az egyesült jogalanyak a repülőtéri szolgáltatások piacán megerősödött erőfölényével kapcsolatos elemzés hiánya miatti nyilvánvaló mérlegelési hibára vonatkozó második jogalapról	II - 1967
A felek érvei	II - 1967
Az Elsőfokú Bíróság álláspontja	II - 1970
A repülőtéri szolgáltatások vevői piacon fennálló erőfölény megerősödése figyelembevételének hiányáról	II - 1970
Az egyesült jogalany megerősödött befolyása az AdP vonatkozásában	II - 1972
3. A CDG és Orly helyettesíthetőségére vonatkozó nyilvánvaló mérlegelési hibára vonatkozó harmadik jogalapról	II - 1973
A felek érvei	II - 1973
Az Elsőfokú Bíróság álláspontja	II - 1975
— A két repülőtér elhelyezkedéséről	II - 1975
— A két repülőtérrel biztosított légi járatok típusairól	II - 1976
4. Az Összefonódásnak a potenciális versenyre gyakorolt hatásaival kapcsolatos vizsgálatának hiánya miatti nyilvánvaló mérlegelési hibára vonatkozó negyedik jogalapról	II - 1978
A felek érvei	II - 1978
Az Elsőfokú Bíróság álláspontja	II - 1979
A KLM belföldi piacának korlátozottságáról	II - 1980
A KLM tevékenységének központját képező Amszterdam Párizshoz viszonyított közelségéről és a Párizsból kiinduló nemzetközi légi fuvarozási szolgáltatások korlátozottságáról	II - 1982
5. Az Összefonódás feleinek kötelezettségvállalásaival kapcsolatos nyilvánvaló mérlegelési hibára vonatkozó ötödik jogalapról	II - 1983
A kötelezettségvállalásoknak az átfedések alól kivételt képező piacokra való kiterjesztésének hiányáról	II - 1984
— A felek érvei	II - 1984
— Az Elsőfokú Bíróság álláspontja	II - 1985
	II - 2013

A kötelezettségvállalásoknak az alacsony költséggel működő légitársaságok számára nem vonzó voltára vonatkozó második részről	II - 1987
— A felek érvei	II - 1987
— Az Elsőfokú Bíróság álláspontja	II - 1988
Az életképes tevékenység átruházásának hiányára vonatkozó harmadik részről.	II - 1990
— A felek érvei	II - 1990
— Az Elsőfokú Bíróság álláspontja	II - 1991
Az elidegenített résidők mennyiségének elégtelenségére vonatkozó negyedik részről	II - 1993
— A felek érvei	II - 1993
— Az Elsőfokú Bíróság álláspontja	II - 1994
Az egyéb korrekciós intézkedések elégtelenségére vonatkozó ötödik részről ...	II - 1997
— A felek érvei	II - 1997
— Az Elsőfokú Bíróság álláspontja	II - 1998
Az új belépő azonosításának, valamint e belépés határideje meghatározásának hiányára vonatkozó hatodik részről	II - 2001
— A felek érvei	II - 2001
— Az Elsőfokú Bíróság álláspontja	II - 2003
A Thalys nevű nagy sebességű vonat mint versenytárs figyelembevételének hiányára vonatkozó hetedik jogalapról	II - 2007
— A felek érvei	II - 2007
— Az Elsőfokú Bíróság álláspontja	II - 2008
A költségekről	II - 2010