

PIRMOSIOS INSTANCIJOS TEISMO (antroji kolegija) SPRENDIMAS

2006 m. liepos 4 d.*

Byloje T-177/04

easyJet Airline Co. Ltd, įsteigta Luton (Jungtinė Karalystė), atstovaujama iš pradžių *solicitors* J. Cook, J. Parker ir S. Dolan, vėliau advokatų M. Werner ir M. Waha, *solicitor* L. Mills, advokatų M. de Lasala Lobera ir R. Malhotra,

ieškovė,

prieš

Europos Bendrijų Komisija, atstovaujama P. Oliver, A. Bouquet ir A. Whelan, nurodžiusią adresą dokumentams įteikti Liuksemburge,

atsakovė,

* Proceso kalba: anglų.

palaikomą

Prancūzijos Respublikos, atstovaujamos G. de Bergues, nurodžiusios adresą dokumentams įteikti Liuksemburge,

įstojusios į bylą šalies,

dėl prašymo panaikinti 2004 m. vasario 11 d. Komisijos sprendimą, kuriuo bendrovės *Air France* ir *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV* koncentracija pripažįstama suderinama su bendrąja rinka, jei bus laikomasi pasiūlytų įsipareigojimų (byla COMP/M.3280 – *Air France/KLM*),

EUROPOS BENDRIJŲ PIRMOSIOS INSTANCIJOS TEISMAS
(antroji kolegija),

kurį sudaro pirmininkas J. Pirrung, teisėjai N. J. Forwood ir S. Papasavvas, posėdžio sekretorė K. Andová, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2005 m. lapkričio 23 d. posėdžiui,

priima šį

Sprendimą

Teisės aktai

- 1 Pagal jo 1 straipsnį 1989 m. gruodžio 21 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 4064/89 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (OL L 395, p. 1, ištaisyimas OL L 257, 1990, p. 13, ir iš dalies pakeistas 1997 m. birželio 30 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1310/97 (OL L 180, p. 1), ištaisyimas OL L 40, 1998, p. 17) taikomas visoms Bendrijos mastu vykdomoms koncentracijoms, kaip apibrėžta šio straipsnio 2 ir 3 dalyse.
- 2 Pagal Reglamento Nr. 4064/89 4 straipsnio 1 dalį apie Bendrijos mastu vykdomas koncentracijas iš anksto turi būti pranešama Komisijai.
- 3 Remiantis Reglamento Nr. 4064/89 6 straipsnio 1 dalimi, nustačiusi, kad nors koncentracija, apie kurią pranešama, patenka į šio reglamento taikymo sritį, tačiau nekelia rimtų abejonių dėl suderinamumo su bendrąja rinka, Komisija nusprendžia neprieštarauti ir paskelbia, kad ši koncentracija yra suderinama su bendrąja rinka (toliau – I etapas).

4 Tačiau pagal Reglamento Nr. 4064/89 6 straipsnio 1 dalies c punktą nustačiusi, kad koncentracija, apie kurią pranešama, patenka į šio reglamento taikymo sritį ir kelia rimtų abejonų dėl suderinamumo su bendrąja rinka, Komisija nusprendžia pradėti procedūrą (toliau – II etapas).

5 Pagal Reglamento Nr. 4064/89 6 straipsnio 2 dalį:

„Jei Komisija nustato, kad koncentracijoje dalyvaujančioms įmonėms padarius pakeitimų, koncentracija, apie kurią buvo pranešta, daugiau nebekelia rimtų abejonų pagal 1 dalies (c punktą), ji gali nuspręsti paskelbti šią koncentraciją suderinama su bendrąja rinka pagal 1 dalies (b punktą).

Komisija gali sprendimą pagal 1 dalies (b punktą) susieti su sąlygomis ir įpareigojimais, užtikrinančiais koncentracijoje dalyvaujančių įmonių prieš Komisiją priimtų įsipareigojimų, darant koncentraciją suderinamą su bendrąja rinka, vykdymą.“

6 Pagal Reglamento Nr. 4064/89 6 straipsnio 3 dalies b punktą Komisija gali panaikinti priimtą sprendimą, jei koncentracijoje dalyvaujančios įmonės pažeidžia bet kurį su sprendimu susietą įpareigojimą.

7 Pranešime dėl konkurencijos gynimo priemonių, priimtųjų pagal Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 4064/89 ir Komisijos reglamentą (EB) Nr. 447/98 (OL C 68, 2001,

p. 3, toliau – Pranešimas dėl gynimo priemonių), Komisija pateikia gaires, kurių ji tikisi, kad bus laikomasi vykdamas įsipareigojimus, ir visų pirma nurodo štai ką:

- šalys turi aiškiai parodyti, kad konkurencijos gynimo priemonė veiksmingos konkurencijos sąlygas bendrojoje rinkoje atkuria visam laikui (6 punktas), ir pašalinti bet kokius bet kurių veiksmų neaiškumus, susijusius su siūlomos priemonės tipu, dydžiu, apimtimi ir tikimybe, kad šalys galėtų ją sėkmingai, visiškai ir laiku įgyvendinti (7 punktas);

- pagrindinis įsipareigojimų tikslas yra užtikrinti konkurencingų rinkos struktūrų egzistavimą; struktūrinio pobūdžio įsipareigojimai (pvz., įsipareigojimas parduoti filialą), bendrąja prasme yra priimtinesni Reglamente Nr. 4064/89 įtvirtinto tikslo požiūriu, nes jie padeda išvengti Komisijos nurodytos dominuojančios padėties sukūrimo arba sustiprinimo, be to, jiems nereikalingos vidutinio ar ilgo laikotarpio kontrolės priemonės; vis dėlto negalima automatiškai atmesti galimybės, kad dominuojančios padėties atsiradimo ar sustiprinimo galima išvengti prisiimant ir kitokio pobūdžio įsipareigojimų, nors dėl jų tinkamumo turėtų būti sprendžiama kiekvienu atveju atskirai (9 punktas);

- pirmojoje stadijoje Komisijos svarstymui pateiktų įsipareigojimų turi pakakti, kad nekiltų jokių „rimtų abejonių“, kaip apibrėžta Koncentracijų reglamento 6 straipsnio 1 dalies c punkte (11 punktas);

- jeigu dėl siūlomo susijungimo kyla grėsmė sukurti ar sustiprinti dominuojančią padėtį, kuri trukdytų veiksmingai konkurencijai, geriausias būdas veiksmingai konkurencijai atkurti neuždraudžiant susijungimo yra sudaryti sąlygas naujam konkurencingam ūkio subjektui atsirasti arba sustiprinti jau esamus konkurentus parduodant dalį verslo (13 punktas);

- parduodama verslo dalis turi būti gyvybinga, kad, valdoma tinkamo pirkėjo, galėtų ilgai ir nepertraukiamai veiksmingai konkuruoti su susijungusia įmone. Paprastai gyvybingu verslu laikoma jau egzistuojanti įmonė, kuri gali veikti savarankiškai, t. y. įmonė, kurios žaliavų tiekimas nebeprisiklauso nuo susijungusių šalių arba kuri nebeprisiklauso nuo kitokios formos bendradarbiavimo su susijungusiomis šalimis (išskyrus bendradarbiavimą pereinamuoju laikotarpiu) (14 punktas);

 - būna atvejų, kai parduodamo verslo (turtas laikomas verslo dalimi) gyvybingumas daug priklauso nuo to, kas yra pirkėjas. Tokiais atvejais Komisija susijungimo neleidžia vykdyti, nebent šalys išsipareigoję nevykdyti to susijungimo, apie kurį pranešė, kol nesudarys Komisijos patvirtintos saistančios sutarties su parduodamo verslo pirkėju (20 punktas);

 - nors dalies verslo pardavimui yra teikiama pirmenybė, tai nėra vienintelė Komisijai priimtina konkurencijos gynimo priemonė; iš tikrųjų gali būti situacijų, kai parduoti dalį verslo neįmanoma; tokiomis aplinkybėmis Komisija turi nustatyti, ar kitų rūšių konkurencijos gynimo priemonės gali turėti pakankamą poveikį, kad rinkoje būtų atkurta veiksminga konkurencija (26 punktas).
- 8 Komisijos pranešime dėl atitinkamos rinkos apibrėžimo Bendrijos konkurencijos teisės tikslams (OL C 372, 1997, p. 5, toliau – Pranešimas dėl rinkos apibrėžimo) skelbiama, kad įmonėms įtaką daro trys pagrindiniai šaltiniai ar konkurencijos ribojimai: paklausos pakeičiamumas, pasiūlos pakeičiamumas ir potenciali konkurencija. Ekonominiu požiūriu atitinkamos rinkos apibrėžimui paklausos pakeičiamumas reiškia greičiausią ir efektyviausią drausminančią jėgą tam tikros prekės tiekėjams, ypač jų sprendimams dėl kainos nustatymo (13 punktas).

Faktinės bylos aplinkybės

1. Aptariamoms įmonėms

- 9 2004 m. vasario 11 d. I etapo pabaigoje Komisija priėmė sprendimą, kuriuo koncentracija pripažįstama suderinama su bendrąja rinka, jei bus laikomasi siūlomų įsipareigojimų pagal Reglamento Nr. 4064/89 6 straipsnio 2 dalį (byla COMP/M.3280 — *Air France/KLM*) (OL C 60, p. 5, toliau – ginčijamas sprendimas). Ieškovė yra Jungtinėje Karalystėje buveinę turinti pigių skrydžių bendrovė, siūlanti savo paslaugas už patrauklias kainas įvairiais maršrutais Europoje.
- 10 *Air France* yra Prancūzijoje įsteigtas oro vežėjas, vykdamas savo veiklą iš esmės trijuose sektoriuose: keleivių vežimas, krovinių gabenimas ir techninės priežiūros bei aptarnavimo paslaugos. *Air France* naudoja veiklos centrais pagrįstą sistemą (angl. k. „hub-and-spoke network“), o jos pagrindiniai veiklos centrai yra Roissy-Charles-de-Gaulle oro uostas (toliau – CDG) tarptautiniams skrydžiams ir Paris-Orly oro uostas (toliau – Orly) vidaus skrydžiams. *Air France* taip pat yra viena iš aljanso *SkyTeam* steigėjų, kurio kitos narės yra bendrovės *Aeromexico*, *Alitalia*, *Continental Airlines*, *CSA Czech Airlines*, *Delta*, *Northwest Airlines* ir *Korean Air*.
- 11 KLM yra Nyderlanduose įsteigtas oro vežėjas, kuris savo veiklą iš esmės vykdo keturiuose sektoriuose: keleivių vežimas, krovinių gabenimas, techninės priežiūros paslaugos ir čarterinių bei reguliarių pigių skrydžių vykdymas per dukterinę bendrovę *Transavia*. KLM naudoja veiklos centrais pagrįstą sistemą, kurios pagrindinis veiklos centras yra Amsterdam-Schiphol oro uoste. KLM su *Northwest Airlines* sudarė aljanso susitarimą, susijusį iš esmės su Šiaurės Atlanto maršrutais.

2. Administracinė procedūra Komisijoje

- 12 2003 m. gruodžio 18 d., remdamosi Reglamentu Nr. 4064/89, *Air France* ir KLM pranešė Komisijai apie 2003 m. spalio 16 d. pasirašytą pagrindinį susitarimą. Šis susitarimas numatė, kad *Air France* iš KLM įgyja visus ekonominius interesus bei laipsniškai pastarosios teisinę kontrolę. *Air France* visų pirma turėjo įgyti 49% balsavimo teisių suteikiančių KLM akcijų, dėl kurių ši turėjo veto teisę strateginių operacijų atžvilgiu, kaip antai strateginio plano priėmimas, biudžeto tvirtinimas ir KLM vadovų skyrimas, o vėliau – likusias balsavimo teises suteikiančių akcijų (toliau – koncentracija).
- 13 2003 m. gruodžio 23 d., remdamasi Reglamento Nr. 4064/89 11 straipsniu, Komisija daugiau kaip 90 konkurentų, tarp jų ir ieškovei, pateikė prašymą suteikti informacijos apie koncentraciją. 2004 m. sausio 14 d. ieškovė pateikė savo pastabas.
- 14 2004 m. sausio 21 d., remdamosi Reglamento Nr. 4064/89 6 straipsnio 2 dalimi, *Air France* ir KLM pasiūlė įsipareigojimus Komisijai. 2004 m. sausio 23 d. pastaroji šiuos įsipareigojimus persiuntė suinteresuotiesiems tretiesiems asmenims, kad šie pateiktų savo pastabas. 2004 m. sausio 30 d. ir vasario 4 d. ieškovė pateikė savo komentarus dėl koncentracijos šalių pasiūlytų įsipareigojimų.
- 15 2004 m. vasario 11 d. I etapo pabaigoje Komisija priėmė ginčijamą sprendimą, nuspręsdama, kad koncentracija suderinama su bendrąja rinka, jei bus laikomasi pasiūlytų įsipareigojimų.

3. Komisijos patvirtinti įsipareigojimai

¹⁶ Kad pašalintų dėl Koncentracijos kilusias rimtas abejones, susijusias su jos suderinamumu su bendrąja rinka, *Air France* ir KLM pasiūlė įsipareigojimus siekdamas išspręsti konkurencijos problemas keturiolikoje maršrutų, iš kurių devyni yra Europoje (Paryžius–Amsterdamas, Lionas–Amsterdamas, Marselis–Amsterdamas, Tulūza–Amsterdamas, Bordo–Amsterdamas, Milanas–Amsterdamas, Roma–Amsterdamas, Venecija–Amsterdamas ir Bolonija–Amsterdamas). Įsipareigojimai, kurių priežiūrą vykdo patikėtinis, gali būti apibendrinti taip:

- įsipareigojimai, prisiimti dėl artimųjų maršrutų (arba Europos maršrutų): susijungęs subjektas įsipareigoja nereikalaujamas piniginės kompensacijos ir pagal specialią įsipareigojimuose numatytą procedūrą suteikti tam tikrą kiekį laiko tarpinių Amsterdame ir (arba) Paryžiuje, ir (arba) Lione, ir (arba) Milane, ir (arba) Romoje, ir leisti vienam ar daugiau naujų dalyvių nustatytuose Europos maršrutuose teikti kasdienes reguliaraus ir tiesioginio keleivių vežimo oru paslaugas (naujas ar papildomas); maršruto Paryžius–Amsterdamas atžvilgiu turi būti leidžiama iki šešių skrydžių per dieną, maršrutų Lionas–Amsterdamas ir Roma–Amsterdamas atžvilgiu – iki trijų skrydžių per dieną, o maršrutų Marselis–Amsterdamas, Tulūza–Amsterdamas, Bordo–Amsterdamas, Milanas–Amsterdamas, Roma–Amsterdamas, Venecija–Amsterdamas ir Bolonija–Amsterdamas atžvilgiu – iki dviejų skrydžių per dieną;
- įsipareigojimai, prisiimti dėl tolimųjų maršrutų (arba tarpkontinentinių maršrutų): laiko tarpiniai bus suteikiami Amsterdamo ir Paryžiaus oro uostuose tolimiesiems maršrutams, kurie ginčijamame sprendime laikomi keliančiais konkurencijos problemų;

- įsipareigojimai dėl laiko tarpų atsisakymo sąlygų: laiko tarpai, kurių susijungęs subjektas atsisako, turi nesiskirti daugiau kaip 90 minučių palyginti su laiku, kurio prašo naujas dalyvis tolimiesiems maršrutams ir daugiau kaip 30 minučių, palyginti su laiku, kurio prašo naujas dalyvis Europos maršrutams; kadangi CDG ir Orly yra pakeičiami keleivių vežimo oru Europoje paslaugų atžvilgiu, nauji potencialūs dalyviai gali prašyti laiko tarpų bet kuriame iš šių oro uostų;

- įsipareigojimų, susijusių su laiko tarpais, trukmė yra neribota; vis dėlto susijungęs subjektas turės galimybę remtis peržiūrėjimo sąlyga, jei tai pateisins išskirtinės aplinkybės arba radikalūs rinkos sąlygų pasikeitimai, pavyzdžiui, konkurencingos vežimo oru paslaugos teikimas tam tikru tolimuoju ar Europos maršrutu; taigi Komisija gali nuspręsti pašalinti, pakeisti arba pakeisti kitu vienu ar daugiau priimtų įsipareigojimų; jei po šio peržiūrėjimo Komisija padaro išvadą, kad susijungusiam subjektui nustatyta pareiga atsisakyti laiko tarpų atitinkamu maršrutu yra įvykdyta, naujas dalyvis galės ir toliau naudoti anksčiau gautus laiko tarpus; jei jis nustoja naudotis laiko tarpais atitinkamu maršrutu, pastarieji turi būti grąžinti laiko tarpų koordinatoriui;

- skrydžių skaičiaus užšaldymas: susijungęs subjektas įsipareigoja nedidinti skrydžių skaičiaus atitinkamai maršrute Paryžius–Amsterdamas arba Lionas–Amsterdamas nuo tada, kai pradėdamos naujo vežimo oru paslaugų teikėjo operacijos atitinkamame maršrute; šis skrydžių užšaldymas bus taikomas šešis vienas po kito einančius *International Air Transport Association* (IATA) nustatytus sezonus; be to, susijungęs subjektas įsipareigoja, pirma, neviršyti keturiolikos skrydžių per savaitę skaičiaus maršrutu Amsterdamas–Niujorkas (J. F. Kennedy oro uostas) ir, antra, nedidinti skrydžių skaičiaus maršrutu Amsterdamas–Niujorkas (Newark oro uostas) šešis vienas po kito einančius IATA nustatytus sezonus nuo tada, kai šiuo maršrutu pradėdami naujo vežimo oru paslaugų teikėjo tiesioginiai skrydžiai;

- susitarimai dėl teisės keisti avialinijas: jei naujas dalyvis pateikia prašymą, susijungęs subjektas įsipareigoja sudaryti su juo susitarimą dėl teisės keisti avialinijas visų ginčijamame sprendime nustatytų maršrutų atžvilgiu;

- specialūs proporciniai susitarimai: jei potencialus naujas dalyvis pateikia prašymą, susijungęs subjektas įsipareigoja sudaryti su juo specialų proporcinį susitarimą dėl vežimo, kuris realiai prasideda ir baigiasi Prancūzijoje ir (arba) Nyderlanduose su sąlyga, kad dalis kelionės vyksta maršrutu Paryžius–Amsterdamas;

- lojalumo programa: jei naujas dalyvis pateikia prašymą, susijungęs subjektas jam leidžia dalyvauti savo lojalumo programoje ginčijamame sprendime nustatytoose maršrutuose tokiomis pačiomis sąlygomis kaip ir kitiems aljanso, kuriam priklauso susijungęs subjektas, nariams;

- intermodalinės paslaugos: jei geležinkelio bendrovė ar kita vežimų keliais bendrovė, kuri teikia paslaugas maršrutais tarp Prancūzijos ir Nyderlandų ir (arba) tarp Italijos ir Nyderlandų, pateikia prašymą, susijungęs subjektas įsipareigoja sudaryti su ja susitarimą dėl intermodalinių paslaugų; pagal šį susitarimą susijungęs subjektas užtikrina keleivių vežimą oru viena maršruto dalimi, o kita maršruto dalimi jų vežimą užtikrina intermodalinis partneris;

- blokuotos erdvės susitarimai: naujam potencialiam dalyviui pateikus prašymą, susijungęs subjektas įsipareigoja sudaryti su juo blokuotos erdvės susitarimą vežimui, kurio reali pradžia ir pabaiga yra, pirma, Nyderlanduose, ir, antra, Marselyje, Tulūzoje ar Bordo, su sąlyga, kad dalis kelionės vykdoma maršrutu Paryžius–Amsterdamas; blokuotos erdvės susitarimas grindžiamas fiksuotu vietų skaičiumi ir galioja mažiausiai visą vieną IATA nustatytą sezoną; šis susitarimas apima daugiausia 15 % vietų konkretaus skrydžio atžvilgiu ir 30 vietų orlaivyje;

- pareigos, susijusios su tarifais: kiekvieną kartą, kai susijungęs subjektas sumažina paskelbtą tarifą maršrutu Paryžius–Amsterdamas, jis išsipareigoja taikyti lygiavertę nuolaidą atitinkamam maršruto Lionas–Amsterdamas tarifui, nebent pastarąjį maršrutą aptarnautų konkuruojantis oro vežėjas.

Procesas ir šalių reikalavimai

- 17 2004 m. gegužės 14 d. Pirmosios instancijos teismo kanceliarijai pateiktu pareiškimu ieškovė pareiškė šį ieškinį.

- 18 2004 m. rugsėjo 24 d. Pirmosios instancijos teismo kanceliarijai pateiktu pareiškimu Prancūzijos Respublika pateikė prašymą leisti įstoti į šį procesą palaikyti Komisijos reikalavimus. 2004 m. lapkričio 9 d. ieškovė paprašė, kad tam tikra informacija, jos teigimu, komercinė paslaptis, būtų nagrinėjama konfidencialiai. 2004 m. gruodžio 17 d. Nutartimi Pirmosios instancijos teismo antrosios kolegijos pirmininkas leido Prancūzijos Respublikai įstoti į bylą. Per nustatytus terminus įstojusi į bylą šalis pateikė savo paaiškinimą, o kitos šalys – atsiliepimus į šį paaiškinimą.

- 19 Kadangi įstojusi į bylą šalis nepateikė prieštaravimų dėl prašymo, susijusio su konfidencialiu nagrinėjimu, jai buvo pateikti nekonfidencialūs dokumentai, kaip tai iš pradžių numatyta pirmiau nurodytoje 2004 m. gruodžio 17 d. Nutartyje.

- 20 2005 m. spalio 26 d. laišku įstojusi į bylą šalis informavo Pirmosios instancijos teismo kanceliariją, kad posėdyje dalyvauti ji neketina.

21 Remdamasis teisėjo pranešėjo pranešimu, Pirmosios instancijos teismas nusprendė pradėti žodinę proceso dalį. 2005 m. lapkričio 23 d. posėdyje buvo išklausytos šalių nuomonės žodžiu ir jų atsakymai į Pirmosios instancijos teismo pateiktus klausimus.

22 Ieškovė Pirmosios instancijos teismo prašo:

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

23 Komisija ir įstojusi į bylą šalis Pirmosios instancijos teismo prašo:

- atmesti ieškinį,
- priteisti iš ieškovės bylinėjimosi išlaidas.

Dėl tyrimo priemonių taikymo

24 2005 m. spalio 3 d. Pirmosios instancijos teismo kanceliarijai pateiktu laišku ieškovė paprašė taikyti tyrimo priemones siekdama, kad Komisija pateiktų, pirma, visus atsakymus, gautus dėl jos 2003 m. gruodžio 23 d. prašymo suteikti informacijos, bei visus dokumentus, kuriuos jai pateikė oro bendrovės *Meridiana*, *Virgin Express* ir

Volare, ir, antra, visus jos darbo dokumentus, susijusius su pasiūlytais įsipareigojimais, bei visą su tuo susijusią korespondenciją, kuria buvo pasikeista tarp koncentracijos šalių.

- 25 Pirmosios instancijos teismas mano, kad šis prašymas yra įrodymų pasiūlymas. Tačiau pagal Pirmosios instancijos teismo procedūros reglamento 48 straipsnio 1 dalį bylos šalys gali pateikti naujų įrodymų grįsdamos jų dublike arba triplike pateikiamus argumentus, bet tik jos turi nurodyti priežastis, dėl kurių uždelsė šiuos pateikti.
- 26 Šioje byloje reikia pastebėti, kad ieškovė paprašė taikyti tyrimo priemones beveik vienuolika mėnesių po savo dubliko pateikimo nepaaiškindama uždelsimo priežasčių. Todėl per teismo posėdį jai buvo pasiūlyta pateikti argumentus, kurie pagrįstų jos prašymo delsimą. Šiuo tikslu ji paaiškino, jog toks laikotarpis pateisinamas aplinkybe, kad ji visų pirma ketino pareikšti ieškinį dėl Komisijos sprendimo, kuriuo pastaroji atsisakė suteikti galimybę susipažinti su jos prašytais dokumentais. Nors ši abejonė dėl teisių gynimo priemonės pasirinkimo galėtų paaiškinti, kodėl ieškovė nepateikė savo prašymo iš karto po šio atsisakymo, vis dėlto tai negali pateisinti aplinkybės, kad ieškovė laukė kelis mėnesius prieš galiausiai imdamasi veiksmų.
- 27 Be to, nepaisant šio uždelsto prašymo, Pirmosios instancijos teismas mano, jog dokumentai ir šalių žodžiu pareikštos nuomonės jam suteikė pakankamai informacijos, kad jis galėtų priimti sprendimą dėl šio ginčo. Tad prašymas taikyti tyrimo priemones yra atmestinas.

Dėl priimtimumo

1. Šalių argumentai

- 28 Ieškovė teigia, kad ginčijamas sprendimas yra tiesiogiai ir konkrečiai su ja susijęs. Kadangi ieškovė veikia rinkose, kuriose veiklą vykdys susijungęs subjektas, ji mano, jog ginčijamas sprendimas yra tiesiogiai su ja susijęs. Jis yra ir konkrečiai su ja susijęs, nes ji – viena iš pagrindinių *Air France* ir KLM konkurenčių įvairiuose maršrutuose, be to, ji taip pat turi būti laikoma potencialia *Air France* konkurente kituose maršrutuose Prancūzijoje, visų pirma, tuose, kurių pradžia ir pabaiga yra CDG bei Orly. Be to, ji pabrėžia, kad ji aktyviai dalyvavo administracinėje procedūroje, kur buvo priimtas ginčijamas sprendimas, ir kad atsižvelgiant į teismo praktiką šis dalyvavimas ją konkrečiai išskiria panašiai kaip asmenis, kuriems šis sprendimas yra skirtas (1994 m. gegužės 19 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Air France prieš Komisiją*, T-2/93, Rink. p. II-323, 44 punktas).
- 29 Komisijai kyla klausimas dėl šio ieškinio priimtimumo, nes ieškovė nėra suinteresuota koncentracijos paveiktais maršrutais.

2. Pirmosios instancijos teismo vertinimas

Dėl teisės pareikšti ieškinį

- 30 Pagal EB 230 straipsnio ketvirtąją pastraipą kiekvienas fizinis ar juridinis asmuo gali pareikšti ieškinį dėl jam skirto sprendimo arba sprendimo, kuris, nors ir būtų kitam asmeniui skirtas reglamento ar sprendimo formos, yra tiesiogiai ir konkrečiai su juo susijęs.

- 31 Nagrinėjamu atveju ieškovė nėra viena iš koncentracijos dalyvių, todėl ginčijamas sprendimas yra skirtas ne jai. Taigi reikia išnagrinėti, ar šis sprendimas yra tiesiogiai ir konkrečiai su ja susijęs.
- 32 Šioje byloje, kadangi ginčijamas sprendimas leidžia vykdyti koncentraciją iš karto, jis gali nedelsiant pakeisti ir padėti atitinkamose rinkose. Kadangi dėl koncentracijos šalių ketinimo ją įgyvendinti nekilo abejonių, į atitinkamą rinką ar rinkas įeiti siekiantys ūkio subjektai ginčijamo sprendimo priėmimo metu galėjo būti tikri dėl skubaus ar greito rinkos padėties pakeitimo (šiuo klausimu žr. 1994 m. kovo 24 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Air France prieš Komisiją*, T-3/93, Rink. p. II-121, 80 punktą). Iš to matyti, kad ginčijamas sprendimas yra tiesiogiai susijęs su ieškove.
- 33 Todėl reikia įvertinti, ar ginčijamas sprendimas taip pat yra ir konkrečiai su ja susijęs.
- 34 Pagal nusistovėjusią teismo praktiką kiti nei tie, kuriems sprendimas skirtas, subjektai, gali manyti, jog šis sprendimas yra konkrečiai su jais susijęs tik tokiu atveju, jeigu jis paveikia juos dėl tam tikrų ypatingų savybių arba dėl faktinių aplinkybių, kurios išskiria juos iš kitų asmenų, ir dėl to juos konkrečiai išskiria panašiai kaip asmenį, kuriam šis sprendimas yra skirtas (1963 m. Teisingumo Teismo sprendimas *Plaumann prieš Komisiją*, 25/62, Rink. p. 197, 223 ir 2000 m. gegužės 23 d. Sprendimo *Comité d'entreprise de la Société française de production ir kt. prieš Komisiją*, C-106/98 P, Rink. p. I-3659, 39 punktas; 1995 m. balandžio 27 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *ASPEC ir kt. prieš Komisiją*, T-435/93, Rink. p. II-1281, 62 punktas).
- 35 Tuo atveju, jei priimamas sprendimas, kuriuo konstatuojama, kad koncentracija yra suderinama su bendrąja rinka, tai, ar jis konkrečiai susijęs su trečiąja įmone, reikia

nustatyti atsižvelgiant, pirma, į jos dalyvavimą administracinėje procedūroje ir, antra, į tai, ar jos padėtis rinkoje buvo paveikta. Nors vien paprasto dalyvavimo procedūroje, aišku, nepakanka įrodyti, kad sprendimas yra konkrečiai susijęs su ieškove, ypač koncentracijų srityje, kurių išsamus nagrinėjimas reikalauja nuolatinių kontaktų su įvairiomis įmonėmis, vis dėlto aktyvus dalyvavimas administracinėje procedūroje yra elementas, į kurį nuolat atsižvelgiama su konkurencija susijusioje teismo praktikoje, įskaitant specifinę koncentracijų kontrolės sritį, siekiant atsižvelgiant į kitas ypatingas aplinkybes, įrodyti jo ieškinio priimtinumą (šiuo klausimu žr. 1986 m. sausio 28 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Cofaz ir kt. prieš Komisiją*, 169/84, Rink. p. 391, 24 ir 25 punktus ir 1998 m. kovo 31 d. Sprendimo *Prancūzija ir kt. prieš Komisiją*, vadinamojo „Kali & Salz“, C-68/94 ir C-30/95, Rink. p. I-1375, 54–56 punktus; 28 punkte minėto sprendimo *Air France prieš Komisiją* 44–46 punktus ir 2003 m. balandžio 3 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *BaByliss prieš Komisiją*, T-114/02, Rink. p. II-1279, 95 punktą).

³⁶ Visų pirma dėl dalyvavimo administracinėje procedūroje reikia pažymėti, kad ieškovė aktyviai joje dalyvavo, be kita ko, 2004 m. sausio 14 d. atsakydama į 2003 m. gruodžio 23 d. Komisijos informacijos prašymą ir 2004 m. sausio 30 d. pateikdama savo pastabas dėl *Air France* pasiūlytų įsipareigojimų turinio. Be to, 2004 m. sausio 30 d. ieškovė dalyvavo konferencijoje telefonu, susijusioje su Komisijai pasiūlytais įsipareigojimais, ir 2004 m. vasario 4 d. pateikė atsakymus į klausimus dėl koncentracijos šalių Komisijai pasiūlytų įsipareigojimų.

³⁷ Antra, kalbant apie poveikį padėčiai rinkoje, iš ieškovės pateiktų dokumentų, kurių Komisija neginčijo, matyti, kad ji yra viena iš pagrindinių *Air France* konkurenčių Prancūzijoje bei įvairiuose tiesioginiuose maršrutuose, kaip antai Paryžius–Marselis, Paryžius–Nica, Paryžius–Londonas, ir viena iš pagrindinių KLM konkurenčių įvairiuose tiesioginiuose maršrutuose, kaip antai Amsterdamas–Edinburgas, Amsterdamas–Londonas ir Amsterdamas–Nica. Be to, ieškovė veikia vienoje iš rinkų, kurioje veiklą vykdo koncentracijos šalys, t. y. siūlo veiklą maršrutu Amsterdamas–Nica.

- 38 Todėl ginčijamas sprendimas yra konkrečiai susijęs su ieškove.
- 39 Atsižvelgiant į tai, kas pasakyta, ginčijamas sprendimas yra tiesiogiai ir konkrečiai susijęs su ieškove, todėl ji turi teisę dėl jo pareikšti ieškinį.

Dėl suinteresuotumo pareikšti ieškinį

- 40 Kalbant apie ieškovės suinteresuotumą pareikšti ieškinį, reikia priminti, kad pagal nusistovėjusią teismo praktiką fizinio ar juridinio asmens pareikštas ieškinys dėl panaikinimo priimtinas tik tuo atveju, jei ieškovas yra suinteresuotas, kad ginčijamas aktas būtų panaikintas (1995 m. rugsėjo 14 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Antillean Rice Mills ir kt. prieš Komisiją*, T-480/93 ir T-483/93, Rink. p. II-2305, 59 punktas; 1999 m. kovo 25 d. Sprendimo *Gencor prieš Komisiją*, T-102/96, Rink. p. II-753, 40 punktas ir 2002 m. sausio 30 d. Sprendimo *Nuove Industrie Molisane prieš Komisiją*, T-212/00, Rink. p. II-347, 33 punktas). Šis suinteresuotumas turi būti atsiradęs ir esantis (1992 m. rugsėjo 17 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *NBV ir NVB prieš Komisiją*, T-138/89, Rink. p. II-2181, 33 punktas) bei vertinamas ieškinio pareiškimo dieną (1963 m. gruodžio 16 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Forges de Clabecq prieš Aukščiausiąją instituciją*, 14/63, Rink. p. 719, 748 ir 2001 m. balandžio 24 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Torre ir kt. prieš Komisiją*, T-159/98, Rink. VT p. I-A-83 ir II-395, 28 punktas). Suinteresuotumas pareikšti ieškinį egzistuoja tik tuo atveju, jei dėl savo rezultato ieškinys gali suteikti naudos jį pateikusiai šaliai (žr. 2004 m. rugsėjo 28 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *MCI prieš Komisiją*, T-310/00, Rink. p. II-3253, 44 punktą ir nurodytą teismo praktiką).
- 41 Šioje byloje ieškinio pareiškimo dieną ieškovė turėjo jau atsiradusį ir aktualų suinteresuotumą, kad ginčijamas sprendimas būtų panaikintas, nes šis su tam tikromis sąlygomis leido koncentraciją tarp dviejų jos konkurenčių, galinčią paveikti jos komercinę padėtį. Todėl ieškovės suinteresuotumas pareikšti ieškinį dėl ginčijamo sprendimo negali būti ginčijamas. Ši išvada negali būti paneigta dėl to, kad Komisija trečiojo ir penktojo ieškinio pagrindo atžvilgiu nurodė, jog nėra

suinteresuotumo pareikšti ieškinio. Iš tikrųjų, net darant prielaidą, kad nepriimtimumo dėl suinteresuotumo trūkumo pareikšti ieškinį koncepcija galėtų būti taikoma autonomiškai vienam pagrindui, trečiasis ir penktasis ieškinio pagrindai šiuo atveju yra kritika, pateikiama dėl įvairių Komisijos argumentavimo elementų, kuriais remiantis buvo priimta žalą ieškovei darančio ginčijamo sprendimo rezoliucinė dalis.

42 Iš to, kas pasakyta, matyti, kad šis ieškinys yra priimtinas.

Dėl esmės

43 Pagrįsdama savo ieškinį dėl panaikinimo ieškovė nurodo penkis pagrindus. Nurodydama pirmąjį ieškinio pagrindą, ji tvirtina, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą neišanalizuodama susijungusio subjekto dominuojančios padėties sustiprinimo maršrutais, kuriuose nebuvo susijusios tiesioginių ar netiesioginių koncentracijos šalių veiklos. Nurodydama antrąjį ieškinio pagrindą ieškovė teigia, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą neišanalizuodama galimo susijungusio subjekto dominuojančios padėties sustiprinimo oro uosto paslaugų pirkimo rinkoje. Pateikdama trečiąjį ieškinio pagrindą ieškovė tvirtina, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą padarydama išvadą dėl CDG ir Orly pakeičiamumo. Nurodydama ketvirtąjį ieškinio pagrindą ieškovė teigia, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą neatsižvelgdama į būsimą konkurencinę padėtį tuo atveju, jeigu koncentracija neįvyktų. Galiausiai, nurodydama penktąjį ieškinio pagrindą ieškovė tvirtina, kad ginčijamame sprendime padaryta akivaizdi vertinimo klaida, nes išipareigojimų nepakanka, jog būtų pašalintos rimtos Komisijos abejonės dėl koncentracijos suderinamumo su bendrąja rinka.

44 Remiantis nusistovėjusia teismo praktika, Bendrijos teismo vykdoma Komisijos atliktų sudėtingų ekonominių vertinimų, įgyvendinant Reglamentu Nr. 4064/89 suteikiamą diskreciją, kontrolė turi apsiriboti patikrinimu, ar buvo laikytasi

procedūros ir motyvavimo taisyklių, ar faktinės aplinkybės iš tikrųjų yra tikslios, ar nėra akivaizdžios vertinimo klaidos ir piktnaudžiavimo įgaliojimais (2003 m. balandžio 3 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Petrolessence ir SG2R prieš Komisiją*, T-342/00, Rink. p. II-1161, 101 punktas ir 2005 m. rugsėjo 21 d. Sprendimo *EDP prieš Komisiją*, T-87/05, Rink. p. II-3745, 151 punktas).

- 45 Pagal Reglamento Nr. 4064/89 2 straipsnio 3 dalį nesuderinamomis su bendrąja rinka pripažįstamos koncentracijos, kurios sukuria arba sustiprina dominuojančią padėtį, dėl to itin apribojama veiksminga konkurencija bendrojoje rinkoje arba didelėje jos dalyje. Ir, atvirkščiai, Komisija turi pripažinti į reglamento taikymo sritį patenkančią koncentraciją, apie kurią jai buvo pranešta, suderinamą su bendrąja rinka, jeigu dvi šios nuostatos sąlygos nėra tenkinamos. Jeigu nėra sukuriamas ar sustiprinamas dominuojanti padėtis, koncentracija turi būti leidžiama nenagrinėjant, kokios įtakos ji turės veiksmingai konkurencijai (28 punkte minėto sprendimo *Air France prieš Komisiją* 79 punktas).
- 46 Atsižvelgiant būtent į šiuos argumentus, reikia išnagrinėti ieškovės nurodytus penkis ieškinio pagrindus.

1. *Dėl pirmojo ieškinio pagrindo, susijusio su akivaizdžia vertinimo klaida, padaryta neišanalizavus susijungusio subjekto dominuojančios padėties sustiprinimo maršrutuose, kuriuose Air France ir KLM veikla nesusijusi*

Šalių argumentai

- 47 Dėl keleivių vežimo reguliariais skrydžiais ieškovė pastebi, kad Komisija apibrėžė nagrinėjamų produktų rinką remdamasi išvykimo ir atvykimo poromis (toliau –

O & D koncepcija), kai bet koks derinys paklausos požiūriu sudaro atskirą rinką. Tačiau ieškovė mano, kad Komisija „poilsinių kelionių skrydžių“ pasiūlą turėjo išanalizuoti remdamasi platesniu pagrindu nei skaidymas į porinį miestų maršrutą „bendrosios poilsio-atostogų rinkos“ kontekste.

48 Be to, ji mano, kad Komisija turėjo išnagrinėti, ar koncentracija galėjo sukurti arba sustiprinti dominuojančią padėtį visoje Europos Sąjungos rinkoje. Todėl Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą neišnagrinėdama koncentracijos poveikio maršrutams, kuriuose *Air France* ir KLM veikla nesusijusi. Ieškovė visų pirma kaltina Komisiją, kad ši nepatikrino, ar dėl koncentracijos atsirandanti papildoma nauda bei *Air France* tinklo ir svarbos padidėjimas tarptautiniu lygiu sustiprina jos padėtį šiuose maršrutuose. Ieškovė taip pat mano, kad Komisija nukrypo nuo savo praktikos, susijusios su dominuojančios padėties sustiprinimo vertinimu, įtvirtintos keliuose sprendimuose, priimtuose pagal Reglamento Nr. 4064/89 8 straipsnio 2 dalį, kuriuose ji atsižvelgė į platesnį koncentracijų susijusiose rinkose, apie kurias buvo pranešta, poveikį, apimančią ne tik zoną, kur veikla tiesiogiai sutampa (šiuo klausimu visų pirma žr. 2001 m. birželio 3 d. Komisijos sprendimą 2004/134/EB, kuriuo koncentracija pripažįstama nesuderinama su bendrąja rinka ir EEE susitarimu (byla COMP/M.2220 – *General Electric/Honeywell*) (OL L 48, 2004, p. 1)).

49 Akivaizdžią vertinimo klaidą, atsiradusią neišnagrinėjus susijungusio subjekto dominuojančios padėties sustiprėjimo, patvirtina tai, kad remdamasi EB 81 straipsnio 3 dalimi Komisija pripažino naudą, vartotojams suteikiamą bendrųjų įmonių ar kitų bendradarbiavimo susitarimų, kuriuose dalyvauja oro bendrovės. Šioje byloje ieškovė mano, kad oro bendrovei ar aljansui suteikta galimybė siūlyti konkurencingus privalumus, kaip antai geresnį susisiekimą, mažesnes kainas, taip pat naujus maršrutus, gali daryti vartotojams poveikį pasirenkant oro bendrovę ar aljansą. Vis dėlto Komisija suklydo šiuos privalumus pripažindama palankiais konkurencijai, o ne dominuojančią padėtį sustiprinančiais elementais.

- 50 Pavyzdžiui, kalbėdama apie jungimų padidėjimą, ieškovė tvirtina, kad keleiviai, norintys keliauti iš Biarritz į Amsterdamą, negali pasinaudoti tiesioginiu skrydžiu ir turi persėsti pasirinktinai Clermont-Ferrand, Liono, Paryžiaus ar Nicos oro uostuose. Taigi, jos nuomone, koncentracija sustiprins *Air France* padėtį Biarritz–Amsterdamas rinkoje. Iš tikrųjų keleiviai, norintys skristi iš Biarritz į Amsterdamą, būtų skatinami keliauti su *Air France*, nes koncentracija leistų padidinti jungimus tarp šių keturių oro uostų ir Amsterdamo. Panašūs argumentai gali būti taikomi maršrutui Brestas–Amsterdamas, nes dėl Koncentracijos padaugėjęs jungimų sustiprėja *Air France* padėtis.
- 51 Komisija teigia, kad šioje byloje keleivinių skrydžių paslaugų rinką reikėjo apibrėžti remiantis O & D koncepcija. Šiuo klausimu ji pažymi, kad ieškovė nepatikslino, ką reiškia jos „poilsinių kelionių skrydžiai“ ir „bendrosios poilsio/atostogų rinkos“, taip pat aiškiai nenurodė, kas sudaro koncepciją, pagal kurią rinka apibrėžiama plačiau.
- 52 Kalbėdama apie nesusijusių maršrutų poveikį, Komisija mano, kad ieškovė negali tik teigti, jog Komisija turėjo juos išnagrinėti, nenurodydama, kokie tai maršrutai. Be to, nei koncentracijos šalys, nei tretieji asmenys, į kuriuos buvo kreiptasi per administracinę procedūrą, neleido manyti, kad Koncentracija galėjo turėti anti-konkurencinį poveikį nesusijusiems maršrutams, išskyrus tuos, kuriuose *Air France* ar KLM buvo potencialūs konkurentai. Dėl ieškovės teiginio, susijusio su maršrutu Biarritz–Amsterdamas, Komisija teigia, kad pastarasis yra atskira rinka ir kad ji turi būti analizuojama, pirma, remiantis potencialia konkurencija tiesioginių skrydžių Biarritz–Amsterdamas atžvilgiu, ir, antra, esama ar potencialia konkurencija netiesioginiuose maršrutuose tarp šių miestų. Iš šios analizės matyti, kad koncentracija neriboja konkurencijos; tas pats pasakytina ir apie maršrutą Brestas–Amsterdamas. Todėl šis ieškinio pagrindas yra visiškai nepagrįstas.

53 Įstojusi į bylą šalis mano, kad Komisija teisingai apibrėžė atitinkamą rinką ir kad ieškovės argumentas, jog Komisija neišnaginėjo koncentracijos poveikio nesusijusiuose maršrutuose, yra nepagrįstas.

Pirmosios instancijos teismo vertinimas

54 Šį ieškinio pagrindą sudaro dvi dalys. Visų pirma ieškovė tvirtina, kad Komisija neišanalizavo sandorio konkurencinio poveikio „poilsinių kelionių skrydžių“ rinkai. Antra, ieškovė pastebi, kad Komisija neišanalizavo koncentracijos poveikio nesusijusioms rinkoms.

55 Siekdama įvertinti, ar numatoma koncentracija nesukuria ir nesustiprina dominuojančios padėties, Komisija turi visų pirma apibrėžti atitinkamą rinką (1973 m. vasario 21 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Europemballage ir Continental Can prieš Komisiją*, 6/72, Rink. p. 215, 32 punktą ir 1991 m. gruodžio 12 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Hilti prieš Komisiją*, T-30/89, Rink. p. II-1439, 46 ir 64 punktai).

56 Šioje byloje siekdama apibrėžti nagrinėjamų produktų rinką Komisija atliko pakeičiamumo analizę paklausos požiūriu. Iš ginčijamo sprendimo matyti, kad keleivinių skrydžių paslaugų atžvilgiu produktų rinka, Komisijos nuomone, turi būti apibrėžta remiantis O & D koncepcija. Pagal šią koncepciją kiekvienas maršrutas nuo išvykimo iki paskirties vietos turi būti laikomas atskira rinka. Siekdama įrodyti, kad išvykimo ir atvykimo vietų derinys yra atitinkama produktų rinka, Komisija ginčijamo sprendimo 9 konstatuojamojoje dalyje teisingai išnaginėjo įvairias susisiekimo galimybes, kurios klientams siūlomos atkarpoje tarp šių dviejų vietų (šiuo klausimu žr. 1989 m. balandžio 11 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Ahmed Saeed Flugreisen ir kt.*, 66/86, Rink. p. 803, 39–41 punktus ir 28 punkte minėto 1994 m. gegužės 19 d. Sprendimo *Air France prieš Komisiją* 84 punktą).

57 Per posėdį Pirmosios instancijos teismas pasiūlė ieškovei paaiškinti savo poziciją dėl rinkos apibrėžimo nurodant, ar ji ketina ginčyti Komisijos pateiktą rinkos apibrėžimą. Ieškovė atsakė neigiamai, paaiškindama, kad neketina ginčyti pateiktos O & D koncepcijos pagrįstumo, bet norėtų atkreipti dėmesį į tai, kad, jos manymu, Komisija turėjo atlikti kitų atitinkamų rinkų, turėjusių būti apibrėžtomis kitaip, konkurencinę analizę.

— Dėl neatliktos koncentracijos poveikio poilsinių kelionių skrydžiams analizės

58 Reikia priminti, kad pagal Procedūros reglamento 44 straipsnio 1 dalies c punktą, ieškinyje turi būti nurodomas bylos dalykas ir teisinių pagrindų, kuriais remiamasi, santrauka. Jie turi būti pakankamai aiškūs ir konkretūs, kad atsakovas galėtų pasirengti gynybai, o Pirmosios instancijos teismas – prireikus išspręsti bylą nesiremdamas jokia kita informacija. Siekiant užtikrinti teisinį saugumą bei tinkamą teisingumo vykdymą, tam, kad ieškinys būtų priimtinas, pačiame ieškinio tekste turi būti nurodytos pagrindinės teisinės ir faktinės aplinkybės, kuriomis jis paremtas, ir bet kurio atveju – jų santrauka, išdėstyta nuosekliai ir suprantamai (1993 m. balandžio 28 d. Pirmosios instancijos teismo nutarties *De Hoe prieš Komisiją*, T-85/92, Rink. p. II-523, 20 punktas ir 1998 m. sausio 28 d. Pirmosios instancijos teismo *Dubois ir Fils prieš Tarybą ir Komisiją*, T-113/96, Rink. p. II-125, 29 punktas).

59 Šioje byloje išskyrus teiginį, kad nebuvo atlikta koncentracijos analizė „poilsinių kelionių skrydžių“ atžvilgiu, ieškovė savo pateiktuose dokumentuose neaiškiai apibrėžia rinką ir nepateikia jokių argumentų, kad pagrįstų savo teiginį. Iš tikrųjų ieškovė apsiribojo nurodydama, kad tam tikriems į poilsinę kelionę vykstantiems keleiviams kai kurios atvykimo vietos buvo pakeičiamos. Vis dėlto ji neprašė šios nurodytos rinkos požymių. Taigi, nesant konkretesnio rinkos, kurią ieškovė nurodo egzistuojant, apibrėžimo, Pirmosios instancijos teismas negali įvertinti, ar Komisija turėjo ją išnagrinėti.

60 Todėl darytina išvada, kad šioje byloje Procedūros reglamento 44 straipsnio 1 dalies c punkte nustatyti reikalavimai nėra įvykdyti.

61 Bet kuriuo atveju Pirmosios instancijos teismas mano, kad ieškovė neįrodė, kodėl O & D koncepcija pagrįstas rinkos apibrėžimas, didžiąja dalimi apimantis maršrutus, susijusius su „poilsinių kelionių skrydžiais“, neleido išnagrinėti visų konkurencijos problemų, kurias gali sukelti koncentracija.

62 Todėl šio ieškinio pagrindo pirma dalis yra nepriimtina.

— Dėl neatliktos koncentracijos poveikio nesusijusioms rinkoms analizės

63 Reikia priminti, kad pagal Reglamento Nr. 4049/89 2 straipsnį Komisija turi išnagrinėti konkurencijos poveikį rinkoms, kuriose egzistuoja dominuojančios padėties, galinčios labai sutrikdyti konkurenciją, sukūrimo ar sustiprinimo rizika. Taigi nereikėtų atmesti galimybės, kad koncentracija gali sukelti tokį poveikį rinkose, kuriose jos šalių vykdoma veikla nėra tarpusavyje susijusi.

64 Nors Komisijos atliekama konkurencijos analizė iš dalies vykdoma dėl trečiųjų asmenų, į kuriuos buvo kreiptasi per administracinę procedūrą, išreikšto susirūpinimo, Komisija, net nesant aiškios šių trečiųjų asmenų iniciatyvos, bet atsižvelgdama į rimtus įrodymus, turi nustatyti koncentracijos sukeltas konkurencijos problemas visose rinkose, kurios galėtų būti paveiktos.

- 65 Vis dėlto, kai Komisija kaltinama neatsižvelgusi į galimą konkurencijos problemą rinkose, kur koncentracijos šalių veikla nesusijusi, ieškovė turi pateikti rimtų įrodymų, galinčių akivaizdžiai įrodyti konkurencijos problemos, kurią dėl jos poveikio turėjo išnagrinėti Komisija, egzistavimą.
- 66 Kad būtų tenkinamas šis reikalavimas, ieškovė turi įvardyti atitinkamas rinkas, apibūdinti konkurencinę padėtį, jei koncentracija nebūtų sukurta, ir nurodyti galimą koncentracijos poveikį konkurencinei padėčiai šiose rinkose.
- 67 Šioje byloje ieškovė apsiriboja tvirtinimu, kad Komisija suklydo atlikdama tik rinkų, kuriose egzistavo koncentracijos šalių tiesioginė ar netiesioginė veikla, konkurencijos analizę, nepagrįsdama savo argumentų. Iš tikrųjų ieškovė tik pabrėžia, kad *Air France* turi monopoliją 27 iš 42 vidaus skrydžių iš Paryžiaus, kad jai priklauso 61,8 % visų skrydžių maršrutais iš Prancūzijos ir kad jai priklauso 53 % visų Orly laiko tarpinių bei 74 % visų CDG laiko tarpinių.
- 68 Tačiau šių skaičiais pagrįstų teiginių nepakanka, kad būtų galima padaryti išvadą, jog ieškovės tvirtinimas, susijęs su nesusijusiomis rinkomis, yra pagrįstas, nes pastarasis neleidžia jų aiškiai nustatyti.
- 69 Ieškovės pateikti pavyzdžiai apie keleivius, norinčius keliauti iš Bresto arba Biarritz į Amsterdamą, kurie skatinami rinktis *Air France* dėl koncentracijos padaugėjusių jungimų, apsiriboja paprastu šio teiginio nurodymu visiškai nesiremiant įrodomąją galią turinčiomis faktinėmis aplinkybėmis. Be to, kaip teigia ir Komisija, analizuojant rinką reikia atsižvelgti, pirma, į potencialią konkurenciją tiesioginių skrydžių tarp Biarritz ar Bresto ir Amsterdamo atžvilgiu ir, antra, į esamą ar potencialią

konkurenciją netiesioginių skrydžių tarp tų pačių miestų atžvilgiu. Tačiau, Komisijos teigimu, joks akivaizdus įrodymas neparodo, kad *Air France* ir KLM yra potencialūs konkurentai maršrutu Biarritz–Amsterdamas tiesioginių skrydžių atžvilgiu ar kad KLM gali būti laikomas potencialiu *Air France* konkurentu netiesioginių skrydžių tarp šių miestų atžvilgiu.

- 70 Be to, dėl maršruto Brestas–Amsterdamas Komisija pabrėžė, ir ieškovė to neginčijo, kad joks tiesioginis skrydis neegzistuoja, todėl keleiviai turi skristi per Lioną, Marselį, Nicą ar Paryžių. Šiuo klausimu reikia priminti, kad ginčijamu sprendimu buvo pripažinta, jog rinkos Lionas–Amsterdamas, Marselis–Amsterdamas ir Paryžius–Amsterdamas kėlė konkurencijos problemų, todėl įsipareigojimai buvo pasiūlyti joms išspręsti. Kalbant apie rinką Nica–Amsterdamas, kuri susijusi tik su nedideliu keleivių skaičiumi, iš ginčijamo sprendimo matyti, kad KLM ir jos dukterinė bendrovė *Basiq Air* konkuruoja su ieškove, kuriai šiame maršrute priklauso didelė rinkos dalis. Kita vertus, *Air France* vykdo tik vieną jungiamąjį skrydį ir šiame maršrute jai priklauso mažesnė kaip 1 % rinkos dalis (ginčijamo sprendimo 79 konstatuojamoji dalis). Todėl Komisija nusprendė, kad šiame maršrute konkurencijos problemų neįyla.
- 71 Pirmosios instancijos teismas mano, kad ieškovė nepateikia jokio įrodymo, galinčio įrodyti, kad šiose išvadose padaryta akivaizdi vertinimo klaida.
- 72 Galiausiai tai, kad remdamasi EB 81 straipsnio 1 ir 3 dalimis Komisija patvirtino naudą, kurią vartotojams suteikia bendrosios įmonės arba oro bendrovių bendradarbiavimo susitarimai, negali įrodyti, jog egzistuoja akivaizdi vertinimo klaida. Iš tikrųjų koncentracija, kaip ir susitarimas tarp konkurentų, kuriam taikoma išimtis pagal 81 straipsnio 3 dalį, gali suteikti naudos, kurios galėtų turėti vartotojai. Šiuo atžvilgiu reikia priminti, kad koncentracijų kontrolė grindžiama ne tokios naudos draudimu, bet siekimu išvengti dominuojančios padėties, dėl kurios

bendrojoje rinkoje būtų sudarytos didelės kliūtys veiksmingai konkurencijai, sukūrimo ar sustiprinimo. Galimybė po koncentracijos keleiviams pasiūlyti paslaugas geresnėmis kainomis gali būti dominuojančios padėties sukūrimo ar sustiprinimo įrodymas tik tam tikrais atvejais, pavyzdžiui, tada, kai susijungęs subjektas ketina ar yra pajėgus taikyti grobuoniškas kainas.

- 73 Šioje byloje atsižvelgiant į tai, kad ieškovė akivaizdžiai neįrodo, jog susijungęs subjektas gali siūlyti keleiviams konkurencingų patrauklių privalumų kitose rinkose, kurių ji net neapibrėžia, dominuojančios padėties sukūrimas ir sustiprinimas bei grėsmė šiose rinkose vyraujančiai konkurencijai nebuvo įrodyti.
- 74 Todėl Pirmosios instancijos teismas mano, kad ieškovė teisiškai nepakankamai įrodė, jog Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą neatlikdama nesusijusių rinkų analizės.
- 75 Iš to matyti, kad šio ieškinio pagrindo antroji dalis, kartu ir visas pirmasis ieškinio pagrindas, turi būti atmesti.

2. Dėl antrojo ieškinio pagrindo, susijusio su akivaizdžia vertinimo klaida neatlikus susijungusio subjekto dominuojančios padėties sustiprėjimo oro uosto paslaugų pirkimo rinkoje analizės

Šalių argumentai

- 76 Ieškovė teigia, kad Komisija neatsižvelgė į *Air France* ir KLM oro uostų paslaugų pirkėjų padėtį, nors jos sprendimų praktika rodo, kad ji siekia išnagrinėti

koncentracijos poveikį pirkimo rinkoms (1996 m. lapkričio 20 d. Komisijos sprendimas 97/277/EB, kuriuo pripažįstamas koncentracijos nesuderinamumas su bendrąja rinka (byla IV/M.784 – *Kesko prieš Tuko* (OL L 110, 1997, p. 53); 1997 m. liepos 30 d. Komisijos sprendimas 97/816/EB, pripažįstantis koncentraciją suderinamą su bendrąja rinka ir EEE susitarimo veikimu (byla IV/M.877 – *Boeing prieš McDonnell Douglas* (OL L 336, 16) ir 1999 m. vasario 3 d. Komisijos sprendimas 1999/674/EB procedūroje, pradėtoje pagal Reglamentą Nr. 4064/89 (byla IV/M.1221 – *Rewe prieš Meinel*, OL L 274, p. 1). Šioje byloje pirkimo rinka yra rinka paslaugų, susijusių su oro uosto infrastruktūromis, už kurias mokamas mokestis, o šios paslaugos – tai takų naudojimas ir techninė priežiūra, transporto kelių ir aikštelių naudojimas bei vadovavimas civilinių lėktuvų leidimuisi (2000 m. liepos 26 d. Komisijos sprendimas 2000/521/EB dėl EB sutarties 86 straipsnio 3 dalies taikymo procedūros, OL L 208, p. 36).

77 Ieškovė pastebi, kad Komisija ginčijamame sprendime pripažino atsižvelgusi į konkurentų išreikštą susirūpinimą, ypač dėl dominuojančios padėties egzistavimo veiklos centruose (ginčijamo sprendimo 161 konstatuojamoji dalis). Be to, Komisija pareikalavo, kad būtų priimti tam tikri išipareigojimai siekiant atlyginti dėl *Air France* dominuojančios padėties Paryžiaus veiklos centre patirtą žalą. Iš to išplaukia, kad Komisija netiesiogiai pripažino, jog koncentracija galėjo sustiprinti *Air France* padėtį CDG ir Orly oro uosto paslaugų pirkimo rinkoje.

78 Ieškovė tvirtina, kad *Air France* dominuoja CDG ir Orly, vis dėlto pabrėždama, kad įmonė „Aéroports de Paris“ (toliau – AdP), kuri valdo šiuos oro uostus ir paskiria laiko tarpsnius, ir *Air France* yra valstybinės įmonės. Šiuo klausimu ieškovė primena, kad už laiko tarpsnių paskyrimą atsakingi organai gali būti laikomi vykdančiais ekonominę veiklą (2000 m. gruodžio 12 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Aéroports de Paris prieš Komisiją*, T-128/98, Rink. p. II-3929, 121 punktą). Tačiau

Komisija neatsižvelgė į aplinkybę, kad koncentracija gali sukurti ar sustiprinti dominuojančią padėtį oro uostų paslaugų pirkimo rinkoje, pavyzdžiui, Paryžiaus, kur dominuoja AdP.

- 79 Komisija pastebi, kad ieškovė pirmą kartą nagrinėjant šį ieškinį nurodo oro uosto paslaugų pirkimo rinkos egzistavimą, nes šis klausimas nebuvo nagrinėjamas vykstant administracinei procedūrai. Be to, ji pažymi, kad ieškovė nepatikslina, ką ji supranta kaip „oro uosto paslaugos“, tik nurodo argumentus, susijusius su laiko tarpinių suteikimu. Ieškovė niekur nekalba apie oro uostų paslaugas, kaip jos paprastai suprantamos, pavyzdžiui, maitinimo ir antžemines paslaugas. Todėl Komisija mano, kad nereikėjo jų nagrinėti pabrėždama, jog jokie įrodymai nerodė, kad ji turėjo ištirti šių paslaugų pirkimo rinką.
- 80 Visų pirma Komisija pastebi, kad bendrai pripažįstama, jog laiko tarpiniai yra būtini oro transporto paslaugoms teikti. Todėl ji teigia, kad nėra jokios priežasties šias paslaugas pripažinti atskira veikla. Be to, Komisijos nuomone, laiko tarpinių paskyrimas yra administracinė, o ne ekonominė veikla, todėl AdP veikia kaip valstybės institucija, o ne kaip įmonė. Tačiau institucija, atsakinga už laiko tarpinių paskyrimą Prancūzijoje koordinuojamų oro uostų atveju yra *Association pour la coordination des horaires* (COHOR), o ne AdP, kaip teigia ieškovė. Be to, nei susijungęs subjektas, nei jokia kita institucija negali vykdyti už laiko tarpinių paskyrimą atsakingų institucijų kontrolės, kuri gali būti pripažinta dominuojančia padėtimi Reglamento Nr. 4064/89 ar EB 82 straipsnio prasme.
- 81 Antra, dėl paslaugų, kurios apibrėžiamos kaip susijusios su patekimo į oro uostų infrastruktūras, už kurias mokamas užmokestis, Komisija teigia, kad nepakanka, jog ieškovė įrodytų tokios rinkos egzistavimą; ji dar turi įrodyti, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą neatlikdama šios rinkos tyrimo.

Pirmosios instancijos teismo vertinimas

82 Šį ieškinio pagrindą reikia suskirstyti į dvi dalis. Pirma, ieškovė tvirtina, kad Komisija neišanalizavo susijungusio subjekto padėties sustiprėjimo oro uosto paslaugų pirkimo rinkoje, kurią ji apibrėžė kaip rinką paslaugų, susijusių su infrastruktūromis, kaip antai takų eksploatacija ir techninė priežiūra, transporto kelių ir aikštelių naudojimas bei vadovavimas civilinių lėktuvų leidimuisi, už kurias mokamas užmokestis. Antra, ieškovė pastebi, kad Komisija neišnagrinėjo komercinės įtakos, kurią susijungęs subjektas galėjo turėti AdP.

83 Per teismo posėdį šalims buvo pasiūlyta nurodyti, ar šios paslaugos sudaro vieną, ar daugiau susijusių rinkų, kurios skiriasi nuo apibrėžiamų remiantis O&D koncepcija. Komisija, kuriai ieškovė dėl to neprieštaravo, manė, kad šios paslaugos sudaro kelias atitinkamas rinkas, kurios skiriasi nuo apibrėžiamų pagal šią koncepciją.

— Dėl neatsižvelgimo į dominuojančios padėties sustiprėjimą oro uosto paslaugų pirkimo rinkoje

84 Šioje byloje ieškovė tik teigia, kad egzistuoja atskira paslaugų, susijusių su patekimu į oro uostų infrastruktūras, už kurias mokamas užmokestis, rinka, kur susijungęs subjektas įgijo didesnę pirkimo galią, nepateikdama nė mažiausio įrodymo, kad buvo sukurta ar sustiprinta dominuojanti padėtis, galinti sudaryti kliūčių konkurencijai.

- 85 Per teismo posėdį ieškovei buvo pasiūlyta nurodyti, kaip, jos manymu, koncentracija stiprina dominuojančią padėtį nurodytoje rinkoje, nes jos raštu pateiktuose paaiškinimuose šiuo klausimu buvo spragų. Vis dėlto Pirmosios instancijos teismas mano, kad ieškovė nepateikė svarbių įrodymų, galinčių įrodyti tokį sustiprinimą, ir kartu, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą.
- 86 Be to, Pirmosios instancijos teismas pažymi, kad ginčijamo sprendimo 73 konstatuojamojoje dalyje pripažįstama, jog koncentracijos šalys, „palyginti su jų konkurentais, gauna naudos dėl masto ekonomijos dviejuose oro uostuose <...> bei turi didesnę galią derėdamosi dėl kainų su išoriniais tiekėjais, kiek tai susiję su inžinerija, antžeminėmis paslaugomis, oro uostų įrenginiais ir t. t.“ Iš to matyti, kaip nurodyta ginčijamame sprendime, kad „susijungęs subjektas turi labai tvirtą poziciją šiame maršrute tarp veiklos centrų“, kurie yra Paryžius ir Amsterdamas.
- 87 Taigi Komisija pripažino konkurencijos poveikį, kurį gali sukelti koncentracija veiklos centruose. Tai, kad Komisija, neatlikusi konkrečios šių rinkų analizės, pripažino, jog egzistuoja konkurencijos problemos atsižvelgiant į koncentracijos šalių veiklos centruose vykdomą veiklą, nėra akivaizdi vertinimo klaida, galinti turėti įtakos ginčijamo sprendimo teisėtumui. Iš tikrųjų tokia išvada paskatino Komisiją priimti įsipareigojimus, kurių tikslas, kaip skelbta, buvo sumažinti padidėjusią įtaką apskritai ir ypač atsižvelgiant į dominuojančios padėties susijungusio subjekto veiklos centruose pripažinimą.
- 88 Taigi šio ieškinio pagrindo pirma dalis yra atmestina.

— Dėl didesnės susijungusio subjekto įtakos AdP atžvilgiu

89 Ieškovė teigia, kad AdP, kuri, jos teigimu, atsako už laiko tarpsnių paskyrimą, gali būti paveikta susijungusio subjekto dominuojančios padėties Paryžiuje.

90 Visų pirma, kalbant apie laiko tarpsnių paskyrimą, reikia priminti, kad faktinių aplinkybių metu jį reglamentavo 1993 m. sausio 18 d. Tarybos (EEB) reglamentas Nr. 95/93 dėl laiko tarpsnių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (OL L 14, p. 1). Šio reglamento 4 straipsnyje nustatyta:

„<...> Valstybė narė užtikrina, kad koordinatorius nepriklausomai vykdytų <...> reglamente numatytas pareigas <...>. Koordinatorius <...> dirba laikydamasis nešališkumo, nediskriminavimo ir skaidrumo reikalavimų <...>, jis atsako už laiko tarpsnių paskirstymą (ir) kontroliuoja, kaip naudojami laiko tarpsniai <...>“

91 Iš to, kas pasakyta, matyti, kad laiko tarpsnių paskyrimas yra įtvirtintas teisės aktuose, kurie iš esmės neleidžia už paskyrimą atsakingam organui teikti pirmenybę susijungusiam subjektui, jam suteikiant daugiau laiko tarpsnių nei jo konkurentams. Šiuo tikslu ieškovė ir Komisija per teismo posėdį nurodė, kad nenori pareikšti nuomonės dėl to, kas realiai yra kompetentinga įstaiga (AdP ar COHOR).

92 Vis dėlto, reikia konstatuoti, kad ieškovė nepateikia jokio reikšmingo įrodymo, galinčio patvirtinti, kad koncentracijos šalys šioje byloje galėjo vienai ar kitaip daryti įtaką šiai įstaigai.

- 93 Antra, reikia pažymėti, kad yra daromas bendras skirtumas tarp visiškai administracinės AdP veiklos, kaip antai policijos užduotys, ir Paryžiaus oro uostų valdymo bei eksploatacijos veiklos, apmokestinamos mokesčiais, kurie skiriasi, nelygu gauta apyvarta (78 punkte minėto sprendimo *Aéroports de Paris prieš Komisiją* 112 punktas). Taip pat negalima ginčyti to, kad AdP yra atsakinga už dviejų rūšių vieną nuo kitos iš esmės besiskiriančią veiklą, t. y. vadinamųjų „viešųjų paslaugų“ teikimą ir komercinę veiklą, kuriai taikomos konkurencijos taisyklės. Todėl tai, kad *Air France* ir AdP yra dvi valstybinės įmonės, neleidžia preziumuoti kartelio, kaip, atrodo, bando tai daryti ieškovė.
- 94 Atsižvelgiant į tai, kas pasakyta, antra ieškinio pagrindo dalis turi būti atmesta, o kartu – ir visas antrasis ieškinio pagrindas.

3. Dėl trečiojo ieškinio pagrindo, susijusio su akivaizdžia klaida vertinant CDG ir Orly pakeičiamumą

Šalių argumentai

- 95 Ieškovė ginčija Komisijos pateikiamus argumentus dėl CDG ir Orly pakeičiamumo. Atsižvelgdama į šių oro uostų geografinę padėtį, ieškovė pažymi, kad remiantis jos atliktais paskaičiavimais, CDG yra beveik du kartus toliau nuo Paryžiaus centro nei Orly (30 kilometrų ir 18 kilometrų), be to, Orly yra pietuose nuo Paryžiaus centro, o CDG – vakarų rytuose. Be to, ji mano, jog dėl to, kad Orly mažas, reikia mažiau laiko išlipti iš lėktuvo ir pasiekti susisiekimo su kitomis transporto priemonėmis taškus nei CDG atveju. Todėl į Paryžiaus centrą nuvažiuojama kur kas greičiau iš Orly.

96 Ieškovė tvirtina, kad faktiškai daugelis tinkle veikiančių ilgų maršrutų vežėjų savo veiklą yra sutelkę CDG, o Orly daugiau skirtas trumpų maršrutų Europoje ir šalies viduje skrydžiams. Iš tikrųjų, jos teigimu, CDG valdo didelį skaičių persėdimų, o Orly yra senesnis oro uostas, todėl yra blogiau pasirengęs aptarnauti tiek skrydžių. *Air France* taip pat savo tolimuosius tarpkontinentinius skrydžius yra sutelkusi CDG, o Orly naudoja tik vietiniams skrydžiams. Taigi, norint skristi tarpkontinentiniu maršrutu, reikia tą daryti per CDG, nes tinkle veikiantys vežėjai įsikūrę būtent jame. Be to, kadangi oro uosto mokesčiai yra kur kas didesni nei Orly, pigių skrydžių vežėjai labiau linkę skraidinti iš Orly. Ieškovė priduria, kad pati Komisija pripažino, jog didžioji vartotojų dalis nelaiko dviejų oro uostų pakeičiamais (ginčijamo sprendimo 28 konstatuojamoji dalis). Jos teigimu, nors Komisija pripažįsta, kad oro uostų pakeičiamumas turi būti vertinamas tiek paklausos, tiek pasiūlos požiūriu, ji vis dėlto neanalizuoja situacijos laikydama oro uostus tiesioginiais paslaugų oro bendrovėms teikėjais. Be to, Komisija nepadarė iš to išplaukiančios išvados, t. y. kad oro bendrovės, kaip oro uostų paslaugų vartotojos, turi skirtingų poreikių, nelygu, ar jos yra tinklo oro bendrovės, kaip antai *Air France*, ar pigių skrydžių vežėjai.

97 Komisija pastebi, kad CDG ir Orly pakeičiamumo pripažinimas sudaro sąlygas naujiems galimiems dalyviams prašyti laiko tarpinių bet kuriame iš šių oro uostų (įsipareigojimų paketo 1.3.9 punktą). Šiomis sąlygomis ginčijama išvada niekaip neigiamai ieškovės nepaveikia, nes pastaroji neturi teisėto intereso nurodyti šį teisinį pagrindą, kuris galiausiai būtų atmetas (40 punkte minėto sprendimo *NBV ir NVB prieš Komisiją* 31 ir kiti punktai).

98 Kalbant apie ieškinio pagrindo esmę, lemiamas faktorius pripažįstant geografinį pakeičiamumą yra ne atstumas, kuris du oro uostus skiria nuo Paryžiaus centro, bet laikas, būtinas juos pasiekti. Priešingai nei ieškovė leidžia suprasti, CDG yra tinkamai aptarnaujamas viešojo transporto, nes tarp abiejų oro uostų ir Paryžiaus centro yra vienodai geras susisiekimas. Be to, Komisija neginčija ieškovės argumentų, kad CDG

daugiausia naudojamas tolimiesiems skrydžiams, o Orly iš esmės – artimiesiems skrydžiams. Vis dėlto šie argumentai susiję su pasiūlos kriterijumi, kuris yra mažiau svarbus nei paklausos kriterijus sprendžiant, ar egzistuoja pakeičiamumas.

Pirmosios instancijos teismo vertinimas

- ⁹⁹ Kaip Komisija nurodė Pranešime dėl rinkos apibrėžimo, yra trys pagrindiniai įmonėms dėl konkurencijos kylančių suvaržymų šaltiniai: paklausos pakeičiamumas, pasiūlos pakeičiamumas ir potenciali konkurencija. Ekonominė prasme atitinkamos rinkos apibrėžimui paklausos pakeičiamumas reiškia greičiausią ir efektyviausią drausminančią jėgą tam tikros prekės tiekėjams, ypač jų sprendimams dėl kainos nustatymo (13 punktas). Be to, pakeičiamumas turi būti vertinamas ne tik pasiūlos, bet ir paklausos, kuri iš esmės išlieka veiksmingiausiu vertinimo kriterijumi, atžvilgiu.

— Dėl dviejų oro uostų geografinės padėties

- ¹⁰⁰ Kaip pažymi Komisija, lemiamas faktorius vertinant geografinį CDG ir Orly pakeičiamumą paklausos atžvilgiu, yra ne atstumas, esantis tarp pagrindinio išvykimo taško ir dviejų oro uostų, bet laikas, kurio reikia juos pasiekti išvykstant iš šio taško. Ieškovė nepateikė nieko, kas įrodytų, kad šis kriterijus nėra svarbus geografinio pakeičiamumo egzistavimo faktorius.

101 Šioje byloje ieškovė negali ginčyti fakto, kad laikas šiems dviem oro uostams pasiekti yra vienodas, nes ji pati nurodė, jog reikia 33 minučių norint pasiekti (su RER B) CDG nuo Saint-Michel bulvaru ir 30 minučių norint pasiekti Orly (su RER B arba Orlyval linija). Šiuo atžvilgiu joks faktinis įrodymo galią turintis elementas nepagrindžia ieškovės argumento, kad šis patekimo į Paryžiaus centrą laikas skiriasi dviejų oro uostų atžvilgiu dėl laiko, sugaištamo išlipant iš lėktuvo ir pasiekiant kitas transporto priemones.

102 Todėl ieškovė neįrodė akivaizdžios klaidos, kurią Komisija padarė pripažindama dviejų oro uostų pakeičiamumą dėl to, kad vartotojui nesvarbu, ar atvykti į CDG, ar į Orly siekiant išskristi ar atvykti į Paryžiaus centrą iš vieno ar kito oro uosto.

— Dėl iš dviejų oro uostų užtikrinamų skrydžių pobūdžio

103 Visų pirma, kalbant apie pakeičiamumą paklauskos atžvilgiu, Komisija pripažino, kad keleiviams, keliaujantiems iš tam tikros vietos į kitą, įskaitant tuos, kuriems laikas svarbus arba nesvarbus, CDG ir Orly galėjo būti pakeičiami vienas kitu, nes jie yra toje pačioje viešojo transporto aptarnavimo zonoje ir turi panašią susisiekimo infrastruktūrą (ginčijamo sprendimo 29 konstatuojamoji dalis).

104 Iš tikrųjų, reikia priminti, kad nagrinėdama dviejų oro uostų pakeičiamumą Komisija turi atsižvelgti į visą paklausą, nes klientai, kuriems laiko veiksnys nesvarbus, būdami lankstesni, turi kitokių reikalavimų. Be to, Komisija galėjo pripažinti, kad daugeliui verslo klientų, CDG ir Orly yra nepakeičiami, nes Orly siūlo mažiau susisiekimo galimybių (ginčijamo sprendimo 28 punktą). Dėl pačių verslo klientų lūkesčių Komisija pripažino, kad egzistuoja „subrinkos“, atsižvelgiant, ar keleiviams svarbus laikas, ar ne. Vis dėlto šie argumentai, susiję su kai kuriais verslo klientais, kurie

atspindi tik dalį paklausos, nepaneigia išvados, susijusios su pakeičiamumu. Viena vertus, Komisija aiškiai pripažino specifinius šios kategorijos keleivių reikalavimus. Kita vertus, ieškovė nepateikė jokio įrodymo, galinčio įrodyti, kad keleivių, kuriems svarbus laikas, lūkesčiai, tokie patys kaip ir daugumos verslo klientų lūkesčiai, turi pirmenybę prieš kitų klientų, kuriems laikas nesvarbus ir kurie abu oro uostus laiko pakeičiamais, lūkesčius.

105 Dėl ieškovės tvirtinimo, kad Komisija nepripažino, jog oro bendrovės, kaip klientai ir kartu oro uosto paslaugų vartotojai, turi skirtingų poreikių, nelygu, ar tai yra tinklo oro bendrovės, ar pigių skrydžių vežėjai, todėl abu oro uostai negali būti pripažinti pakeičiamais, Pirmosios instancijos teismas konstatuoja, kad ieškovė nepateikė šią padėtį paaiškinančių bei įrodomąją galią turinčių duomenų.

106 Iš to, kas pasakyta, matyti, kad ieškovė nepateikė jokio svarbaus įrodymo, galinčio įrodyti, jog Komisija paklausos atžvilgiu padarė klaidingą išvadą dėl dviejų Paryžiaus oro uostų pakeičiamumo.

107 Antra, kalbant apie oro bendrovių vartotojams pateiktą pasiūlymą skristi iš vieno oro uosto, reikia pripažinti, jog ieškovės argumentai, kurie, viena vertus, susiję su skrydžių rūšimis, kuriuos oro uostai siūlo pagal jų infrastruktūrų specifiškumą, ir, kita vertus, pagal patiems oro uostams būdingas savybes, yra, kaip jau buvo pažymėta, dar mažiau reikšmingi.

- 108 Pirmosios instancijos teismas pažymi, kad Komisija pripažino ieškovės nurodytus funkcinius dviejų oro uostų ypatumus, nes ji konstatavo, kad pasiūlos atžvilgiu daugelis tinklo vežėjų mano, jog abu oro uostai yra pakeičiami, net jeigu šie vežėjai savo veiklą yra sutelkę CDG, o Orly veikiančios oro bendrovės savo veiklą iš esmės skiria vidaus skrydžiams. Iš tikrųjų, kai kurių oro bendrovių teigimu, abu oro uostai gali būti nepakeičiami atsižvelgiant į aptarnaujamas rinkas (tranzitiniai skrydžiai ar skrydžiai iš taško į tašką, vidaus ar tarptautiniai maršrutai) ir patiriamas išlaidas (šiuo klausimu žr. ginčijamo sprendimo 28 punktą). Be to, ginčijamas sprendimas nustato, kad pakeičiamumas gali būti vertinamas skirtingai, visų pirma atsižvelgiant į pigių skrydžių oro bendroves, kurioms svarbu turėti galimybę pasirinkti oro uostą, kad sumažintų savo išlaidas, nes oro uosto taikomi mokesčiai gali skirtis nelygu oro uostas (ginčijamo sprendimo 28 punktas). Iš to matyti, kad Komisija atliko visapusišką analizę, jog du oro uostus pripažintų pakeičiamais, be kitų kriterijų, atsižvelgdama ir į pigių skrydžių oro bendrovėms būdingus komercinės veiklos ypatumus.
- 109 Atsižvelgiant į tai, kas buvo pasakyta, ieškovė nepateikia jokie įrodomąją galią turinčio elemento, galinčio įrodyti, kad egzistuoja akivaizdi CDG ir Orly pakeičiamumo vertinimo klaida.
- 110 Todėl trečiasis ieškinio pagrindas turi būti atmestas.

4. Dėl ketvirtojo ieškinio pagrindo, susijusio su akivaizdžia vertinimo klaida neišnagrinėjus koncentracijos poveikio potencialiai konkurencijai

Šalių argumentai

- 111 Ieškovė visų pirma tvirtina, kad Komisija turėjo atsižvelgti į KLM komercinės veiklos strategiją tuo atveju, jei koncentracija neįvyktų, atkreipdama dėmesį į pakeitimų,

kurie bus padaryti liberalizuojant oro transporto sektorių, poveikį ir Komisijai suteiktą įgaliojimą vesti derybas dėl susitarimų, susijusių su oro transporto paslaugomis, tarp Bendrijos ir trečiųjų šalių. Ji tvirtina, kad Bendrijos oro bendrovės, tarp jų ir KLM, turi įgyti laisvę siūlyti neribotas paslaugas su ilgų skrydžių teisėmis nevaržomos kainų ar laiko.

- 112 Antra, ieškovė teigia, kad neįvykus susijungimui su *Air France*, KLM būtų greičiausia buvęs naujas dalyvis Paryžiuje, nes KLM vidaus rinka yra truputį ribota, dėl ko ji buvo paskatinta veikti tarptautiniu lygiu ir Europos viduje. Be to, KLM vykdo savo veiklą netoli Paryžiaus, o tai jai leidžia gerai susipažinti su Prancūzijos-Belgijos rinka ir konkurencija tarp tarptautinių oro vežėjų paslaugų iš Paryžiaus, kuri vis dėlto yra ribota. Ieškovė teigia, kad koncentracija leidžia *Air France* pašalinti galimą labiausiai tikėtiną potencialų konkurentą Paryžiuje ir išsaugoti savo dominuojančią padėtį vidaus rinkose.
- 113 Komisija teigia, kad dėl oro transporto sektoriaus liberalizavimo masto ir didelio skaičiaus atitinkamų susitarimų galima tik spėti tokio proceso trukmę. Be to, ji pabrėžia: kadangi KLM nėra bendrovė, galinti turėti realių ir konkrečių galimybių patekti į nagrinėjamą rinką, ji negali būti laikoma potencialia *Air France* konkurentė Paryžiuje.

Pirmosios instancijos teismo vertinimas

- 114 Šį ieškinio pagrindą sudaro dvi dalys: pirma, oro transporto sektoriaus liberalizavimo sukeltas konkurencijos poveikis ir, antra, KLM kaip potencialios konkurentės Paryžiuje, padėtis.

- 115 Kalbant apie oro transporto sektoriaus liberalizavimą pažymėtina, kad ieškovei nepateikus konkretaus argumento, galinčio patvirtinti jos teiginį, jai nepavyksta įrodyti, jog šis liberalizavimas, kurio poveikį sunku įvertinti, leistų KLM išvystyti savo konkurencinę padėtį ir taip padidinti savo komercinę įtaką bei konkuruoti su *Air France* Paryžiuje, ypač siūlant paslaugas iš Paryžiaus ir į kitas ne Europos šalis. Todėl pirma pirmojo ieškinio pagrindo dalis turi būti atmesta.
- 116 Dėl KLM, kaip galimo potencialaus konkurento Paryžiuje, reikia pažymėti, kad pagal nusistovėjusią teismo praktiką nagrinėjant konkurencijos sąlygas remiamasi ne tik esama konkurencija, kuri yra tarp jau nagrinėjamoje rinkoje veikiančių įmonių, bet ir potencialia konkurencija, siekiant sužinoti, ar atsižvelgiant į rinkos struktūrą, ekonomines bei teisines aplinkybes, turinčias įtakos jos veikimui, egzistuoja realios ir konkrečios galimybės, kad atitinkamos įmonės gali konkuruoti tarpusavyje arba kad naujas konkurentas gali įeiti į nagrinėjamą rinką ir konkuruoti su veikiančiomis įmonėmis (1998 m. rugsėjo 15 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *European Night Services ir kt. prieš Komisiją*, T-374/94, T-375/94, T-384/94 ir T-388/94, Rink. p. II-3141, 137 punktą).
- 117 Šiuo atžvilgiu reikia visų pirma išnagrinėti argumentą, susijusį su ieškovės pateiktu tvirtinimu dėl KLM vidaus rinkos ribotumo, ir, antra, jos argumentą dėl KLM veiklos centro Amsterdamo artumo, palyginti su Paryžiumi.

— Dėl KLM vidaus rinkos ribotumo

- 118 Iš ginčijamo sprendimo matyti, kad tinklo oro bendrovė gali būti laikoma potencialia maršruto konkurente tik tuo atveju, jei jis gali būti tiesiogiai susietas su jos veiklos centru. Iš tikrųjų ginčijamo sprendimo 17 konstatuojamojoje dalyje skelbiama, kad

„veiklos centrais pagrįsta sistema yra lemiamas faktorius tinklo vežėjų sprendime teikti (ar ne) keleivinių skrydžių paslaugą konkrečioje O & D poroje“. Ji priduria, kad „tinkle veikiančios oro bendrovės sutelkia savo skrydžius veiklos centre ir paskirsto keleivius jungimų pagrindu į daugelį veiklos centrais pagrįstos sistemos rajonų“ ir kad „paprastai oro bendrovės stengiasi nepatekti į miestų poras, nesusijusias su jų veiklos centrais“. Šiuo atžvilgiu reikia pastebėti, kad ieškovė neginčija aplinkybės, jog tinklo oro bendrovės iš tikrųjų telkia savo veiklą atitinkamuose veiklos centruose.

119 Kaip aiškina Komisija, tinklo oro bendrovių patiriamos artimųjų skrydžių išlaidos yra tokios, kad jos paprastai sutinka juos aptarnauti tik tuo atveju, jei maršrutai sujungti su jų veiklos centrais arba jeigu jos vienintelės juos aptarnauja. Todėl bet kuris naujas dalyvis šiuose maršrutuose logiškai būtų šių maršrutų išvykimo ar atvykimo vietos nacionalinė bendrovė arba pigių skrydžių bendrovė, o tai paaiškina, kad KLM negalėtų veikti šiose rinkose, jeigu maršrutai nebūtų sujungti su Amsterdamu.

120 Kalbant apie tolimuosius skrydžius, iš Komisijos dokumentų matyti, kad tam tikra keleivių dalis turi būti tranzitiniai keleiviai, jog oro bendrovė galėtų parduoti daug vietų ir išsaugoti savo paslaugą ilgą laiką. Tai reiškia, kad ji gali tolimųjų skrydžių paslaugą papildyti kitais maršrutais per savo veiklos centrą.

121 Šioje byloje šalys neginčija, kad Amsterdame daugelis keleivių yra tranzitiniai keleiviai, o tai leidžia KLM išsaugoti veiklos gyvybingumą savo veiklos centre. Ieškovė neįrodo, kad KLM turi tinklą, leidžiantį jai nukreipti keleivius kitomis kryptimis Prancūzijoje išvykstant iš Paryžiaus. Taigi, darant prielaidą, kad KLM turi

ketinimą plėsti savo veiklą, kurią ieškovė laiko ribota, neatrodo, jog KLM organizacija leistų jai Paryžiuje daryti konkurencinį spaudimą *Air France*.

- 122 Reikia konstatuoti, kad šioje byloje ieškovė teisiškai pakankamai neįrodo, jog Komisija, pateikdama nuomonę dėl KLM veiklos centralizavimo Amsterdame, padarė akivaizdžią vertinimo klaidą.

— Dėl KLM veiklos centro Amsterdamo artumo Paryžiui ir dėl konkurencijos, egzistuojančios tarp tarptautinių oro vežėjų paslaugų iš Paryžiaus, ribotumo

- 123 Iš Komisijos dokumentų matyti, kad jungties tarp dviejų – Paryžiaus ir Amsterdamo – oro uostų, kurie yra taip arti vienas kito, nustatymas strategiškai neatrodo perspektyvus. Be to, kitos oro bendrovės turi aiškesnių nei KLM komercinių priešasčių patekti į šią rinką, žinodama, kad keleivis nebūtų labai suinteresuotas persėsti ir Paryžiuje, ir Amsterdame. Atsižvelgiant į tai, kad pagrindiniai KLM maršrutai yra iš Amsterdamo į Jungtines Amerikos Valstijas ir Tolimuosius Rytus, ieškovė neįrodo, kad KLM turi ekonominį interesą plėsti veiklą iš Paryžiaus, žinodama, jog Amsterdame ji gauna naudą ir iš tranzitu keliaujančių keleivių, skrendančių iš JAV, ir iš vietos keleivių, skrendančių į Tolimuosius Rytus. Be to, tokia komercinė strategija galėtų tiesiogiai konkuruoti su Amsterdame išplėta ir centralizuota veikla, kuri, kaip žinoma, yra vienas iš KLM organizacinių ypatumų. Galiausiai būtinos didelės investicijos nesant jokių aiškių garantijų, ar jos atneš pelną, o tai kur kas sumažina ieškovės teiginio, kad KLM turi būti laikoma potencialia *Air France* konkurente Paryžiuje, teisingumą.

- 124 Galiausiai dėl ieškovės teiginio, kad konkurencija, egzistuojanti tarp tarptautinių oro vežėjų paslaugų, yra ribota, reikia konstatuoti, kad, be šios paprastos užuominos, ieškovė jokio kito argumento šiai nuomonei pagrįsti nepateikė. Todėl Pirmosios instancijos teismas negali pareikšti nuomonės dėl šio tvirtinimo.
- 125 Tad ieškovė teisiškai pakankamai neįrodė, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą nusprendžiamą, jog KLM nėra potenciali *Air France* konkurentė Paryžiuje.
- 126 Iš to išplaukia, kad antra ieškinio pagrindo dalis turi būti atmesta, o kartu ir visas ketvirtasis ieškinio pagrindas.

5. *Dėl penktojo pagrindo, susijusio su akivaizdžia klaida vertinant koncentracijos šalių prisiūmtus įsipareigojimus*

- 127 Ši ieškinio pagrindą sudaro septynios dalys. Nurodydama pirmą dalį ieškovė teigia, kad įsipareigojimai turėjo būti išplėsti ir nesusijusių rinkų atžvilgiu. Antra ir trečia dalimi ieškovė pabrėžia, pirma, kad įsipareigojimai nėra patrauklūs pigių skrydžių bendrovėms, ir antra, kad nėra gyvybingos veiklos perleidimo. Nurodydama ketvirtą ir penktą dalis ji tvirtina, kad nepakanka laiko tarpsnių perdavimo ir kitų priimtų gynimo priemonių. Šeštoje dalyje ieškovė akcentuoja naujo dalyvio neįvardijimą ir konkurento negalėjimą greitai ir ilgam laikui įeiti į rinką. Galiausiai septintoje dalyje ieškovė pabrėžia, kad, kaip į konkurentą, nebuvo atsižvelgta į greitąjį traukinį *Thalys*.

128 Pagal nusistovėjusią teismo praktiką Komisija turi didelę diskreciją vertindama būtinybę priimti įsipareigojimus siekiant išsklaidyti koncentracijos sukeltas rimtas abejones. Iš to išplaukia, kad Pirmosios instancijos teismas neturi vertinti to, ką jau įvertino Komisija, nes jo kontrolė turi apsiriboti patikrinimu, ar Komisija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos. Tariamasis neatsižvelgimas į ieškovės nurodytus įsipareigojimus savaime neįrodo, kad ginčijamame sprendime padaryta akivaizdi vertinimo klaida, o dėl aplinkybės, kad galėjo būti priimti ir kiti įsipareigojimai, net jeigu jie būtų palankesni konkurencijos atžvilgiu, pažymėtina, jog šis sprendimas negali būti panaikintas, jei Komisija padarė pagrįstą išvadą, kad jame įtvirtinti įsipareigojimai gali išsklaidyti rimtas abejones (2003 m. rugsėjo 30 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *ARD prieš Komisiją*, T-158/00, Rink. p. II-3825, 328 ir 329 punktai).

129 Vykdydamas šią teisminę kontrolę, Pirmosios instancijos teismas turi atsižvelgti į konkretų I etape priimtų įsipareigojimų tikslą, t. y. tų įsipareigojimų, kuriais, priešingai nuo priimtų II etape, siekiama ne sutrukdyti dominuojančios padėties sukūrimą ar sustiprinimą, bet išsklaidyti rimtas abejones šiuo klausimu. Todėl, kai Pirmosios instancijos teismas turi išnagrinėti, ar I etape priimti įsipareigojimai, atsižvelgiant į jų apimtį ir turinį, gali leisti Komisijai priimti patvirtinimo sprendimą nepradedant II etapo, jis turi patikrinti, ar Komisija, nepadarydama akivaizdžios vertinimo klaidos, galėjo pripažinti, jog šie įsipareigojimai yra tiesioginis ir pakankamas atsakymas, galintis aiškiai išsklaidyti visas rimtas abejones (2003 m. balandžio 3 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Royal Philips Electronics prieš Komisiją*, T-119/02, Rink. p. II-1433, 79 ir 80 punktai).

Dėl pirmos dalies, susijusios su įsipareigojimų neišplėtimu nesusijusioms rinkoms

— Šalių argumentai

130 Ieškovė mano, kad įsipareigojimai turėtų būti išplėsti, jog apimtų maršrutus, kuriuose Komisija dėl paveiktų rinkų nepatrauklumo nenustatė konkurencijos

II - 1984

problemos. Ieškovė pažymi, kad per administracinę procedūrą ji pasiūlė Komisijai tam tikrą perleistinų laiko tarpų skaičių, kad įsipareigojimai būtų visiškai veiksmingi. Todėl ji kelia klausimą dėl realaus atsižvelgimo į jos padėtį. Be to, ji tvirtina, kad Komisija tiesiog sutiko su maršrutais susijusiais įsipareigojimais, neatsižvelgdama į atitinkamas rinkas kiekviename iš nagrinėjamų maršrutų.

- 131 Komisija teigia, kad būtų nepateisinama nesant realios būtinybės prašyti koncentracijos šalių atsisakyti laiko tarpų maršrutais, kur nėra konkurencijos problemų.

— Pirmosios instancijos teismo vertinimas

- 132 Komisija Pranešimo dėl konkurencijos gynimo priemonių 17 punkte pripažįsta, kad „norint užtikrinti, jog verslas būtų gyvybingas, parduodamą veiklos dalį gali prireikti papildyti veikla, susijusia su rinkomis, kur Komisija nenustatė esant konkurencijos problemų, nes tai būtų vienintelis būdas sukurti veiksmingą konkurentą paveiktose rinkose“. Savo dokumentuose ji pažymi, kad šios priemonės turi būti priimtos atsižvelgiant į proporcingumo principą.

- 133 Remiantis nusistovėjusia teismo praktika, proporcingumo principas, vienas iš bendrųjų Bendrijos teisės principų, reikalauja, kad Bendrijos institucijų veiksmai nevirsytų to, kas tinkama ir būtina nagrinėjamiems teisės aktų teisėtiems tikslams pasiekti, todėl, kai galima rinktis tarp keleto tinkamų priemonių, reikia taikyti mažiausiai suvaržančią, o sukelti nepatogumai neturi būti neproporcingi nurodytiems tikslams (1998 m. gegužės 5 d. Teisingumo Teismo sprendimo *National*

Farmers' Union ir kt., C-157/96, Rink. p. I-2211, 60 punktas; 2002 m. rugsėjo 27 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Tideland Signal prieš Komisiją*, T-211/02, Rink. p. II-3781, 39 punktas ir 2005 m. balandžio 13 d. Sprendimo *Verein für Konsumenteninformation prieš Komisiją*, T-2/03, Rink. p. II-1121, 99 punktas).

- 134 Iš to, kas pasakyta, išplaukia, kad dėl išipareigojimų turi būti sprendžiama atsižvelgiant į paveiktose rinkose identifikuotas konkurencijos problemas, todėl jei konkurencija šiose rinkose gali būti apsaugota, remiantis proporcingumo principu nebūtina, kad Komisija išplėstų išipareigojimus ir nepaveiktų rinkų atžvilgiu.
- 135 Šioje byloje ieškovė tvirtina, kad Komisija turėjo išplėsti išipareigojimus apimant ir nesusijusias rinkas, kad būtų panaikintos bet kokios patekimo į rinką kliūtys. Vis dėlto ji tik taip teigia, tačiau neidentifikuoja rinkų, kuriose Komisija turėjo išplėsti šiuos išipareigojimus.
- 136 Be to, Pirmosios instancijos teismas pastebi, kad per administracinę procedūrą, ieškovė buvo linkusi pasinaudoti kai kuriais laiko tarpniais, kuriuos perleistų koncentracijos šalys ne koncentracijos rinkose. Taigi ieškovė išreiškė ketinimą pasinaudoti išipareigojimais, kuriuos prisiimtų susijungęs subjektas, kad padidintų savo komercinę įtaką konkurencijos problemų nepatiriančiose rinkose, tačiau neįrodė, kad šis pasinaudojimas paveiktose rinkose užtikrintų veiksmingą konkurenciją.
- 137 Vis dėlto reikia priminti, kad išipareigojimai negali būti suvokiami kaip priemonė nekonkurenciniais pagrindais sudaranti palankias sąlygas galimam naujam į rinką siekiančiam patekti konkurentui. Vis dėlto tai, kad Komisija neišplėtė išipareigojimų nesusijusioms rinkoms, nors ši priemonė galėjo sudaryti palankias sąlygas ieškovės komerciniams interesams koncentracijos nepaveiktose rinkose, niekaip neįrodo, kad šis išplėtimas yra vienintelis galimas būdas leisti paveiktose rinkose atsirasti veiksmingai konkurencijai.

138 Galiausiai dėl ieškovės argumento, kad Komisija tiesiog sutiko su įsipareigojimais, susijusiais su maršrutais, bet ne su nagrinėjamomis rinkomis kiekviename iš numatytų maršrutų, reikia konstatuoti, kad ieškovė, kuriai per teismo posėdį buvo pasiūlyta paaiškinti šį teiginį, šių rinkų neįvardijo ir nepateikė svarbios informacijos, galinčios įrodyti akivaizdžią vertinimo klaidą.

139 Iš to, kas pasakyta, išplaukia, kad ieškovė neįrodė, jog Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą. Todėl pirma ieškinio pagrindo dalis turi būti atmesta.

Dėl antros dalies, susijusios su įsipareigojimų nepatrauklumu pigių skrydžių bendrovėms

— Šalių argumentai

140 Ieškovės teigimu, nagrinėjamos gynimo priemonės pigius skrydžius siūlančių ir tinklo neturinčių vežėjus, nes jos apima komercinius ryšius ir santykius, kurie padidina išlaidas. Iš tikrųjų ieškovė mano, kad pigių skrydžių bendrovė yra tas konkurentas, kuris labiausiai norėtų patekti į maršrutą Paryžius–Amsterdamas. Ieškovė tvirtina, kad devyniose Europoje paveiktose rinkose tik trys maršrutai turi pakankamai keleivių, jog pigių skrydžių bendrovė juos galėtų laikyti pelningais. Be to, šiose rinkose reikėtų didelių reklamai skirtų investicijų siekiant atkreipti dėmesį į naujus dalyvius ir atsilaikyti prieš Koncentracijos šalis bei *Alitalia*. Galiausiai veiklos centrai nesudaro palankių sąlygų pigių skrydžių bendrovėms dėl grūsčių, sukeliančių vėlavimus, bei išlaidų.

- 141 Komisija ginčija ieškovės teiginį, kad gynyimo priemonės nelabai domina pigių skrydžių bendroves.

— Pirmosios instancijos teismo vertinimas

- 142 Pirmosios instancijos teismas konstatuoja, kad iš ginčijamo sprendimo matyti, jog Komisija sutiko ne tik su laiko tarpinių perleidimu, nes kiti įsipareigojimai buvo priimti sustiprinti šią priemonę siekiant visas oro bendroves, įskaitant pigių skrydžių, paskatinti skverbtis į paveiktas rinkas.

- 143 Iš tikrųjų, remiantis gynyimo priemone, susijusia su lojalumo programomis, skrydžių, kuriuos vykdo paveiktose rinkose konkuruojančios bendrovėse, keleiviai iš susijungusio subjekto galės gauti „mylių“, taip suteikiant jiems, o kartu netiesiogiai ir konkuruojančioms oro bendrovėms, neabejotinos naudos (įsipareigojimų paketo 6 punktas). Tuo atveju, jei ieškovė nenorėtų dalyvauti, pavyzdžiui, lojalumo programoje dėl jos pačios poreikių ir organizacijos, tai būtų jos pačios komercinis sprendimas. Taigi toks strateginis sprendimas neįrodo, kad priimtos gynyimo priemonės yra neadekvačios ir kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą.

- 144 Reikia konstatuoti, kad pigių skrydžių bendrovės taip pat galėtų gauti naudos iš susitarimų dėl teisės keisti avialinijas, leidžiančių pasiūlyti kelionę pirmyn atgal, kurios vieną iš maršrutų aptarnauja susijungęs subjektas (įsipareigojimų paketo 5 punktas). Be to, įsipareigojimuose nustatyta, kad Paryžiuje oro bendrovės gali įsigyti laiko tarpinių CDG arba Orly, ir visa tai, jog būtų atsižvelgta į oro bendrovių organizacinius prioritetus ir skirtingą komercinę politiką.

145 Tai, kad iš devynių maršrutų, Komisijos identifikuotuose kaip turinčiuose konkurencijos problemų, tik trys būtų pelningi pigių skrydžių bendrovėms, neįrodo, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą. Iš tikrųjų II etape prisiimtais įsipareigojimais siekiama pašalinti Komisijos rimtas abejones dėl koncentracijos suderinamumo su bendrąja rinka ir negalima įpareigoti naujų dalyvių padengti išlaidų, patiriamų dėl patekimo į rinką, nes šios investicijos sudaro logišką bet kokios komercinės veiklos dalį.

146 Be to, nedidelis keleivių skaičius kai kuriose paveiktose rinkose, t. y. mažiau kaip 70 000 keleivių per metus, neįrodo, kad įsipareigojimai nėra patrauklūs pigių skrydžių bendrovėms. Iš tikrųjų iš Komisijos dokumentų matyti, kad ieškovė išreiškė savo suinteresuotumą patekti į šios rūšies rinkas, o tai parodo ir jos įėjimas 2003 m. į rinką Amsterdamas–Bristolis, t. y. maršrutą, kuris apima tik 59 314 keleivių per metus.

147 Vis dėlto stambių dalyvių rinkoje buvimas gali apsunkinti naujo konkurento įėjimą, tačiau negali būti laikomas neįveikiama tokio įėjimo kliūtimi. Tai, pavyzdžiui, rodo padidėjęs pigių skrydžių bendrovių, besiskverbiančių į rinkas, kuriose jau veikia stambios oro bendrovės, skaičius.

148 Dėl ieškovės argumento, kad veiklos centrai nesudaro palankių sąlygų pigių skrydžių bendrovėms dėl grūsčių ir piko laikotarpių, sukeliančių vėlavimus ir išlaidas, Pirmosios instancijos teismas konstatuoja, kad per administracinę procedūrą ieškovė siekė įrodyti, jog laiko tarpinių perleidimo nepakako naujiems dalyviams paskatinti. Tačiau toks teiginys prieštarauja Komisijai 2004 m. sausio 14 d. atsakymui, kuriame ji aiškina, kad „nors neveikia Paryžiuje aktyviai, (ji) vis dėlto yra artimiausia *Air France* konkurentė vietos skrydžių Prancūzijos teritorijoje atžvilgiu“, kad „(ji)

aktyviai siekia įsteigti operacijų bazę (Orly)“, kad „šiuo metu ji ten turi keturis lėktuvus, <...>, tris papildomus lėktuvus (skraidinančius) iš (CDG)“ ir galiausiai, kad „ji prioritetą teikia (Orly), o ne (CDG), atsižvelgiant į tai, kad jis yra arčiau Paryžiaus centro“.

149 Galiausiai reikia pabrėžti, kad Komisija tyrė rinką 90 konkurentų atžvilgiu ir neapsiribojo tik pigių skrydžių bendrovių interesais, o tai paaiškina, jog įsipareigojimai gali ne visai atitikti ieškovės poreikius. Iš tikrųjų įsipareigojimais siekiama išsaugoti konkurenciją paveiktose rinkose, negalinčią apsiriboti tik ta, kurią sukuria oro bendrovės, nes vežėjai geležinkeliu, atsižvelgiant į rinką, yra aktyvūs konkurentai, kaip tai pabrėžia Komisija (šiuo klausimu žr. įsipareigojimų paketo 7 punktą).

150 Iš to, kas pasakyta, išplaukia, kad ieškovė nepateikė svarbaus įrodymo, galinčio įrodyti Komisijos padarytą akivaizdžią vertinimo klaidą.

151 Todėl antra ieškinio dalis yra atmestina.

Dėl trečios dalies, susijusios su gyvybingos veiklos neperleidimu

— Šalių argumentai

152 Ieškovė pabrėžia, kad Komisija tik siekė sumažinti įėjimo į rinką kliūtis, o ne užtikrinti konkurentui gyvybingos veiklos ar rinkos dalių perleidimą, o tai neatitinka įprastos praktikos.

- 153 Komisija teigia, jog ieškovė negali jos kaltinti, kad ši nereikalavo gyvybingos veiklos perleidimo, žinodama, jog nė viena iš koncentracijos šalių nevykdo veiklos, kuri gali būti lengvai perleidžiama. Be to, ji primena, kad Pranešime dėl gynimo priemonių skelbiama, jog kitų rūšių priemonės irgi yra priimtinos.

— Pirmosios instancijos teismo vertinimas

- 154 Reikia pažymėti, jog, remiantis Pranešimo dėl gynimo priemonių tekstu, perleisti elementai turi sudaryti gyvybingą veiklą, kuri, vykdoma tinkamo pirkėjo, gali veiksmingai ir ilgai konkuruoti su susijungusio subjekto veikla. Nors perleidimas yra gynimo priemonė, kuri Komisijai labiausiai priimtina, ji vis dėlto gali priimti ir kitų priemonių. Iš tikrųjų gali egzistuoti situacijos, kai veiklos perleidimas yra neįmanomas. Tokiais atvejais Komisija turi nustatyti, ar kitų rūšių gynimo priemonės gali turėti pakankamą poveikį rinkai, kad būtų atkurta veiksminga konkurencija (pranešimo 14 ir 26 punktai).
- 155 Iš Komisijos dokumentų matyti, kad koncentracijos šalys nevykdo galimos perleisti gyvybingos veiklos, tad ji mano, jog pagrindinė įėjimo į rinką kliūtis yra susijusi su dideliuose oro uostuose prieinamų laiko tarpų nepakankamumu.
- 156 Šiuo atžvilgiu Komisija teisiškai pakankamai įrodo, kad orlaivių perleidimas negali veiksmingai išspręsti koncentracijos sukeltų konkurencijos problemų, nes yra sunku, net neįmanoma, patikrinti, ar šių orlaivių pirkėjai juos realiai naudoja paveiktose rinkose. Be to, potencialus dalyvis gali išsinuomoti arba nusipirkti naudotą orlaivį, todėl orlaivio valdymas ar jo turėjimas nėra pirmiausia įėjimo į rinką kliūtis.

157 Šioje byloje reikia konstatuoti, kad ieškovė nepateikia jokios patikimos informacijos, kuri galėtų įrodyti, kad laiko tarpsnių įgijimas nėra svarbiausia įėjimo į rinką kliūtis.

158 Šiuo atžvilgiu Pirmosios instancijos teismas pažymi, kad ieškovė, nepaisant jos šioje byloje pateikiamų argumentų, pripažino, kad laiko tarpsnių gavimas yra pagrindinė įėjimo į rinką kliūtis, nes savo 2004 m. sausio 14 ir 30 d. atsakymuose ji teigė štai ką:

„Negalėjimas gauti (laiko tarpsnių) yra akivaizdžiausia fizinė įėjimo į rinką kliūtis. Negavusios (laiko tarpsnių) <...>, oro bendrovės negali pasiūlyti naujų paslaugų ar steigti naujų operacijų bazių siekdamas išplėsti veiklą <...>. Konkurencijos požiūriu (ji) yra nepajėgi veikti dėl negalėjimo pasinaudoti laiko tarpsniais ir kitomis infrastruktūromis, kurių jai reikia savo tinklui išplėsti <...> Negalėjimas pasinaudoti (laiko tarpsniais) ir kitomis infrastruktūromis trukdo (ieškovei) įsteigti operacijų bazes miestuose <...>, pavyzdžiui, Paryžiuje <...>.“

159 Taigi ieškovė teisiškai pakankamai neįrodo, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą leisdama koncentraciją su įsipareigojimais, kurių pagrindinis tikslas riboti įėjimo į rinką kliūtis, o ne perleisti gyvybingą veiklą konkurentui.

160 Todėl trečia ieškinio pagrindo dalis turi būti atmesta.

Dėl ketvirtos dalies, susijusios su perleistų laiko tarpų nepakankamumu

— Šalių argumentai

- 161 Ieškovė tvirtina, kad laiko tarpų perleidimas neskatina naujų dalyvių ar neprisideda prie konkurencijos atkūrimo, kaip tai parodo bylos *Lufthansa prieš SAS/United Airlines* (bylos COMP/D-2/36.201, 36.076 ir 36.078) ir *Swissair prieš Sabena* (byla IV/M.616). Be to, atsižvelgiant į tai, kad koncentracija sukelia ilgalaikį rinkos struktūros pakeitimą, bet koks įsipareigojimas turi būti pastovus. Taigi faktas, kad laiko tarpų perleidimui buvo nustatytas neribotas laikotarpis, yra nesvarbus.
- 162 Ieškovės teigimu, Komisija suklydo apsiribodama įėjimo į rinką kliūtimis, susijusiomis su laiko tarpais, neišanalizuodama dominavimo veiklos centruose klausimo ar privalumų, kuriuos koncentracijos šalys turi dėl savo gero vardo ir jų siūlomų skrydžių dažnumo. Be to, Komisija nepaaiškino, kaip perleistini laiko tarpai užtikrina pakankamą rinkos dalių perleidimą, leidžiantį pašalinti koncentracijos šalių kvazimonopoliją paveiktose rinkose, ypač jei laiko tarpai nebuvo perleidžiami blokais. Laiko tarpų perleidimas taip pat yra nepakankamas, jeigu jis leidžia tik maksimalų šešių skrydžių per dieną dažnumą ir tik maršrutu Paryžius–Amsterdamas.
- 163 Be to, ieškovė tvirtina, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą leisdamą Koncentracijos šalims išlaikyti daugiau kaip 50 % prieinamų laiko tarpų kiekviename su įsipareigojimais susijusiame maršrute, neužtikrindama vienintelio konkurento patekimo į šiuos maršrutus. Ji pabrėžia, kad maršrute Paryžius–

Amsterdamas koncentracijos šalys išsaugos bent 59 % visų skrydžių, o šis procentinis dydis yra pernelyg didelis, žinant, kad šio maršruto patrauklumas ribotas dėl *Thalys*, kuris sudaro 45 % šio maršruto rinkos.

164 Komisija ginčija argumentą, kad laiko tarpinių perleidimas yra netinkama priemonė ir daro nuorodą į nesenus sprendimus (bylos *British Midland prieš Lufthansa prieš SAS* (byla COMP/37.812) ir *British Airways prieš SN Brussels Airlines* (byla COMP/A/38.477/D2)).

165 Įstojusi į bylą šalis pabrėžia faktą, kad pirmą kartą laiko tarpinių perleidimui buvo nustatytas neribotas laikotarpis, pažymėdama, jog įsipareigojimai yra susieti su visomis procedūrinėmis garantijomis, būtinomis realiam konkurencijos poveikiui užtikrinti.

— Pirmosios instancijos teismo vertinimas

166 Kaip teisingai įrodė Komisija (žiūrėti pirmesnę 155 ir kitus punktus), pagrindinė įėjimo į oro transporto sektorių kliūtis yra dideliuose oro uostuose turimų laiko tarpinių nepakankamumas. Todėl svarbu nustatyti, ar šioje byloje Komisija suklydo nusprendusi, kad įsipareigojimų pakete numatytas laiko tarpinių perleidimas gali būti veiksminga priemonė, išsaugosianti veiksmingą konkurenciją. Atsižvelgiant į tai ieškovė turi pateikti įrodymą, kad gynimo priemonių numatyto laiko tarpinių perleidimo nepakanka siekiant pašalinti nurodytas konkurencijos problemas.

- 167 Šioje byloje ieškovė apsiriboja nurodydama tai, jog per administracinę procedūrą ji pasiūlė nemažai perleistinių laiko tarpų, o tai, jos nuomone, būtų leidę naujiems dalyviams ilgai konkuruoti su koncentracijos šalimis.
- 168 Šiuo atžvilgiu reikia priminti, kad nustatydama tinkamą perleistinių laiko tarpų kiekį Komisija atsižvelgė į visus duomenis, kuriuos jai pateikė nagrinėtų rinkų dalyviai. Iš jos dokumentų iš tikrųjų matyti, kad ji rėmėsi aplinkybe, jog daugeliui verslo klientų lemiamas faktorius yra ne skrydžių skaičius per dieną, bet skrydžių, siūlomų piko valandomis, skaičius, kad šie klientai galėtų atlikti kelionę pirmyn atgal tą pačią dieną.
- 169 Be to, Komisija pabrėžia, kad daugelis konkurentų išipareigojimus pripažino pakankamais, kad jie galėtų sušvelninti koncentracijos sukeltas konkurencijos problemas. Iš tikrųjų tarp keturiolikos verslo klientų, į kuriuos buvo kreiptasi Komisijai atliekant rinkos tyrimą, dešimt pripažino, kad laiko tarpų perleidimas buvo pakankamas, nes šeši kartai per dieną, jų manymu, yra atsvara susijungusiam subjektui maršrutu Amsterdamas–Paryžius. Iš pigių skrydžių bendrovių tik ieškovė juos pripažino nepakankamais. Taigi Komisija, atsižvelgdama į kilusias reakcijas, galėjo pripažinti, kad ieškovės pasiūlymas, pagal kurį 22 600 laiko tarpų, sudarančių apie 31 skrydį per dieną, turėjo būti perleista Orly, yra neproporcingas.
- 170 Be to, reikia pastebėti, kad naujas dalyvis praktiškai turės galimybę viršyti šešis kartus per dieną šiame maršrute dėl blokuotos erdvės numatytus susitarimus, nes susijungęs subjektas naujo dalyvio keleiviams turi suteikti tam tikrą skaičių vietų savo skrydžiuose (išipareigojimų paketo 9 punktas).

- 171 Dėl kitoms paveiktoms rinkoms nustatyto skrydžių skaičiaus, kuris svyruoja nuo dviejų iki keturių kartų per dieną, Pirmosios instancijos teismas konstatuoja, kad ieškovė nepateikė jokios informacijos, galinčios įrodyti, kad to nepakanka siekiant sušvelninti konkurencijos problemas, atsižvelgiant į tai, kad jos argumentai iš esmės susiję su rinka Paryžius–Amsterdamas.
- 172 Kalbant apie ieškovės argumentą, kad laiko tarpniai turėtų būti perleidžiami blokais, o ne skirtingiems konkurentams, reikia pažymėti, kad išipareigojimuose patikslinama, jog pirmenybė turi būti teikiama naujam dalyviui, galinčiam dažniau vykdyti kasdienes skrydžius maršrutu Paryžius–Amsterdamas (išipareigojimų paketo 3.4 punktas). Todėl perleidimas blokais lieka įmanomas tuo atveju, jeigu naujas dalyvis per dieną gali užtikrinti didelį skrydžių skaičių šiuo maršrutu. Išipareigojimuose numatytas lankstumas leidžia laiko tarpnių perleidimą, kuris gali būti pritaikytas prie naujų potencialių dalyvių poreikių, žinant, kad naujas dalyvis Paryžiuje turės galimybę rinktis Orly arba CDG.
- 173 Iš to, kas pasakyta, matyti, kad ieškovė nepateikė reikšmingos informacijos, galinčios patvirtinti jos teiginį, jog Komisija neįrodė, kaip šių laiko tarpnių perleidimas leidžia perleisti rinkos dalis ir taip pašalinti koncentracijos šalių dominavimą keturiolikoje paveiktų rinkų.
- 174 Be to, reikia priminti, kad koncentracijos šalims priklausančios rinkos dalys prisidėjo prie to, jog Komisija pripažintų, kad išipareigojimai turi būti pasiūlyti paveiktose rinkose, kuriose šios šalys turėjo maždaug 50 % dydžio rinkos dalį, atsižvelgdama į iš teismo praktikos išplaukiančią dominavimo prezumpciją (šiuo klausimu žr. 1991 m. liepos 3 d. Teisingumo Teismo sprendimo *AKZO prieš Komisiją*, C-62/86, Rink. p. I-3359, 60 punktą).

175 Taigi aplinkybė, kad koncentracijos šalys tariamai gali išsaugoti didelę rinkos dalį paveiktose rinkose, kaip teigia ieškovė dėl rinkos Paryžius–Amsterdamas, neįrodo, jog Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą. Iš tikrųjų pastaroji patvirtino svarbius išsipareigojimus šioje rinkoje, žinant, pirma, kad naujų konkurentų patekimas į šį maršrutą bus skatinamas gynimo priemonių ir, antra, kad *Thalys* infrastruktūros pagerinimai, kurie bus įvykdyti 2007 m., jį padarys labiau konkurencingą keleiviams, kuriems svarbus laiko faktorius. Šie dalykai yra faktoriai, galintys sumažinti susijungusio subjekto konkurencinę įtaką.

176 Iš to, kas pasakyta, matyti, kad ieškovė neįrodė Komisijos padarytos akivaizdžios vertinimo klaidos.

177 Taigi ketvirta ieškinio dalis turi būti atmesta.

Dėl penktos dalies, susijusios su kitų gynimo priemonių nepakankamumu

— Šalių argumentai

178 Ieškovė teigia, kad gynimo priemonės nėra tokios tikros ir patikimos, jog leistų užtikrinti konkurencinės struktūros atkūrimą. Ji pažymi, kad koncentracijos šalys sustiprino gynimo priemones, susijusias su laiko tarpsniais, per išsipareigojimus, kuriuos ji laiko elgesio išsipareigojimais, patenkančiais į EB 81 straipsnio taikymo sritį. Iš to ieškovė daro išvadą, kad gynimo priemonės yra neveiksmingos ir negali

sutrukdyti dominuojančios padėties atsiradimui ar sustiprinimui, jeigu jos nėra ekonomiškai ir strategiškai darnios. Be to, Komisija ginčijamame sprendime nenumatė įsipareigojimų atšaukimo jų netaikymo atveju.

179 Galiausiai ieškovė teigia, kad Komisijos požiūris pažeidžia teisėtus lūkesčius ir priduria, jog įsipareigojimų suformulavimas nerodo, kad jie yra visiškai veiksmingi.

180 Komisija tvirtina, kad ieškovės argumentai yra mažai pagrįsti. Šiuo atžvilgiu ji primena, kad tinklo oro bendrovės pripažino, jog kai kurių pasiūlytų įsipareigojimų pakanka, kad būtų išspręstos konkurencijos problemos. Be to, kalbant apie tai, ar šie įsipareigojimai yra elgesio, Komisija pabrėžia aplinkybę, kad laiko tarpinių suteikimas neribotą laikotarpį visiškai nepagrįstas vien elgesio įsipareigojimais, nes susijungusiam subjektui nustatytos pareigos yra sąlygos, o ne paprastos pareigos.

— Pirmosios instancijos teismo vertinimas

181 Šioje byloje iš ginčijamo sprendimo matyti, kad dėl laiko tarpinių priimti įsipareigojimai buvo sustiprinti papildomomis konkurencijai neabejotinai palankiomis priemonėmis, kaip antai skrydžių dažnumo įtvirtinimas šešiams vienas po kito einantiems sezonams, be to, jas įtvirtino susitarimai dėl teisės keisti avialinijas, blokuotos erdvės susitarimai, specialūs proporciniai susitarimai, susitarimai dėl lojalumo programos, intermodalinių paslaugų ir įsipareigojimai, susiję su tarifais. Todėl negalima kaltinti Komisijos, kad ji sutelkė dėmesį į klausimą dėl laiko tarpinių gavimo.

- 182 Dėl ieškovės teiginio, susijusio su įsipareigojimų silpnumu dėl to, kad jie yra elgesio įsipareigojimai reikia priminti, kad tokių įsipareigojimų nepakanka užkirsti kelią dominuojančios padėties sukūrimui ar sustiprinimui, ir kad kiekvienas atvejis turi būti įvertinamas atskirai kaip ir struktūrinių įsipareigojimų atveju (44 punkte minėto sprendimo *EDP prieš Komisiją* 100 punktas; šiuo klausimu taip pat žr. 40 punkte minėto Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Gencor prieš Komisiją* 319 punktą; 2002 m. spalio 25 d. Sprendimo *Tetra Laval prieš Komisiją*, T-5/02, Rink. p. II-4381, 161 punktą, patvirtintą 2005 m. vasario 15 d. Teisingumo Teismo sprendimu *Komisija prieš Tetra Laval*, C-12/03 P, Rink. p. I-987, 85 punktu).
- 183 Atsižvelgiant į ginčijamo sprendimo nuostatas, susijusias su laiko tarpų perleidimu, kuris šioje byloje yra pagrindinė gynimo priemonė, nagrinėjami įsipareigojimai gali būti laikomi struktūriniais (įsipareigojimų paketo 2 ir 14 punktai). Iš tikrųjų koncentracijos šalys įsipareigoja neribotam laikotarpiui, išskyrus išskirtines aplinkybes, kurios pateisintų įsipareigojimo panaikinimą ar pakeitimą, nenaudoti perleistų laiko tarpų. Be to, vieną kartą perleidusios koncentracijos šalys negali susigrąžinti laiko tarpų, nes nebenaudojami laiko tarpai turi būti iš naujo privalomai perleidžiami koordinatoriui, o tai neleidžia pasireikšti jokiam elgesiui, galinčiam paveikti įsipareigojimų veiksmingumą (įsipareigojimų paketo 2.2 punktas).
- 184 Reikia taip pat pažymėti, kad įsipareigojimai neabejotinai buvo sustiprinti, nes koncentracijos šalys įsipareigojo sumažinti laiko tarpus nuo 45 iki 30 minučių artimųjų skrydžių maršrutuose ir nuo 120 iki 90 minučių tolimųjų skrydžių maršrutuose, o šios sąlygos buvo pripažintos esminėmis siekiant naujiems dalyviams palengvinti įėjimą į rinkas (šiuo klausimu žr. ginčijamo sprendimo 159–167 konstatuojamąsias dalis).
- 185 Iš to, kas pasakyta, matyti, kad šioje byloje ieškovė neįrodė, jog gynimo priemonės neveiksmingos, nes jos argumentai šiuo klausimu turi didelių spragų.

- 186 Be to, dėl ieškovės argumento, kad įsipareigojimų nevykdymo atveju ginčijamas sprendimas Komisijai nesuteikia aiškios teisės juos atšaukti, Pirmosios instancijos teismas pastebi, kad ginčijamas sprendimas numato greitą ginčų sprendimų procedūrą tuo atveju, jei naujas dalyvis, naujas oro transporto paslaugų teikėjas ar intermodalinis partneris turi prižasčių tikėti, kad susijungęs subjektas nesilaiko prisiimtų įsipareigojimų sąlygų (įsipareigojimų paketo 12 punktą).
- 187 Be to, reikia priminti, kad įsipareigojimus kontroliuoja patikėtinis. Jis yra įgaliotas neviršijant jam suteikto įgaliojimo ribų prižiūrėti, kad susijungęs subjektas tinkamai vykdytų prisiimtus įsipareigojimus, ir gali susijungusiam subjektui siūlyti priemones, kurias jis laiko būtinomis siekiant užtikrinti įsipareigojimų laikymąsi (įsipareigojimų paketo 11.2.1 punktą).
- 188 Iš to, kas pasakyta, matyti, kad šioje byloje koncentracijos šalims yra privalomi ne paprasti ketinimų pareiškimai, o pareigos, kurių bet koks pažeidimas sukels koncentraciją leidžiančio sprendimo panaikinimą pagal Reglamento Nr. 4064/89 6 straipsnio 3 dalies b punktą. Iš to išplaukia, kad ieškovė teisiškai pakankamai neįrodė, jog Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą dėl kitų koncentracijos šalims nustatytų gynimo priemonių ar jog pažeidė teisėtų lūkesčių principą tinkamai netaikydama Pranešimo dėl gynimo priemonių nuostatų.
- 189 Galiausiai, dėl ieškovės argumento, kad įsipareigojimų formuluotė neužtikrina jų veiksmingumo siekiant išsaugoti konkurenciją, reikia pastebėti, kad šios bylos aplinkybėmis įsipareigojimai nebuvo tokie platūs ir sudėtingi, jog Komisija negalėtų užtikrintai nustatyti, kad rinkoje atkurta veiksminga konkurencija (šiuo klausimu žr. ankstesniame 35 punkte minėto sprendimo *BaByliss prieš Komisiją* 178 punktą).

Reikia taip pat konstatuoti, jog Komisijos patvirtinti įsipareigojimai buvo pakankamai konkretūs, kad ji galėtų įvertinti jų poveikį paveiktoms rinkoms, nes įsipareigojimų paketas tiksliai nurodo gynimo priemones, kurios bus įgyvendintos. Taigi šis argumentas turi būti atmestas kaip nepagrįstas.

190 Todėl penkta ieškinio pagrindo dalis turi būti atmesta.

Dėl šeštos dalies, susijusios su naujo dalyvio neidentifikavimu ir šiam įėjimui į rinką termino nenustatymu

— Šalių argumentai

191 Ieškovė pažymi, kad ankstesniuose savo sprendimuose, susijusiuose su oro transporto sektoriumi, Komisija jau reikalavo, kad koncentracijos šalis iš anksto identifikuotų naują potencialų dalyvį Komisijos nustatytoje maršrutuose, keliančiose konkurencijos problemų (byla *Austrian Airlines prieš Lufthansa* (byla COMP/37.730)). Taigi šioje byloje Komisija pasitenkino „konkrečiu interesu“, kurį išreiškė *Volare*, *Meridiana* ir *Virgin Express*, vis dėlto neužtikrindama, kad šie ketinimų pareiškimai pavirstų realiu įėjimu į rinką, galinčiu neutralizuoti anti-konkurencinį poveikį. Be to, ieškovė mano, kad jei Komisija būtų atlikusi paprastus tyrimus, greitai būtų išaiškėjusios *Volare* finansinės problemos, o dėl to šios oro bendrovės nebūtų galima laikyti tinkamu pirkėju. Taigi ieškovė mano, kad Komisija spėlioja dėl naujo dalyvio pasirodymo, o toks požiūris prieštarauja jos pareigai užtikrinti, kad būtų pašalintos su koncentracijos suderinamumu susijusios rimtos abejonės.

192 Be to, Komisija pasitenkino tik paprastu teiginiu, jog išsipareigojimai leidžia „kur kas sumažinti tikimybę, kad nebus naujo įėjimo į rinką“. Tačiau ji pripažįsta, kad egzistuoja reali tikimybė, kad nebus naujo įėjimo į rinką, savo atsiliepime į ieškinį nurodydama, jog „net nesant naujo konkurento įėjimo į konkretų maršrutą išsipareigojimais galima pasiekti jų tikslą“, ir pridurdama, kad „taip būtų tuo atveju, jei dėl potencialios konkurencijos poveikio šie išsipareigojimai varžytų naujo subjekto elgesį“.

193 Be to, ieškovė pabrėžia, kad Pranešime dėl gynimo priemonių numatyta, jog bet koks išsipareigojimas turi būti įvykdytas veiksmingai per kuo trumpiausius terminus. Be to, atsižvelgiant į naujo dalyvio tapatybės svarbą ir abejones dėl potencialių dalyvių buvimo, įeiti į rinką reiktų prieš sandorio įvykdymą. Ieškovė atkreipia dėmesį į faktą, kad joks naujas dalyvis nepradėjo naudotis perleistais laiko tarpsniais. Be to, nenumatydama mechanizmo, užtikrinančio veiksmingą patekimą į rinką per konkrečius terminus, Komisija pažeidė Reglamento Nr. 4064/89 nustatytus reikalavimus.

194 Komisija tvirtina, kad nebuvo būtina, jog koncentracijos šalys iš anksto nurodytų naują dalyvį, atsižvelgiant į tai, kad konsultacijos su rinkos dalyviais prieš priimant sprendimą jai leido užfiksuoti naujus potencialius dalyvius, kaip antai *Volare*, *Virgin Express* ir *Meridiana*.

195 Dėl ieškovės pateikto argumento, kad Komisija apsiribojo nustatydama gynimo priemonės, „kur kas sumažinančias tikimybę, kad nebus naujo įėjimo į rinką“, Komisija pabrėžia, kad šį teiginį ieškovė aiškino klaidingai, nes toje atsiliepimo į ieškinį vietoje buvo siekiama įrodyti, jog gynimo priemonių poveikis yra plataus masto ir taip leis „padidinti perleistų laiko tarpsnių vertę bei gerokai sumažinti

tikimybę, kad nebus naujo įėjimo į rinką“. Komisija taip pat pateikė palyginimą tarp, pirma, koncentracijos, kuri susidarė atsižvelgiant į nustatytas gynimo priemones, ir, antra, ankstesnių sprendimų, priimtų dėl aljansų ir koncentracijų oro transporto sektoriuje.

- 196 Galiausiai dėl ieškovės argumento, kad ginčijamas sprendimas nenumatė veiksmingo ir greito įsipareigojimų įvykdymo, Komisija pabrėžia, kad ieškinyje jis nebuvo nurodytas, todėl yra nepriimtinas. Kad ir kaip būtų, Komisija mano, kad aplinkybė, jog dar neatsirado naujas dalyvis, neturi reikšmės, atsižvelgiant į tai, kad ginčijamo sprendimo teisėtumas turi būti vertinamas pagal situaciją, kuri buvo susidariusi jo priėmimo metu.

— Pirmosios instancijos teismo vertinimas

- 197 Reikia pažymėti, kad pagal Reglamento Nr. 4064/89 6 straipsnio 2 dalį Komisija gali leisti koncentraciją, jei šalių pasiūlyti įsipareigojimai leidžia pašalinti rimtas abejones, kilusias dėl šio sandorio suderinamumo su bendrąja rinka. Reglamentas Nr. 4064/89 nustato tikslą, kurį Komisija turi pasiekti, tačiau palieka jai didelę diskreciją dėl formos, kurią gali įgyti nagrinėjami įsipareigojimai. Šis reglamentas nereikalauja, kad pranešančios šalys įvardytų naują dalyvį, nors toks įvardijimas tam tikrais atvejais gali būti reikalingas, ypač kai joks konkurentas neišreiškia suinteresuotumo patekti į paveiktą rinką.

- 198 Pirmosios instancijos teismas mano, kad šioje byloje ieškovė neįrodo, jog buvo reikalingas konkretus įvardijimas, nes įvairūs konkurentai, kaip antai *Meridiana*,

Virgin Express ir *Volane*, per administracinę procedūrą parodė suinteresuotumą patekti į paveiktą rinką, koncentracijos šalims pasiūlius įsipareigojimus.

199 Iš Komisijos dokumentų matyti, kad *Volare* prašė laiko tarpinių maršrutams Paryžius–Amsterdamas, Amsterdamas–Milanas, Amsterdamas–Venecija ir Amsterdamas–Bolonė. Be to, per teismo posėdį Komisija nurodė, kad *Volare* įgijo laiko tarpinių priėmus 2004 m. balandžio 7 d. Komisijos sprendimą 2004/841/EB dėl EB sutarties 81 straipsnio taikymo procedūros (byla COMP/A.38284/D2 – *Air France prieš Alitalia*) (OL L 362, p. 17), t. y. likus nedaug laiko iki ginčijamo sprendimo priėmimo; ši aplinkybė sustiprino jos įsitikinimą dėl šioje byloje *Volare* išreikšto suinteresuotumo patikimumo.

200 Dėl kontrolės pasikeitimo tarp *Volare* akcininkų, kaip teigia Komisija, ši bendrovė galiausiai nepateko į minėtas rinkas. Jei nepatekimas į rinką būtų susijęs su *Volare* susidurtais finansiniais sunkumais taip, kaip teigia ieškovė, ir net darant prielaidą, kad Komisija galėjo atlikti išsamų šios oro bendrovės finansinės padėties tyrimą, kad užtikrintų, jog jos prašymas dėl laiko tarpinių bus patenkintas, tokio patikrinimo neatlikimas nėra vertinimo klaida, kurią galima laikyti akivaizdžia arba galinčia turėti įtakos ginčijamo sprendimo teisėtumui. Iš tikrųjų, ir kaip matyti iš Komisijos dokumentų, kiti konkurentai galėjo patekti į paveiktas rinkas, žinodami, kad Europoje egzistuoja nemažai į šias rinkas norinčių patekti pigių skrydžių bendrovių, kaip antai *Ryanair*, *Virgin Express*, *Smartwings*, *Sterling*, *Air Service* ir *SkyEurope*.

201 Be to, reikia pripažinti, jog patekimui į naują rinką gali prireikti tam tikro laiko, kad nauji dalyviai galėtų įvertinti įėjimo į šią rinką pelningumą, ypač dėl su juo susijusių investicijų. Šiuo atžvilgiu reikia pripažinti, kad ginčijamame sprendime nustatyta, jog

laiko tarpniai perleidžiami neribotam laikotarpiui, o tai leidžia naujiems dalyviams bet kuriuo momentu ir be laiko apribojimų patekti į paveiktas rinkas (įsipareigojimų paketo 2 punktą).

- 202 Be to, net jei joks naujas dalyvis nepatektų į rinką, bet kuriuo atveju koncentracijos šalims būtų daromas tam tikras konkurencinis spaudimas, nes jei susijungęs subjektas nuspręstų padidinti savo kainas, nauji konkurentai būtų paskatinti patekti į šias rinkas, kurios taptų patrauklesnės. Iš bylos dokumentų matyti, kad maršrutuose tarp Austrijos ir Vokietijos jau penkerius metus jokia bendrovė nekonkuruoja su *Lufthansa* ir *Austrian Airlines*. Tačiau didelės pelno maržos, susidarancios dėl didelių šių dviejų bendrovių taikomų kainų, pritraukė naujų dalyvių, įpareigojančių *Lufthansa* ir *Austrian Airlines* reaguoti pritaikant jų kainų politiką, kad kainos liktų konkurencingos. Iš to matyti, kad Komisija galėjo padaryti išvadą dėl labai tikėtino naujo konkurento pasirodymo paveiktose rinkose.
- 203 Dėl argumento, kad joks naujas dalyvis nepateko į paveiktas rinkas, reikia priminti, kad pagal nusistovėjusią teismo praktiką individualaus akto teisėtumas turi būti vertinamas atsižvelgiant į akto priėmimo metu egzistavusias faktines ir teises aplinkybes (1979 m. vasario 7 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Prancūzija prieš Komisiją*, 15/76 ir 16/76, Rink. p. 321, 7 punktas ir 2001 m. gegužės 17 d. Sprendimo *IECC prieš Komisiją*, C-449/98 P, Rink. p. I-3875, 87 punktas; 1996 m. gruodžio 12 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Altmann ir kt. prieš Komisiją*, T-177/94 ir T-377/94, Rink. p. II-2041, 119 punktas).
- 204 Todėl ginčijamas sprendimas turi būti nagrinėjamas pagal jo priėmimo dieną egzistavusias, o ne vėliau atsiradusias faktines aplinkybes. Taigi aplinkybė, kad joks naujas dalyvis teismo posėdžio dieną nebuvo patekęs į paveiktas rinkas yra nereikšminga.

- 205 Dėl ieškovės tvirtinimo, kad Komisija neužtikrino, jog naujas dalyvis pasirodytų netrukus po leidimo koncentracijai suteikimo, Pirmosios instancijos teismas mano, kad ši kritika, kuri nebuvo nurodyta ieškinyje, susijusi su šiuo ieškinio pagrindu, nes ja siekiama įrodyti akivaizdžios klaidos buvimą vertinant priimtų įsipareigojimų turinį. Iš to matyti, kad šis argumentas nesudaro naujo teisinio pagrindo, kaip teigia Komisija, ir todėl yra priimtinas.
- 206 Reikia priminti, kad Komisija nebūtinai turėjo kaip nors identifikuoti naują dalyvį, nes įvairūs konkurentai išreiškė suinteresuotumą patekti į paveiktas rinkas. Todėl lieka tik ieškovės kaltinimas, kad Komisija neidentifikavo naujo dalyvio, kuris kuo greičiau patektų į šias rinkas.
- 207 Šiuo tikslu pagal Pranešimą dėl gynimo priemonių bet kokį įsipareigojimą turi būti įmanoma įvykdyti veiksmingai ir kuo greičiau, kad Komisija suteiktų leidimą koncentracijai (10 ir 19 punktai). Šioje byloje ginčijamas sprendimas reikalauja, kad laiko tarpsniai būtų pasiūlyti per mėnesį nuo koncentracijos įvykdymo (įsipareigojimų paketo 13 punktas). Todėl koncentracijos šalys buvo įpareigosotos perleisti laiko tarpsnius per trumpą ir imperatyvų terminą, leidžiant greitai patekti į rinką naujam konkurentui ir sudarant jam palankias sąlygas.
- 208 Todėl kaltinimas Komisijai, kad ji neužtikrino, jog naujas dalyvis greitai patektų į rinką, yra nepagrįstas.

209 Atsižvelgiant į tai, kas pasakyta, ieškovė teisiškai pakankamai neįrodė, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą neidentifikuodama naujo dalyvio ir nenumatydamą orientacinės datos patekti į paveiktas rinkas.

210 Todėl šešta ieškinio pagrindo dalis turi būti atmesta.

Dėl septintos dalies, susijusios su neatsižvelgimu kaip į konkurentą į greitąjį traukinį *Thalys*

— Šalių argumentai

211 Ieškovės teigimu, *Thalys* buvimas stabdo naujų dalyvių įėjimą į rinką maršrute Paryžius–Amsterdamas. Ji pastebi, kad *Thalys* šiuo metu šiame maršrute turi apie 45 % rinkos dalį, kuri gali padidėti pagerinus infrastruktūras, kurios sutrumpintų kelionę. Be to, Komisija klaidingai nustatė, kad šešių skrydžių per dieną pakanka keleiviams, kuriems svarbus laikas, nors ji pripažino, kad toks dažnumas *Thalys* atveju yra nepakankamas (ginčijamo sprendimo 71 konstatuojamoji dalis).

212 Komisija ginčija šį teiginį ir primena, kad *Thalys* nėra konkurencingas klientų, kuriems svarbus laikas, atžvilgiu, ir visa tai iš esmės dėl kelionės traukiniu trukmės.

Tik kelionės laiko sutrumpinimas leistų pakeisti šią situaciją, o tam reikėtų kur kas pagerinti infrastruktūras.

— Pirmosios instancijos teismo vertinimas

213 Šioje byloje ieškovės kaltinimą reikėtų suprasti kaip siekiantį įrodyti, jog adekvačiai neįvertindama *Thalys* konkurencinio poveikio rinkai Paryžius–Amsterdamas, Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą.

214 Iš ginčijamo sprendimo matyti, kad maršrutu Paryžius–Amsterdamas *Thalys* per dieną atlieka šešias 4 val. 9 min. trukmės keliones (kelionė į vieną pusę), o skrydžio iš miesto centro į miesto centrą trukmė yra maždaug trys valandos (ginčijamo sprendimo 70–72 konstatuojamosios dalys). Be to, kalbant apie keleivius, kuriems laikas nesvarbus, *Thalys* šiuo metu gali būti laikomas konkurentu. Tačiau Komisija galėjo nuspręsti, kad *Thalys* nebuvo konkurentas klientų, kuriems laikas svarbus, atžvilgiu, ypač dėl kelionės trukmės, nes kelionei į abi puses traukiniu reikia dar dviejų valandų. Tai reiškia, kad tik kelionės laiko sutrumpinimas galėtų pakeisti šią padėtį, o tam, kaip pastebi Komisija, reikia kur kas pagerinti infrastruktūras.

215 Šioje byloje ieškovė nepateikia jokios informacijos, galinčios įrodyti, kad *Thalys* atžvilgiu Komisijos pateiktas keleivių, kuriems svarbus laikas, ir tų, kuriems jis nesvarbus, atskyrimas yra klaidingas. Todėl ieškovės kritika dėl to, kad Komisija klaidingai nusprendė, jog šešių skrydžių per dieną pakanka keleiviams, kuriems

svarbus laikas, nors ji ginčijamo sprendimo 71 konstatuojamojoje dalyje pripažino, kad toks dažnumas *Thalys* atžvilgiu yra nepakankamas siekiant pašalinti konkurencijos problemas keleiviams, kuriems svarbus laikas, atžvilgiu, yra nepriimtina.

216 Dėl ieškovės argumento, kad *Thalys* stabdo naujų dalyvių įėjimą į rinką, reikia pastebėti, jog *Thalys* komercinis augimas vyko anksčiau nei koncentracija, todėl oro bendrovės, numatančios patekti į šią rinką, turėjo atsižvelgti į šį konkurencinį faktorių. *Thalys* buvimas rinkoje Paryžius–Amsterdamas vis dėlto prisidėjo prie to, kad Komisija įsitikintų, jog reikia saugoti ne tik oro bendrovių, bet ir kitų transporto priemonių teikėjų, kaip antai geležinkelio transportas, konkurenciją.

217 Iš tikrųjų intermodalinėms paslaugoms taikomos gynimo priemonės leidžia *Thalys* eksploatuojančiai bendrovei parduoti pirmyn atgal bilietą Paryžius–Amsterdamas, su kuriuo keleivis pirmyn gali važiuoti traukiniu, o grįžti lėktuvu. Kad ši galimybė būtų patraukli, numatyta, kad *Thalys* eksploatuojanti bendrovė galės skrydžių atgal metu pasinaudoti visomis susijungusio subjekto siūlomomis nuolaidomis, taip pat turės galimybę pasiūlyti konkurencingomis kainomis indermodalines paslaugas (įsipareigojimų paketo 7 punktą). Šiuo atžvilgiu iš Komisijos dokumentų matyti, kad geležinkelio bendrovė *Georg Verkehrsorganisation GmbH* derasi su *Air France*, siekdama sudaryti susitarimą dėl intermodalinių paslaugų rinkoje Paryžius–Amsterdamas, o tai rodo šių susitarimų patrauklumą.

218 Todėl ieškovės argumentas, kad *Thalys* stabdo naujo dalyvio patekimą į maršrutą Paryžius–Amsterdamas, negali įrodyti, jog Komisijos atliktoje konkurencijos

analizėje yra vertinimo klaida. Taigi septinta ieškinio pagrindo dalis turi būti atmesta.

219 Iš to, kas pasakyta, matyti, kad ieškovė neįrodė, jog Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą, atsižvelgiant į tai, kad jai nepavyko įrodyti, jog šių įsipareigojimų nepakako pašalinti rimtas abejones dėl sandorių suderinamumo su bendrąja rinka. Todėl visas penktasis ieškinio pagrindas turi būti atmestas.

220 Šiomis aplinkybėmis ieškinys turi būti atmestas.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

221 Pagal Procedūros reglamento 87 straipsnio 2 dalį kiekviena pralaimėjusi šalis padengia bylinėjimosi išlaidas, jei laimėjusi šalis to reikalavo. Kadangi Komisija reikalavo priteisti bylinėjimosi išlaidas ir ieškovė pralaimėjo bylą, pastaroji turi jas padengti.

222 Pagal Procedūros reglamento 87 straipsnio 4 dalies pirmąją pastraipą Prancūzijos Respublika padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

Remdamasis šiais motyvais,

PIRMOSIOS INSTANCIJOS TEISMAS (antroji kolegija)

nusprendžia:

- 1. Atmesti ieškinį.**
- 2. Ieškovė padengia savo bei Komisijos patirtas bylinėjimosi išlaidas.**
- 3. Prancūzijos Respublika padengia savo pačios išlaidas.**

Pirrung

Forwood

Papasavvas

Paskelbta 2006 m. liepos 4 d. viešame posėdyje Liuksemburge.

Kancleris

Pirmininkas

E. Coulon

J. Pirrung

Turinys

Teisės aktai	II - 1942
Faktinės bylos aplinkybės	II - 1946
1. Aptariamos įmonės	II - 1946
2. Administracinė procedūra Komisijoje	II - 1947
3. Komisijos patvirtinti įsipareigojimai	II - 1948
Procesas ir šalių reikalavimai	II - 1951
Dėl tyrimo priemonių taikymo	II - 1952
Dėl priimtumo	II - 1954
1. Šalių argumentai	II - 1954
2. Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1954
Dėl teisės pareikšti ieškinį	II - 1954
Dėl suinteresuotumo pareikšti ieškinį	II - 1957
Dėl esmės	II - 1958
1. Dėl pirmojo ieškinio pagrindo, susijusio su akivaizdžia vertinimo klaida, padaryta neišanalizavus susijungusio subjekto dominuojančios padėties sustiprinimo maršru- tuose, kuriuose Air France ir KLM veikla nesusijusi	II - 1959
Šalių argumentai	II - 1959
Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1962
— Dėl neatliktos koncentracijos poveikio poilsinių kelionių skrydžiams analizės	II - 1963
— Dėl neatliktos koncentracijos poveikio nesusijusioms rinkoms analizės	II - 1964

2. Dėl antrojo ieškinio pagrindo, susijusio su akivaizdžia vertinimo klaida neatlikus susijungusio subjekto dominuojančios padėties sustiprėjimo oro uosto paslaugų pirkimo rinkoje analizės	II - 1967
Šalių argumentai	II - 1967
Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1970
— Dėl neatsižvelgimo į dominuojančios padėties sustiprėjimą oro uosto paslaugų pirkimo rinkoje	II - 1970
— Dėl didesnės susijungusio subjekto įtakos AdP atžvilgiu	II - 1972
3. Dėl trečiojo ieškinio pagrindo, susijusio su akivaizdžia klaida vertinant CDG ir Orly pakeičiamumą	II - 1973
Šalių argumentai	II - 1973
Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1975
— Dėl dviejų oro uostų geografinės padėties	II - 1975
— Dėl iš dviejų oro uostų užtikrinamų skrydžių pobūdžio	II - 1976
4. Dėl ketvirtojo ieškinio pagrindo, susijusio su akivaizdžia vertinimo klaida neišnagrinėjus koncentracijos poveikio potencialiai konkurencijai	II - 1978
Šalių argumentai	II - 1978
Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1979
— Dėl KLM vidaus rinkos ribotumo	II - 1980
— Dėl KLM veiklos centro Amsterdamo artumo Paryžiui ir dėl konkurencijos, egzistuojančios tarp tarptautinių oro vežėjų paslaugų iš Paryžiaus, ribotumo	II - 1982
5. Dėl penktojo pagrindo, susijusio su akivaizdžia klaida vertinant koncentracijos šalių prisiimtus įsipareigojimus	II - 1983
Dėl pirmos dalies, susijusios su įsipareigojimų neišplėtimu nesusijusioms rinkoms	II - 1984
— Šalių argumentai	II - 1984
— Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1985
	II - 2013

Dėl antros dalies, susijusios su įsipareigojimų nepatrauklumu pigių skrydžių bendrovėms	II - 1987
— Šalių argumentai	II - 1987
— Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1988
Dėl trečios dalies, susijusios su gyvybingos veiklos neperleidimu	II - 1990
— Šalių argumentai	II - 1990
— Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1991
Dėl ketvirtos dalies, susijusios su perleistų laiko tarpų nepakankamumu	II - 1993
— Šalių argumentai	II - 1993
— Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1994
Dėl penktos dalies, susijusios su kitų gynimo priemonių nepakankamumu	II - 1997
— Šalių argumentai	II - 1997
— Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1998
Dėl šeštos dalies, susijusios su naujo dalyvio neidentifikavimu ir šiam įėjimui į rinką termino nenustatymu	II - 2001
— Šalių argumentai	II - 2001
— Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 2003
Dėl septintos dalies, susijusios su neatsižvelgimu kaip į konkurentą į greitąjį traukinį Thalys	II - 2007
— Šalių argumentai	II - 2007
— Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 2008
Dėl bylinėjimosi išlaidų	II - 2010