

PIRMĀS INSTANCES TIESAS SPRIEDUMS  
(otrā palāta paplašinātā sastāvā)  
2005. gada 14. decembrī\*

Lieta T-210/01

**General Electric Company**, dibināts Fērfildā [Fairfield], Konektikutā (Amerikas Savienotās Valstis), ko pārstāv N. Grīns [N. Green], QC, Č. Būsa [C. Booth], QC, Dž. Saimora [J. Simor], K. Beikons [K. Bacon], *barristers*, S. Beksters [S. Baxter], *solicitor*, L. Fogels [L. Vogel] un Ž. Fogels [J. Vogel], *avocats*, kā arī sākotnēji — M. van Kerckove [M. Van Kerckhove], *avocat*, pēc tam — Dž. O'Lirija [J. O'Leary], *solicitor*, kas norādīja adresi Luksemburgā,

prasītājs

pret

**Eiropas Kopienu Komisiju**, ko pārstāv R. Liāls [R. Lyal], P. Helstremis [P. Hellström] un F. Siredī Garnjē [F. Siredey-Garnier], pārstāvji, kas norādīja adresi Luksemburgā,

atbildētāja,

\* Tiesvedības valoda — angļu.

ko atbalsta

**Rolls-Royce plc**, dibināta Londonā (Apvienotā Karaliste), ko pārstāv A. Renšovs [A. Renshaw], *solicitor*,

un

**Rockwell Collins, Inc.**, dibināta Sidarrepidsā [Cedar Rapids], Aijovā (Amerikas Savienotās Valstis), ko pārstāv T. Soueims [T. Soames], Dž. Deivīzs [J. Davies] un A. Raiens [A. Ryan], *solicitors*, un P. D. Kamesaska [P. D. Camesasca], *avocat*,

personas, kas iestājušās lietā,

par lūgumu atcelt Komisijas 2001. gada 3. jūlija Lēmumu 2004/134/EK, kurā atzīts, ka koncentrācija ir nesaderīga ar kopējo tirgu un EEZ līgumu (lieta COMP/M.2220 — *General Electric/Honeywell*) (OV 2004, L 48, 1. lpp.).

EIROPAS KOPIENU PIRMĀS INSTANCES TIESA  
(otrā palāta paplašinātā sastāvā)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs J. Pirungš [J. Pirrung], tiesneši V. Tīli [V. Tiili], A. V. H. Meijs [A. W. H. Meij], M. Vilars [M. Vilaras] un N. Dž. Forvuds [N. J. Forwood],

sekretārs J. Plingerss [J. Plingers], administrators,

ņemot vērā rakstveida procesu un tiesas sēdi 2004. gada 27. maijā,

pasludina šo spriedumu.

## Spriedums

### Atbilstošās tiesību normas

- 1 2. panta 2. un 3. punktā Padomes 1989. gada 21. decembra Regulā Nr. 4064/89 (EEK) par uzņēmumu koncentrācijas kontroli (OV L 395, 1. lpp., labojumi OV 1990, L 257, 13. lpp.), kurā grozījumi pēdējoreiz izdarīti ar Padomes 1997. gada 30. jūnija Regulu (EK) Nr. 1310/97 (OV L 180, 1. lpp.) (turpmāk tekstā labojumu un grozījumu redakcijā — “Regula Nr. 4064/89”), ir paredzēts:

“2. Koncentrācija, kas nerada vai nenostiprina dominējošo stāvokli, kura rezultātā kopējā tirgū vai ievērojamā tā daļā tiktu būtiski traucēta efektīva konkurence, ir atzīstama par saderīgu ar kopējo tirgu.

3. Koncentrācija, kas rada vai nostiprina dominējošo stāvokli, kura rezultātā kopējā tirgū vai ievērojamā tā daļā tiktu būtiski traucēta efektīva konkurence, ir atzīstama par nesaderīgu ar kopējo tirgu.”

## Prāvas priekšvēsture

- 2 *General Electric Company* (turpmāk tekstā — “GE” jeb “prasītājs”) ir daudzpusīgs rūpniecisks uzņēmums, kas darbojas šādās jomās: lidmašīnu dzinēji, mājsaimniecības ierīces, informācijas pakalpojumi, enerģijas sistēmas, apgaismošana, rūpnieciskās iekārtas, medicīnas iekārtas, plastmasa, TV apraide, finanšu un transporta pakalpojumi.
- 3 *Honeywell International Inc.* ir uzņēmums, kas darbojas aeronautikas preču un pakalpojumu, auto moto preču, elektronisko iekārtu, ķīmikāliju, augstas izturības polimēru, transporta un enerģijas sistēmu, kā arī privāto un rūpniecisko nekustamo īpašumu uzraudzības tirgos.
- 4 2000. gada 22. oktobrī GE un *Honeywell* noslēdza vienošanos, paredzot, ka GE iegūst visu *Honeywell* kapitālu (turpmāk tekstā — “koncentrācija”), *Honeywell* kļūstot par pilnībā GE īpašumā esošu meitas sabiedrību.
- 5 2001. gada 5. februārī Komisija saņēma oficiālu paziņojumu par koncentrāciju saskaņā ar Regulas Nr. 4064/89 4. pantu.
- 6 2001. gada 1. martā, uzskatot, ka koncentrāciju reglamentē Regula Nr. 4064/89, Komisija nolēma uzsākt minētās regulas 6. panta 1. punkta c) apakšpunktā un Eiropas Ekonomikas zonas līguma (EEZ līguma) 57. pantā paredzēto pārbaudes procedūru (turpmāk tekstā — “lēmums par lietas ierosināšanu”).

- 7 2001. gada 15. martā *GE* un *Honeywell* kopīgi iesniedza Komisijai savus apsvērumus saistībā ar lēmumu par lietas ierosināšanu.
- 8 2001. gada 8. maijā Komisija *GE* nosūtīja paziņojumu par iebildumiem (turpmāk tekstā — “PI”), uz kuru tas atbildēja 2001. gada 24. maijā.
- 9 2001. gada 29. un 30. maijā *GE* un *Honeywell* piedalījās sēdē Komisijā.
- 10 Lai Komisija atzītu koncentrāciju par pieņemamu, 2001. gada 14. un 28. jūnijā *GE* un *Honeywell* kopīgi piedāvāja divus secīgus saistību priekšlikumus.
- 11 2001. gada 3. jūlijā Komisija pieņēma Lēmumu 2004/134/EK (lieta COMP/M.2220 — *General Electric/Honeywell*) (OV 2004, L 48, 1. lpp.), atzīstot koncentrāciju par nesaderīgu ar kopējo tirgu un EEZ līgumu (turpmāk tekstā — “apstrīdētais lēmums”).

### **Apstrīdētais lēmums**

- 12 Apstrīdētā lēmuma rezolutīvā daļa ir formulēta šādi:

“1. pants

Koncentrācija, ar ko *General Electric Company* iegūst savā kontrolē uzņēmumu *Honeywell International Inc.*, nav saderīga ar kopējo tirgu un EEZ līgumu.

2. pants

Apstrīdētais lēmums ir adresēts

[GE]

[..”

13 Apstrīdētā lēmuma pamatojumu var apkopot šādi.

14 Pēc Komisijas domām, GE jau pirms koncentrācijas bija dominējošs stāvoklis lielu komerclidmašīnu dzinēju (turpmāk tekstā — “lielu komerclidmašīnu dzinēji”) un lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju (turpmāk tekstā — “lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēji”) pasaules tirgū (apstrīdētā lēmuma 45.–83. un 84.–87. apsvērums, un 107.–229. apsvērums). Tā stabilais stāvoklis tirgū kopā ar tādām komerciālajām iespējām kā finansiāla vara un vertikāla integrācija, izmantojot lidmašīnu līzingu, bija viens no apstākļiem, kas ļāva secināt, ka GE šajos tirgos bija dominējošā stāvoklī. Izmeklēšana tāpat parādīja, ka *Honeywell* jau bija galvenais aviācijas un neaviācijas preču (241.–275. apsvērums), kā arī korporatīvo lidmašīnu dzinēju (88. un 89. apsvērums) un dzinēju, īpaši lielu komerclidmašīnu dzinēju, startēšanas iekārtu, kas ir svarīgākā detaļa dzinēju ražošanā, piegādātājs (331.–340. apsvērums).

15 Abu sabiedrību uzņēmējdarbības apvienošana novestu pie dominējoša stāvokļa izveidošanās vai nostiprināšanās vairākos tirgos. Komisija it īpaši uzskatīja, ka *GE* dominējošais stāvoklis lielu komerclidmašīnu dzinēju pasaules tirgū nostiprinātos sakarā ar koncentrācijas “vertikālo” iedarbību, integrējot *GE*, dzinēju ražotāja, uzņēmējdarbību *Honeywell*, starteru ražotāja, uzņēmējdarbībā (419.–427. apsvērumi). Tā arī secināja, ka dažādos pasaules aviācijas un neaviācijas preču tirgos, kuros *Honeywell* jau bija spēcīgas pozīcijas pirms koncentrācijas, tiktu radīts dominējošs stāvoklis divu veidu konglomerāta iedarbības rezultātā. Pēc Komisijas domām, šī ietekme, pirmkārt, rodas no procesa, kas pazīstams kā “daļu novirzīšana” un kas ietver *GE Capital*, pie prasītāja grupas piederošas sabiedrības, finansiālās varas paplašināšanu uz šiem tirgiem un komerciālās priekšrocības no lidmašīnu pirkšanas un līzīngā biznesa, ko galvenokārt veic *GE Capital Aviation Services (GECAS)* (vēl viena sabiedrība prasītāja grupā) (342.–348. un 405.–411. apsvērumi). Otrkārt, Komisija paredzēja sekas, ko nākotnē radīs koncentrācijas rezultātā radītā subjekta izmantotās apvienotās pārdošanas metodes — tīrā, tehniskā un jauktā —, ietverot gan, no vienas puses, bijušā *GE* lidmašīnu dzinējus, gan, no otras puses, bijušā *Honeywell* aviācijas un neaviācijas preces (349.–404. apsvērumi). Komisija nolēma, ka nākotnē apvienotās pārdošanas metode arī nostiprinātu *GE* agrāko dominējošo stāvokli lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū.

16 Vēl Komisija secināja, ka tiktu nostiprināts *GE* dominējošais stāvoklis lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju pasaules tirgū, kas tam bija pirms koncentrācijas, un koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam īpaši “horizontālās pārklāšanās” dēļ izveidotos dominējošs stāvoklis lielu komerclidmašīnu dzinēju pasaules tirgū, ņemot vērā gan *GE*, gan *Honeywell* klātbūtni šajos tirgos pirms koncentrācijas (apstrīdētā lēmuma 428.–431. un 435.–437. apsvērumi). Tā arī secināja, ka īpaši abu koncentrācijas dalībnieku horizontālās pārklāšanās dēļ izveidotos dominējošs stāvoklis kuģu mazu gāzes turbīnu pasaules tirgū (468.–477. apsvērumi).

- 17 Tādējādi, uzskatot koncentrācijas dalībnieku piedāvātās saistības par nepietiekamām, lai atrisinātu darījuma izraisītās konkurences problēmas (apstrīdētā lēmuma 500.–533. un 546.–563. apsvērums), Komisija lēmuma 567. apsvērumā secināja, ka koncentrācija varētu radīt vai nostiprināt vairākus dominējošus stāvokļus, kā rezultātā tiktu būtiski traucēta efektīva konkurence kopējā tirgū, un ka tāpēc koncentrācija saskaņā ar Regulas Nr. 4064/89 8. panta 3. punktu bija jāatzīst par nesaderīgu ar kopējo tirgu.

## Process

- 18 Ar prasības pieteikumu, kas Pirmās instances tiesas kancelejā iesniegts 2001. gada 12. septembrī, prasītājs cēla šo prasību. Tajā pašā dienā arī *Honeywell* cēla prasību atcelt apstrīdēto lēmumu (lieta T-209/01).
- 19 Ar dokumentiem, kas Pirmās instances tiesas kancelejā iesniegti, attiecīgi, 2002. gada 11., 15. un 16. janvārī, *Rolls-Royce Plc*, *Rockwell Collins Inc.* (turpmāk tekstā — “*Rockwell*”) un *Thales SA* lūdza iespēju iestāties šajā tiesvedībā Komisijas atbalstam.
- 20 Prasītājs lūdza ievērot noteiktas prasītāja un Komisijas rakstos ietvertas informācijas konfidencialitāti attiecībā uz personām, kas iestājušās lietā.



- 21 Ar 2002. gada 26. jūnija rīkojumu Pirmās instances tiesas pirmās palātas priekšsēdētājs atļāva *Rolls-Royce* un *Rockwell* iestāties lietā. Ar šo pašu rīkojumu, ņemot vērā personu, kas iestājušās lietā, apsvērumus, viņš apmierināja prasītāja lūgumu ievērot konfidencialitāti. Saskaņā ar Pirmās instances tiesas Reglamenta 116. panta 6. punktu *Thales* tika atļauts iestāties lietā mutvārdu procesa laikā, pamatojoties uz tiesas sēdes ziņojumu.
- 22 Ar Pirmās instances tiesas 2004. gada 13. septembra lēmumu (OV L 251, 12. lpp.) tika grozīts Pirmās instances tiesas palātu sastāvs, iekļaujot tiesnesi referentu otrajā palātā, kurai tad tika nodota šī lieta.
- 23 Piemērojot Reglamenta 14. pantu un pēc otrās palātas ierosinājuma, Pirmās instances tiesa, uzklusot lietas dalībniekus saskaņā ar minētā Reglamenta 51. pantu, nolēma nodot lietu izskatīšanai palātai paplašinātā sastāvā.
- 24 Ar vēstuli, kas Pirmās instances tiesas kancelejā iesniegta 2004. gada 2. februārī, *Thales* atsauc savu iestāšanos lietā. Ar 2004. gada 23. marta rīkojumu pēc pārējo lietas dalībnieku uzklusīšanas Pirmās instances tiesas otrās paplašinātās palātas priekšsēdētājs šo atteikšanos pieņēma zināšanai.
- 25 2004. gada 17. marta vēstulē prasītājs lūdza šo lietu apvienot ar lietu T-209/01. Otrās paplašinātās palātas priekšsēdētājs saskaņā ar Reglamenta 50. pantu jautājumu par iespējamo lietu apvienošanu nodeva izlemšanai palātai paplašinātā sastāvā.

- 26 Pēc tiesneša referenta ziņojuma Pirmās instances tiesa nolēma sākt mutvārdu procesu un Reglamenta 64. pantā paredzēto procesa organizatorisko pasākumu ietvaros uzdeva jautājumus lietas dalībniekiem. Tā tāpat lūdza Komisijai līdz tiesas sēdei iesniegt noteiktus dokumentus. Lietas dalībnieki izpildīja šos lūgumus.
- 27 Tika uzklausi lietas dalībnieku mutvārdu paskaidrojumi un viņu atbildes uz jautājumiem, ko Pirmās instances tiesa uzdeva 2004. gada 27. maija tiesas sēdē. Pēc šīs sēdes mutvārdu process tika pabeigts.
- 28 2004. gada 8. jūnija vēstulē prasītājs Pirmās instances tiesas kancelejā iesniedza lūgumu atkārtoti sākt mutvārdu procesu un papildu apsvērumus par atsevišķiem šīs lietas aspektiem, kuriem bija pievienoti vairāki dokumenti. Ar 2004. gada 8. jūlija rīkojumu Pirmās instances tiesa saskaņā ar Reglamenta 62. pantu nolēma atkārtoti sākt mutvārdu procesu.
- 29 Pēc lietas dalībnieku uzklaušanās Pirmās instances tiesa saskaņā ar Reglamenta 64. pantu veica procesa organizatoriskos pasākumus, pievienojot lietas materiāliem prasītāja 2004. gada 8. jūnijā iesniegtos dokumentus un apsvērumus. Komisijas un personu, kas iestājušās lietā, apsvērumi par minēto materiālu nozīmi arī tika pievienoti lietas materiāliem.
- 30 Pēc Pirmās instances tiesas lūguma lietas dalībnieki iesniedza apsvērumus un papildu dokumentus par jautājumiem, ko prasītājs izvirzījis savos sākotnēji iesniegtajos apsvērumos. Arī šie pierādījumi tika pievienoti lietas materiāliem.
- 31 2004. gada 23. novembrī mutvārdu process tika atkārtoti pabeigts.

## Lietas dalībnieku prasījumi

32 Prasītāja prasījumi Pirmās instances tiesai ir šādi:

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

33 Komisijas, ko atbalsta *Rolls-Royce* un *Rockwell*, prasījumi Pirmās instances tiesai ir šādi:

- prasību noraidīt;
- piespriest prasītājam atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

## Juridiskais pamatojums

34 Savā prasībā prasītājs izvirza virkni jautājumu, kas saistīti ar prasības apmēru, Pirmās instances tiesas kontroles iespējām un vispārējiem kritērijiem, ko Komisija bija piemērojusi apstrīdētajā lēmumā. Šie jautājumi tiks aplūkoti ievadā.

- 35 Prasītājs apstrīd Komisijas apstrīdētajā lēmumā izdarīto secinājumu, kas ir pamatā citiem tās konkurences analīzes aspektiem, proti, ka pirms koncentrācijas prasītājs lielu komercīdmašīnu dzinēju tirgū bija dominējošā stāvoklī. Šis jautājums tiks analizēts vispirms.
- 36 Prasītājs arī apstrīd Komisijas secinājumus par vertikālu pārklāšanos, konglomerāta iedarbību un horizontālu pārklāšanos, ko radītu koncentrācija. Šie jautājumi tiks analizēti pēc kārtas kā otrais, trešais un ceturtais jautājums.
- 37 Visbeidzot, prasītājs apgalvo, ka apstrīdētajā lēmumā ir pieļauti procesuāli pārkāpumi. Šis aspekts tiks analizēts beigās.

## A — Ievada jautājumi

### 1. Par lūgumu apvienot lietas

- 38 Jāatzīst, ka dažādu prasītāju ierosinātu lietu apvienošana nevar grozīt katru atsevišķi iesniegto prasību apmēru; pretējā gadījumā tiktu apdraudēta šo atsevišķi iesniegto prasību neatkarība un autonomija (Tiesas 2001. gada 21. jūnija spriedums apvienotajās lietās no C-280/99 P līdz C-282/99 P *Moccia Irme* u.c./Komisija, *Recueil*, I-4717. lpp., 61.–68. punkts, īpaši 66. punkts).

39 Pirmās instances tiesa uzskata, ka šī lieta nav jāapvieno ar lietu T-209/01, īpaši ņemot vērā abu prasību apmēru atšķirības. Tādējādi jānoraida prasītāja 2004. gada 17. marta vēstulē izteiktais lūgums apvienot lietas.

*2. Par attiecībām starp dažādiem pīlāriem, uz ko balstās Komisijas secinājumi par koncentrācijas nesaderību ar kopējo tirgu*

a) Lietas dalībnieku argumenti

40 Prasītājs atzīmē, ka Komisija iebildumu rakstā ir norādījusi, ka apstrīdētā lēmuma pamatojuma elementi viens otru papildina un tādējādi būtu samāksloti tos analizēt izolēti. Tādējādi šajā lietā neesot iespējams analogiski piemērot tādu pieeju kā Pirmās instances tiesas 2002. gada 22. oktobra spriedumā lietā T-310/01 *Schneider Electric*/Komisija (*Recueil*, II-4071. lpp.), saskaņā ar kuru kļūdas Komisijas analizē, pētot noteiktus tirgus, nav pietiekams pamats lēmuma atcelšanai, ja tas ir balstīts arī uz citu tirgu analīzi, kas ir pamatota. Tiesas sēdē prasītājs šajā sakarā norādīja, ka Pirmās instances tiesa nevar aizstāt Komisijas koncentrācijas novērtējumu ar savu novērtējumu. Tāpēc, ja tiktu konstatēts, ka daļa no apstrīdētā lēmuma pamatojuma nav likumīga, bet cita ir, Kopienų tiesai būtu jāizvērtē, vai argumentācijas pamatotie elementi ir pietiekami, lai Komisija varētu secināt, ka paziņotais darījums nav saderīgs ar kopējo tirgu.

41 Komisija atgādina, ka apstrīdētais lēmums ir pamatots uz viens otru papildinošiem faktiskiem un juridiskiem pierādījumiem, kas ietver horizontālo iedarbību, vertikālo

iedarbību un konglomerāta iedarbību. Tomēr Komisija uzsver, ka ikviens no šiem elementiem patstāvīgi pamato koncentrācijas aizliegumu.

b) Pirmās instances tiesas vērtējums

<sup>42</sup> Vispirms jāatzīmē, ka, ciktāl atsevišķs lēmumā norādītais pamatojums pats par sevi to pietiekami pamato, kļūdas citā lēmuma pamatojuma daļā nekādā ziņā neietekmē tā rezolutīvo daļu (šajā sakarā skat. pēc analogijas Tiesas 2001. gada 12. jūlija spriedumu apvienotajās lietās C-302/99 P un C-308/99 P Komisija un Francija/*TFI, Recueil*, I-5603. lpp., 26.–29. punkts).

<sup>43</sup> Turklāt, ja Komisijas lēmuma rezolutīvā daļa balstās uz vairākiem pamatojuma pilāriem un ar katru no tiem pietiek, lai pamatotu lēmuma rezolutīvo daļu, šis akts principā jāatceļ tikai tad, ja visi šie pilāri ir prettiesiski. Tādā gadījumā ar kļūdu vai citu nelikumību, kas ietekmē tikai vienu no pamatojuma pilāriem, nepietiek, lai pamatotu apskatāmā lēmuma atcelšanu, ja šai kļūdei nevarēja būt izšķiroša ietekme uz iestādes, šī lēmuma autores, pieņemto rezolutīvo daļu (skat. pēc analogijas Pirmās instances tiesas 2002. gada 14. maija spriedumu lietā T-126/99 *Graphischer Maschinenbau*/Komisija, *Recueil*, II-2427. lpp., 49.–51. punkts, un minēto judikatūru).

<sup>44</sup> Šo noteikumu piemēro lēmumiem koncentrāciju kontroles jomā (šajā sakarā skat. iepriekš 40. punktā minēto spriedumu lietā *Schneider Electric*/Komisija, 404.–420. punkts).

45 Šajā sakarā jāatgādina, ka Komisijai jāaizliedz koncentrācija, ja tā atbilst Regulas Nr. 4064/89 2. panta 3. punkta kritērijiem. No šīs regulas 2. panta 1. punkta a) apakšpunkta izriet, ka Komisijai, novērtējot koncentrācijas darījumu, it īpaši jāņem vērā nepieciešamība saglabāt un attīstīt efektīvu konkurenci kopējā tirgū, cita starpā ievērojot arī visu iesaistīto tirgu struktūru. Tāpēc Komisijas vērtējums tam, vai darījums rada vai nostiprina vienu vai vairākus dominējošus stāvokļus, kā rezultātā tiks ievērojami traucēta efektīva konkurence, jāveic, ņemot vērā situāciju visos tirgos, kurus ietekmē paziņotais koncentrācijas darījums. Tāpēc, ja tā konstatē, ka kritērijiem atbilst tikai viens no iesaistītajiem tirgiem, koncentrācija jāatzīst par nesaderīgu ar kopējo tirgu.

46 Šajā gadījumā apstrīdētā lēmuma 567. apsvērumā Komisija norādīja, ka “visu šo iemeslu dēļ jāsecina, ka paredzētā koncentrācija novestu pie dominējoša stāvokļa rašanās vai nostiprināšanās [lielu komerclidmašīnu dzinēju], [lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju], [korporatīvo lidmašīnu dzinēju], aviācijas un neaviācijas preču, kā arī kuģu mazu gāzes turbīnu tirgos, kā rezultātā tiktu būtiski traucēta brīva konkurence kopējā tirgū”.

47 Jāatzīst, ka apstrīdētajā lēmumā nav noteikta katrā no Komisijas pārbaudītajos un iepriekšējos punktos izklāstītajos secinājumos uzskaitītajos tirgos konstatēto konkurences problēmu hierarhija. Gluži pretēji, it īpaši ņemot vērā Regulas Nr. 4064/89 2. panta tekstu, šo secinājumu var saprast vienīgi tā, ka visos uzskaitītajos tirgos paziņotais darījums būtu novedis pie dominējoša stāvokļa rašanās vai arī nostiprināšanās šajā tirgū un rezultātā kopējā tirgū tiktu būtiski traucēta efektīva konkurence.

48 Nemot vērā iepriekš minēto, jāatzīst, ka apstrīdēto lēmumu var atcelt tikai tad, ja tiek secināts ne tikai tas, ka atsevišķs tā pamatojums nav likumīgs, bet arī, ka pamatojums, kas tāds nav, nepietiekami attaisno paziņotā darījuma atzīšanu par nesaderīgu ar kopējo tirgu. Tomēr šis secinājums nenovērš nepieciešamību pārbaudīt to, vai atsevišķi apstrīdētajā lēmumā minētie konkurences aspekti viens otru papildina tā, ka būtu samāksloti tos analizēt izolēti, kā Komisija apgalvo iebildumu rakstā.

### 3. Par ierosinātajām saistībām

49 Pirmkārt, runājot par otro, 2001. gada 28. jūnijā iesniegto, saistību priekšlikumu spēkā esamību, ir skaidrs, ka koncentrācijas dalībnieki 2001. gada 14. jūnijā pirmo reizi iesniedza saistību priekšlikumus (skat. apstrīdētā lēmuma 485.–533. apsvērumu). Prasītājs neapstrīd Komisijas apgalvojumu, ka 2001. gada 14. jūnijs bija pēdējā diena saistību priekšlikumu iesniegšanai saskaņā ar Komisijas 1998. gada 1. marta Regulas (EK) Nr. 447/98 par paziņojumiem, termiņiem un uzklauššanu, kas paredzēta Padomes Regulā (EEK) Nr. 4064/89 (OV L 61, 1. lpp.), 18. panta 2. punktu. Tomēr 2001. gada 28. jūnijā koncentrācijas dalībnieki iesniedza otro saistību priekšlikumu (skat. apstrīdētā lēmuma 534.–566. apsvērumu), norādot, ka šie saistību priekšlikumi aizstāja 2001. gada 14. jūnijā piedāvātos.

50 Jāatzīst, ka vienīgās atšķirības starp abiem saistību priekšlikumiem skar saistības rīcībai attiecībā uz *GECAS* un strukturālas saistības attiecībā uz paredzēto atsevišķu *Honeywell* darbību pārtraukšanu dažādos aviācijas un neaviācijas preču tirgos. Šo atšķirību iespējamā ietekme tiks apsvērta turpinājumā, pēc būtības pārbaudot konglomerāta iedarbību.



- 51 Prasības pieteikumā apstrīdot Komisijas atteikumu ņemt vērā saistības, kas attiecas uz rīcību, prasītājs arī tiesas sēdē apgalvoja, ka ar šādu atteikumu Komisija ir padarījusi nelikumīgu visu administratīvo procedūru un liegusi koncentrācijas dalībniekiem iespēju ierosināt saistības, kas varētu atrisināt konkurences problēmas, ko rada Komisijas konstatētā horizontālā pārklāšanās. Ņemot vērā šāda apgalvojuma visaptverošo raksturu, tas jāizvērtē šajā ievada sadaļā.
- 52 Šajā lietā 2001. gada 8. maija PI Komisija skaidri izteica iebildumus par visām koncentrācijas konkurencei nelabvēlīgajām sekām, īpaši tām, kas saistītas ar no tās izrietošo vertikālo un horizontālo iedarbību, ko tā vēlāk iekļāva apstrīdētajā lēmumā (skat. it īpaši minētā PI 118.–122., 124.–126., 459.–468., 469.–471., 473., 474., 578.–586. un 612.–633. punktu). Atbildot uz Komisijas PI izteiktajiem iebildumiem, prasītājs 2001. gada 14. jūnijā cita starpā ierosināja strukturālas saistības, ko Komisija izskatīja, bet noraidīja, uzskatot, ka tās nebija iespējams īstenot praktiski. Prasītājs Pirmās instances tiesai nav iesniedzis ne pierādījumus, ne argumentus, kas konkrēti izskaidrotu, kāpēc šo saistību noraidīšana būtu nelikumīga vai nepamatota (skat. turpmāk it sevišķi 487., 555. un turpmākos punktus, 564. punkta beigas un 610. punktu). Komisija nav atbildīga par attiecīgo saistību priekšlikumu tehniskām vai komerciālām nepilnībām (no kā tā secināja, ka ar tiem nepietiek, lai apstiprinātu izskatāmo koncentrāciju); un it īpaši šādas nepilnības nevar liecināt par tās nevēlēšanos pieņemt citus, rīcības saistību priekšlikumus. Paziņotā darījuma dalībniekiem principā līdz 2001. gada 14. jūnijam pašiem bija jāiesniedz visādā ziņā pilnīgi un efektīvi saistību priekšlikumi.
- 53 Apsvērumos atkārtotajā mutvārdu procesā prasītājs precizēja savu atbildi uz tiesas sēdē uzdoto jautājumu, atzīstot, ka Komisija faktiski to 2001. gada 22. jūnijā bija informējusi par iemesliem, kāpēc tika noraidīti 2001. gada 14. jūnijā iesniegtie saistību priekšlikumi. Turpinājumā tas apgalvoja, ka Komisija bija likusi saprast, ka, lai darījums tiktu atzīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, pietiktu ar saistību

pastiprināšanu attiecībā uz *GECAS* rīcību nākotnē. Lai pamatotu savu apgalvojumu, prasītājs šajā vēlajā procesa stadijā iesniedza divas 2001. gada 14. un 18. jūnija preses relīzes un 2002. gada 11. februāra rakstu, kurā ietverta intervija ar Komisijas locekli, kas tolaik bija atbildīgs par konkurenci. Prasītājs būtībā apgalvo, ka Komisija tam bija devusi garantijas, kas tam radīja tiesisku paļāvību.

54 Vispirms jāatzīst, ka prasītājs lūdza atkārtoti sākt tiesas procesu attiecībā uz saistībām tikai tāpēc, lai varētu labot iepriekšējā punktā minēto faktisko kļūdu. Tāpēc, ciktāl tas tagad min savus kontaktus ar Komisiju, šie apsvērumi ir novēloti un tādējādi — nepieņemami. Turklāt argumentācija par tiesisko paļāvību ir jauns pamats un ir jānoraida saskaņā ar Reglamenta 48. panta 2. punktu.

55 Katrā ziņā tiesības pamatoties uz tiesiskās paļāvības aizsardzības principu ir visām personām situācijā, kad ir skaidrs, ka Kopienu iestādes šīm personām ir radījušas pamatotas cerības (skat. Tiesas 1987. gada 11. marta spriedumu lietā 265/85 *Van den Bergh en Jurgens*/Komisija, *Recueil*, 1155. lpp., 44. punkts, un Tiesas 1990. gada 26. jūnija spriedumu lietā C-152/88 *Sofrimport*/Komisija, *Recueil*, I-2477. lpp., 26. punkts). Šajā gadījumā prasītāja un Komisijas dienestu kontakti, uz ko prasītājs atsaucas un kas notika pēc pirmo saistību priekšlikumu iesniegšanas 2001. gada 14. jūnijā, par iespēju iesniegt jaunus saistību priekšlikumus, kas zināmā mērā atšķirtos no pirmajiem, nevarēja radīt ne šādas cerības, ne tiesisku paļāvību.

56 No iepriekš minētā izriet, ka argumenti par saistību priekšlikumiem, ko prasītājs izvīrēja tiesas sēdē pēc mutvārdu procesa atkārtotas uzsākšanas, ir jānoraida.

#### 4. Par pierādījumu standartu un Kapienu tiesas kontroli

##### a) Lietas dalībnieku argumenti

- 57 Prasītājs apgalvo, ka tādu konglomerātu koncentrācijas, par kādu paziņots šajā lietā, atšķirībā no horizontālās vai vertikālās koncentrācijas tikai retos gadījumos rada vai nostiprina dominējošu stāvokli. Tāpēc, apgalvojot pretējo, esot īpaši pārliecinoši jāpierāda, ka ir izveidots speciāls konkurenci traucējošs mehānisms.
- 58 Prasītājs savos apsvērumos saistībā ar pieteikumu par iestāšanos lietā un tiesas sēdē pamatojas uz Pirmās instances tiesas 2002. gada 25. oktobra spriedumu lietā T-5/02 *Tetra Laval/Komisija* (*Recueil*, II-4381. lpp.), lai uzsvērtu, ka konglomerāta iedarbības pierādīšanai ir vajadzīga precīza uz pārliecinošiem pierādījumiem balstīta pārbaude, ka nākotnes darbību novērtēšana prasa īpašu rūpību un ka Komisijas analīzei jābūt sevišķi ticamai, runājot par sekām, kas izpaudisies tikai pēc kāda laika. Tas arī apgalvoja, ka saskaņā ar šo spriedumu Komisijai jāņem vērā preventīvā ietekme, ko uz uzņēmumu atstāj EK līguma 82. pantā noteiktais aizliegums ļaunprātīgi izmantot dominējošu stāvokli.
- 59 Saskaņā ar Komisijas un personu, kas iestājušās lietā, viedokli ne Regula Nr. 4064/89, ne arī judikatūra konglomerāta koncentrācijas gadījumā nenosaka augstākus pierādījumu standartus.

## b) Pirmās instances tiesas vērtējums

## Vispārēji apsvērumi

- 60 Pirmkārt, jāatzīmē, ka Komisijai ekonomikas jomā, piemērojot Regulas Nr. 4064/89 materiālās tiesību normas, it īpaši 2. pantu, ir zināma rīcības brīvība. No tā izriet, ka Kopienų tiesas kontrole aprobežojas ar faktu precizitātes pārbaudi un pārliecināšanos par to, ka nav pieļauta acīmredzama kļūda vērtējumā (skat. Tiesas 1998. gada 31. marta spriedumu apvienotajās lietās C-68/94 un C-30/95 Francija u.c./Komisija, saukts "Kali & Salz", *Recueil*, I-1375. lpp., 223. un 224. punkts, un Tiesas 2005. gada 15. februāra spriedumu lietā C-12/03 P Komisija/*Tetra Laval*, Krājums, I-987. lpp., 38. punkts).
- 61 Turklāt Regulā Nr. 4064/89 nav noteikta prezumpcija par paziņota darījuma saderību vai nesaderību ar kopējo tirgu. Komisijai nav jāakceptē tās jurisdikcijā esošs koncentrācijas darījums, ja tai rodas šaubas, bet tai drīzāk vienmēr vienā vai otrā nozīmē jāpieņem pozitīvs lēmums (šajā sakarā skat. iepriekš 58. punktā minēto Pirmās instances tiesas spriedumu lietā *Tetra Laval*/Komisija, 120. punkts).
- 62 Runājot par Kopienų tiesas kontroli, jāuzsver būtiskā atšķirība starp, no vienas puses, faktiem un faktiskiem secinājumiem, kurus Pirmās instances tiesa var atzīt par neprecīziem, ņemot vērā tās rīcībā esošos argumentus un pierādījumus, un, no otras puses, ekonomiska rakstura vērtējumiem.
- 63 Lai arī jāatzīst, ka Komisijai ir rīcības brīvība, piemērojot Regulas Nr. 4064/89 materiālās tiesību normas, tas nenozīmē, ka Kopienų tiesa nevar kontrolēt Komisijas veikto ekonomisko datu juridisko kvalifikāciju. Kopienų tiesai ir ne vien jāpārbauda

izvirzīto pierādījumu faktiskā precizitāte, uzticamība un konsekvence, bet arī jākontrolē, vai šie pierādījumi veido visu atbilstošo datu kopumu, kas ir jāņem vērā, izvērtējot sarežģītu situāciju un to, vai tie pamato no tiem izdarītos secinājumus (iepriekš 60. punktā minētais spriedums lietā *Komisija/Tetra Laval*, 39. punkts).

- 64 Lai arī šie principi attiecas uz visiem ekonomiska rakstura vērtējumiem, efektīva tiesas kontrole ir vēl jo vairāk vajadzīga, kad Komisija analizē tirgus attīstības prognozes situācijai, kas varētu rasties plānotās koncentrācijas rezultātā. Kā Tiesa norādīja iepriekš 60. punktā minētajā spriedumā lietā *Komisija/Tetra Laval* (42. un 43. punkts), prognozes analīze koncentrāciju kontroles jomā ir jāveic ļoti rūpīgi, jo tiek pārbaudīti nevis pagātnes notikumi, par kuriem bieži ir pieejami daudzi pierādījumi, kas ļauj izprast to cēloņus, vai šībrīža notikumi, bet drīzāk tiek paredzēti notikumi, kas vairāk vai mazāk ticami varētu notikt nākotnē, ja netiktu pieņemts lēmums, ar kuru plānotā koncentrācija tiek aizliegta vai kurā tiek precizēti tās nosacījumi (šajā sakarā skat. iepriekš 58. punktā minēto spriedumu lietā *Tetra Laval/Komisija*, 155. punkts). Prognozes analīzē, kurā tiek izvērtēts tas, kā koncentrācijas darījums var grozīt faktorus, kas nosaka konkurences stāvokli attiecīgā tirgū, lai pārbaudītu, vai tā nopietni traucēs efektīvu konkurenci, ir jāparedz dažādas cēloņsakarības, lai noteiktu tās, kuru iespējamība ir vislielākā.

## Konglomerāta iedarbība

- 65 Konglomerāta veida koncentrācijas nerada koncentrācijas dalībnieku uzņēmējdarbības horizontālu pārklāšanos, ne arī vertikālas attiecības starp dalībniekiem tiešā nozīmē. Lai arī parasti šādas koncentrācijas nav konkurencei nelabvēlīgas, dažos gadījumos tām var būt šāda iedarbība (iepriekš 58. punktā minētais spriedums lietā

*Tetra Laval*/Komisija, 142. punkts). Komisijai jāizliedz koncentrācija, ja konglomerāta veida koncentrācijas ietekmes prognozes analizē tā var secināt, ka konglomerāta rezultātā visdrīzāk salīdzinoši tuvā nākotnē varētu tikt radīts vai nostiprināts dominējošs stāvoklis un darījuma dēļ tirgū var rasties nozīmīgi efektīvas konkurences traucējumi (iepriekš 58. punktā minētais spriedums lietā *Tetra Laval*/Komisija, 153. punkts un minētā judikatūra).

66 Šajā sakarā, kā Tiesa atzīmēja iepriekš 60. punktā minētajā spriedumā lietā *Komisija/Tetra Laval*, konglomerāta veida koncentrācijas darījumi rada atsevišķas specifiskas problēmas, it īpaši, tā kā, pirmkārt, šāda darījuma analizē var būt vajadzīga prognozes analīze par laika posmu tālu nākotnē, un, otrkārt, koncentrācijas rezultātā radītā subjekta noteikta rīcība var lielā mērā noteikt koncentrācijas sekas. Tādējādi koncentrācijai sekojošās cēloņsakarības ir grūti saskatāmas, nenoteiktas un sarežģīti konstatējamas. Šādos apstākļos Komisijas lēmuma koncentrāciju atzīt par nesaderīgu ar kopējo tirgu pamatojumam sniegto pierādījumu kvalitāte ir sevišķi svarīga, jo šiem pierādījumiem ir jāapstiprina Komisijas vērtējums, saskaņā ar kuru, nepieņemot šādu lēmumu, ekonomiskās attīstības scenārijs, uz kuru šī iestāde balstās, būtu ticams (iepriekš 60. punktā minētais spriedums lietā *Komisija/Tetra Laval*, 44. punkts; šajā sakarā skat. arī iepriekš 58. punktā minēto spriedumu lietā *Tetra Laval*/Komisija, 155. punkts).

67 Šajā gadījumā Komisija apstrīdētajā lēmumā secināja, ka koncentrācija radīs, pirmkārt, tiešu vertikālu integrāciju starp starteru un dzinēju ražotājiem, otrkārt, konglomerāta iedarbību, un, treškārt, atsevišķu tirgu horizontālu pārklāšanos.

68 No konglomerāta iedarbības apraksta apstrīdētajā lēmumā izriet, ka saskaņā ar Komisijas viedokli šīs iedarbības dēļ koncentrācija nekavējoties vai vismaz īsā laikā mainītu konkurences apstākļus noteiktos tirgos un tādējādi radītu vai nostiprinātu dominējošu stāvokli šajos tirgos varas un komerciālo iespēju dēļ, ko jau sniedz

dominējošais stāvoklis pirmajā tirgū (skat. turpmāk 325. un turpmākos punktus un 399. un turpmākos punktus). Tomēr jāatzīmē, ka šīs sekas no koncentrācijas rastas tikai tad, ja koncentrācijas rezultātā radītais subjekts pēc darījuma rīkotos tā, kā Komisija to uzskata par iespējamu. Tā, pēc Komisijas domām, būtu tādas pēc darījuma paredzamas noteiktas konkurenci traucējošas uzņēmējdarbības prakses ieviešana jaunos tirgos, kādu Komisija bija identificējusi vienam vai otram darījuma dalībniekam pirms koncentrācijas.

- 69 Šādos apstākļos Komisijas pienākums ir sniegt pārlicinošus pierādījumus, lai pamatotu savu secinājumu, ka koncentrācijas rezultātā radītais subjekts, iespējams, rīkosies paredzētajā veidā. Ja tas tā nerīkotos, abu koncentrācijas dalībnieku situāciju apvienošana tuvos, bet atšķirīgos tirgos nevarētu ne radīt, ne nostiprināt dominējošu stāvokli, jo šīs situācijas komerciālā ziņā viena otru neietekmētu.

Faktori, kas varētu atturēt koncentrācijas rezultātā radīto subjektu rīkoties tā, kā paredzēts apstrīdētajā lēmumā

- 70 Pirmās instances tiesa iepriekš 58. punktā minētajā spriedumā lietā *Tetra Laval*/Komisija uzskatīja — lai arī ir jāņem vērā objektīvi pamudinājumi koncentrācijas rezultātā veikt konkurenci traucējošu rīcību, Komisijai ir arī jāapsver, ciktāl šādu pamudinājumu samazina vai pat novērš tas, ka tāda rīcība ir nelikumīga, it īpaši ievērojot EK līguma 82. pantā noteikto aizliegumu ļaunprātīgi izmantot dominējošo stāvokli, atklāšanas iespējamību, izmeklēšanu, ko veic kompetentās iestādes gan Kopienas, gan valsts līmenī, un naudas sodus, kas varētu sekot (sprieduma 159. punkts). Savos apsvērumos par pieteikumiem par iestāšanos lietā prasītājs minēja šo spriedumu, pamatojot savu argumentu, ka vairākas darbības, ko Komisijas

uzskatīja par tādām, kas var radīt vai nostiprināt dominējošo stāvokli, patiesībā nenotiks.

- 71 Šajā sakarā Tiesa apelācijā iepriekš 60. punktā minētajā spriedumā lietā Komisija/*Tetra Laval* (74.–78. punkts) noteica, ka Pirmās instances tiesa bija pareizi uzskatījusi, ka iespējamība, ka nākotnē tiks īstenota noteikta rīcība, ir jāizvērtē pilnīgi, proti, ņemot vērā gan pamudinājumus īstenot šādu rīcību, gan faktorus, kas šādus pamudinājumus mazina vai pat novērš, ieskaitot šādas rīcības iespējami nelikumīgo raksturu.
- 72 Tomēr Tiesa arī nosprieda, ka būtu pretrunā Regulas Nr. 4064/89 preventīvajam mērķim pieprasīt no Komisijas visos koncentrāciju projektos pārbaudīt, cik lielā mērā pamudinājumu veikt konkurenci traucējošas darbības samazina vai pat novērš tas, ka attiecīgās darbības ir nelikumīgas, atklāšanas iespējamība, izmeklēšana, ko veic kompetentās iestādes gan Kopienas, gan valsts līmenī, un sodi, kas varētu sekot. Tādējādi tā nosprieda, ka Pirmās instances tiesa kļūdījās tiesību piemērošanā, noraidot Komisijas secinājumus par koncentrācijas rezultātā izveidotā subjekta konkurenci traucējošo rīcību konkrētajā lietā (iepriekš 60. punktā minētais spriedums lietā Komisija/*Tetra Laval*, 76. un 77. punkts).
- 73 No iepriekš minētā izriet, ka Komisijai principā jāņem vērā rīcības iespējami nelikumīgais un tādējādi sodāmais raksturs kā faktors, kas var samazināt vai pat novērst uzņēmuma vēlmi veikt šādu rīcību. Savukārt šāds vērtējums neparedz ne visaptverošu un detalizētu dažādu, iespējams, piemērojamu tiesību sistēmu tiesiskā regulējuma, ne arī šajās sistēmās izmantoto piespiedu mehānismu pārbaudi, jo analīze, lai noteiktu, vai pārkāpums ir iespējams, un pārliecināšanās, ka tas tiks sodīts dažādās tiesību sistēmās, būtu pārāk spekulatīva.



- 74 Tāpēc, ja Komisija, neveicot specifisku un detalizētu izpēti, var noteikt attiecīgās rīcības nelikumību, ņemot vērā EK līguma 82. pantu vai citas Kopienų tiesību normas, ko tā ir tiesīga piemērot, tās pienākums ir to konstatēt un ņemt vērā, novērtējot iespējamību, ka koncentrācijas rezultātā radītais subjekts šādi rīkosies (šajā sakarā skat. iepriekš 60. punktā minēto spriedumu lietā *Komisija/Tetra Laval*, 74. punkts).
- 75 Šajā sakarā, lai arī Komisijai ir tiesības pamatoties uz konspektīvu analīzi par attiecīgās rīcības likumību un par iespējamību, ka tā tiks sodīta, kas balstīta uz laiku, kad tā pieņem lēmumu par koncentrācijas kontroli, pieejamiem pierādījumiem, tai tomēr savā vērtējumā ir jānosaka rīcība, ko tā paredz, un vajadzības gadījumā jānovērtē un jāņem vērā iespējamā preventīvā ietekme, ko var radīt tas, ka tai saskaņā ar Kopienų tiesībām ir skaidri vai iespējami nelikumīgs raksturs.
- 76 Tādējādi šī sprieduma nākamajās sadaļās jāapsver, vai Komisija savu prognozes analīzi par konglomerāta iedarbības iespējamību pamatoja ar pietiekami pārliecinošiem pierādījumiem, šajā sakarā ņemot vērā iepriekš minētos principus.

5. *Par to, ka nav pierādīts, ka tiks būtiski traucēta efektīva konkurence*

a) Lietas dalībnieku argumenti

- 77 Prasītājs apgalvo, ka saskaņā ar Regulas Nr. 4064/89 2. panta 2. un 3. punktu, lai aizliegtu koncentrāciju, Komisijai jākonstatē, pirmkārt, ka koncentrācija rada vai nostiprina dominējošu stāvokli un, otrkārt, ka šis dominējošais stāvoklis būtiski

traucē efektīvu konkurenci kopējā tirgū. Regulas Nr. 4064/89 *travaux préparatoires* apliecinot šo nosacījumu kumulatīvo raksturu; no tiem secināms, ka otrais nosacījums tika ieviests pēc Ekonomikas un sociālo lietu komitejas ierosinājuma un Francijas valdības lūguma. Šo raksturu Pirmās instances tiesa esot apstiprinājusi 1994. gada 19. maija spriedumā lietā T-2/93 *Air France/Komisija* (*Recueil*, II-323. lpp., 79. punkts) un iepriekš 58. punktā minētajā spriedumā lietā *Tetra Laval/Komisija*.

- 78 Komisijai esot jāpierāda, ka visi nosacījumi ir izpildīti. Komisijai it sevišķi esot jāpierāda, ka pastāv liela iespēja, ka konkurence tiks traucēta, nevis ka tā tikai var tikt traucēta, tai esot jānosaka šo seku apmērs un jāpierāda, ka tās iestāsies koncentrācijas, nevis tirgū iepriekš esošu nosacījumu dēļ. Šī prasība esot ļoti svarīga tādās lietās kā šī, kad koncentrācijai ir konglomerāta raksturs, jo ir atzīts, ka tādām koncentrācijām reti ir konkurenci traucējoša iedarbība.
- 79 Saskaņā ar prasītāja viedokli Komisija apstrīdētajā lēmumā nav apsvērusi, vai koncentrācija radīja būtiskus šķēršļus efektīvai konkurencei. Patiesībā saistībā ar visiem tirgiem, kuros Komisija uzskata, ka tiktu radīts vai nostiprināts dominējošs stāvoklis, tā tikai neskaidros pieņēmumos, kuri neesot pamatoti ar skaitļiem, secinot, ka no šiem tirgiem tiktu izslēgti konkurenti un konkurence tiktu negatīvi ietekmēta.
- 80 Prasītājs apgalvo, ka otrais Regulas Nr. 4064/89 2. panta nosacījums apstrīdētajā lēmumā ir minēts tikai vispārējā secinājumā 567. apsvērumā. Esot acīmredzami, ka Komisija vienkārši pieļāva domu, ka dominējoša stāvokļa iespējamā radīšana vai nostiprināšana attiecīgajos tirgos automātiski radīs konkurenci traucējošu efektu, kas prasīts šīs regulas 2. panta otrajā nosacījumā.

- 81 Turklāt Komisija nevarot apgalvot, ka otrā nosacījuma izpilde ir konstatēta netieši, pārbaudot dominējošā stāvokļa rašanos vai nostiprināšanos. Lai pamatotu to, ka konkurence tiks būtiski traucēta, nepietiekot atkārot faktus, kas izmantoti dominējošā stāvokļa noteikšanai, neveicot turpmāku analīzi. Šāda analīzes trūkuma dēļ apstrīdētais lēmums esot obligāti jāatceļ. Prasītājs apgalvo, ka apstrīdētajam lēmumam jābūt pašpietiekamam. Tāpēc nevarot ņemt vērā pierādījumus, ko Komisija un personas, kas iestājušās lietā, iesniegušas pēc lēmuma pieņemšanas.
- 82 Regulas Nr. 4064/89 2. panta otrā nosacījuma piemērošanas pamatojuma trūkums esot arī acīmredzams pienākuma norādīt pamatojumu pārkāpums, jo tas prasītājam esot liedzis informāciju par iemesliem, kāpēc Komisija uzskata, ka koncentrācija faktiski būtiski traucēs efektīvu konkurenci.
- 83 Komisija atzīst, ka pastāv akadēmisks strīds par to, vai Regulas Nr. 4064/89 2. pants ietver vienu vai divus nosacījumus, tomēr to uzskata par nenozīmīgu. Tā norāda, ka ir jākoncentrējas uz nosacījumu par to, vai ir radīts vai nostiprināts dominējošais stāvoklis, bet pret konkurences traucējumiem jāizturas kā pret tā sekām. Katrā ziņā, pieņemot, ka nosacījumi ir divi, Komisija un *Rockwell* norāda, ka šajā lietā koncentrācijas iespējamās sekas bija analizētas plaši un detalizēti.

b) Pirmās instances tiesas vērtējums

- 84 Saskaņā ar Pirmās instances tiesas iedibināto judikatūru Regulas Nr. 4064/89 2. panta 2. un 3. punktā ir paredzēti divi kumulatīvi nosacījumi, kas attiecas, pirmkārt, uz dominējoša stāvokļa radīšanu vai nostiprināšanu un, otrkārt, uz faktu, ka tā rezultātā kopējā tirgū tiktu būtiski traucēta konkurence (šajā sakarā

skat. iepriekš 77. punktā minēto spriedumu lietā *Air France*/Komisija, 79. punkts; Pirmās instances tiesas 1997. gada 27. novembra spriedumu lietā T-290/94 *Kaysersberg*/Komisija, *Recueil*, II-2137. lpp., 156. punkts; un iepriekš 58. punktā minēto spriedumu lietā *Tetra Laval*/Komisija, 146. punkts). Tādējādi koncentrāciju var aizliegt vienīgi tad, ja ir izpildīti abi regulas 2. panta 3. punktā minētie kritēriji.

85 Šajā sakarā jāatgādina, ka Regulas Nr. 4064/89 2. panta 2. un 3. punktā minētais dominējošais stāvoklis attiecas uz situāciju, kur vienam vai vairākiem uzņēmumiem ir ekonomiska vara, kas to padara spējīgu attiecīgajā tirgū traucēt efektīvu konkurenci, sniedzot iespēju rīkoties ievērojamā mērā neatkarīgi no konkurentiem, klientiem un, galu galā — patērētājiem (Pirmās instances tiesas 1999. gada 25. marta spriedums lietā T-102/96 *Gencor*/Komisija, *Recueil*, II-753. lpp., 200. punkts).

86 Saistībā ar dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu EK līguma 82. panta izpratnē arī jānorāda, ka Tiesa ir nospriedusi, ka dominējoša stāvokļa ļaunprātīga izmantošana var būt tad, ja dominējošā stāvoklī esošais uzņēmums nostiprina šādu stāvokli tiktāl, ka sasniegtais dominējošā stāvokļa līmenis būtiski traucē konkurenci, proti, tirgū paliek tikai tādi uzņēmumi, kuru rīcība ir atkarīga no dominējošā uzņēmuma (Tiesas 1973. gada 21. februāra spriedums lietā 6/72 *Europemballage* un *Continental Can*/Komisija, *Recueil*, 215. lpp., 26. punkts). No šī sprieduma izriet, ka dominējošā stāvokļa nostiprināšana pati par sevi var būtiski traucēt konkurenci un tādā mērā, ka tā pati par sevi var būt ļaunprātīga šāda stāvokļa izmantošana.

87 Tā *a fortiori* dominējošā stāvokļa nostiprināšana vai radīšana Regulas Nr. 4064/89 2. panta 3. punkta izpratnē atsevišķos gadījumos var būt pierādījums tam, ka ir būtiski traucēta efektīva konkurence. Šāds atzinums nenozīmē, ka Regulas Nr. 4064/89 2. panta otrais nosacījums juridiski sakrīt ar pirmo, bet gan tikai to, ka

no tās pašas konkrētā tirgus faktu analīzes var izrietēt, ka ir izpildīti abi nosacījumi.

- 88 Faktori, ko Komisija var izmantot, lai noskaidrotu, vai uzņēmuma konkurentu rīcības brīvības ierobežojums ir tāds, lai konstatētu, ka šim uzņēmumam ir radīts vai nostiprināts dominējošs stāvoklis, bieži ir tādi paši kā tie, kas nepieciešami, lai novērtētu, vai šāda stāvokļa radīšanas vai nostiprināšanas rezultātā tiks būtiski traucēta konkurence kopējā tirgū. Faktori, kas būtiski ietekmē konkurentu brīvību neatkarīgi veidot savu komerciālo politiku, faktiski var arī būtiski traucēt efektīvu konkurenci.
- 89 No tā izriet, ka, ciktāl redzams no lēmuma, kurā atzīts, ka paziņotais koncentrācijas darījums nav saderīgs ar kopējo tirgu, apsvērumiem, ieskaitot tos, kuros analizēta dominējošā stāvokļa rašanās vai nostiprināšanās, ka šis darījums būtiski traucēs konkurenci, lēmumu nevar uzskatīt par nelikumīgu tikai tāpēc, ka Komisija nav skaidri un konkrēti saistījusi savu aprakstu ar Regulas Nr. 4064/89 2. panta otro nosacījumu, vai nu raugoties no EK līguma 253. panta prasības norādīt pamatojumu, vai vadoties no lietas būtības. Citāda pieeja Komisijai faktiski uzliktu pavisam formālu pienākumu atkārtot tos pašus apsvērumus vispirms analizē par dominējošā stāvokļa radīšanu vai nostiprināšanu attiecīgajā tirgū un otrreiz saistībā ar analīzi par konkurences būtisku traucējumu kopējā tirgū.
- 90 Šajā gadījumā Komisija apstrīdētā lēmuma 567. apsvērumā skaidri noteica, ka “visu šo iemeslu dēļ” piedāvātā koncentrācija radītu vai nostiprinātu dominējošo stāvokli vairākos atšķirīgos tirgos, kā rezultātā kopējā tirgū tiktu būtiski traucēta efektīva

konkurence (skat. iepriekš 46. punktā visu citātu). Pretēji prasītāja apgalvojumam šajā sakarā un atbilstoši Komisijas īpaši tiesas sēdē Pirmās instances tiesā iesniegtajiem argumentiem, no šī vispārējā secinājuma izriet, ka Komisija uzskatīja, ka abi Regulas Nr. 4064/89 2. pantā nosauktie nosacījumi ir izpildīti visos tieši minētajos tirgos un nevis tikai visu šo tirgu vērtējuma kumulatīvā efekta dēļ (skat. iepriekš 47. punktu).

- 91 Katrā ziņā atsevišķās apstrīdētā lēmuma vietās Komisija skaidri noteica, ka koncentrācijas rezultātā radītā subjekta dominējošā stāvokļa radīšana vai nostiprināšana noteiktos tirgos būtiski traucēs konkurencei. Ar konkrēto apstrīdētajā lēmumā minēto vērtējumu par koncentrācijas tūlītējo iedarbību uz lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgu pietiek, lai konstatētu, ka prasītāja dominējošā stāvokļa nostiprināšana šajā tirgū būtiski traucēs efektīvu konkurenci kopējā tirgū (skat. apstrīdētā lēmuma 428. un turpmākos apsvērumus).

B — *Par iepriekšējo dominējošo stāvokli lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū*

### 1. Ievads

- 92 Apstrīdētajā lēmumā Komisija uzskatīja, ka pirms koncentrācijas prasītājam bija dominējošs stāvoklis lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū, ko prasītājs apstrīd. Šo secinājumu Komisija pēc būtības balsta uz prasītāja tirgus daļas, kam šajā sakarā pieskaitīta kopuzņēmuma *CFMI*, kurā tas darbojas ar *Snecma* (apstrīdētā lēmuma 45.–83. apsvērumi), daļa, lielumu; komerciālajām priekšrocībām, ko rada lielu komerclidmašīnu dzinēju ražošanas vertikālā integrācija ar *GE Capital* finansiālo varu un *GECAS* lidmašīnu līzingu izmantošana (107.–145. apsvērumi), analīzi par

konkurences stāvokli tirgū (163.–170. apsvērum) un, visbeidzot, konkurences un komerciālā spiediena trūkumu no prasītāja konkurentu un klientu puses (173.–228. apsvērum). Prasītāja dominējošais stāvoklis pirms koncentrācijas ir Komisijas analīzes galvenais elements, jo uz to balstās vairākas, īpaši nākamajā punktā minētās, apstrīdētā lēmuma argumentācijas līnijas.

93 Pirmkārt, vertikālā pārklāšanās, kas rodas, prasītājam iegādājoties *Honeywell* starteru ražotni, saskaņā ar Komisijas viedokli nostiprinātu prasītāja dominējošo stāvokli lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū, kas tam bija pirms koncentrācijas. Otrkārt, Komisijas analīze par dominējošā stāvokļa radīšanu dažādos aviācijas un neaviācijas preču tirgos ietekmes dēļ, ko prasītājs var īstenot ar savu meitas uzņēmumu starpniecību, ir atkarīgs no tā dominējošā stāvokļa lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū. Treškārt, iespēja veikt apvienoto pārdošanu, kāda saskaņā ar Komisijas viedokli būs iespējama nākotnē, ir atkarīga no šāda dominējošā stāvokļa, un tā nostiprinās šo stāvokli.

94 Tāpēc atsevišķi jāpārbauda apstrīdētā lēmuma pamatojums par prasītāja dominējošo stāvokli lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū (šajā sadaļā) un apstrīdētā lēmuma trīs iepriekšējā punktā minētās pamatojuma līnijas (turpmāk spriedumā).

## 2. *Lietas dalībnieku argumenti*

95 Pēc prasītāja domām, Komisija kļūdaini secināja, ka *GE* pirms koncentrācijas bija dominējošā stāvokli lielu komerclidmašīnu (t.i., lidmašīnu, kurās ir vairāk nekā

100 vietas, kas ir paredzētas vairāk nekā 2000 jūras jūdžu attālumiem un kuru cena pārsniedz 35 miljonus USD) dzinēju tirgū. *GE* norāda, ka dominējošu stāvokli rada uzņēmuma vara, kas ļauj tam tirgū darboties neatkarīgi. Situācija attiecīgajā tirgū saskaņā ar jaunākajiem Komisijas lēmumiem aeronautikas jomā liecinot, ka *GE* nevarot rīkoties neatkarīgi un tā galvenajiem konkurentiem, it īpaši *Rolls-Royce* un *Pratt & Whitney* (turpmāk tekstā — "*P & W*"), nedraudot izstumšana no tirgus. Visa Komisijas analīze sabrūkot tāpēc, ka *GE* pirms koncentrācijas nebija dominējošā stāvoklī.

96 Attiecībā uz Komisijas apstrīdētajā lēmumā izmantotajiem datiem par tirgus daļām, pirmkārt, prasītājs norāda, ka, nosakot dominējošo stāvokli tirgū, kas ir atkarīgs no uzaicinājuma iesniegt piedāvājumu publiskā iepirkuma procedūrā, tirgus daļas ir izmantojamas ierobežoti. Kā izrietot no Komisijas prakses aeronautikas jomā, lidmašīnu dzinēju tirgus ir tāds publiskā iepirkuma procedūras tirgus, kurā piegādātāji sacenšas, lai iegūtu retos ļoti vērtīgos līgumus. Visām jaunām lidmašīnas platformām lidmašīnas korpusa ražotāji izvēlas vienu vai vairākus dzinējus, kas izstrādāti īpaši šai platformai. Tādējādi, neatkarīgi no iepriekš iegūtajiem līgumiem, visiem konkurentiem, kam ir prece, ko piedāvāt, esot spēcīga motivācija piedalīties publiskā iepirkuma procedūrās. Tāpēc agrākās tirgus daļas neprecīzi atspoguļojot konkurences intensitāti tirgū konkrētajā brīdī, par ko liecinot šīs nozares pēdējā laika attīstība. Prasītājs noraida apgalvojumu, ka, lai noteiktu dominējošo stāvokli, pietiek konstatēt 50 % daļu lielu komercilidmašīnu dzinēju tirgū.

97 Otrkārt, prasītāja tirgus daļas aprēķins apstrīdētajā lēmumā esot mākslīgs, jo Komisija esot patvaļīgi izvēlējusies noteiktus tirgus daļu aprēķinus izmantot, bet citus neizmanto. Komisija un *Rolls-Royce* esot kļūdušās, balstot savus aprēķinus uz datiem par šobrīd ražošanā esošo lidmašīnu dzinējiem, jo šāda definīcija izslēdzot



*P & W* lidmašīnu dzinējus, ko vairs neražo, un to lidmašīnu dzinēju pasūtījumus, kurus vēl nav sāks izgatavot, no kuriem pēdējais ir vissvarīgākais faktors, novērtējot konkurenci tirgū.

<sup>98</sup> Prasītājs arī uzsver, ka Komisija esot kļūdušies, pievienojot tā salīdzinoši nelielo tirgus daļu kopuzņēmuma *CFMI*, kuru izveidojis prasītājs un Francijas uzņēmums *Snecma*, 50/50 daļai (apstrīdētā lēmuma 15. apsvērumš; skat. arī 45. un 46. apsvērumu). Turklāt, kā norādījis Amerikas Tieslietu departaments, *GE* šķietami lielā tirgus daļa patiesībā esot aprēķināta kā tāda tāpēc, ka *CFMI* ir vienīgais dzinēju piegādātājs vienai lidmašīnai — *Boeing B737*, kas aviācijas vēsturē ir komerciāli visveiksmīgākā lidmašīna. Tāpēc Komisija esot kļūdaini prasītājam piešķirusi visus nākotnes ienākumus no šīs tirgus daļas. Turklāt Komisija nespētu pienācīgi apvienot *CFMI* tirgus daļu ar tās teoriju par apvienoto pārdošanu, ja *Snecma* nebūtu ieinteresēta apstiprināt cenu stratēģiju, kas būtu izdevīga *Honeywell* precēm. Visbeidzot, Komisijas pieeja esot pretrunā ar to, ko Komisija izmantoja 1999. gada 14. septembra Lēmumā 2000/182/EK par EK līguma 81. panta piemērošanu (lieta IV/36.213/F2 — *GEAE/P & W*) (OV 2000, L 58, 16. lpp., turpmāk tekstā — “Dzinēju alianses lēmums”), kurā tā prasītāju un *CFMI* uzskatīja par atsevišķiem uzņēmumiem.

<sup>99</sup> Treškārt un visbeidzot, runājot par tirgus daļām, Komisija esot pārvērtējusi šo agrāko tirgus daļu nozīmi, kļūdaini uzskatot, ka tās prasītājam varētu nākotnē ļaut attīstīties. Šajā sakarā prasītājs noraida Komisijas apgalvojumu, ka lidsabiedrību flotes tiek standartizētas, kā rezultātā lidsabiedrībām, lai samazinātu lidmašīnu dzinēju uzturēšanas izmaksas, ir tendence pirkt dzinējus no viena dzinēju ražotāja. *GE* norāda, ka standartizācija esot ļoti ierobežota pat vienā dzinēju grupā un turklāt *Boeing B737 CFM56* dzinēja panākumi nestimulē pirkt *CF6* vai *GE90* dzinējus. Lidsabiedrību atbildes Komisijai apliecinot, ka dzinēju izvēlē standartizācijai ir pakārtota nozīme.

- 100 Turklāt, runājot par vērtējumu, ka prasītājs attiecīgajā tirgū varētu darboties neatkarīgi, prasītājs Komisijai pārmet, ka tā nav minējusi nevienu būtisku pārmaiņu aeronautikas rūpniecībā, kas izskaidrotu, kāpēc tās vērtējumi apstrīdētajā lēmumā ir pilnīgi pretrunā ar 1999. gada vērtējumiem Dzinēju alianses lēmumā. Prasītājs gadu desmitiem ir bijis viena no 500 ietekmīgākajām sabiedrībām, un *GECAS* kopš 1996. gada ir spekulatīvi pirkusi lidmašīnas ar labvēlīgākiem noteikumiem, bet konkurence tā rezultātā nav bijusi traucēta.
- 101 Apstrīdētajā lēmumā esot vairāki piemēri, kas liecinot, ka prasītājs nespēja rīkoties neatkarīgi. Komisija esot atzinusi, ka lielu komerc lidmašīnu platformām bieži ir dzinēju izvēle, kas pircējiem ļauj izmantot konkurences priekšrocības. Tāpēc, lai iegūtu līgumu par *Boeing B777X* nokomplektēšanu, prasītājs esot bijis spiests piešķirt lielas atlaides, jo tā dzinēji platformas klasiskajam variantam nebija tik konkurētspējīgi kā *P & W* vai *Rolls-Royce* dzinēji. Prasītājam tāpat esot bijis jārikojas ar lidsabiedrību attiecībā uz lidmašīnu *Airbus A330*, kompensējot ne tik labo tehnisko reputāciju vienam no tā dzinējiem, salīdzinot ar konkurentu dzinējiem, un tam bija jāizstrādā jauns dzinējs. Šāda atlaižu piešķiršana, ko piedāvā visi, liecinot par efektīvu konkurenci. Prasītājs šajā sakarā atsaucas uz Tiesas 1979. gada 13. februāra spriedumu lietā 85/76 *Hoffmann-La Roche*/Komisija, *Recueil*, 461. lpp., 71. punkts).
- 102 Turklāt prasītājs apstrīd Komisijas apgalvojumu, saskaņā ar kuru pirms koncentrācijas tam esot bijusi finansiāla vara, kas tam ļāvusi piedāvāt atlaides, tādējādi izstumjot konkurentus. Komisija neesot pierādījusi, kā šīs atlaides atspoguļo dominējošo stāvokli vai arī vājina vai izslēdz konkurentus.
- 103 Attiecībā uz apgalvoto *GECAS* lomu lielu komerc lidmašīnu dzinēju tirgū, Komisijas teorija par “daļu apmaiņu”, kas procesā tika izvirzīta vēlu, neesot ticama, ņemot vērā *GECAS* nelielo tirgus daļu (mazāk par 10 %). Šajā sakarā prasītājs uzsver, ka cita

līzinga sabiedrība, *ILFC*, esot daudz lielāka lielu komerclidmašīnu pircēja par *GECAS*. Komisija neesot ņēmusi vērā to, ka citas līzinga sabiedrības izlīdzināja *GECAS*, ievērojot lietotāju izvēli dot priekšroku *GE* vai *CFMI* dzinējiem. Apgalvojot, ka tā nevar “kopēt” *GECAS*, *Rolls-Royce* neesot atbildējusi uz argumentu, ka tā un citi konkurenti turpina konkurēt neatkarīgi no *GECAS*.

104 Šī neparastā teorija neesot pamatota ar faktiem. Komisija un *Rolls-Royce* kļūdaini uzskatot, ka *GECAS* bija klients, kas ļāva laist tirdzniecībā lidmašīnu (sākuma klients, *launch customer*), un ka *GECAS* šķietamie pasūtījumi, kas ļāva laist lidmašīnu tirgū, bija noteicoši, lai lidmašīnu korpusu ražotāji izvēlētos *GE* dzinējus. Šādā secinājumā neesot ņemtas vērā pašu lidmašīnu korpusu ražotāju (*Bombardier*, *Embraer*, *BAe*, *Airbus*, *Fairchild Dornier* un *Boeing*) liecības.

105 Komisijas vienīgais iesniegtais faktiskais pierādījums esot pamatots ar konstatējumu, ka pēc *GECAS* izveides *GE* līzinga sabiedrībām pārdoto dzinēju daudzums palielinājās par 60 %, bet lidsabiedrībām pārdoto dzinēju daudzums samazinājās tikai par 10 %. Tomēr šis vērtējums kā tāds neliecinot par *GE* kopējās daļas izmaiņām šajos tirgos un vēl mazāk — *GECAS* lomu šajā sakarā.

106 Komisija arī esot nonākusi pretrunā ar Dzinēju alianses lēmuma vērtējumu, ka *P & W* un *Rolls-Royce* bija uzticami konkurenti un tiem bija kapacitāte izstrādāt jaunus dzinējus. Prasītājs apgalvo, ka Dzinēju alianses lēmumā bija daudzpusīgi izpētīts lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgus un ka Komisija nekad nav sniegusi skaidrojumu tam, kāpēc tā novirzījās no šī lēmuma vērtējuma. Komisija tādējādi neesot ievērojusi iepriekš 86. punktā minētajā spriedumā lietā *Europemballage* un *Continental Can*/Komisija noteikto prasību, ka, lai konstatētu dominējošu stāvokli,

tai ir juridiski pietiekami jāpamato tas, ka pārējie konkurenti nav spējīgi izveidot pienācīgu līdzsvaru.

- 107 Komisijas analīze par konkurences situāciju arī esot pretrunā ar atsevišķiem tās jaunākajiem lēmumiem aeronautikas jomā, proti, Komisijas 1999. gada 1. decembra Lēmumam 2001/417/EK, ar ko koncentrācija atzīta par saderīgu ar kopējo tirgu un EEZ līgumu (lieta COMP/M.1601 — *AlliedSignal/Honeywell*) (OV 2001, L 152, 1. lpp.; turpmāk tekstā — “*AlliedSignal/Honeywell* lēmums”), un Komisijas 2000. gada 11. maija lēmumam, ar ko koncentrācija atzīta par saderīgu ar kopējo tirgu (lieta COMP/M.1745 — *EADS*; turpmāk tekstā — “*EADS* lēmums”), kuros Komisija atzina, ka gan lidmašīnu korpusu ražotājiem, gan lidsabiedrībām bija būtiska pirktspēja. Piegādātāju un pircēju savstarpēja atkarība dodot pircējiem faktisku līdzsvarojošu pretspēku, kas ir nozīmīgs konkurences faktors. Komisijai turklāt esot bijuši pierādījumi, proti, *Airbus* un *IAE (P & W un Rolls-Royce kopuzņēmums)* liecības, kas apliecināja šo pirktspēju. Šajā sakarā esot nozīme tam, ka lidmašīnu korpusu ražotāji neiebilda pret koncentrāciju.

- 108 Turklāt Komisija neesot iesniegusi nekādas ziņas vai pierādījumus tam, kāpēc un kad *Rolls-Royce, P & W* un *IAE* šobrīd vai nākotnē nevarēs efektīvi konkurēt. Galvenais faktors, kas nosakot konkurences intensitāti lidmašīnu dzinēju tirgū, esot šo trīs sabiedrību uzticamība un spēks. Atbildot uz PI, prasītājs esot iesniedzis ekspertu ziņojumu, kurā secināts, ka ne *GE*, ne *P & W*, ne *Rolls-Royce* nebija iespēju darboties vienam neatkarīgi no citiem. *Rolls-Royce* tikai esot apgalvojusi, ka tai nav tādu finansiālo iespēju kā prasītājam, nevis ka tās pašas finansiālās iespējas vai pieeja kapitālam nebūtu pietiekama, kamēr tai nebija finansiālu problēmu, kā apliecināja profesors Šapiro [*Shapiro*]. Runājot par *Rolls-Royce* argumentu par [...] <sup>1</sup>, šis faktors liecinot par finansiālu stabilitāti.

1 — Izlaisti konfidenciali dati.

- 109 Profesora Čoi [*Choi*] ekonomiskais modelis (turpmāk tekstā — “Čoi modelis”), ko, izmantojot konsultāciju firmu *Frontier Economics*, bija pasūtījis *Rolls-Royce*, esot bijis vienīgais ekonomiskais faktors, kas pamatojis Komisijas argumentu par *Rolls-Royce* un *P & W* nespēju nākotnē konkurēt ar *GE*, tomēr Komisija to neizmantoja. Turklāt Komisija neesot atspēkojusi citu ekspertu analīzi ar pretējiem secinājumiem. Vēl vairāk, ne *Rolls-Royce*, ne *P & W* administratīvās procedūras gaitā nav apgalvojušas, ka tās pēc koncentrācijas atstās tirgu.
- 110 Komisija atsauca uz dominējoša stāvokļa definīciju judikatūrā un apgalvo, ka ir pareizi konstatējusi dominējošo stāvokli attiecīgajā tirgū pirms koncentrācijas. Šajā sakarā to atbalsta *Rolls-Royce*.
- 111 Komisija apgalvo, ka *GE* nepārprotami ir vadošais dzinēju piegādātājs un tā izaugsmes līmenis tirgū ir vislielākais. *GE* priekšrocības vēl vairāk palielinātos, ņemot vērā rezervju pasūtījumu datus.
- 112 Turklāt, nosakot *GE* ietekmi tirgū, neesot nozīmes tam, ka lielu *GE* tirgus daļu veido tikai viena platforma — B737.
- 113 Komisija un *Rolls-Royce* uzskata, ka atlaides zināmu dzinēju pirkumam neliecina par labvēlīgu konkurenci, jo pirkuma cena neatbilst kopējām dzinēja izmaksām, ieskaitot tā uzturēšanas izmaksas. B777X piemērs it īpaši neesot veselīgas konkurences piemērs, bet drīzāk gan ilustrē to, kādi komerciālie līdzekļi, it īpaši *GE Capital* un *GECAS* varas dēļ, ir *GE* ricībā, salīdzinot ar to konkurentiem.

### 3. Pirmās instances tiesas vērtējums

#### a) Ievada apsvērumi

- 114 Vispirms jāatzīmē, ka saskaņā ar iedibināto judikatūru dominējošs stāvoklis pastāv tad, kad attiecīgajam uzņēmumam ir tāda ekonomiska vara, kas to padara spējīgu traucēt efektīvu konkurenci attiecīgajā tirgū, dodot tam iespējas rīkoties neatkarīgi no konkurentiem, klientiem un, galu galā — patērētājiem (skat., piemēram, Tiesas 1983. gada 9. novembra spriedumu lietā 322/81 *Michelin*/Komisija, *Recueil*, 3461. lpp., 30. punkts; Pirmās instances tiesas 2003. gada 23. oktobra spriedumu lietā T-65/98 *Van den Bergh Foods*/Komisija, *Recueil*, II-4653. lpp., 154. punkts). Sākumā jānorāda, ka, lai konstatētu dominējošu stāvokli, Komisijai nav jāpierāda, ka uzņēmuma konkurenti tiks izstumti no tirgus, pat ne ilgtermiņā.
- 115 Turklāt, lai arī tirgus daļu lielums dažādos tirgos var atšķirties, ļoti lielas daļas pašas par sevi ar atsevišķiem izņēmumiem pierāda dominējošu stāvokli (skat. iepriekš 101. punktā minēto Tiesas spriedumu lietā *Hoffman-La Roche*/Komisija, 41. punkts; Pirmās instances tiesas 1999. gada 28. aprīļa spriedumu lietā T-221/95 *Endemol*/Komisija, *Recueil*, II-1299. lpp., 134. punkts). 1991. gada 3. jūlija spriedumā lietā C-62/86 *AKZO*/Komisija (*Recueil*, I-3359. lpp., 60. punkts) Tiesa nosprieda, ka tas tā ir 50 % tirgus daļas gadījumā.
- 116 Turklāt, kā apgalvoja prasītājs, no iepriekš 101. punktā minētā sprieduma lietā *Hoffmann-La Roche*/Komisija (71. punkts) izriet, ka ar neatkarīgu rīcību, kas liecina par dominējošu stāvokli, vispār nesader tas, ka uzņēmums, pakļaujoties konkurentu cenu samazinājuma spiedienam, ir spiests samazināt cenas.

- 117 Tomēr pat sprauga konkurence noteiktā tirgū neizslēdz iespēju, ka šajā tirgū ir dominējošs stāvoklis, jo šī stāvokļa galvenā pazīme ir attiecīgā uzņēmuma spēja darboties, savā tirgus stratēģijā neņemot vērā šo konkurenci un šādas rīcības dēļ neciešot kaitīgas sekas (iepriekš 101. punktā minētais spriedums lietā *Hoffmann-La Roche*/Komisija, 70. punkts, un Tiesas 1978. gada 14. februāra spriedums lietā *27/76 United Brands*/Komisija, *Recueil*, 207. punkts). Tāpēc tas, ka tirgū ir konkurence, tiešām ir viens no svarīgajiem faktoriem, lai noskaidrotu, vai pastāv dominējošs stāvoklis, bet tas pats par sevi šajā sakarā nav izšķirošs faktors.
- 118 Tāpēc, ja Komisija pieņem lēmumu par koncentrācijas saderību ar kopējo tirgu, pamatojoties uz paziņojumu un lietas materiāliem, kas attiecas tikai uz konkrēto darījumu, prasītājs nevar apstrīdēt tās attiecīgo vērtējumu, pamatojoties uz to, ka tas atšķiras no agrāka vērtējuma citā lietā, pamatojoties uz citu paziņojumu un citiem lietas materiāliem, arī tad, ja attiecīgie tirgi abās lietās ir līdzīgi vai vienādi. Tāpēc, ciktāl prasītājs atsauca uz Komisijas analīzi agrākos lēmumos, īpaši Dzinēju alianses lēmumā, šī argumentu daļa nav ņemama vērā.
- 119 Pat pieņemot, ka šos iebildumus varētu pārkvalificēt kā iebildumus par tiesiskās palāvības aizsardzības principa pārkāpumu, uzņēmēji nevar tiesiski paļauties, ka iepriekšējā lēmumu pieņemšanas prakse, kas var mainīties, tiks saglabāta (šajā sakarā skat. Pirmās instances tiesas 1998. gada 14. maija spriedumu lietā *T-347/94 Mayr-Melnhof*/Komisija, *Recueil*, II-1751. lpp., 368. punkts; un Pirmās instances tiesas 2003. gada 30. septembra spriedumu lietā *T-203/01 Michelin*/Komisija, *Recueil*, II-4071. lpp., 254., 255., 292., 293. punkts). *A fortiori* tie nevar atsaukties uz šādu palāvību, lai apstrīdētu vērtējumu vai secinājumus attiecīgajā procesā, norādot uz vērtējumiem vai secinājumiem tikai vienā agrākā lietā.

- 120 Katrā ziņā ne Komisijai, ne *a fortiori* Pirmās instances tiesai šajā sakarā nav jāvadās no Dzinēju alianses lēmuma faktu vērtējuma vai ekonomiskajiem secinājumiem. Pat pieņemot, ka abu lēmumu analīzes atšķirības nav objektīvi pamatotas, Pirmās instances tiesai šajā procesā apstrīdētais lēmums būtu jāatceļ tikai tad, ja tā pārliecinātos, ka tajā, nevis Dzinēju alianses lēmumā, ir pieļauta kļūda.
- 121 Turpinājumā, pārbaudot Komisijas pirms koncentrācijas esošā dominējošā stāvokļa vērtējuma likumību, jāizšķir pēc būtības konstatēto faktu precizitāte un to juridiskā kvalifikācija, ko veic Komisija, un jāatgādina, ka Komisijai ir rīcības brīvība, nosakot, vai saskaņā ar pienācīgi noskaidrotiem faktiem tā var secināt, ka uzņēmumam noteiktajā tirgū bija dominējošs stāvoklis (skat. iepriekš 60. un turpmākos punktus).
- 122 Šajā lietā Komisija savu secinājumu, ka *GE* pirms koncentrācijas bija dominējošā stāvokli lielu komercidmašīnu dzinēju tirgū, pamatoja, pirmkārt, ar tā tirgus daļām (skat. apstrīdētā lēmuma 38.–83. apsvērumu) un, otrkārt, atsaucoties uz virkni citiem faktoriem (apstrīdētā lēmuma 107.–229. apsvērumi). Prasītājs neapstrīd Komisijas apstrīdētajā lēmumā noteikto tā lidmašīnu dzinēju pasaules tirgus definīciju (skat. apstrīdētā lēmuma 10. apsvērumu un 95. punktu iepriekš). Tā vietā tas apgalvo, ka Komisija kļūdaini uzskata, ka tas pirms koncentrācijas bija dominējošā stāvokli lielu komercidmašīnu dzinēju tirgū.
- 123 Tādēļ jāpārbauda pierādījumi, uz kuriem Komisija balstījās apstrīdētajā lēmumā, lai pamatotu secinājumu par attiecīgo dominējošo stāvokli, ievērojot prasītāja norādītos argumentus, kas apgāž šos secinājumus. Jāpārbauda, pirmkārt, faktori, kas attiecas uz prasītāja tirgus daļu, otrkārt, faktori, kas attiecas uz prasītāja vertikālo integrāciju,



un, treškārt, faktori, kas attiecas uz konkurences stāvokli lielu komercidmašīnu dzinēju tirgū.

b) Par tirgus daļām

- <sup>124</sup> Apstrīdētā lēmuma 41. apsvērumā Komisija izklāsta iemeslus, kāpēc “uzstādītā platforma un joprojām ražošanā esošu lidmašīnu rezervju pasūtījums ir labākais veids kā novērtēt un interpretēt šīs nozares konkurentu stāvokli”. Tā arī norāda, ka prasītājs un *CFMI* jāuzskata par vienu uzņēmumu gan komerciālā, gan konkurences aspektā un ka, šādos apstākļos novērtējot *GE* dominējošo stāvokli, visas *CFMI* tirgus daļas ir jāpieskaita *GE* tirgus daļām (apstrīdētā lēmuma 65. un 66. apsvērumi).
- <sup>125</sup> Apstrīdētā lēmuma 70. apsvērumā Komisija norāda, ka *GE/CFMI* lielu joprojām ražošanā esošu komercidmašīnu uzstādītās platformas dzinēju tirgus daļa ir 51 % šaura korpusa lidmašīnām, 54 % plata korpusa lidmašīnām un vidēji 52,5 %, kamēr *P & W/IAE* ir 26,5 % un *Rolls-Royce* — 21 %. Apstrīdētā lēmuma 74.–76. apsvērumā tā arī skaidro, ka uzstādītās platformas attīstība pēdējos piecos gados ir bijusi labvēlīga *GE*. Attiecībā uz joprojām ražošanā esošo lidmašīnu rezervju pasūtījumu Komisija apstrīdētā lēmuma 77. apsvērumā uzrāda tabulu, kurā redzams, ka prasītājam saskaņā ar šo kritēriju bija 65 % tirgus daļa.
- <sup>126</sup> Tāpēc jāapsver, pirmkārt, vai Komisija šīs lietas apstākļos likumīgi varēja *CFMI* tirgus daļu attiecināt uz prasītāju un, otrkārt, vai tās pārējie atzinumi par tirgus daļām un secinājumi, kas no tiem izriet, bija pamatoti.

## Par CFMI tirgus daļu pieskaitīšanu prasītāja tirgus daļām

## — Ievads

127 Prasītājs Komisijai pārmet, ka tā ir apvienojusi prasītāja tirgus daļu ar visām CFMI daļām (apstrīdētā lēmuma 46.–66. apsvērumš).

128 Šajā sakarā prasītājs apgalvo, ka tā tirgus daļa bija tikai [...] %, bet CFMI tirgus daļa bija [...] % (dati ņemti no 2000. gada rezervju pasūtījuma) un ka, ja Komisija visu daļu vietā būtu pievienojusi tai pusi no kopuzņēmuma daļām, kā tā darīja tā konkurentu *Rolls-Royce* un *P & W* gadījumā, tā tirgus daļa būtu bijusi [...] %, krietni zem 40 %.

129 Tā kā Komisija apstrīdētā lēmuma 65. un 66. apsvērumā secināja, ka *GE* un *CFMI* "jāuzskata par vienu uzņēmumu gan komerciālā, gan konkurences aspektā" un ka tāpēc, novērtējot *GE* stāvokli attiecīgajā tirgū, *CFMI* tirgus daļa bija jāpievieno *GE* tirgus daļai, jāpārbauda, pirmkārt, vai Komisijas atzinumi par kopuzņēmuma iekšējo organizāciju attaisno secinājumu, ka šie uzņēmumi veido vienu subjektu "komerciālā aspektā", un, otrkārt, vai tās atzinumi par *GE*, *CFMI* un *Snecma* rīcību tirgū attaisno secinājumu, ka *GE* un *CFMI* veido vienu subjektu "konkurences aspektā".

130 Šajā sakarā jāatzīmē, ka tas, vai apstrīdētā lēmuma apgalvojumi par kopuzņēmuma *CFMI* darbību, tā akcionāru attiecībām un tā rīcību tirgū ir pareizi, ir faktu jautājums, bet Komisijai ir rīcības brīvība jautājumā par to, vai *CFMI* tirgus daļu varēja pieskaitīt prasītājam.

— *CFMI* iekšējās organizācijas analīze

131 Komisija apgalvo, ka kopuzņēmuma organizācijas veids saistībā ar tehnoloģisko un finansiālo sadalījumu (apstrīdētā lēmuma 53.–55. apsvērumi) un *CFMI* dzinēju tirdzniecību un izplatīšanu (57. un 58. apsvērumi) liecina par to, ka *GE* kopuzņēmumā ir vadošā loma.

132 Prasītājs apstrīd šo analīzi un apgalvo, ka Komisijas arguments apstrīdētā lēmuma 82. apsvērumā par to, ka *CFMI* ieņēmumi varētu tikt atkārtoti ieguldīti jaunu dzinēju attīstībā, nebalstās uz faktiem, sevišķi tāpēc, ka *CFMI* nepatur līdzekļus, lai tos ieguldītu nākotnes dzinējos, bet gan regulāri sadala peļņu *GE* un *Snecma*.

133 Komisija neapstrīd šos faktus, ko prasītājs apgalvoja Pirmās instances tiesā, un jāuzskata, ka Komisija šajā sakarā apstrīdētajā lēmumā ir kļūdījusies faktos. Šī kļūda šajos apstākļos ir būtiska, ciktāl tā izceļ to, ka *GE* un *Snecma* kopuzņēmumā bija savstarpēji atkarīgi, bet Komisija apgalvo, ka prasītājam bija galvenā ietekme. Tā kā

*CFMI* ieņēmumi tiek sadalīti tā akcionāriem, *CFMI* attīstības iespējas ir atkarīgas no to kopīgi pieņemtiem lēmumiem.

134 Tāpat jāatzīmē, ka Komisija pati apstrīdētā lēmuma 56. apsvērumā atzīst, ka *CFMI* prezidents un galvenais izpilddirektors praktiski vienmēr ir bijis no *Snecma*. *CFMI* darbības apraksts apstrīdētajā lēmumā liecina par to, ka, lai arī abu partneru piedalīšanās *CFMI* darbībā nav precīzi 50/50 akciju visās jomās, *CFMI* tiešām ir kopuzņēmums, nevis prasītāja kvazi meitas uzņēmums.

135 Šajā sakarā Komisija apstrīdētajā lēmumā ir pareizi atzīmējusi, ka prasītāja un *Snecma* komerciālā sadarbība *CFMI* bija ļoti cieša un ka tas pats attiecas uz prasītāja un *CFMI* komerciālo sadarbību it īpaši *CFMI* dzinēju mārketingā (apstrīdētā lēmuma 57. un 58. apsvērumi). *Snecma* būtu ļoti grūti palikt lielu komercldmašīnu dzinēju tirgū citādi, kā tikai pateicoties tās daļām kopuzņēmumā. Turklāt no apstrīdētā lēmuma *CFMI* darbības analīzes redzams, ka visas *CFMI* tirgus daļas palielināšanās vienmēr bija *GE* un *Snecma* komerciālajās interesēs; šo vērtējumu prasītājs Pirmās instance tiesā neapstrīd. Tādējādi iepriekš 133. punktā aprakstīto kļūdu faktos un atzinumā par prezidenta un galvenā izpilddirektora amatā ieceltās personas identitāti ievērojami mīkstina palielinātais komerciālās integrācijas līmenis, kas faktiski pastāvēja starp *CFMI* un tās akcionāriem.

136 Tomēr, ciktāl otrs *CFMI* akcionārs — *Snecma*, kas ir no prasītāja neatkarīgs uzņēmums un kuram arī ir nozīmīga loma *CFMI* vadībā, saņem daļu no tā ienākumiem, tas atrodas ārpus *GE* grupas un to nevar uzskatīt par pilnībā piederīgu prasītāja uzņēmumam. Ņemot vērā iepriekš minēto, jāatzīst, ka Komisija zināmā

mērā ir pārspīlējusi prasītāja lomu kopuzņēmumā *CFMI*, atzīstot, ka pēdējais kopā ar prasītāju komerciālā aspektā veidoja vienu uzņēmumu.

— *GE, CFMI un Snecma* konkurences stāvokļu analīze

- <sup>137</sup> Komisija apstrīdētajā lēmumā atzina un šajā sakarā prasītājs neapstrīdēja, ka šobrīd *Snecma* neatkarīgi no *CFMI* lielu komercidziņmašīnu dzinējus nepiegādā, ka tā visdrīzāk to nedarīs arī nākotnē un ka *CFMI* un *GE* dzinēji savstarpēji nekonkurē (apstrīdētā lēmuma 50.–52. apsvērumi un 59.–61. apsvērumi).
- <sup>138</sup> Turklāt Komisija 64. apsvērumā apgalvoja un prasītājs neapstrīdēja, ka saskaņā ar privilēģēto “tikai *GE*” pārdošanas politiku, kas detalizēti apskatīta turpmāk 191. un turpmākos punktos, *GE* meitas uzņēmums — *GECAS*, kad vien bija iespējams, pirka tikai *GE* un *GECAS* dzinējus (apstrīdētā lēmuma 121. un turpmākie apsvērumi, it īpaši 132. apsvērumi). Tas, ka *GECAS* pret *CFMI* dzinējiem izturas tāpat kā pret *GE* dzinējiem, pamato Komisijas nostāju.
- <sup>139</sup> Visbeidzot, Komisija atzīmēja un šajā sakarā prasītājs neapstrīdēja, ka *GE* pats savā ikgadējā atskaitē kopš 1995. gada ir apvienojis savu tirgus daļu ar *CFMI* tirgus daļu un vadošie finanšu analītiķi dara tāpat (apstrīdētā lēmuma 65. apsvērumi un 22. un 23. zemspītras piezīme).
- <sup>140</sup> Pamatojoties uz šiem faktiem, kas šajā procesā nav apstrīdēti, Komisija varēja, nepieļaujot acimredzamu kļūdu, secināt, ka prasītājs un *CFMI* attiecībā pret saviem konkurentiem un klientiem tirgū darbojās kā viens uzņēmums.

— Kopsavilkums un secinājums par *CFMI* tirgus daļas pieskaitīšanu ar prasītāja tirgus daļām

- 141 Vispirms jāatzīmē, ka *CFMI* tirgus daļas saistīšana ar prasītāju notika galvenokārt, lai novērtētu, vai lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū bija dominējošs stāvoklis, un, otrkārt, tikai pakārtoti, lai novērtētu citus koncentrācijas aspektus, piemēram, konglomerāta iedarbību.
- 142 Tā kā šis attiecinājums ir izmantots, lai novērtētu dominējošo stāvokli, tas veido daļu no analīzes, kas veikta, lai noteiktu konkurences attiecības tirgū, nevis citus uzņēmumu komerciālo attiecību aspektus šajā tirgū.
- 143 Šī specifiskā uzdevuma dēļ Komisijas secinājums, ka *CFMI* un prasītājs konkurences aspektā veido vienu uzņēmumu (skat. iepriekš 129. punktu), ir sevišķi svarīgs. Savukārt precīzs *CFMI* akcionāru iekšējo attiecību raksturojums un to komerciālās integrācijas pakāpe ir tikai pakārtoti nozīmīgi šīs apstrīdētā lēmuma daļas vispārējā sistēmā, it īpaši tādēļ, ka Komisijas secinājums par prasītāja un *CFMI* palielināto integrācijas līmeni būtībā ir pareizs.
- 144 Turklāt prasītāja ieteiktā tirgus daļas aprēķina metode, kas ietver pusi no *CFMI* daļām, proti, [...] % no tirgus, kas nepieder *GE*, sniegtu maldīgu priekšstatu par *GE* stāvokli tirgū. Savukārt tas, ka Komisija *CFMI* tirgus daļu saista ar *GE*, jo *GE* atšķirībā no tā partnera *Snecma* pats ir neatkarīgs lielu komerclidmašīnu dzinēju

ražotājs, atspoguļo konkurences realitāti tirgū, kas pareizi izklāstīta apstrīdētajā lēmumā.

145 Katrā ziņā, līdzīgi attiecoties pret kopuzņēmuma *IAE* (kas pieder prasītāja konkurentiem *Rolls-Royce* un *P & W*) tirgus daļu, pieskaitot pa pusei no *IAE* tirgus daļas gan *Rolls-Royce*, gan *P & W*, pamatojoties uz to, ka tie ir vienīgie *IAE* akcionāri, kuriem šajā tirgū ir sava uzņēmējdarbība (apstrīdētā lēmuma 67. apsvērumš), Komisijas pieeja, piesaistot kopuzņēmuma tirgus daļas, ir konsekventa un nešķiet acīmredzami kļūdaina.

146 Šādos apstākļos ne iepriekš minētā faktu kļūda saistībā ar *CFMI* ieņēmumu izlietojumu (133. punkts iepriekš), ne relatīvā prasītāja lomas *CFMI* vadībā pārvērtēšana (134. punkts iepriekš) ne kopā, ne izolēti nav tādas, lai apšaubītu Komisijas apgalvojumu, ka prasītājs un *CFMI* ir uzskatāmi par vienu uzņēmumu. Tādējādi, ņemot vērā visu iepriekš minēto, nav pierādīts, ka Komisija būtu pieļāvusi acīmredzamu kļūdu šīs lietas faktu vērtējumā, nolemjot saistīt *CFMI* tirgus daļu ar prasītāju, lai plašāk izvērtētu, vai prasītājs lielu komerciālu dzinēju tirgū bija dominējošā stāvoklī gan saistībā ar izveidoto bāzi, gan rezerves pasūtījumiem.

147 Savukārt, tā kā šāda tirgus daļas pieskaitīšana ir saistīta ar citiem lietas aspektiem, prasītājs pareizi atzīmē, ka *Snecma* nebija ieinteresēta ciest finansiālus zaudējumus, lai ļautu koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam veicināt *Honeywell* aviācijas un neaviācijas preču tirdzniecību. Šis arguments ir jāņem vērā, turpinājumā pārbaudot apstrīdētā lēmuma sadaļas par citiem lietas aspektiem, it īpaši sadaļas par konglomerāta iedarbību. Ciktāl šis prasītāja minētais apstāklis var ietekmēt citu lietas

apstākļu ekonomikas un konkurences analīzi, Komisijai tas bija jāņem vērā (skat. it īpaši “Cournot efekta” analīzi apstrīdētā lēmuma 374. un turpmākajos apsvērumos).

Par Komisijas izmantotajām tirgus daļām, novērtējot ražotāju ietekmi lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū

— Apsvērumi par lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgus raksturu

<sup>148</sup> Prasītājs uzsver, ka nebija piemēroti apstrīdētajā lēmumā pamatoties uz tirgus daļu, lai pierādītu prasītāja dominējošo stāvokli lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū, tieši tirgus rakstura dēļ, kas ir publiskā iepirkuma procedūras tirgus.

<sup>149</sup> Faktiski jākonstatē, ka tirgus daļas konkrētā datumā ir mazāk nozīmīgas tāda tirgus kā lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgus analīzē nekā, piemēram, plaša patēriņa preču tirgus analīzē. Lai arī oficiāli nepiekrītot tam, ka lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgus ir “publiskā iepirkuma procedūras tirgus”, Komisija Pirmās instances tiesā atzina, ka šim tirgum ir raksturīga nedaudzu ļoti vērtīgu līgumu piešķiršana. Šādā tirgū tas, ka konkrēta sabiedrība ir ieguvusi pēdējos līgumus, ne vienmēr nozīmē tās konkurentu neveiksmi nākamajās publiskā iepirkuma procedūrās. Ja konkurentam ir konkurētspējīga prece un citi faktori spēcīgi nenosveras par labu



pirmajai sabiedrībai, tas vienmēr var iegūt vērtīgu līgumu un ar vienu paņēmieni ievērojami palielināt savu tirgus daļu.

150 Tomēr šāds atzinums nenozīmē, ka tirgus daļai nav nekādas nozīmes, nosakot dažādu ražotāju ietekmi šāda veida tirgū, it īpaši, ja šīs daļas paliek salīdzinoši stabilas vai liecina, ka viens uzņēmums cenšas nostiprināt savu stāvokli. Šajā lietā Komisija pareizi no apstrīdētajā lēmumā un iepriekš 125. punktā minētajiem datiem secināja, ka piecu gadu laikā pirms apstrīdētā lēmuma pieņemšanas “GE ne tikai sekmīgi saglabāja savu vadošā piegādātāja stāvokli, bet arī sasniedza vislielāko tirgus daļas pieaugumu” (apstrīdētā lēmuma 74. apsvērumš).

151 Pat publiskā iepirkuma procedūras tirgū tas, ka ražotājs gadiem ilgi veiksmīgi uztur vai pat palielina savu tirgus daļu, liecina par ietekmi tirgū. Noteikti pienāks brīdis, kad atšķirību starp viena ražotāja tirgus daļu un tā konkurentu tirgus daļu nevarēs izskaidrot ar publiskā iepirkuma procedūru, kas rada tirgus pieprasījumu, ierobežoto skaitu. Tādējādi nesenā GE tirgus daļas palielinājuma dinamika Komisijas analīzē ir sevišķi pārlicinošs faktors un tai nevar pārņemt to, ka tā būtu pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

— Apsvērumi par apkopes pakalpojumu tirgiem

152 Komisija norāda, ka dzinēju ražotāji aizvien vairāk atgūst savus ieguldījumus ar apkopes pakalpojumu piedāvājumu un rezerves daļu pārdošanu, nevis ar sākotnēji

gūto peļņu no dzinēja pārdošanas (apstrīdētā lēmuma 79.–82. un 90.–106. apsvērumus). Ar šo Komisijas veikto faktu konstatējumu, ko prasītājs neapstrīd un kas pat balstās uz pašu lietas dalībnieku apgalvojumiem (39.–95. apsvērumus), pietiek, lai pierādītu, ka dzinēju ražotāju pašreizējie ienākumi lielā mērā ir atkarīgi no agrāk noslēgtiem pārdošanas līgumiem.

- 153 Jāatzīst, ka prasītājs pareizi norāda, ka, tā kā liela daļa no tam pievienotās tirgus daļas attiecas uz *CFMI* dzinēju pārdošanu, no šiem pārdošanas līgumiem gūtie ienākumi ir mazāki nekā tad, ja tas pats būtu veicis pārdošanu (skat. iepriekš 147. punktu). Tāpēc finansiālā ietekme, kas prasītājam ir tā tirgus daļas dēļ, kas aprēķināta, ņemot vērā uz platformām uzstādītos lidmašīnu dzinējus, ir mazāka nekā norādīts apstrīdētajā lēmumā Komisijas izmantotajos bruto datos par tirgus daļu. Tomēr, tā kā gan *Snecma*, gan prasītājs ir ieinteresēts nodrošināt *CFMI* panākumus nākotnē, nevar pilnīgi bez vērības atstāt *CFMI* ienākumu daļu, kas tiek izmaksāta *Snecma*. Galu galā šai argumentācijai nav nekādas ietekmes uz paplašināto prasītāja tirgus daļu, kas aprēķināta, ņemot vērā rezervju pasūtījumu, sevišķi ievērojot iepriekš 140. punktā atzīmēto, ka *CFMI* un prasītājs konkurences aspektā attiecībā ar trešām personām, konkurentiem un klientiem veido vienu uzņēmumu.

- 154 Komisija arī apstrīdētā lēmuma 104. punktā apgalvo, un prasītājs šajā sakarā neapstrīd, ka *GE* lielākā mērā nekā tā konkurenti piedāvā savu konkurentu preču dzinēju apkopes pakalpojumus. Ņemot vērā ienākumu no apkopes pakalpojumiem nozīmi, kas aprakstīta iepriekš, šis apstāklis ir nozīmīgs, jo no tā izriet, ka *GE* tirgus daļa uz platformām uzstādīto dzinēju jomā zināmā mērā nepietiekami atslogo tā ietekmi lielu komercidzinēju tirgū apkopes pakalpojumu ziņā.

## — Apsvērumi par “standartizāciju” lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū

- 155 Komisija arī min jēdzienu “standartizācija” (*commonality*), saskaņā ar ko lidsabiedrība var iekonomēt, ja tā visas savas lidmašīnas aprīko ar vienādiem vai vismaz vienādas sērijas dzinējiem (apstrīdētā lēmuma 41. un 146.–162. apsvērumi). Šajā sakarā tā apgalvo, ka “ieguvumi no dzinēju [standartizācijas] rodas dažādos lidsabiedrības darbības līmeņos un tādējādi ir faktors, ko operatori nenoliedzami ņem vērā, pasūtot lidmašīnu” (apstrīdētā lēmuma 161. apsvērumi).
- 156 Jāatzīst, ka šis faktors uzsver priekšrocības, ko dzinēju ražotājs var gūt no tā, ka tas ir saistīts ar lielu skaitu platformu vai platformām, kurām ir augsts dzinēju pārdošanas līmenis, ņemot vērā tādu pašu dzinēju pārdošanu nākotnē. Dzinēja ražotāja priekšrocības lielums noteikti ir saistīts ar tā dzinēju platformu, īpaši lidmašīnām, kuras joprojām atrodas ražošanā. Tāpēc Komisijas analizē standartizācija ir īpaši nozīmīgs aspekts un tas pamato to, kāpēc, lai noteiktu prasītāja komerciālo ietekmi, ir izmantoti dati par tā tirgus daļu. Tomēr prasītājs apstrīd to, ka standartizācija sniedz priekšrocības (iepriekš 99. punkts).
- 157 Apstrīdētā lēmuma 135. apsvērumā, analizējot *GECAS* lomu, Komisija citēja fragmentu no *GE* 1999. gada pārskata: “Mēs [*GECAS*] esam panākuši nozīmīgu progresu saistībā ar savu vēlmi palīdzēt klientiem sasniegt savus flotes un bilances mērķus. Piemēram, *China Eastern*, vienai no lielākajām Ķīnas lidsabiedrībām, *GECAS* ir palīdzējusi samazināt īstermiņa kapacitāti, standartizēt floti ar *CFM/IJ* darbināmajiem *Airbus* šaurajiem korpusiem un ģenerēt brīvi konvertējamu valūtu”. Šis piemērs ir būtiska un trāpīga norāde uz dzinēju standartizācijas pozitīvajām

sekām. Šķiet, ka savā pārskatā prasītājs uzskata, ka flotes standartizēšana lidsabiedrībai neapstrīdami sniedz finansiālas priekšrocības.

158 Pretēji prasītāja apgalvotajam, vairums atbilžu, kas par šo jautājumu saņemtas no lidsabiedrībām, nav pretrunā ar Komisijas argumentiem (iepriekš 99. punkts, pēdējais teikums).

159 *Lufthansa* šajā sakarā apgalvo, ka tās gadījumā standartizācijas ietekme nav nozīmīga, jo tās dzinēju apkopi nodrošina trešās personas, tomēr tā norāda, ka standartizācija flotē ir nozīmīga ekspluatācijas dēļ. *United Airlines* skaidri apgalvo, ka standartizācija ir viens no svarīgajiem faktoriem dzinēju izvēlē, un *Alitalia* atzīst, ka vidējās kopējās izmaksas var samazināt, pērkot viena veida dzinējus, jo tiek samazinātas uzturēšanas izmaksas, lai arī jauktas flotes uzturēšanai esot savas priekšrocības. *US Airways* apstiprina, ka tā savā flotē cenšas nodrošināt standartizāciju, bet ka agrāk tā savus dzinējus izvēlējās, ņemot vērā citus faktorus, un tādēļ tās flotes standartizācija ir zema un tai šobrīd nav ļoti būtiskas ietekmes uz tās dzinēju izvēli. Pēc *Iberia* domām, nevar vispārīgi apgalvot, ka standartizācija būtu izšķirošais faktors, jo, ja dzinēja izvēle ir skaidra ekonomiskā, tehniskā un finansiālā ziņā, kā arī riska novērtējuma dēļ, tad standartizācija nav svarīgs faktors. Tomēr tā apstiprina, ka, ja citi faktori ir vienādi, tā novērtē priekšrocības, ko dod dzinēju standartizācija. Visbeidzot, *British Airways* atbilde, kas pievienota prasības pieteikumam, attiecas tikai uz aviācijas precēm, tomēr vispārīgi apstiprina ideju, ka iekārtu standartizēšana ļauj ekonomēt. Tāpēc no atbildēm, uz kurām atsaucas prasītājs, neizriet tā apgalvotais, ka flotes dzinēju standartizācija neietekmē lidsabiedrības dzinēju izvēli.

- 160 Jāatzīmē arī, ka apstrīdētajā lēmumā, īpaši 154. un 155. apsvērumā, Komisija uzsvēra virkni īpašu gadījumu, kad lidsabiedrības skaidri izvēlējās vienu dzinēju citu vietā tāpēc, ka pirmā veida dzinējs jau tika izmantots flotē. Nav apgalvots, vēl mazāk pierādīts, ka šādi gadījumi nenotiek, un tāpēc jāuzskata, ka tie pamato Komisijas nostāju.
- 161 Jāuzsver, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā neapgalvoja, ka standartizācija vienmēr ir noteicoša dzinēja izvēlē, jo tā 148. apsvērumā apgalvo, ka, “lai arī standartizācija ir tikai viens no faktoriem, ko lidmašīnas operatori ņem vērā, pārņemot lidmašīnu, Komisijas izmeklēšana liecina, ka lidsabiedrības uzturēšanas darbu organizācija ir būtisks faktors, pieņemot lēmumus iegādāties dzinēju”. Šajā ziņā Komisija neklūdījās faktos, uzskatot, ka flotes standartizācija vismaz vienā dzinēju grupā rada priekšrocības un ka tās principā var veicināt to, ka lidsabiedrības izvēlēsies dzinējus, ko tās jau lieto savās flotēs, nevis dzinējus, ko tās nekad agrāk nav pirkušas. Tāpat Komisija nepieļāva acīmredzamu kļūdu vērtējumā, secinot, ka šis faktors arī sekmē *GE* dominējošo stāvokli.

— Par Komisijas noteikto tirgus daļu, lai novērtētu prasītāja ietekmi lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū

- 162 Komisija no analīzes par prasītāja tirgus daļu, runājot par uzstādīto platformu, izslēdza lidmašīnas, kuras vairs neražo, pamatojoties uz to, ka tās “dzinēju piegādātājiem ir mazāk nozīmīgs ienākumu avots nekā lidmašīnas, kuras joprojām tiek ražotas” (apstrīdētā lēmuma 42. apsvērumš). Tā it īpaši norāda, bet prasītājs šajā sakarā nenoliedz, ka vecie dzinēji ir vienkāršāki par jaunajiem un ka tāpēc tie dod mazāk ienākumus no apkopes, un ka tie pakāpeniski tiek izņemti no lidsabiedrību

flotēm. Ņemot vērā šo skaidrojumu, jāatzīst, ka Komisija nepieļāva acīmredzamu kļūdu vērtējumā, nolemjot neņemt vērā šo uzstādīto platformu daļu, novērtējot dažādu ražotāju pašreizējo ietekmi lielu komercidmašīnu dzinēju tirgū.

163 Attiecībā uz datiem par rezervju pasūtījumu, prasītājs atzīmē, ka Komisija attiecībā uz lielām komercidmašīnām nav ņēmusi vērā pasūtījumus par vēl ekspluatācijā nenodotām lidmašīnām, lai arī tā ņēma vērā šos datus attiecībā uz lielām iekšzemes lidmašīnām (apstrīdētā lēmuma 85. apsvērumš). Šajā sakarā prasītājs atsauca uz sava prasības pieteikuma 8. pielikumu (“GE’s and Honeywell’s slides presentation at oral hearing”, mape 8/14, 3. tabula, tabula devītajā lapā ar nosaukumu “Backlog of Engine Sales for Aircraft not Yet in Service”), saskaņā ar ko pasūtījumu lidmašīnām, kas vēl nav nodotas ekspluatācijā, GE tirgus daļa ir 38 %, P & W — 21 % un Rolls-Royce — 40 %.

164 Pirmkārt, par to, ka Komisija atsaucās uz datiem par rezervju pasūtījumu vēl ekspluatācijā nenodotajām lidmašīnām, lai novērtētu situāciju lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgū, ko min prasītājs, jānorāda, ka prasītājs nav apstrīdējis to izmantošanu šajā aspektā un tāpēc nav jāapsver, vai to izmantošana attiecībā uz šo tirgu bija piemērota (turpmāk 540. punkts). Katrā ziņā lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgus datu ņemšana vērā ir attaisnojama sakarā ar šī tirgus straujo pieaugumu, kas minēts turpmāk 552. punktā, kas tā nav lielu komercidmašīnu dzinēju tirgū, kā izskaidrots turpmāk 165. un turpmākos punktos. Tāpēc atšķirīgā vēl ekspluatācijā nenodoto lidmašīnu rezervju pasūtījumu izmantošana šajos divos tirgos nenorāda uz pretrunām Komisijas pieejā un vēl mazāk uz tās acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

165 Kā izriet no tiesas sēdē abu galveno lietas dalībnieku sniegtās informācijas, iepriekš 163. punktā minētās tabulas dati un apstrīdētā lēmuma 77. apsvērumā ietvertās tabulas dati par dzinēju rezervju pasūtījumu joprojām ražošanā esošām lielām komerclidmašīnām attiecas uz dzinēju daudzumu. Tādējādi jāsecina, ka saskaņā ar prasītāja tabulu vēl ekspluatācijā nenodotu lidmašīnu dzinēju skaits — 936, ir ļoti mazs, salīdzinot ar pasūtīto dzinēju skaitu joprojām ražošanā esošajām lidmašīnām — 5466. Tāpēc tam, ka *Rolls-Royce* ir nedaudz lielāks pasūtījumu skaits vēl ekspluatācijā nenodotām lidmašīnām nekā prasītajam, tikai minimāli ietekmē to savstarpējās konkurences novērtējumu, ņemot vērā visus pasūtījumus.

166 Ja apvieno iepriekš 163. punktā minēto tabulu ar apstrīdētā lēmuma 77. apsvērumā ietverto tabulu, prasītāja tirgus daļa rezervju pasūtījumā ir 60,9 % ( $3542 + 360 = 3902$  pasūtīti dzinēji), *P & W* daļa ir 17,0 % ( $887 + 200 = 1087$  pasūtīti dzinēji) un *Rolls-Royce* daļa ir 22,1 % ( $1037 + 376 = 1413$  pasūtīti dzinēji).

167 Jāatzīst, ka, apvienojot abas tabulas, iegūtie dati ir pietiekami līdzīgi tiem, uz kuriem balstās Komisija apstrīdētā lēmuma 77. apsvērumā, lai secinātu, ka nelielā atšķirība skaitļos neietekmēja Komisijas secinājumu, ka prasītāja pasūtīto dzinēju (rezervju pasūtījuma) tirgus daļa liecina par dominējošu stāvokli.

168 Vēl Komisija tiesas sēdē, atbildot uz Pirmās instances tiesas rakstisko jautājumu, apgalvoja, ka dati par vēl ekspluatācijā nenodotām lidmašīnām nesniedz ilustratīvu vai uzticamu ainu par konkurences stāvokli tirgū. Šajā sakarā faktiski jāatzīst, ka attiecībā uz vairāku avotu vēl ekspluatācijā nenodotām platformām, — proti, lielām komerclidmašīnām, kurām lidmašīnu ražotājs sertificējis divus vai vairākus dažādus dzinējus, kuru galīgā izvēle ir lidsabiedrības ziņā, — šai platformai sertificēto dzinēju dažādo ražotāju aptuvenās tirgus daļas vēlāk var ievērojami mainīties, ja platforma mārketinga ciklā atrodas agrīnā stadijā. Atšķirībā no korporatīvajām lidmašīnām vai

lielām iekšzemes lidmašīnām, kurās katrai platformai ir sertificēts viena avota dzinējs, lielām komerclidmašīnām var būt viens vai vairāku avotu dzinēji.

169 Komisija šajā sakarā atzīmēja, ka iepriekš 163. punktā minētajā tabulā, ko prasītājs min attiecībā uz A318-100 dzinējiem, *P & W* tirgus daļa ir 69 % (200 pasūtījumi no 290), turpretim šobrīd tā nepārsniedz [...] %, bet prasītāja daļa tajā pašā laikā ir pieaugusi līdz [...] %. Turklāt Komisija uzskata, ka *Rolls-Royce* tirgus daļa, kas tabulā ir [...] % no A380 pasūtījumiem, neatspoguļo turpmāko tirgus attīstību, jo 2004. gada martā prasītāja šo lidmašīnu pasūtījumu daļa esot bijusi [...] %. Jāuzskata, ka, lai arī šie dati tieši neietekmē apstrīdētā lēmuma analīzi, jo tie attiecas uz posmu pēc tā pieņemšanas, tie tomēr atbalsta Komisijas apgalvojumu, ka Komisijai nebija jāņem vērā vēl ekspluatācijā nenodoto lielo komerclidmašīnu dzinēju rezervju pasūtījums.

170 Atbildot uz šo argumentu, prasītājs nav apstrīdējis šo piemēru patiesumu. Tas tikai norādīja, ka [...] A318-100 [...], kas izskaidro šīs sabiedrības tirgus daļas kritumu saistībā ar attiecīgo platformu, un ka Komisija šajā sakarā ir izmantojusi atsevišķus datus, ņemot vērā, piemēram, ka "*Rolls-Royce* tirgus daļa 2004. gada martā ir pieaugusi no [...] % uz [...] %". Prasītājs neprecizēja, uz kuriem dzinējiem attiecas minētie dati par [...] %. Pieņemot, ka tie attiecas uz tiesas sēdes laikā vēl ražošanā neesošo lidmašīnu dzinēju pasūtījumiem, kā tas šķiet, ņemot vērā apstākļus, tas neapgāž Komisijas apgalvojumu, ciktāl no piemēriem, ko tā minēja tiesas sēdē, izriet, ka dati par dzinēju ražotāja aptuveno tirgus daļu, lai nokomplektētu dažādu avotu platformu, principā ir diezgan neuzticami, jo tie vēlāk var radikāli mainīties.



- 171 Runājot par A318-100 [..], šis prasītāja izvirzītais arguments, piemēram, atbalsta Komisijas apgalvojumu, ka dati par vēl tirgū neesošo dažādu avotu dzinēju lidmašīnu rezervju pasūtījumu var sniegt maldinošu priekšstatu par dzinēju ražotāju galīgo ietekmi šajā tirgū. Tādēļ, ņemot vērā to, kādēļ Komisija minēja attiecīgos piemērus, proti, lai izskaidrotu, kāpēc netika ņemti vērā pasūtījumi nākotnes platformām, jākonstatē, ka prasītāja pretargumenti neapgāž iepriekšējā punktā izklāstīto argumentāciju.
- 172 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Komisijas analīzei nekaitē tas, ka apstrīdētajā lēmumā tā neņēma vērā pasūtījumus vēl ekspluatācijā nenodotām lidmašīnām, un tāpēc tā šajā sakarā nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, neietverot šos datus savos aprēķinos.

— Jautājums par *Boeing 737*

- 173 Prasītājs arī izvirza argumentu, kas ir tieši saistīts ar *Boeing 737*. Kā esot atzinis Amerikas Tieslietu departaments, lielāko *GE* tirgus daļu būtībā veido tas, ka *CFMI* ir ekskluzīvs dzinēju piegādātājs vienai lidmašīnai, t.i., otrās un trešās paaudzes *B737*, kas ir komerciāli veiksmīgākā lidmašīna aviācijas vēsturē.
- 174 Prasītāja arguments būtībā atkārtoti tā vispārējo apgalvojumu, kas izskatīts iepriekš, ka, nosakot konkurences stāvokli publiskā iepirkuma procedūras tirgū, tirgus daļas nav būtiskas. Ņemot vērā visus iepriekš minētos iemeslus un it īpaši to, ka dzinēju ražotāja izveidotais dzinēju parks ietekmē pašreizējos un nākamos ienākumus,

komerciālo panākumu tieša un netieša ietekme turpina pastāvēt neatkarīgi no tā, ka pagājis ievērojams laika sprīdis.

- 175 Tāpēc GE dzinēju piegādi B737 šajā lietā var uzskatīt par būtisku, jo tā palielina prasītāja tirgus daļu un ļauj tam gūt labumu no papildu ienākumiem, kā arī no pozitīvās komerciālās ietekmes, ko attiecīgajiem dzinēju ražotājiem dod priekšrocības sakarā ar to, ka lidsabiedrības standartizē flotes.
- 176 Tiesas sēdē prasītājs apgalvoja, ka profesors Vivs [*Vives*], ekonomists, ko Komisija iecēlusi tās ierēdņu konsultēšanai administratīvajā procedūrā, Komisijai 2004. gada 26. aprīļa elektroniskajā vēstulē, atbildot uz Pirmās instances tiesas uzdoto rakstisko jautājumu, ir minējis, ka prasītājs ir panācis līgumus par B737 komplektēšanu “drīzāk laimīga gadījuma dēļ (ar milzīgu ietekmi), nevis tirgus daļu inerces dēļ” [*more case of luck (with tremendous impact) than a case of market share inertia*]. Profesoram Vivam administratīvajā procedūrā nebija īpaša statusa, un tas, ka viņš izteica savu viedokli, ko var atzīt par nesaderīgu ar Komisijas apstrīdētajā lēmumā galīgi pieņemto nostāju, nevar mazināt lēmuma pamatotību. Gluži pretēji, tas norāda, ka Komisija vēlējās uz klausīt dažādus viedokļus.
- 177 Katrā ziņā Komisija apstrīdētajā lēmumā neapgalvo, ka prasītājs bija dominējošā stāvoklī laikā, kad 1980. un 1990. gadu sākumā attiecīgie līgumi tika piešķirti. Šajos apstākļos būtiski ir tas, ka agrākie komerciālie panākumi joprojām ietekmē prasītāja pašreizējo konkurences stāvokli, kā tas izskaidrots iepriekš.

- 178 Lai arī prasītāja veiksmē publiskā piedāvājuma procedūrā par B737 komplektēšanu “izjauc” datus par dažādu dzinēju ražotāju tirgus daļām, jo būtiski palielina prasītāja tirgus daļu, Komisija varēja uzskatīt, ka prasītāja lielā tirgus daļa, kas daļēji veidojās šīs veiksmes dēļ, var prasītājam labvēlīgi ietekmēt konkurences stāvokli tirgū. Savukārt, ja Komisija nebūtu ietvērusi prasītāja panākto līgumu, kas attiecīgajā tirgū komerciālā ziņā bija lielākā veiksmē, tas neapšaubāmi šajā sakarā varētu mainīt tās analīzi.
- 179 Prasītāja minētais fakts, ka Amerikas Tieslietu departaments acīmredzot uzskatīja, ka, novērtējot prasītāja ietekmi šajā sektorā, bija jāizslēdz šīs lidmašīnas dzinēju pārdošana, šajā tiesvedībā nav būtiski. Šajā sakarā ar to vien, ka vienas vai vairāku trešo valstu kompetentās iestādes savās tiesvedībās izlemj jautājumu zināmā veidā, nepietiek, lai apšaubītu citādu Kopienas kompetentās iestādes lēmumu. Administratīvajā procedūrā Kopienas līmenī izvirzītie fakti un argumenti, kā arī piemērojamās tiesību normas nav obligāti tādi paši kā tie, kurus ņēmušas vērā attiecīgo trešo valstu iestādes, un tā rezultātā secinājumi var atšķirties. Ja kāds no lietas dalībniekiem uzskata, ka pamatojums, uz ko balstās trešo valstu iestāžu secinājumi, ir īpaši nozīmīgs un vienlīdz piemērojams Kopienas procedūrā, tas to vienmēr var izvirzīt kā argumentu pēc būtības, kā šajā gadījumā darījis prasītājs, tomēr šādas argumentācijas pierādījumu spēks nevar būt izšķirošs.
- 180 Ievērojot iepriekš minēto, Komisija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, ņemot vērā B737 paredzēto dzinēju pārdošanu.

### Secinājums par tirgus daļām

- 181 Ņemot vērā iepriekšējo analīzi, jāsecina, ka fakti, uz kuriem Komisija pamatojās prasītāja tirgus daļas analizē, būtībā ir pamatoti. Komisija nav pieļāvusi acīmre-

dzamu kļūdu vērtējumā, uzsakot, ka prasītāja tirgus daļa šīs lietas apstākļos varētu norādīt uz dominējošu stāvokli lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū pirms koncentrācijas. Jānorāda arī, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā savu secinājumu par prasītāja atrašanos dominējošajā stāvokli pirms koncentrācijas ir pamatojusi arī ar citiem faktoriem, kas tiks analizēti turpinājumā.

### c) Vertikālā integrācija — *GE Capital* un *GECAS*

#### Ievads

182 Komisija apstrīdētajā lēmumā analizē par *GE* stāvokli lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū, izdarot secinājumu par dominējošo stāvokli, pamatojas arī uz divu *GE* meitas uzņēmumu — *GE Capital* un *GECAS* — finansiālo un komerciālo ietekmi. Komisija 107.–120. apsvērumā norāda iemeslus, kāpēc tā uzskata, ka *GE Capital* finansiālā vara nostiprina prasītāja dominējošo stāvokli, un 121.–139. apsvērumā iemeslus, kāpēc tā uzskata, ka *GECAS* un tās komerciālā stratēģija arī veicina *GE* dominējošo stāvokli. Turpinājumā 140.–145. apsvērumā Komisija apgalvo, ka prasītāja konkurentiem nebūtu iespējams panākt tādu ietekmi kā *GECAS*. Visbeidzot, 163.–172. apsvērumā ar nosaukumu “*GE* dominējošais stāvoklis” Komisija norāda arī vairākus piemērus un citus faktus, kas attiecas uz *GE Capital* un *GECAS* ietekmi.

183 Prasītājs kritizē šo analīzi, it sevišķi norādot, ka tā ir neparasta, it īpaši ciktāl attiecībā uz *GECAS* tā ir balstīta uz pieņēmumu, ka dalībnieks, kura iepirkumu daļa ir mazāka

par 10 %, izmanto savu varu tirgū kā pircējs (iepriekš 103. un 104. punkts). Komisijas apgalvojums neesot balstīts ne uz vienu ekonomisku analīzi, kas to pamatotu. Tā kā Komisija sava apgalvojuma pamatojumā izvirza vairākus piemērus, prasītājs apgalvo, ka tā meitas uzņēmumu rīcība, lai popularizētu tā dzinējus, liecina par skarbu konkurenci.

184 Jāatgādina, ka zināmas konkurences esamība tirgū neizslēdz dominējošā stāvokļa pastāvēšanu šajā pašā tirgū (iepriekš 101. punktā minētais spriedums lietā *Hoffmann-La Roche*/Komisija, 39. un 70. punkts; un iepriekš 117. punktā minētais spriedums lietā *United Brands*/Komisija, 113. punkts). Šajā lietā Komisija faktiski konstatēja, ka dažādu lielu komerclidmašīnu dzinēju ražotāju starpā bija konkurence. Tomēr tā konstatēja arī, ka atšķirībā no saviem konkurentiem prasītāja rīcībā ar meitas uzņēmumu starpniecību bija līdzekļi, kas tam ļāva atsevišķos gadījumos izmantot dominējošo stāvokli, iegūstot līgumus, kurus tas nebūtu obligāti varējis iegūt tikai uz tehniskās un cenu konkurences pamata. Tāpēc konkurējošu publiskā piedāvājuma procedūru esamība, uz ko atsaucas prasītājs, sader ar Komisijas apgalvojumu par šo citu ietekmes līdzekļu nozīmi.

185 Tomēr tas vien, ka pastāv *GE Capital* un ka *GE Group* ir piešķirts “AAA” kredītreitings (apstrīdētā lēmuma 142. apsvērums), neliecina par prasītāja dominējošo stāvokli lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū. Šajā sakarā prasītājs pareizi norāda, ka konkurences tiesībās nav paredzēti sodi uzņēmumiem tikai to lieluma vai to finanšu resursu dēļ.

186 Līdzīgi tas, ka *GECAS* darbojas lielu komerclidmašīnu pirkšanas, finansēšanas un lizinga jomā, pats par sevi nav konkurencei nelabvēlīgs faktors. Ar to vien, ka

uzņēmums — šajā gadījumā *GECAS* — ar savu meitas uzņēmumu starpniecību ir viens no lielākajiem klientiem saviem klientiem, šajā gadījumā *Boeing* un *Airbus*, nepietiek, lai tam būtu tāda ietekme uz tirgu, kas veido dominējošu stāvokli.

187 Tomēr jānorāda, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā nebalstās uz ekonomisko teoriju, saskaņā ar kuru dzinēju pircējam ar no 8 līdz 10 % visu pirkumu daļu šī iemesla dēļ būtu tāda ekonomiska ietekme, kas tam dotu iespēju izspiest no tirgus vienu vai vairākus dzinēju ražotājus. Tā arī neapgalvo, ka tas, ka viens no lielu komerclidmašīnu dzinēju ražotājiem ir finansiāli spēcīgāks par konkurentiem, nozīmētu, ka šis ražotājs tos var izstumt no tirgus, vai ka šie abi apstākļi kopā novestu pie šāda secinājuma situācijā, kad lidmašīnas pircējs un dzinēja ražotājs pieder vienai un tai pašai sabiedrību grupai.

188 Komisija savukārt analizē par prasītāja atrašanos dominējošajā stāvoklī pirms koncentrācijas apgalvoja, ka prasītājs “stratēģiski” izmanto savu meitas uzņēmumu finansiālo spēku, lai pārdošanas apjomu rezultātā palielinātu savu jau esošo ietekmi dzinēju tirgū. No apstrīdētā lēmuma izriet, ka šis faktu konstatējums par lielu komerclidmašīnu dzinējiem nebalstās uz ekonomikas analīzi par to, vai šāda rīcība bija efektīva un objektīvi atbilda prasītāja komerciālajām interesēm, bet drīzāk uz faktiem, kas savākti administratīvās procedūras laikā un kas norāda, ka šāda rīcība tiešām notika un ka praksē tā veicināja prasītāja, nevis tā konkurentu dzinēju pārdošanu.

189 Konstatējusi šo stratēģisko rīcību, Komisija no tās secināja, ka prasītāja un tā meitas uzņēmumu, *GE Capital* un *GECAS*, vertikālā integrācija pirms koncentrācijas sekmēja tā dominējošo stāvokli dzinēju un it īpaši lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū (skat. attiecīgi apstrīdētā lēmuma 107. un turpmākos apsvērumus un 121. un turpmākos apsvērumus).

190 Šajos apstākļos Pirmās instances tiesai ir jāpārlicinās, vai Komisija kļūdījās faktos, konstatējot iepriekš aprakstīto stratēģisko rīcību, un turpinājumā, vai tā pieļāva acīmredzamu kļūdu vērtējumā, secinot, ka šāda rīcība pirms koncentrācijas sekmēja prasītāja dominējošo stāvokli lielu komerciālo lidmašīnu dzinēju tirgū. Šie divi jautājumi ir cieši saistīti attiecībā uz minētajiem specifiskajiem piemēriem, un tie turpinājumā tiks izskatīti kopā, analizējot, pirmkārt, *GECAS* komerciālo ietekmi, otrkārt, *GE Capital* finansiālo ietekmi, treškārt, apsvērumus par *GECAS* un *GE Capital* ietekmes īstenošanu uz *GE* klientiem un, ceturtkārt, apsvērumus par datiem, kas saistīti ar prasītāja tirgus daļas izmaiņām pēc *GECAS* izveidošanas šajā grupā.

### *GECAS* komerciālā ietekme

#### — Par *GECAS* politiku “tikai *GE*”

191 Netiek apstrīdēts, ka *GECAS* ievēro “tikai *GE*” pirkšanas politiku, kas izpaužas, pērkot vienīgi lidmašīnas ar *GE* dzinējiem. Vienīgais šīs politikas izņēmums ir astoņu B757 iegāde (no 1040 lidmašīnām, skat. apstrīdētā lēmuma 122. un 132. apsvērumu), kas ir lidmašīna, kurai neder neviens no *GE* dzinējiem. Tādējādi 99 % *GECAS* flotes veido lidmašīnas, kuras darbina prasītāja vai tā kopuzņēmuma *CFMI* dzinēji.

192 Prasītājs uzskata, ka Komisijai nav iemesla uzskatīt, ka šis faktors sekmē tā dominējošo stāvokli. Šajā sakarā prasītājs prasības pieteikumā it īpaši atsaucas uz tā pielikumā esošo *Lexecon* ziņojumu, saskaņā ar ko ir dabiski, ka lizinga sabiedrība, kas integrēta ar dzinēju ražotāju, pērk tā dzinējus, jo citāda rīcība radītu priekšstatu, ka grupa neuzticās pašas dzinējiem, vairākas ar pirkumu saistītas izmaksas esot

mazākas un līzinga sabiedrībai esot grūti saņemt labvēlīgus noteikumus no uzņēmumiem, kas tieši konkurē ar sabiedrību no tās grupas.

<sup>193</sup> Šajā sakarā jāatzīst, ka, lai noteiktu tās apgalvojuma par *GECAS* rīcību lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū pamatotību, Komisijai nav jāapstrīd tas, ka *GECAS* rīcība šajā sakarā bija dabiska, vai jāpierāda, ka prasītāja mērķis, ieejot līzinga tirgū, bija veicināt savu dzinēju pārdošanu. Ja tiek noskaidrots, ka *GECAS* ekskluzīvā pirkšanas politika veicina prasītāja dzinēju pārdošanu tirgū, šis atzinums ir pietiekams, lai Komisija tiesiski varētu uzskatīt, ka šis faktors sekmē prasītāja dominējošo stāvokli. Tas nozīmē, ka šajā lietā argumentam par to, vai *GECAS* rīcība bija dabiska, nav nozīmes.

<sup>194</sup> Katrā ziņā iepriekš 192. punktā minētie argumenti nav pārliecinoši, jo tas, ka *GECAS* veic tikai darījumus ar prasītāja dzinējiem, noteikti ietver zināmu komerciālu neizdevīgumu. Tas, ka pircējs brīvprātīgi ierobežo savus piegādes avotus principa, nevis objektīvu komerciālu iemeslu dēļ, tam pēc definīcijas rada izmaksas, izņemot atsevišķus gadījumus, kad preces, ar kurām tas aprobežojas, pastāvīgi ir labākas un lētākas par alternatīvām. Savukārt prasītāja apgalvotās negatīvās sekas tam, ja *GECAS* akceptētu neitrālu iepirkumu politiku, ir neskaidras un spekulatīvas, it īpaši tāpēc, ka tas būtībā pamatojas uz trešo personu operatoru komerciālo nostāju gadījumā, ja *GECAS* akceptētu šādu politiku.



195 Tā kā šos argumentus, ja prasītāja apgalvojums, ka *GECAS* priekšrocību politika nepalielina vispārējo *GE* dzinēju pārdošanas līmeni, būtu pareizs, tāpēc var neņemt vērā, tā komerciālajai politikai attiecībā uz *GECAS* zustu jebkāda nozīme. Gandrīz absolūtā priekšroka *GE* dzinējiem, ko *GECAS* neslēpj, pati par sevi spēcīgi liecina par šīs politikas stratēģisko raksturu.

— Par *GECAS* uzņēmējdarbības pozīciju

196 Prasītājs uzskata, ka *ILFC* ir daudz lielāks lielu komerclidmašīnu pircējs nekā *GECAS*. Tas īpaši uzsver, ka 2001. gada 1. martā *ILFC* bija gandrīz divreiz vairāk pasūtītu komerclidmašīnu nekā *GECAS*, proti, 529, bet *GECAS* — 268. Savukārt apstrīdētajā lēmumā Komisija apgalvo, ka *GECAS* ir lielākais komerclidmašīnu pircējs pasaulē un ka tas ar kopumā 1040 lidmašīnām ir divreiz lielāks par *ILFC* flotes lidmašīnu skaita ziņā, salīdzinot ar *ILFC* [no 400 līdz 500]. Komisija arī min pasaules datus par visām komerclidmašīnām, saskaņā ar kuriem *GECAS* līdz 2000. gada beigām veica 796 pasūtījumus, bet *ILFC* — 535. Jāatzīmē, ka pēdējie dati ietver gan lielas iekšzemes lidmašīnas, gan lielas komerclidmašīnas, kas izskaidro atšķirību no datiem, kurus norādījis prasītājs.

197 Ņemot vērā *GECAS* flotes lielumu, tas, ka *ILFC* ir lielāka citu rādītāju ziņā, nenozīmē, ka Komisija būtu pieļāvusi kļūdu faktos vai acīmredzamu kļūdu vērtējumā, uzskatot, ka *GECAS* ir vislielākā līzinga sabiedrība vai ka gados pirms koncentrācijas tā bija lielākā lidmašīnu pircēja pasaulē.

198 Jāpiebilst, ka Komisijas argumentācijas pamatotība nav atkarīga no tā, vai *GECAS* lielu komerciālo lidmašīnu (un attiecīgi to dzinēju) pirkumu daļa bija precīzi 10 %, kā Komisija apgalvo apstrīdētā lēmuma 122. apsvērumā, vai no 7 līdz 8 %, kā apliecina prasītājs. Šo datu atšķirība nekādā ziņā būtiski neietekmē Komisijas analīzi. Šajos apstākļos svarīgi ir tas, vai *GECAS* savas uzņēmējdarbības dēļ lidmašīnu pirkšanas un līzings jomā spēja būtiski ietekmēt lidmašīnu ražotāju un lidsabiedrību dzinēju izvēli.

199 Šajā sakarā tas, ka prasītājam bija no 7 līdz 10 % faktiski rezervēta tirgus daļa *GECAS* priekšrocību iepirkumu politikas dēļ, norāda uz to, ka tam bija nozīmīgas priekšrocības. Pat, pieņemot, ka *GECAS* priekšrocību iepirkumi praksē vismaz zināmā mērā tika kompensēti ar citu līzings sabiedrību darbību, prasītājs atšķirībā no saviem konkurentiem diezgan droši varēja paredzēt zināmu savu pārdošanas daļu, kamēr no citu dzinēju ražotāju viedokļa citu līzings sabiedrību kompensējošie pirkumi līdz brīdim, kad tie notika, bija labākajā gadījumā potenciāli.

200 Turklāt apstrīdētā lēmuma 140.–145. apsvērumā Komisija skaidro, kāpēc prasītāja konkurenti nevarēja izveidot tādu līzings sabiedrību kā *GECAS*, un 209. un 210. apsvērumā tā norāda, ka *Pembroke* — līzings sabiedrība, kurā *Rolls-Royce* pieder 50 %, nav salīdzināma ar *GECAS*, un tās politika nav pirkt tikai *Rolls-Royce* dzinējus. Prasītājs neapstrīd šo faktu konstatējumu, bet norāda, ka konkurenti varēja konkurēt ar prasītāju, neraugoties uz *GECAS*. Jāatzīst, ka attiecīgie apsvērumi ir pareizi un būtiski, jo tajos ir konstatēts, ka tika izslēgts viens veids, kā prasītāja konkurenti varētu ar to konkurēt.

*GE Capital* finansiālā vara

201 Komisija konstatēja un prasītājs neapstrīdēja, ka *GE Capital* finansiālā vara deva labumu visai sabiedrību grupai, pie kuras tā pieder, it īpaši tāpēc, ka tai ir “AAA” kredītreitings, kas tām ļauj vienkāršāk nekā konkurentiem piekļūt finanšu tirgiem (skat. apstrīdētā lēmuma 142. apsvērumu un 32. zemspvītras piezīmi).

202 Tāpēc Pirmās instances tiesai jāņem vērā šis apstāklis.

Apsvērumi par to, kā *GECAS* un *GE Capital* izmantoja savu ietekmi pār prasītāja klientiem lielu komercidmašīnu dzinēju tirgū

203 Savā argumentācijā Komisija analizē divas atšķirīgas situācijas, pirmo, kurā lidmašīnas ražotājs izvēlas jauno platformu darbināt ar viena veida dzinēju, un otro, kurā galīgo dzinēja izvēli izdara lidsabiedrība, izraugoties to no dažādiem dzinējiem, kas sertificēti vairāku avotu dzinēju platformai. Pēc Komisijas domām, pirmajā situācijā prasītāja meitas uzņēmumi ietekmē situācijā iesaistīto lidmašīnas ražotāju, kamēr otrajā situācijā būtiskāka ir to ietekme uz lidsabiedrībām.

204 Prasītājs šo argumentāciju pilnībā noraida, norādot, ka ekonomikas teorijā netiek uzskatīts, ka pircējs, kas veic mazāk nekā 10 % no pirkumiem attiecīgajā tirgū, var

komerciālā ziņā būtiski ietekmēt šo tirgu. Tāpēc dažādie Komisijas izvirzītie argumenti un piemēri šajā sakarā esot pilnīgi nenozīmīgi.

— Par to, kā *GE* izmantoja ietekmi, ko tai nodrošina meitas uzņēmumu ietekme uz lidmašīnu ražotājiem

205 Attiecībā uz *GE Capital* un *GECAS* ietekmi uz lidmašīnu ražotājiem Komisija saistībā ar lielām komercidmašīnām balstās uz *Boeing B777X* (*B777* “pagarinātais” modelis) piemēru. Komisija apstrīdētā lēmuma 166. apsvērumā apgalvo, ka prasītājs šīs ekskluzīvās tiesības ir ieguvis, pateicoties vairākiem faktoriem, ko nevarēja sasniegt tā konkurenti, lai arī tie visi bija tehniski spējīgi piegādāt dzinējus. Šajā sakarā tas atsaucas uz *GE* iekšējiem dokumentiem, kas apstiprina, ka kombinētais piedāvājums, ar kuru tika panākts līgums, ietvēra [..].

206 Divos 1999. gada 12. maija dokumentos ar numuriem 120 CID 000168 un 120 CID 000166 ir šādi fragmenti: “[..]” un “[..]”.

207 Prasītājs tiesas sēdē atzina, ka *GECAS* “bija loma” šīs lidmašīnas platformas dzinēja izvēlē, bet apgalvoja, ka 1999. gada oktobrī prasītāja un *Boeing* noslēgtais līgums neatspoguļo šo dokumentu saturu, it īpaši ciktāl *GECAS* pasūtījumi netika uztverti kā pasūtījumi, kas ļāva precīzi laist tirgū un bija jāapspriež vēlākās pārrunās. Minētais līgums tomēr Pirmās instances tiesai netika iesniegts. Savukārt Komisija iebildumu rakstā minēja un prasītājs neapstrīdēja, ka *Boeing* 2000. gada jūlijā paziņoja, ka *GECAS* bija [..], kas apstiprina informāciju, ko ietver abi iepriekš minētie iekšējie dokumenti.

- 208 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, tas, ka *GECAS* pirms *Boeing B777X* laišanas tirgū vai nu juridiski saistošā veidā, vai vienkārši komerciālā ziņā vienojās [...] un ka šī vienošanās prasītājam palīdzēja iegūt līgumu par dzinējiem, kļūstot par ekskluzīvu attiecīgās platformas piegādātāju, ir pietiekami pierādīts.
- 209 Attiecībā uz [...] prasītājs tiesas sēdē apgalvoja, ka *GE Capital* nepiedalījās šī projekta pārrunās [...]. Šis apstāklis nav nesavienojams ar Komisijas apgalvojumu, jo tā apstrīdētajā lēmumā neapgalvo, ka tieši *GE Capital* [...]. Juridiskās personas, kas [...], identitāte *GE* grupā nav būtiska, jo nav apstrīdēts, ka [...].
- 210 Saistībā ar šo piemēru apstrīdētā lēmuma 160. apsvērumā Komisija arī apgalvo, ka *GE* "tiešām atpalika [no *Rolls-Royce*], bet cieši sekoja *P & W* dzinēju pasūtījuma ziņā klasiskajam [B777] modelim", bet tas šo "potenciālo standartizācijas priekšrocību ierobežojumu" kompensēja, iegūstot ekskluzīvu dzinēja piegādi B777X. Saskaņā ar Komisijas sacīto notikumi, kas noveda pie tā, ka *Boeing* priekš B777X izvēlējās prasītāja dzinēju, liecina, ka prasītājs, pateicoties savu meitas uzņēmumu komerciālajam ieguldījumam, bija spējīgs iegūt ekskluzīvu līgumu, lai gan dažos aspektos tā precei bija trūkumi, ko prasītājs neapstrīd.
- 211 Šajā sakarā pats prasītājs apstiprina, ka tam, lai varētu aprikojot B777X, bija jāpiešķir būtiskas atlaides, jo tā dzinējs šīs platformas klasiskajam modelim bija mazāk konkurētspējīgs nekā *P & W* un *Rolls-Royce* dzinēji. No šī apstākļa tas secina, ka konkurence lielu komercidmašīnu dzinēju tirgū ir spēcīga.

- 212 Ciktāl prasītājs apgalvo, ka tam bija jāpiešķir atlaides, lai iegūtu līgumu par B777X, tas, ka dzinēju piegādātājs [..] (skat. iepriekš 205. punktu), nav tas pats, kas atlaižu piešķiršana. [..].
- 213 Jāatzīst, ka prasītāja spējas piedāvāt tādus komerciālus noteikumus, kādus tas piedāvāja *Boeing*, šajā gadījumā atspoguļo tā neatkarību no konkurentiem iepriekš 117. punktā minētās judikatūras izpratnē. Tas, ka tas nespēja izstrādāt dzinēju, kas būtu objektīvi līdzvērtīgs konkurentu piedāvājumam, tam netraucēja iegūt līgumu. Publiskā iepirkuma procedūrā, kurā tas, iespējams, būtu zaudējis, ja preces kvalitāte un cena par piegādi būtu bijuši vienīgie svarīgie kritēriji, *GE* varēja izlemt mainīt situāciju, izmantojot līdzekļus ārpus attiecīgā tirgus.
- 214 No tā izriet, ka prasītājs spēja rīkoties neatkarīgi attiecībā uz komerciālās politikas būtiskajiem aspektiem. Tāpēc Komisija apstrīdētajā lēmumā likumīgi (skat. it īpaši 121. un turpmākos, 162. un turpmākos un 229. apsvērumu) nolēma, ka tas, ka prasītājs atšķirībā no konkurentiem “nesa upurus” vai arī vismaz to darīja lielākā apmērā nekā tie, liecina par tā komerciālo neatkarību. Tam pieejamās dažādās komerciālās iespējas to ievērojami pasargā no tieša komerciāla spiediena, kas izriet no *P & W* un *Rolls-Royce* konkurences. Tāpēc tas var atļauties [..], tā rezultātā neciešot nekādus zaudējumus.
- 215 Tomēr šajā sakarā jāatgādina, ka iepriekš 101. punktā minētais spriedums lietā *Hoffmann-La Roche*/Komisija attiecas uz plaša patēriņa preču tirgu, bet šī lieta ir par precēm, ko pārdod publiskā iepirkuma procedūrās, kas notiek periodiski, ir saistītas ar ļoti vērtīgiem pirkumiem un ko raksturo ilgas pārrunas. Šādā aspektā publiskā iepirkuma procedūras dalībnieki vienā vai otrā veidā finansiālā ziņā piekāpjas, jo šāda piekāpšanās ir šo sarunu procesa neatņemama sastāvdaļa. Tādēļ tas vien, ka

prasītājs piedāvāja atlaides, lai iegūtu noteiktus līgumus, pats par sevi šajos apstākļos nenozīmē, ka tas bija dominējošā stāvoklī.

216 Ņemot vērā iepriekš minēto, jāuzskata, ka Komisija nepieļāva acīmredzamu kļūdu vērtējumā, nolemjot, ka tas, ka prasītājs uzvarēja publiskā iepirkuma procedūrā, kļūstot pa ekskluzīvu B777X dzinēju piegādātāju, pateicoties savu meitas uzņēmumu komerciālajam ieguldījumam, liecina nevis par veselīgu konkurenci, bet gan par prasītāja ietekmi uz tirgu.

217 Prasītājs arī apstrīd Komisijas apgalvojumu, ka *GECAS* darbojās kā “sākotnējais klients” (*launch customer*) un “atbalsta klients” (*boost customer*) (apstrīdētā lēmuma 133. un 193. apsvērums) īpaši [..], un norāda, ka, ja *GECAS* nedarbotos šajā statusā, Komisijas apgalvojums par *GECAS* komerciālās ietekmes nozīmīgumu nebūtu pareizs. Prasītājs norāda, ka [..] un [..], un [..] liecības apstiprina, ka *GECAS* nedarbojās kā sākotnējais klients. Pēc prasītāja domām, sākotnējais klients izdara priekšlaicīgus pasūtījumus, uz kuriem lidmašīnu ražotājs pamatojas, nosakot, vai tas sāks attiecīgās lidmašīnas ražošanu. Pēc tā domām, lizinga sabiedrības vispār nevar uzskatīt par sākotnējiem klientiem [..]. Komisija šajā sakarā [..] attieksmi raksturo kā “dīvainu”. Tā apgalvo, ka [..] agrāk atzina, ka bija darbojusies kā sākotnējais klients saistībā ar vairākām [..] un [..] lidmašīnām, bet šķiet, ka [..] ir būtiski mainījusi šī termina definīciju un nav oficiāli atzinusi šo statusu [..] atšķirībā no parasta dalībnieka preces laišanā tirgū tikai [..].

218 Pirmkārt, jāatzīmē, ka atsauces apstrīdētajā lēmumā uz jēdzienu “atbalsta klients” tā pamatojumam neko nedod. Lai arī vēlāks *GECAS* lidmašīnu pasūtījums var palielināt to lidmašīnu skaitu lidsabiedrību flotēs, ko darbina *GE* dzinēji, šādi vēlāki

pasūtījumi ir izdarīti pārāk vēlu, lai tieši ietekmētu lidmašīnu ražotāja izvēli. Brīdī, kad lidmašīna tiek uzsākta ražot, tās ražotājs izlemj, ar kuru dzinēju to aprīkos vai, vajadzības gadījumā, kuri dzinēji būs iespējami šai platformai. No tā principā izriet, ka *GECAS* ražotāja dzinēja vai dzinēju izvēli var ietekmēt vienīgi platformas uzsākšanas posmā.

219 Tomēr jāatzīmē, ka tam, vai apzīmējums “sākotnējais klients” ir atbilstošs un vai termins “atbalsta klients” ir noderīgs attiecībā uz līzingsabiedrību lomu kopumā un it īpaši uz *GECAS* lomu attiecībā ar lidmašīnu ražotājiem, plašākā Komisijas argumentācijas aspektā nav nozīmes. Šeit ir svarīgi tas, vai *GECAS* var ietekmēt lidmašīnu ražotāju dzinēju izvēli, lai darbinātu noteiktas platformas. No iepriekš izskatītā B777X piemēra konkrēti izriet, ka *GECAS* līdzdalība ievērojami veicināja to, ka *Boeing* nolēma ekskluzīvi izvēlēties prasītāja dzinēju. Šādos apstākļos jāatzīst, ka *GECAS* faktiski ir Komisijas konstatētā ietekme un nav jānosaka tas, vai lidmašīnu ražotāji to uzskatīja par “sākotnējo klientu” vai “atbalsta klientu”.

— Par to, kā *GE* izmantoja ietekmi, ko tai nodrošina meitas uzņēmumu vara pār lidsabiedrībām

220 Runājot par prasītāja meitas uzņēmumu ietekmi uz lidsabiedrībām, Komisija apgalvo, ka *GECAS* ietekme krietni pārsniedz 10 % no visā pasaulē pārdotu lielu komerclidmašīnu pirkumiem, jo tā spekulatīvi pērk ar *GE* dzinējiem aprīkotas lidmašīnas, proti, pirms vēl šīm lidmašīnām ir atradies noteikts galīgais klients



(apstrīdētā lēmuma 123. apsvērumš), un tāpēc var “izsēt” (*seed*) *GE* dzinējus starp mazām lidsabiedrībām, tā uzturot un nostiprinot *GE* stāvokli, galvenokārt pateicoties iepriekš izskatītajiem standartizācijas apsvērumiem (skat. apstrīdētā lēmuma 125. apsvērumu).

221 Šajā sakarā Komisija apstrīdētā lēmuma 135. apsvērumā min *China Eastern* gadījumu, kas raksturots iepriekš 157. punktā, runājot par standartizācijas ietekmi. No *GE* 1999. gada pārskata fragmenta, kas citēts minētajā apsvērumā, izriet, ka *GECAS* palīdzēja šai sabiedrībai vairākos veidos, ieskaitot tās flotes standartizēšanu “ar *CFM[I]* darbināmajiem *Airbus* šaurajiem korpusiem”. Šāda flotes standartizēšana, pateicoties *GECAS* līdzdalībai, atspoguļo Komisijas raksturoto “izsēšanu”, jo *GECAS* veicina tādas situācijas rašanos, kad standartizācijas dēļ attiecīgajai lidsabiedrībai nākotnē būs izdevīgi pirkt prasītāja dzinējus. Tāpēc aplūkojamais fragments pamato Komisijas apgalvojumu par “izsēšanu”.

222 Apstrīdētā lēmuma 136. apsvērumā un it īpaši lēmuma 45. zemsvītras piezīmē Komisija min piemēru par [...], kuru tā detalizēti apraksta apstrīdētā lēmuma 192. apsvērumā sadaļā, kas veltīta *P & W* analīzei. No prasītāja iekšējās elektroniskās vēstules, kas minēta apstrīdētā lēmuma 192. apsvērumā, redzams, ka: [...]. Attiecīgās vēstules autors arī sevi apsveica par to, ka šī veiksmē bija [...]. Tas arī norādīja, ka “[...]”.

223 No šiem konkrētajiem piemēriem izriet, ka pats prasītājs uzskata, ka dažos gadījumos lizinga pakalpojumiem, ko *GECAS* var piedāvāt lidsabiedrībām, ir bijusi svarīga loma, ļaujot prasītājam iegūt līgumu par dzinēju piegādi lidsabiedrības lidmašīnām.

224 Cits pierādījums, *GECAS* iekšējais dokuments Nr. 702 CID 000080, ko Komisija iesniedza Pirmās instances tiesai, lai atspēkotu prasītāja apgalvojumu, ka *GECAS* nebija stratēģisku mērķu popularizēt prasītāja dzinējus, ir formulēts šādi: “[..]”. Šis dokuments apliecina, ka *GECAS* faktiski bija šāds stratēģisks mērķis.

225 Runājot par *GE Capital* stratēģisko ieguldījumu attiecībās ar lidsabiedrībām, Komisija (apstrīdētā lēmuma 117. apsvērumā) arī citē rakstu, kuru, kā tā apgalvo, esot sarakstījis prasītāja prezidents un ģenerāldirektors notikumu laikā Džeks Velšs [*Jack Welsh*]:

“Un ko [*GE*] *Capital* dod *GE*? Pirmkārt, vērtīgus klientus: [*GE*] *Capital* nodrošina finansējumu tādiem *GE* nodaļu klientiem kā *Aircraft*, *Power Systems* un *Automotive*, kas palīdz šīm nodaļām iegūt lielus līgumus. Viens no ievērojamākajiem piemēriem par iespējamo saikni ir *Continental Airlines* cīņa ar bankrotu 1993. gadā. *GE Capital* piešķirtie aizdevumi palīdzēja *Continental* atkal pacelties spārnos. Tam sekoja liels lidmašīnu pasūtījums no *Continental* — vairums ar *GE* dzinējiem. Runājot konsultanta Tiši [*Tichy*] vārdiem: “[*GE*] *Capital* ir *GE* rūpniecības nozaru arsenāla sastāvdaļa konkurences pārvarēšanai””.

226 Par citātu no tā paša raksta aizstāvības rakstā — prasītājs atzīmē, ka raksta autors bija žurnāla “*Fortune*” žurnālists. Tomēr prasītājs neapstrīdēja Komisijas apgalvojumu, kas it īpaši izteikts apstrīdētā lēmuma 37. un 38. zemspējas piezīmē, ka prasītājs publicējis šo rakstu savā interneta portālā. No šīs elektroniskās publikācijas izriet, ka prasītājs neapstrīdēja, bet gan drīzāk akceptēja tajā izklāstīto analīzi.

227 Komisija turpinājumā apstrīdētā lēmuma 118.–120. apsvērumā apgalvo, ka kopš citātā aprakstītās finansiālās palīdzības saņemšanas *Continental Airlines* izvēlējās prasītāja dzinējus vienmēr, kad pirka lielas komerclidmašīnas, kurām šāda izvēle bija iespējama. No tā Komisija secina, ka *GE Capital* finansiālā atbalsta *Continental Airlines* nosacījums ir bijis, ka pēdējais pieņem prasītāja dzinēju priekšrocību politiku.

228 Prasītājs neapstrīd šo piemēru faktus kā tādus. Tas nekommentē piemēru par *China Eastern* un attiecībā uz iepriekš 222. punktā izskatīto piemēru atzīmē, ka attiecīgajā elektroniskajā vēstulē bija arī teikts, ka attiecīgā komerciālā kampaņa bija ļoti “smaga”. Par *Continental Airlines* piemēru prasītājs apgalvo, ka tas ir atsevišķs gadījums, un norāda, ka Komisija nav mēģinājusi novērtēt aprakstītās prakses nozīmīgumu vai ietekmi. Tomēr jāuzskata, ka šie argumenti neapgāž Komisijas apgalvojumu, jo tā apstrīdētajā lēmumā pienācīgi izskaidro šo piemēru nozīmi saistībā ar *GECAS* un *GE Capital* lomu, veicinot to, lai lidsabiedrības pirktu prasītāja lielo komerclidmašīnu dzinējus.

— Secinājums par to, kā *GE* izmantoja ietekmi, ko tai nodrošina meitas uzņēmumu vara

229 Ņemot vērā visu iepriekš minēto un it sevišķi ievērojot konkrētos Komisijas minētos piemērus, lai apliecinātu to, ka *GE* izmantoja ietekmi, ko tai nodrošina meitas uzņēmumu komerciālā vara, kā pareizība un nozīme šajā tiesvedībā nav apšaubāma, jānoraida prasītāja iebildums par to, ka šādas ietekmes nav bijis. It sevišķi, ņemot vērā Komisijas iesniegtos pārliecinošos pierādījumus, nevar piekrist argumentiem, ka Komisijas atzinumi esot neparasti no ekonomikas teorijas viedokļa.

Apsvērumi par datiem, kā mainījās prasītāja tirgus daļa, kad *GECAS* sāka nodarboties ar lidmašīnu pirkšanu un līzingu

- 230 Apstrīdētā lēmuma 138. apsvērumā Komisija salīdzināja prasītāja stāvokli tirgū, pirms *GECAS* iesaistījās spekulatīvajos pirkumos (1988.–1995. gads), ar tā stāvokli pēc šī datuma (1996.–2000. gads). Tā atzīst, ka, lai arī *GE* dzinēju pārdošana līzīga sabiedrībām, ieskaitot *GECAS*, palielinājās vairāk nekā par 20 tirgus daļas punktiem (jeb vairāk nekā par 60 %), lidsabiedrību tiešie *GE* dzinēju pirkumi samazinājās mazāk par 5 tirgus daļas punktiem (jeb mazāk par 10 %). No tā Komisija secina, ka citu līzīga sabiedrību un lidsabiedrību pirkumi nav izlīdzinājuši *GECAS* dzinēju pirkumu ar priekšrocībām ietekmi un ka *GECAS* uzņēmējdarbība tādējādi ir radījusi tīru tirgus daļu novirzīšanu *GE*.
- 231 Prasītājs pareizi norāda, ka iepriekš minētie apsvērumi neļauj salīdzināt līzīga sabiedrību pirkumu tirgus daļas lielumu ar lidsabiedrību tiešo pirkumu tirgus daļu. No tā izriet, ka Komisija, atsaucoties uz statistiku, nav parādījusi, ka *GECAS* palielināja prasītāja vispārējo daļu lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū.
- 232 Prasītājs arī apgalvo, ka tā vienā no prasības pielikumiem izvirzītie dati, proti, profesora Nalebafa [*Nalebuff*] analīze (7.4. pielikums) par visu līzīga sabiedrību, ieskaitot *GECAS*, pirkumiem, liecina, ka *GECAS* rīcībai nebija pozitīvas ietekmes uz prasītāja pārdošanas apjomu un ka patiesībā kompensācijas efekts veicināja dzinēju pirkšanu no citiem ražotājiem, nevis *GE*, jo citas līzīga sabiedrības reaģēja uz *GECAS* priekšrocību politiku. Šajā sakarā, lai parādītu Komisijas kļūdu apgalvojumā, ka prasītāja tirgus daļas palielināšanās notikusi, pateicoties *GECAS*, prasītājs

pamatojas uz Komisijas apgalvojumu tās atbildei uz repliku, saskaņā ar kuru, pateicoties *GECAS* pirkumiem, prasītāja pārdošanas apjoms samazinājās līdz [...] %, nevis līdz [...] %.

233 Jānorāda, ka profesora Nalebafa ziņojumā minētie dati attiecas tikai uz dažādu avotu dzinēju platformām, kuru gadījumā pastāv izvēle starp *CFMI/GE* un cita veida dzinēju. Tāpēc šajos datos nav ietvertas visas lidmašīnas, kurām ir sertificēts tikai viens dzinējs, it sevišķi B737, kura dzinējus ekskluzīvi piegādā prasītājs. Tāpēc prasītāja apgalvojums, ka pati Komisija pieņem, ka tā tirgus daļa ir samazinājusies, balstās uz apgalvojumu, kas izņemts no konteksta un attiecas tikai uz vienu daļu no lielu komercilidmašīnu dzinēju tirgus.

234 Komisija arī kritizē profesora Nalebafa faktu izvēli, apskatot statistikas datus, it sevišķi viņa pieņēmumu, ka dažu lidmašīnu galīgo lietotāju izdarītā izvēle pagātnē tiks atspoguļota nākotnē, izvēloties citas lidmašīnas, kurām dzinējs vēl nav izraudzīts un kuras pasūtīs lizinga sabiedrības. Jāatzīst, ka profesora Nalebafa izmantotajos datos pēdējos gados faktiski bija īpaši liels pasūtījumu skaits, kuriem dzinēji vēl nebija izraudzīti, kas ir neizbēgami, bet padara šos datus mazāk ticamus. Ņemot vērā, ka profesors Nalebafs, salīdzinot trīs pēdējos gadus — 1998., 1999. un 2000. gadu ar agrāku periodu — 1991.–1997. gadu, izdarīja secinājumu, ka citas lizinga sabiedrības reaģēja pret *GECAS* priekšrocību politiku, arī viņa secinājumu vājina ticamības trūkums.

235 Jākonstatē, ka zināma prasītāja konkurentu ražoto dzinēju, ko iegādājas lizinga sabiedrības, proporcijas palielināšanās ir nenovēršama, ja vien netiek ņemts vērā, ka tirgus daļu novirze *GECAS* pirkumu rezultātā ir ļoti iedarbīga tādā ziņā, ka katrs *GE* dzinējs, ko iegādājas *GECAS*, nozīmē vienu papildu pārdevumu salīdzinājumā ar pārdošanas apjomu tad, ja nebūtu *GECAS*. Pastāv pieprasījums pēc prasītāja konkurentu dzinējiem, it sevišķi ņemot vērā iepriekš minētos ieguvumus no

standartizācijas, jo agrāk atsevišķas lidsabiedrības ir izvēlējušās šos dzinējus. Tā kā *GECAS* ir ieņēmusi nozīmīgu daļu lizinga tirgū un principā nepērk lidmašīnas ar prasītāja konkurentu ražotajiem dzinējiem, citas lizinga sabiedrības neizbēgami sedz pieprasījumu pēc citiem dzinējiem.

<sup>236</sup> Prasītāja arguments, ka citas lizinga sabiedrības apzināti reaģēs uz *GECAS* politiku, popularizējot citus dzinējus, ir pieņemams tiktāl, cik šīs sabiedrības pašas izvēlas dzinēju lidmašīnas aprīkošanai. Tomēr Komisija apstrīdētajā lēmumā atzīmē, ka attiecībā uz *ILFC* jaunākajiem pasūtījumiem dzinēju izvēle lielākoties bija “atvērta” pretēji *GECAS* “tikai *GE*” politikai, kas tādējādi ļāva *ILFC* nākamajiem klientiem piedalīties dzinēja izvēlē (apstrīdētā lēmuma 137. apsvērums). Šo faktu apstiprina paša prasītāja iesniegtie dati, kas ietverti profesora Nalebafa ziņojumā.

<sup>237</sup> Kā minēts iepriekš, Komisija apstrīdētajā lēmumā norādīja, ka prasītāja tirgus daļa, vadoties pēc datiem par izveidoto dzinēju bāzi, kopš 1995. gada beigām ir palielinājusies (apstrīdētā lēmuma 74.–76. apsvērums un I pielikums). Tomēr prasītājs apgalvo, ka prasītāja kopš 1995. gada izveidotās bāzes palielinājumu nevar piedēvēt *GECAS*, jo no šī [...] dzinēju palielinājuma tikai [...] dzinēji ir saistīti ar *GECAS* pasūtījumiem. Komisija neapstrīd šos datus, bet norāda, ka pasūtījumi pēc *GECAS* uzņēmējdarbības uzsākšanas bija izdarīti ar novēlošanos dzinēju bāzes ziņā, kas ir tirgus daļas līdzeklis, kas ir atkarīgs no faktiskās lidmašīnas piegādes kopā ar to darbinošu dzinēju. Tā arī atzīmē, ka prasītāja uzstādīto dzinēju bāze strauji pieauga kopš 1999. gada, kad varēja sākt just *GECAS* ietekmi.

- 238 Tāpēc jānorāda, ka, lai arī *GECAS* nopirktie dzinēji zināmā mērā sekmēja prasītāja uzstādīto dzinēju bāzes palielināšanos, kā minēts apstrīdētajā lēmumā, un lai arī šī sekmēšana pakāpeniski kļūst aizvien nozīmīgāka, tā ir minimāla. Tomēr tas nenozīmē, ka *GECAS* nebija ievērojamas ietekmes uz dalībnieku spēku sadali lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū. Faktiski un sevišķi ņemot vērā iepriekšējā punktā minētos atzinumus, ir pārāgri novērtēt *GECAS* ietekmes līmeni uz datiem, kas saistīti ar uzstādīto dzinēju bāzes izmaiņām. Šajos apstākļos, lai arī no apstrīdētā lēmuma izriet, ka *GECAS* pirkšanas uzņēmējdarbības sākums sakrīt ar prasītāja tirgus daļas palielināšanos saistībā ar uzstādīto bāzi, Komisija apstrīdētajā lēmumā nav pierādījusi, ka starp šiem diviem apstākļiem būtu cēloņsakarība.
- 239 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, jānorāda, ka Komisija nav pierādījusi ar faktiem, ka *GECAS* iepirkuma aktivitāte palielināja prasītāja kopējo daļu lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū. Savukārt prasītājam arī nav izdevies pierādīt, ka *GECAS* nebija pozitīvas ietekmes uz prasītāja kopējo tirgus daļu vai arī ka citas lizinga sabiedrības reaģēja uz *GECAS* politiku, pieņemot pretēju priekšrocību politiku par labu tā konkurentu dzinējiem.
- 240 Ņemot vērā šos atzinumus, jāsecina, ka iepriekš aplūkotā lietas dalībnieku viedokļu apmaiņa par statistikas datiem nav atrisināta. Tas, ka Komisijas argumentāciju neapstiprina statistika, ir jāņem vērā, novērtējot šīs argumentācijas atbilstību kopumā. Tomēr vērā jāņem arī tas, ka attiecīgie dati nepierāda arī prasītāja pretargumentus, ka *GECAS* rīcība neietekmēja tirgu.

#### Secinājumi par vertikālo integrāciju

- 241 Pamatojoties uz iepriekš minētajiem pierādījumiem, Komisija varēja tiesiski secināt, ka prasītāja rīcībā, pateicoties tā meitas uzņēmumu darbībām, bija komerciāli

līdzekļi, ko tas vismaz dažos gadījumos izmantoja, lai iegūtu līgumus, ko tas, iespējams, nebūtu ieguvis bez to palīdzības. Dažos gadījumos *GECAS* un/vai *GE* bija izšķiroša loma lidmašīnas ražotāja vai lidsabiedrības dzinēja izvēlē. Turklāt Komisijas citētie dokumenti pierāda, ka prasītāja komerciālā politika ir izmantot šo varu, lai palielinātu savu ietekmi lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū.

- 242 Tas, ka Komisijai apstrīdētajā lēmumā neizdevās ar statistikas datiem pierādīt, ka prasītājam šīs varas dēļ bija pozitīva ietekme vispārējo daļu lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū, neapgāž tās apgalvojumu par *GECAS* īstenoto komerciālo ietekmi. Tā kā Komisija, atsaucoties uz konkrētiem gadījumiem, pierādīja, ka prasītājs apzināti izmantoja komerciālās iespējas, ko tam deva *GECAS* darbība un *GE Capital* finansiālā vara, lai popularizētu savus dzinējus, un ka šī politika bija veiksmīga, tā savā analizē ir pietiekami pierādījusi, ka šo komerciālo sviru izmantošana sekmē tā dominējošo stāvokli.

d) Konkurences stāvoklis lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū

- 243 Prasītājs apstrīd Komisijas apgalvojumu, ka prasītājam bija iespējas novērst *P & W* un *Rolls-Royce* konkurenci lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū (apstrīdētā lēmuma 163. apsvēruma un 109. punkta iepriekš). Šajā sakarā pietiek atzīmēt, ka, lai konstatētu, ka prasītājs bija dominējošā stāvoklī, Komisijai nebija jāpierāda, ka šīs konkurences likvidēšana notiktu prasītāja stāvokļa šajā tirgū rezultātā (skat. 114. punktu iepriekš). Lai arī šādas sekas būtu pats uzskatāmākais dominējošā stāvokļa rādītājs, šīs sekas var arī nebūt dominējošā stāvokļa rezultāts. Tāpēc šim



prasītāja argumentam, kas balstīts uz apgalvoto šādas izslēgšanas pierādījumu trūkumu, šajos apstākļos nav nozīmes.

244 Jāatzīmē arī, ka apstrīdētā lēmuma 164. apsvērumā Komisija norādīja, ka prasītājs ir uzstādījis savas preces uz desmit no pēdējām divpadsmit platformām, kurās lidmašīnu ražotāji piedāvāja ekskluzīvu stāvokli. Komisija iebildumu rakstā šajā sakarā norādīja, ka prasītājs uzvarēja visās platformu publisko piedāvājumu procedūrās, kurās tas piedalījās. Prasītājs apstrīd šo analīzi, pretēji norādot, ka attiecīgajā tirgū pastāv sprauga konkurence.

245 Prasītājs pareizi apgalvo, ka vairākas no šīm platformām bija nevis lielu komerclidmašīnu, bet gan lielu vai mazu iekšzemes lidmašīnu platformas. Tā kā Komisija, lai novērtētu dominējošo stāvokli, definēja trīs atšķirīgus tirgus, kas atbilst šīm trijām lidmašīnu kategorijām, tad aprēķinam, uz kuru Komisija balstās, pašam par sevi attiecībā uz katru atsevišķo tirgu, tajā skaitā uz lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgu, nav nozīmes.

246 Līdzīgi arī prasītāja minētais piemērs par to, ka tas nav uzvarējis visās publisko piedāvājumu procedūrās par ekskluzīviem līgumiem, kuros piedalījies, attiecas uz mazu iekšzemes lidmašīnu — ERJ-145. Tāpēc šim piemēram izskatāmajā lietā nav nozīmes, jo Komisija apstrīdētajā lēmumā neanalizēja šo tirgu.

247 Tiesas sēdē prasītājs analizēja četras pēdējās lielu komerclidmašīnu dzinēju publisko piedāvājumu procedūras. Tas norāda, ka sākotnēji *Airbus* A318 bija sertificēts tikai viens *P & W* dzinējs un ka *CFMI* dzinējs tika sertificēts vēlāk. Pēc neveiksmīgajām sarunām starp *GE* un *Airbus* par dzinēja piegādi A340 500-600, *Airbus* ekskluzīvi

izvēlējās *Rolls-Royce*. A380 bija sertificēti divi motori *Rolls-Royce* un *Engine Alliance*, un galu galā prasītājs uzvarēja publiskā iepirkuma procedūrā attiecībā uz B777X, neraugoties uz nežēlīgo konkurenci ar *Rolls-Royce*. No šiem piemēriem kopumā prasītājs secina, ka tas nav dominējošā stāvoklī lielu komerciālo dzinēju tirgū.

248 Sevišķi attiecībā uz piemēru par dzinēja piegādi A340 500-600 Komisija apsvēra attiecīgo publiskā iepirkuma procedūru apstrīdētā lēmuma 170. apsvērumā, kurā tā atzīmēja, ka [..]. Prasītājs šo faktu neapstrīd, bet norāda, ka [..]. Tomēr [..] šis arguments neapgāž Komisijas secinājumu, ka šis piemērs atspoguļo *GE* dominējošo stāvokli.

249 Vispārīgāk — četras publisko iepirkumu procedūras, ko prasītājs analizēja tiesas sēdē, nepierāda, ka Komisija būtu pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz prasītāja dominējošo stāvokli. No šiem piemēriem izriet, ka lielu komerciālo dzinēju tirgū bija konkurence. Tomēr, kā jau iepriekš norādīts, konkurence tirgū vēl neizslēdz to, ka vienam no konkurentiem ir līdzekļi, kas tam ļauj būt lielā mērā neatkarīgam no saviem konkurentiem. Dominējošais stāvoklis nav sinonīms monopolam, tāpēc ar to, ka dominējošā stāvoklī esoša uzņēmuma konkurents ieguvis līgumu, nepietiek, lai apgāztu secinājumu, ka šis uzņēmums atrodas dominējošā stāvoklī.

250 Līdzīgi arī iepriekš 244. un 245. punktā minētie apsvērumi par atsevišķu apstrīdētā lēmuma apgalvojumu nesvarīgumu nav izšķiroši prasītāja dominējošā stāvokļa pirms koncentrācijas attiecīgajā tirgū analīzes vispārējā sistēmā. Tāpēc tie nepadara par

spēkā neesošiem Komisijas secinājumus par dominējošo stāvokli pirms koncentrācijas.

e) Komerčiāla vai konkurences spiediena neesamība vai nenozīmīgums

Spiediens no konkurentu puses

<sup>251</sup> Runājot par prasītāja konkurentiem lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū, Komisija apstrīdētajā lēmumā atzīmē, ka *P & W* daļa lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū pastāvīgi samazinās (apstrīdētā lēmuma 174.–195. apsvērumi) un ka, lai gan *Rolls-Royce* ir nopietns konkurents tehniskās perspektīvas ziņā, bet tas [..], it sevišķi ņemot vērā, ka tas ir mazāks par prasītāju (196.–223. apsvērumi).

<sup>252</sup> Prasītājs apgalvo, ka Dzinēju alianses lēmumā Komisija *P & W* un *Rolls-Royce* uzskatīja par nopietniem un ticamiem konkurentiem. Šajā sakarā jāatgādina, ka ne Komisijai, ne *a fortiori* Pirmās instances tiesai šajā lietā nav saistoši Dzinēju alianses lēmuma secinājumi (skat. iepriekš 118. un 120. punktu un minēto judikatūru).

<sup>253</sup> Jānorāda arī, ka dažādu tirgū konkurējošu uzņēmumu spēku samēru novērtēšana principā ir sarežģīta ekonomiska vērtējuma sastāvdaļa, saistībā ar kuru Komisijai ir rīcības brīvība (skat. it īpaši iepriekš 60. un turpmākos punktus un minēto judikatūru).

254 Šajā sakarā Komisija nenoliedz, ka *P & W* un *Rolls-Royce* zināmā mērā konkurē lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū.

— Par *P & W* stāvokli

255 Tieši par *P & W* Komisija iesniedz dokumentus un datus, no kuriem izriet, ka *P & W* ražotie dzinēji galvenokārt darbina lidmašīnas, kuras vairāk neražo, un ka tās tirgus daļa samazinās.

256 Šo relatīvo samazinājumu sevišķi atspoguļo tas, ka tās tirgus daļa dzinēju bāzei lidmašīnās, kuras vairāk neražo, ir lielāka nekā tās tirgus daļa dzinēju bāzei lidmašīnās, kuras vēl ražo (apstrīdētā lēmuma 81. apsvērumš). Turklāt tās daļa dzinēju bāzei lidmašīnās, kuras vēl ražo (26,5 %), ir lielāka par tās tirgus daļu dzinēju rezerves pasūtījumiem, kas ir tikai 16 %.

257 Komisija it īpaši min *P & W* mātes uzņēmuma *UTC* prezidenta 1999. gada 22. septembra paziņojumu, par kuru kāds prasītāja darbinieks ziņoja iekšējā dokumentā un saskaņā ar kuru *P & W* dzinēji šobrīd no apgrozības tiek izņemti vairāk nekā citu ražotāju dzinēji, un pusi no 450 lidmašīnām uz zemes (*parked*, proti, garāžā) 1999. gadā darbināja *P & W* dzinēji (apstrīdētā lēmuma 177. apsvērumš). Saskaņā ar *UTC* 2000. gada pārskatu *P & W* ieņēmumi 1999. gadā, salīdzinot ar 1998. gadu, samazinājās par 202 miljoniem USD (3 %), kas atspoguļo komerciālā un militārā transporta motoru piegādes un komerciālo lidmašīnu rezerves daļu apjoma samazināšanos, ko daļēji kompensēja pieaugums komerciālo lidmašīnu kapitālremonta un remonta biznesā (181. apsvērumš). Apstrīdētā lēmuma 183. apsvērumā Komisija arī apgalvo, ka [..].

- 258 Komisija turpina, apstrīdētā lēmuma 185.–187. apsvērumā apgalvojot, ka, šķiet, [..]. Komisija no tā secina, ka *P & W* neatkarīgā komercdarbība turpmāk būtiski tiks koncentrēta uz citu, nevis lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgu.
- 259 Prasītājs tieši neapstrīd Komisijas šajā sakarā izvirzītos faktus, taču norāda, ka *P & W* turpina ieguldīt savu dzinēju uzlabošanā un sadarbojas ar prasītāju Dzinēju aliansē, lai izstrādātu pilnīgi jaunu dzinēju priekš A380 un B747-400. Tas arī apgalvo, ka *P & W* pārdotie dzinēji, kas darbina A318, pārspēj *CFMI* alternatīvos dzinējus šai platformai. Jāuzskata, ka šie faktori, lai arī tie tiešām norāda, ka *P & W* turpina darboties lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū, neapgāž Komisijas apgalvojumu.
- 260 Prasītājs, atsaucoties uz apstrīdētā lēmuma 192. apsvērumu, [..] apstiprina, ka atsevišķos tirgos starp to un *P & W* pastāv konkurence, kas atsevišķos gadījumos var būt arī spēcīga. Savukārt *P & W* tirgus daļas attīstības tendences un lielums liecina par šīs konkurences ierobežoto apmēru, bet iepriekš minētais fakts, ka, neraugoties uz standartizācijas apsvērumiem, prasītājs uzvarēja attiecīgajā publiskā iepirkuma procedūrā, sevišķi pateicoties *GECAS* līdzdalībai, pasaka vairāk nekā tas, ka līguma noslēgšanā bija konkurence. Kā atzīmēja apstrīdētā lēmuma 192. apsvērumā minētās elektroniskās vēstules fragmenta autors: “[..]”, un šis piemērs īpaši ilustrē to, ka vienlaikus var pastāvēt gan zināma konkurence, gan viena konkurenta pārsvars.
- 261 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Komisija, pamatojoties uz datiem un dokumentiem, uz kuriem tā īpaši atsaucās apstrīdētajā lēmumā, 194. apsvērumā varēja likumīgi secināt, ka *P & W* vairs nebija vērā ņemams tiešs, neatkarīgs *GE* konkurents lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū.

— Par *Rolls-Royce* stāvokli

- 262 Runājot par *Rolls-Royce*, Komisija apstrīdētajā lēmumā skaidro, ka prasītāja konkurenta stāvokli ietekmē [..] (196. un turpmākie apsvērumi).
- 263 Komisija it īpaši min *GECAS* prezidenta elektronisko vēstuli, kurā viņš apgalvo [..] (apstrīdētā lēmuma 200. un 204. apsvērumi).
- 264 Komisija arī atsaucas uz iekšējo [..] dokumentu [..] (205. apsvērumi).
- 265 Saskaņā ar Komisijas teikto, [..] *Rolls-Royce* bija nepieciešams ārējs finansējums, lai izstrādātu jaunus dzinējus, izmantojot Riska un peļņas sadales partneru programmu (turpmāk tekstā — “RPSP”). Šajā sakarā tā atsaucas uz *Schroder Salomon Smith Barney* finanšu analītiķu komentāriem, no kuriem izriet, ka šīs programmas *Rolls-Royce* ir kļuvušas ļoti nozīmīgas. Saskaņā ar *Deutsche Bank* pētījumu bažas rada tas, ka ap 60 % no *Rolls-Royce* ienākumu pieauguma pirms procentu un nodokļu aprēķina ir no RPSP programmas un to paredzamība ir ierobežota, un tā norāda, ka paredzamās kapitāla plūsmu izmaiņas saskaņā ar šīm programmām palielinās spriedzi *Rolls-Royce* ilgtermiņa uzņēmējdarbībā, jo pēc 2001. gada ir paredzams samazinājums (apstrīdētā lēmuma 201.–203. apsvērumi).
- 266 Komisija atzīmē, ka [..] (211.–214. apsvērumi).

- 267 Visbeidzot, Komisija šajā sakarā atzīmē, ka prasītājs ir vairāku lidsabiedrību “saistošais piegādātājs”, jo tā dzinēji ir vairāk nekā 60 % no lidmašīnu, kuras šobrīd ražo, dzinēju bāzēm (apstrīdētā lēmuma 215.–217. apsvērumš). Lēmuma 218. apsvērumā tā citē pašā *Rolls-Royce* apgalvojumu, no kura izriet, ka [..].
- 268 Prasītājs apgalvo, ka *Rolls-Royce* ir ļoti spēcīgs konkurents tehniskā ziņā, un norāda, ka Dzinēju alianses lēmumā Komisija atzīmēja, ka “tā tirgus daļa pieaugs un tam ir atbilstoša kapacitāte attīstīt jaunus dzinējus un esošo dzinēju variantus”. Prasītājs uzskata, ka būtu absurdi apgalvot, ka [..], kad šis apstāklis atspoguļo ievērojamus *Rolls-Royce* komerciālos panākumus.
- 269 Ņemot vērā apstrīdētajā lēmumā konstatēto un prasītāja šajā sakarā iesniegtos argumentus, jāatzīst, ka *Rolls-Royce* uzņēmējdarbība lielu komerciālu dzinēju ražošanā faktiski ir komerciāli veiksmīga un tai šobrīd nav komerciālu vai finansiālu grūtību. Turklāt ir pareizi, ka [..] principā liecina par komerciāliem panākumiem, kā arī ir finansiālas stabilitātes pazīme.
- 270 Tomēr Komisija apstrīdētajā lēmumā nenoliedza *Rolls-Royce* komerciālos panākumus. It sevišķi tā neuzskatīja, ka [..] liecinātu par komerciālu vājumu, kā apgalvo prasītājs. Komisija norādīja, ka, neraugoties uz nopelniem, *Rolls-Royce* [..] un tādējādi to nevar vispārīgi uzskatīt par pienācīgu pretsvaru lielu komerciālu dzinēju tirgū, kas neļautu prasītājam darboties lielā mērā neatkarīgi.

- 271 Apstrīdētajā lēmumā Komisija secināja, ka [...] (apstrīdētā lēmuma 211.–213. apsvērumus). Savos iesniegumos prasītājs neapstrīd analizē izmantoto pierādījumu pareizību, bet tikai norāda [...]. Tomēr jāatzīst, ka šis arguments apstiprina Komisijas apstrīdētā lēmuma 214. apsvērumā īpaši secināto, ka [...].
- 272 Runājot par *Rolls-Royce* finansiālo situāciju, no iepriekš 263. un 265. punktā minētā Komisijas pamatojuma izriet, ka [...] un ka veidam, kā tā ir finansējusi savus jaunākos projektus, proti, RPSP atbalstam, būs negatīva ietekme uz tās ieņēmumiem nākamajos gados. Lai pamatotu šo argumentācijas daļu, Komisija balstās uz neatkarīgu finanšu analītiķu apgalvojumiem, kas tieši skar sekas, ko *Rolls-Royce* radīs šī projektu finansēšanas metode. Savukārt prasītājs tikai norāda, ka *Rolls-Royce* vispār komerciālā ziņā ir panākumi, neizskaidrojot, kādā veidā Komisijas analīze par *Rolls-Royce* [...] būtu nepareiza.
- 273 No iepriekš minētā izriet, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 196. apsvērumā nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, norādot, ka, “lai arī [*Rolls-Royce*] tehniskā ziņā ir ļoti spējīga piegādātāja, tādējādi to nevar uzskatīt par uzticamu pretendenti publiskā iepirkuma procedūrās visiem dzinējiem visos tirgos un it īpaši par tādu, kas var iegūt ekskluzivitāti dzinēju jomā”.

### Spiediens no pircēju puses

- 274 Visbeidzot, Komisija apstrīdētajā lēmumā norāda iemeslus, kāpēc ne *Boeing* un *Airbus*, kuri abi ir vienīgie lielu komercidmašīnu ražotāji, ne lidsabiedrībām nav kompensējošas pircēju varas (224.–228. apsvērumi).



- 275 Komisija būtībā apgalvo, ka daudzas lidsabiedrības ir atkarīgas no prasītāja, jo tas ir saistošais piegādātājs to flotēm. Turklāt tā norāda, ka lidsabiedrību, kas ir galīgās dzinēju lietotājas, pieprasījums ir izklaidēts, jo neviena sabiedrība pati neiepērk vairāk par 5 % (226. apsvērumš).
- 276 Runājot par lidmašīnu ražotājiem, Komisija norāda, ka prasītājam uz tiem ir ievērojama ietekme ar to klientu starpniecību, ņemot vērā tā izveidotās bāzes daļu šo klientu flotēs. Šajā aspektā tā atgādina, ka *GECAS* var lidsabiedrībās “izsēt” pieprasījumu pēc lidmašīnām, ko darbina prasītāja dzinēji, un ka *GE Capital* un *GECAS* ir pat tieši ietekmējuši to dzinēju izvēli (228. apsvērumš).
- 277 Šajā sakarā prasītājs izvirza divas kritiskas piezīmes. Pirmkārt, tas apgalvo, ka lēmumā lietā *Allied Signal/Honeywell* Komisija konstatēja, ka *Boeing* un *Airbus* ir ietekmīgi pircēji, bet gan tajā lēmumā, gan lēmumā lietā *EADS*, ka lidsabiedrībām ir liela vara kā pircējam. Šajā sakarā pietiek norādīt, kā to dara arī Komisija, ka attiecīgajos lēmumos minētā vara pircēju statusā bija attiecībās ar citām sabiedrībām, nevis prasītāju un saistībā ar citām precēm. Tā kā šajā sakarā Komisija balstās uz priekšrocībām, kas īpaši piemīt prasītājam un tā specifiskajai situācijai dzinēju tirgos, šajā lietā šim argumentam nav nozīmes.
- 278 Otrkārt, prasītājs apgalvo, ka ne *Boeing*, ne *Airbus* neiebilda pret koncentrāciju. Šādu iebildumu trūkumam nav nozīmes jautājumā par to, vai prasītājs pirms koncentrācijas bija dominējošajā stāvoklī. Iebildumu trūkumu var izskaidrot ar vairākiem atšķirīgiem iemesliem, ieskaitot Komisijas tiesas sēdē minēto pieļāvumu, ka ne *Boeing*, ne *Airbus* nav izteiktas intereses samazināt dzinēju cenu, jo salīdzinoši augstais cenu līmenis tos abus ietekmē vienādi. Turklāt piešķirt ievērojamu nozīmi iebildumu trūkumam nozīmētu atzīt, ka uzņēmuma klienti ar tādu kā privātas

koncentrācijas kontroles palīdzību varētu noteikt, vai to piegādātājs attiecīgajā tirgū atrodas dominējošā stāvoklī.

279 Tādējādi prasītāja šajā sakarā izvirzītie argumenti ir jānoraida. Šajos apstākļos un ievērojot dažādos iepriekš izdarītos secinājumus par prasītāja ietekmīgo stāvokli lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū, Komisija nav kļūdijusies faktos vai pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, uzskatot, ka *Boeing*, *Airbus* un citu lidsabiedrību komerciālais spiediens uz prasītāju nav tāds, lai apgāztu Komisijas secinājumu, ka prasītājs bija dominējošā stāvoklī.

#### f) Secinājums par dominējošo stāvokli

280 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Komisija, nepieļaujot acīmredzamu kļūdu vērtējumā, apstrīdētā lēmuma 229. apsvērumā varēja secināt, ka pirms koncentrācijas *GE* bija dominējošā stāvoklī lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū.

### C — *Par vertikālo pārklāšanos*

#### 1. *Lietas dalībnieku argumenti*

281 Attiecībā uz apstrīdētā lēmuma pilāru par vertikālo pārklāšanos, kas rastos, apvienojot *Honeywell* dzinēju starterus un *GE* dzinējus, prasītājs norāda, ka Komisija

ir ignorējusi to, ka *Honeywell* piegādā savus starterus ar *GE* konkurējošajiem dzinēju ražotājiem. Komisija neesot iesniegusi nekādus pierādījumus tam, ka koncentrācijas darījums novestu pie koncentrācijas rezultātā radītā subjekta konkurentu izstumšanas no tirgus, sevišķi ņemot vērā to, ka starteris veido tikai 0,2 % no dzinēja cenas.

282 Atbildes rakstā uz *Rolls-Royce* un *Rockwell* izteikumiem un tiesas sēdē prasītājs piebilda, ka Komisijai esot bijis jāņem vērā pienākumi, ko koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam uzliek EK līguma 82. pants saskaņā ar iepriekš 58. punktā minēto spriedumu lietā *Tetra Laval/Komisija*.

283 Attiecībā uz saistību priekšlikumiem par starteriem — *GE* ierosināja izbeigt *Honeywell* uzņēmējdarbību starteru ražošanā. Iebildumi apstrīdētajā lēmumā par šo saistību priekšlikumu esot pilnīgi nepamatoti.

284 Komisija, ko atbalsta *Rolls-Royce*, atgādina, ka, ņemot vērā situāciju tirgū, *Honeywell* ir vienīgais neatkarīgais un uzticamais lielu komerclidmašīnu starteru piegādātājs un ka tā iekļaušana uzņēmumā, kas ir dominējošais dzinēju piegādātājs, atļautu koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam rīkoties neatkarīgi, kas pirms tam nebija iespējams. Komisija arī atzīmē, ka prasītāja kritika par saistību priekšlikumu noraidīšanu attiecībā uz šo tirgu neesot nekas vairāk par apgalvojumiem.

285 *Rolls-Royce* uzsver, ka starteris ir visu lidmašīnu būtiska sastāvdaļa un ka koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam pēc koncentrācijas būtu iespējams iegādāties šīs sastāvdaļas ar labākiem nosacījumiem. *Rolls-Royce* būtu finansiāli un tehniski sarežģītāk izvēlēties citu piegādātāju, nevis *Honeywell*.

## 2. Pirmās instances tiesas vērtējums

- 286 Apstrīdētā lēmuma 331.–340. apsvērumā Komisija raksturoja *Honeywell* stāvokli dažādos vairāku dzinēju aksesuāru un kontrolierīču tirgos. Tā it sevišķi apgalvoja, ka *Honeywell* tirgus daļa bija [50–60] % vienā no šo preču — starteru — tirgiem, bet *Hamilton Sundstrand, P & W* māsas uzņēmums, bija otrs lielākais ražotājs ar [40–50] % lielu tirgus daļu ražošanas apjoma ziņā (apstrīdētā lēmuma 337. un 338. apsvērumi).
- 287 Jāatgādina arī, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā neuzskatīja, ka koncentrācija radīs vai nostiprinās *Honeywell* dominējošo stāvokli šajā tirgū.
- 288 Savukārt apstrīdētā lēmuma 419. apsvērumā Komisija uzskatīja, ka, “pat neņemot vērā apvienoto preču piedāvājumu sekas, paredzētais koncentrācijas darījums nostiprinās *GE* dominējošo stāvokli [lielu komerclidmašīnu tirgū] konkurējošo dzinēju ražotāju vertikālās izstumšanas rezultātā, kas notiks vertikālo attiecību dēļ starp *GE* kā dzinēju ražotāju un *Honeywell* kā starteru [piegādātāju] *GE* un tā konkurentiem”. Pēc tās domām: “Pēc ierosinātā koncentrācijas darījuma koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam būs motivācija kavēt vai pārtraukt *Honeywell* starteru piegādi konkurējošiem dzinēju ražotājiem, tāpēc tiks kaitēts *GE* konkurentu piegādei, izplatīšanai, peļņai un konkurētspējai. Tāpat koncentrācijas rezultātā radītais subjekts varēs paaugstināt starteru vai to rezerves daļu cenas, tā palielinot konkurējošo dzinēju ražotāju cenas un vēl vairāk samazinot to spējas konkurēt ar minēto subjektu.” (Apstrīdētā lēmuma 420. apsvērumi.)

289 Komisija turpinājumā noraidīja dažādos prasītāja argumentus, apšaubot tā analīzi. Tā norāda, ka *Hamilton Sundstrand* šobrīd ražo starterus tikai *P & W* dzinējiem, un apgalvo, ka tam nav komerciālas intereses pārdot savus starterus citiem dzinēju ražotājiem, pat ja paaugstinātos cena (338. un 421. apsvērums). Līdz ar to Komisija uzskata, ka *Hamilton Sundstrand* nav uzskatāms par *Honeywell* konkurentu (338. apsvērums). Komisija konstatē, ka neviens cits konkurents nespēj tirgū efektīvi konkurēt ar *Honeywell* un ka pastāv lieli šķēršļi ienākšanai tirgū, tāpēc jaunas ienākšanas tirgū iespēja arī nav īsts ierobežojums (422. un 423. apsvērums).

290 Turklāt Komisija apsver administratīvās procedūras laikā izvirzīto argumentu, ka vairāki *Honeywell* noslēgtie līgumi efektīvi izslēdz risku, ka tas varētu atteikties piegādāt starterus noteiktiem klientiem, pat iziet no tirgus kā trešo personu piegādātājs. Tā noraida argumentu par šo ierobežojumu efektivitāti, apgalvojot, ka, neraugoties uz šo līgumu noteikumiem, *Honeywell* atteikšanās pārdot traucētu *GE* konkurentiem un radītu tiem ievērojamus izdevumus, it sevišķi, tā kā “šāda stingra līgumiskā kontrole, kas ierobežo vienas vai otras puses iespējas izslēgt konkurentu bez iemesla, ir jaunāko dzinēju programmu iezīme, kamēr agrākajās programmās šādi nosacījumi nav ietverti” (424. apsvērums).

291 Komisija arī noraida argumentu, ka, lai gan *Honeywell* bija daļa no gaisa turbīnu starteru tirgus, līdz šim brīdim nav notikusi konkurentu izstumšana no šī tirgus, šajā sakarā atzīmējot, ka par šiem mazajiem dzinējiem ir noslēgti ekskluzīvi līgumi, tāpēc motivācija izstumt konkurentus no šī tirgus ir acīmredzami vājāka nekā motivācija, kas būtu koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam attiecībā uz lielu komercidmašīnu platformām, kurām var sertificēt vairākus dzinējus (apstrīdētā lēmuma 425. apsvērums). Visbeidzot, par argumentu, ka starterus var tieši piegādāt lidmašīnu ražotājiem un ka visus atteikumus apgādāt dzinēju ražotājus lidmašīnu ražotāji var apiet, ja lidmašīnu ražotāji pasūta starterus paši, Komisija atzīmē, ka

vairumā gadījumu dzinēju starterus pārdod dzinēju piegādātājiem, lai tos ietvertu dzinēja komplektā, ko piegādā lidmašīnas ražotājam (apstrīdētā lēmuma 426. apsvērumā).

292 Jāatzīst, ka Pirmās instances tiesā prasītājs nav apstrīdējis to, ka Komisija administratīvajā procedūrā izvirzītos argumentus noraidīja apstrīdētajā lēmumā pamatoto un iepriekšējos punktos rezumēto iemeslu dēļ. Šajā procesā šie iemesli jāuzskata par šo noraidījumu attaisnojošiem. Savukārt Pirmās instances tiesai jāapsver iepriekš 281.–283. punktā rezumētie prasītāja argumenti.

293 Komisijas apgalvojums par prasītāja dominējošā stāvokļa, kas tam bija pirms koncentrācijas, nostiprināšanu lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū galvenokārt pamatojas uz to, ka pēc koncentrācijas darījuma jaunizveidotais subjekts būtu motivēts “kavēt vai pārtraukt *Honeywell* starteru piegādi konkurējošajiem dzinēju ražotājiem” un ka tas varētu paaugstināt cenas. Noraidot argumentus, ka līguma saistības atturot *Honeywell* atteikties pārdot, tā arī atzīmēja, ka šāds atteikums praksē radītu traucējumus un lielus izdevumus konkurējošajiem dzinēju ražotājiem.

294 Nav šaubu, ka *Honeywell* dzinēju piederumi un kontrolierīces, ieskaitot starterus, tiek izmantoti ļoti daudzus konkurentu, it īpaši *Rolls-Royce*, dzinējos. Ņemot vērā prasītāja galvenā konkurenta *Hamilton Sundstrand* komerciālo stratēģiju vairs nepārdot tirgū savus dzinējus, ko neapstrīd prasītājs, *Rolls-Royce* turpmāk ir atkarīgs no *Honeywell*, un *Honeywell* tirgus daļa [50–60] % tādējādi adekvāti neatspoguļo komerciālās ietekmes līmeni, kas tai ir pār *Rolls-Royce*. Komisija 425. apsvērumā arī atzīmēja, ka tas, ka lielām komerclidmašīnām atšķirībā no lidmašīnām, kuras darbina

ar gaisa turbīnu dzinējiem, bieži pastāv dzinēju izvēle, tieši motivē dzinēju ražotājus tuvākajā nākotnē izstumt konkurentus, kas tā nav citos dzinēju ražošanas sektoros.

295 Koncentrācijas sekas, par ko ir runa šajā sprieduma daļā, nav konglomerāta iedarbība, jo tās rodas no piegādātāja un klienta tiešām vertikālām attiecībām. Tomēr no iepriekš minētā apraksta un sevišķi no iepriekš minētā 293. punkta izriet, ka Komisijas apgalvojums par koncentrācijas konkurenci traucējošajām sekām, kas rastos šo attiecību rezultātā, ir atkarīgs no koncentrācijas rezultātā radītā subjekta rīcības nākotnē, bez kā šim koncentrācijas aspektam nebūtu kaitīgu seku. Tādējādi Komisijai bija pienākums sniegt pārliecinošus pierādījumus par šādas rīcības iespējamību (skat. pēc analogijas iepriekš 58. punktā minēto spriedumu lietā *Tetra Laval*/Komisija un iepriekš 65. un turpmākos punktus).

296 Dažos gadījumos šādi pierādījumi var būt ekonomisks pētījums, kurā konstatēta iespējamā tirgus situācijas attīstība un koncentrācijas rezultātā radītā subjekta motivācija rīkoties noteiktā veidā. Kā atzīmē prasītājs, šajā lietā Komisija nav sniegusi tāds pierādījumus.

297 Tomēr jāatgādina, ka, tā kā Kopienų tiesību svarīgākais princips ir brīva pierādījumu novērtēšana (šajā sakarā skat. tiesneša Vesterdorfa [*Vesterdorf*] ģenerāladvokāta statusā sniegtos secinājumus Pirmās instances tiesas 1991. gada 24. oktobra spriedumam lietā T-1/89 *Rhône-Poulenc*/Komisija, *Recueil*, II-867. lpp., 869. un 954. punkts un minētā judikatūra), šādu pierādījumu trūkums pats par sevi nav izšķirošs. It sevišķi situācijā, kad ir acīmredzams, ka uzņēmuma komerciālās intereses ievērojami nosveras par labu minētajai rīcībai, proti, izmantot izdevību

izjaukt konkurenta uzņēmējdarbību, Komisija nepieļauj acīmredzamu kļūdu vērtējumā, uzskatot, ka pastāv reāla iespēja, ka koncentrācijas rezultātā radītais subjekts tā rīkosies. Tādā gadījumā konkrētās lietas ekonomisko un komerciālo faktu konstatējums vien var būt judikatūrā paredzētie pārliecinošie pierādījumi.

298 Šajā lietā Komisija konstatēja, ka, pirmkārt, starteru tirgū pastāv ļoti koncentrēts piedāvājums, kas padara prasītāju un tā konkurentus, it sevišķi *Rolls-Royce*, lielā mērā atkarīgus no *Honeywell*, un ka, otrkārt, koncentrācijas rezultātā tiktu radīta vertikāli integrēta komerciālā struktūra, apvienojot būtiskās sastāvdaļas (startera) ražošanu ar tādas gala preces ražošanu, ko vēlāk pārdod tirgū, kur jau pastāv dominējošs stāvoklis. Pamatojoties uz šiem tirgus apstākļiem, Komisija uzskatīja, ka koncentrācijas rezultātā radītā subjekta komerciālās intereses, šajā stadijā abstrahējoties no potenciālām juridiskām saistībām, kam šajā sakarā varētu būt ietekme, to mudinātu atsevišķos gadījumos izmantot savu neaizstājamā salīdzinoši lēto, bet dzinēja darbībai būtisko sastāvdaļu piegādātāja varu, lai traucētu konkurentu dzinēju ražošanu.

299 Lai arī trūkst ekonomisku pētījumu, šajā sakarā Komisijas analīze ir pārliecinoša, jo ir skaidrs, ka koncentrācijas rezultātā radītā subjekta paredzamā rīcība, ļaujot būtiski kaitēt konkurentu interesēm, atbilstu tā komerciālajām interesēm. Lietas dalībnieki piekrīt tam, ka starteri veido tikai nelielu daļu no dzinēja cenas — 0,2 % saskaņā ar prasītāja apsvērumiem par paziņojumu par iestāšanos lietā. Tādējādi peļņa, ko koncentrācijas rezultātā radītais subjekts varētu gūt, pārdodot šo precī *Rolls-Royce* un *P & W*, būtu minimāla, salīdzinot ar peļņu, ko tas varētu gūt, palielinot savu daļu lielu komercldizmašīnu dzinēju tirgū uz *Rolls-Royce* un *P & W* rēķina.



300 Šajā sakarā Komisija apstrīdētajā lēmumā, analizējot to, ka *Hamilton Sundstrand* varētu atsākt pārdot starterus brīvā tirgū, īpaši atzīmē, ka “iecerētā peļņa tirgū no starteru pārdošanas *Rolls-Royce* neatsver peļņas zaudējumu, ar ko *P & W* varētu saskarties dzinēju tirgū” (apstrīdētā lēmuma 338. apsvērums; skat. arī 421. apsvērumu). Šī komerciālā loģika arī *mutatis mutandis* apstiprina Komisijas apgalvojumu, ka koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam būtu motivācija ierobežot vai kavēt lielu komerclidmašīnu dzinēju starteru piegādi konkurentiem.

301 Par iespēju, ka līgumiskās saistības varētu efektīvi novērst Komisijas paredzēto rīcību, pirmkārt, jānorāda, ka iepriekš 290.–292. punktā izskaidroto iemeslu dēļ, it īpaši tādēļ, ka prasītājs Pirmās instances tiesā nav apstrīdējis 292. punktā minēto aspektu, šajā procesā nav konstatēts, ka līguma noteikumi, kuros paredzēts aizliegt atteikties pārdot, atturētu koncentrācijas rezultātā radīto subjektu veikt konkurentiem kaitējošo rīcību, ko paredzējusi Komisija.

302 Tomēr šajā sakarā prasītājs arī pamatojas uz argumentiem, kas balstās uz Pirmās instances tiesas secinājumiem iepriekš 58. punktā minētajā spriedumā lietā *Tetra Laval*/Komisija, kas pieņemts pēc prasības pieteikuma iesniegšanas šajā lietā un saskaņā ar ko Komisijai bija jāņem vērā pienākumi, ko koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam uzliek EK līguma 82. pants (sprieduma 156.–160. punkts). Saskaņā ar tā teikto, pieņemot, ka Komisijas tirgus komerciālā un konkurences stāvokļa analīze ir pareiza, Komisijas paredzētā rīcība, ka jaunizveidotais subjekts apzināti traucēs konkurentu dzinēju ražošanas uzņēmējdarbību, nepārprotami būtu Komisijas konstatētā dominējošā stāvokļa lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū pirms koncentrācijas ļaunprātīga izmantošana. Tā kā Komisija nav pārbaudījusi preventīvo efektu, ko šajā lietā varētu radīt EK līguma 82. panta piemērošana, tās analīze par jaunizveidotā subjekta motivāciju rīkoties paredzētajā veidā nav pilnīga.

303 Šajā sakarā jāatgādina, ka Tiesa apelācijā iepriekš 60. punktā minētajā spriedumā lietā Komisija/*Tetra Laval* (74.–78. punkts) nosprieda, ka Pirmās instances tiesa iepriekš 58. punktā minētajā spriedumā lietā *Tetra Laval*/Komisija ir pareizi nospriedusi, ka noteiktas nākotnes rīcības iespējamība ir jāpārbauda vispusīgi, tas ir, ņemot vērā gan motivāciju veikt šādu rīcību, gan arī faktorus, kas varētu samazināt vai pat izbeigt šādu motivāciju, ieskaitot šādas rīcības iespējamo nelikumību. Tomēr Tiesa arī nosprieda, ka prasīt, lai Komisija visu koncentrāciju projektu gadījumos noteiktu, ciktāl motivāciju veikt ar konkurenci traucējošu rīcību var samazināt vai pat izbeigt tas, ka attiecīgā rīcība ir nelikumīga, iespēja, ka tā var tikt atklāta, un kompetento iestāžu izmeklēšana būtu pretrunā Regulas Nr. 4064/89 preventīvajam mērķim (skat. iepriekš 72. un turpmākos punktus).

304 Tādējādi Komisijai principā ir jāņem vērā rīcības iespējami nelikumīgais un tādējādi sodāmais raksturs kā faktors, kas var samazināt vai pat izbeigt uzņēmuma motivāciju veikt attiecīgo rīcību (74. punkts iepriekš). Savukārt tai nav jānoskaidro, vai paredzamā rīcība tiešām nākotnē izraisīs EK līguma 82. panta pārkāpumu un vai eventuāli pārkāpums varētu tikt atklāts un sodīts, un Komisija šajā sakarā var aprobežoties ar vispārīgu analīzi, kas balstīta uz tai pieejamajiem pierādījumiem.

305 Šajā lietā Komisija ir paredzējusi nākotnes rīcību starteru tirgū ar mērķi un — efektivitātes gadījumā — sekām nostiprināt dominējošo stāvokli lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū, īpaši vājinot koncentrācijas rezultātā radītā subjekta konkurentus šajā tirgū. Minētā rīcība, proti, starteru piegādes pārtraukšana konkurentiem, pat atteikšanās tos pārdot un cenu paaugstināšana ietekmētu lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgu vienīgi, ja tā kaitētu koncentrācijas rezultātā radītā subjekta konkurentu dzinēju ražošanu.

306 Jāatgādina, ka, lai gan uzņēmumam dominējošā stāvokli nevar liegt tiesības aizstāvēt savas komerciālās intereses, no iedibinātās judikatūras izriet, ka šāda rīcība ir nelikumīga, ja tās mērķis ir tieši nostiprināt dominējošo stāvokli un izmantot to ļaunprātīgi (iepriekš 117. punktā minētais spriedums lietā *United Brands/Komisija*, 189. punkts; Pirmās instances tiesas 1993. gada 1. aprīļa spriedums lietā *T-65/89 BPB Industries un British Gypsum/Komisija, Recueil*, II-389. lpp., 117. un turpmākie punkti, skat. arī Pirmās instances tiesas 1996. gada 8. oktobra spriedumu apvienotajās lietās no *T-24/93 līdz T-26/93 un T-28/93 Compagnie maritime belge transports u.c./Komisija, Recueil*, II-1201. lpp., 149. punkts). Dominējošā stāvokli esoša uzņēmuma atteikšanās pārdot konkurentiem būtisku sastāvdaļu vien ir šī stāvokļa ļaunprātīga izmantošana (šajā sakarā skat. Tiesas 1974. gada 6. marta spriedumu apvienotajās lietās *6/73 un 7/73 Istituto Chemioterapico Italiano un Commercial Solvents/Komisija, Recueil*, 223. lpp., 25. punkts).

307 Par varbūtību, ka koncentrācijas rezultātā radītais subjekts paaugstinās savu starteru cenu, jāatzīmē, ka, lai jūtami ietekmētu *Rolls-Royce* konkurētspēju lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū, šādam paaugstinājumam būtu jābūt tik ievērojamam, ka tā noteikti būtu ļaunprātīga rīcība. Iespējama starteru cenas paaugstināšana par 50 % bez jebkāda redzama komerciāla attaisnojuma radītu dzinēju cenas paaugstinājumu tikai par 0,1 % un tādējādi nekādi neietekmētu dzinēju tirgu. Turklāt, ja starteru cenas paaugstināšana notiktu nediskriminējoši, tā varētu nelabvēlīgi ietekmēt kādu no jaunizveidotā subjekta klientiem un tādējādi nodarīt tam komerciālu kaitējumu. Tā varētu ietekmēt tā attiecības ar lidsabiedrībām, kas ir starteru klienti netiešā veidā kā lidmašīnu pircēji un tiešā veidā apkopes pakalpojumu tirgū un kas arī varētu būt jaunizveidotā subjekta dzinēju, aviācijas un neaviācijas preču klienti. Un pretēji, ja šāda paaugstināšana attiecībā pret konkurentiem notiktu diskriminējoši, būtu skaidrs, ka paaugstinājuma mērķis ir šo konkurentu izstumšana no tirgus un tai ir ļaunprātīgs raksturs.

- 308 Tāpat arī koncentrācijas rezultātā radītā subjekta piegādes pārtraukšana pēc koncentrācijas nelabvēlīgi ietekmētu paša klientus, ja tā būtu vispārīga, un būtu skaidrs pārkāpums, ja tā tiktu īstenota diskriminējoši, it sevišķi attiecībā uz *Rolls-Royce*.
- 309 No iepriekš minētā izriet, ka Komisijas šajā lietā paredzētā rīcība var būt dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana. Šajā lietā Komisijas apgalvojums par attiecīgās rīcības efektivitāti ir pārliecinošāks un tāpēc komerciālā motivācija to darīt ir skaidrāka, un ir lielāka iespējamība, ka šo rīcību varēs raksturot kā konkurenci traucējošu. Komisija paredz tieši rīcības vislielākās galējības formu, kas varētu būt visefektīvākā, lai kaitētu konkurentu uzņēmējdarbībai, un visticamāk būtu koncentrācijas rezultātā radītā subjekta redzama, skaidra un tāpēc iespējami sodāma dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana.
- 310 Šajā sakarā tas, ka pārkāpums notiek konkrētā tirgū (šajā gadījumā starteru tirgū), nenozīmē, ka attiecīgais tirgus dominējošā stāvokļa noteikšanai nevarētu tikt saistīts ar vēlāku tirgu (šajā gadījumā lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgu), ar nosacījumu, ka Komisijas paredzētā rīcība pirmajā tirgū ir īpaši paredzēta, lai uzturētu vai stiprinātu uzņēmuma dominējošo stāvokli otrajā tirgū (šajā sakarā skat. iepriekš 115. punktā minēto spriedumu lietā *AKZO/Komisija*, 40.–45. punkts; un Pirmās instances tiesas 2003. gada 17. decembra spriedumu lietā *T-219/99 British Airways/Komisija*, *Recueil*, II-5917. lpp., 270.–300. punkts).
- 311 Tādējādi, ņemot vērā secinājumu, ka prasītājs pirms koncentrācijas bija dominējošā stāvokli lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū (skat. iepriekš 280. punktu), Komisijai noteikti bija pieejami visi nepieciešamie pierādījumi šajā lietā, lai bez vajadzības veikt detalizētu izpēti šajā sakarā novērtētu, cik lielā mērā tās paredzētā rīcība starteru tirgū varētu būt EK līguma 82. panta pārkāpums un kā tāds tiktu sodīta. Tāpēc tā

pieļāva kļūdu tiesību piemērošanā, neņemot vērā preventīvo efektu, kādu šis faktors varētu atstāt uz koncentrācijas rezultātā radīto subjektu.

- 312 Turklāt šķiet, ka, ja preventīvais efekts tiktu ņemts vērā, tas varētu ietekmēt Komisijas vērtējumu par to, cik liela ir minētās rīcības iespēja. Šajos apstākļos Pirmās instances tiesai nav jāaizstāj Komisijas vērtējums ar savu vērtējumu, cenšoties noskaidrot, kā Komisija būtu lēmusi, ja tā būtu ņēmusi vērā EK līguma 82. panta preventīvo spēku. Tādējādi Komisijas analizē šajā lietas aspektā, tā kā tajā nav ņemti vērā pierādījumi par EK līguma 82. panta preventīvo ietekmi, lai gan tie ir būtiski, ir pieļauta acīmredzama kļūda vērtējumā.

### 3. Secinājums

- 313 Tādējādi jāsecina, ka apstrīdētā lēmuma pilārs par prasītāja dominējošā stāvokļa nostiprināšanu lielu komercidmašīnu dzinēju tirgū, kas rodas no dzinēju ražošanas uzņēmējdarbības un *Honeywell* starteru ražošanas šiem dzinējiem vertikālas pārklāšanās, nav pietiekami pierādīts.

- 314 Tādējādi šajā tiesvedībā nav jāizskata tas, vai Komisija likumīgi noraidīja koncentrācijas dalībnieku attiecībā uz starteriem ierosināto saistību priekšlikumu.

## D — Par konglomerāta ietekmi

## 1. Par finansiālo varu un vertikālo integrāciju

## a) Lietas dalībnieku argumenti

<sup>315</sup> Runājot par apstrīdētā lēmuma pilāru par finanšu varu un vertikālo integrāciju, kas rodas no *GE Capital* (*GE* finanšu sabiedrības) un *GECAS*, un *GE Capital Corporate Aviation Group* (*GE* lidmašīnu līzings sabiedrības, turpmāk tekstā — “*GECCAG*”) apvienošanas, prasītājs atzīmē, ka Komisija nav pierādījusi, kā šo sabiedrību darbība radītu vai nostiprinātu dominējošo stāvokli vienā vai otrā dzinēju vai arī vienā vai otrā aviācijas vai neaviācijas preču tirgū.

## Par finansiālo varu

<sup>316</sup> Runājot par *GE Capital*, Komisijas apgalvojumi par *GE* un *Honeywell* finansiālās varas apvienošanas sekām, kas traucētu konkurenci, neesot pamatoti ne juridiskā, ne ekonomiskā vai faktiskā ziņā. Ņemot vērā šī apgalvojuma neparasto raksturu ekonomiskās analīzes ziņā, Komisijas pienākums esot sniegt precīzu juridisku un ekonomisku analīzi.

<sup>317</sup> Komisija norāda uz objektīviem faktoriem, kas minēti apstrīdētā lēmuma 107. apsvērumā un kas veicina *GE* dominējošo stāvokli. Tomēr tā apgalvo, ka nav sodījusi *GE* par tās lielo kapitalizāciju, bet ņēmusi vērā šo finanšu varu specifiskā

aeronautikas jomas aspektā. Ieguldījumu apmērs un ilgais termiņš šajā sektorā padarot finansiālās iespējas par konkurētspējas kritisko aspektu. *GE* finansēšanas iespējas nevarot pārspēt neviens no tā konkurentiem.

318 Šie objektīvie faktori, kas veicināja *GE* dominējošo stāvokli jau pirms koncentrācijas, ciktāl šo finanšu varu var izmantot, lai balstītu komerciālo un rūpniecisko stratēģiju lidmašīnu dzinēju tirgos, būtu palīdzējuši koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam panākt dominējošu stāvokli arī dažādu aviācijas un neaviācijas preču tirgos.

319 Šajā sakarā *Rockwell* atzīmē, ka *GE Capital* darbojas kā iekšēja banka un arī kā prasītāja klientu tiešais finansētājs. *Rolls-Royce* apgalvo, ka ir Komisijai minējusi vairākus piemērus, kā *GE* ir izmantojusi savu finanšu varu, lai iegūtu ekskluzivitāti dzinēju piegādē.

#### Par vertikālo integrāciju

320 Runājot par *GECAS* un *GECCAG*, prasītājs apgalvo, ka Komisijas teorija par “daļu novirzi” (*share-shifting*), saskaņā ar kuru *GECAS* un *GECCAG* pirktu tikai *Honeywell* preces, radot zaudējumus konkurentiem, neesot pamatota. Pat pieņemot, ka *GECAS* uzņēmējdarbība šādi ietekmēja dzinēju tirgus pirms koncentrācijas, nekas neliecinot, ka šādas sekas *Honeywell* labā būšot arī pēc koncentrācijas, it sevišķi dažādos aviācijas un neaviācijas preču tirgos. Šajā sakarā tiesas sēdē prasītājs apgalvoja, ka Komisija neesot analizējusi situāciju atsevišķi katrā tirgū, bet gan tikai izteikusi vispārējus apgalvojumus, neņemot vērā šo tirgu atšķirības.

- 321 Komisija norāda, ka *GECAS* ir lielākais lielu komerclidmašīnu pircējs ar 10 % tirgus daļu un ka tas jau veicina prasītāja dominējošo stāvokli lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgos.
- 322 Runājot par vertikālās integrācijas sekām uz *Honeywell*, Komisija atsaucas uz apstrīdēto lēmumu un tāpat kā *Rockwell* uzsver, ka pastāv iespēja, ka *GE* savas metodes piemēros *Honeywell* precēm. Tā atzīmē, ka PAI (*supplier-furnished equipment*, piegādātāju aprīkotās ierīces) izraugās vienīgi lidmašīnas ražotājs un tās garantē ilgtermiņa ienākumu avotu. Saskaņā ar Komisijas un *Rockwell* viedokli pēc koncentrācijas *Honeywell* uzreiz gūs labumu no *GE Capital* iespējām un vēlmes nodrošināt savām precēm ekskluzīvu piegādi no *GECAS*.
- 323 Komisija neapgalvo, ka *GECAS* pirktu tikai "viscaur *Honeywell*" lidmašīnas, bet gan, ka *GECAS* tiktu izmantots kā ietekmes līdzeklis, lai veicinātu lidmašīnu ražotājus un lidsabiedrības izvēlēties *Honeywell* preces vai garantēt tai ekskluzivitāti. Šajā sakarā Komisija uzsver nevienlīdzīgās attiecības starp koncentrācijas rezultātā radīto subjektu un tā klientiem lielās lidmašīnu proporcijas ziņā, ko tas piegādātu. Komisija un *Rockwell* apgalvo, ka *Honeywell* konkurenti pakāpeniski tiktu izstumti un būtu spiesti darboties uzņēmējdarbības nišās, kur nepiedalās *Honeywell*.
- 324 Runājot par *GECCAG*, Komisija atzīst, ka agrāk šī sabiedrība nebija ieinteresēta spekulatīvajā pirkšanas politikā. Šī situācija radikāli mainītos ar *Honeywell* ierašanos, kura pēc koncentrācijas būtu lielākā korporatīvo lidmašīnu aprīkojuma piegādātāja un pakalpojumu sniedzēja.



## b) Pirmās instances tiesas vērtējums

## Ievads

- 325 Pirmkārt, jāatzīmē, ka 182. un turpmākos punktos minēto iemeslu dēļ Komisijai bija taisnība, uzskatot, ka *GECAS* rīcība un komerciālie ietekmes līdzekļi, kas izpaužas kā prasītāja vara, ko dod *GE Capital* finansiālais stāvoklis, pirms koncentrācijas veicināja prasītāja dominējošo stāvokli lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū.
- 326 Tomēr, kā pareizi norāda prasītājs, no šiem secinājumiem obligāti neizriet, ka pēc koncentrācijas jaunizveidotais subjekts izmantotu tādas pašas metodes kā tās, kas lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū tika konstatētas iepriekš, lai popularizētu savas aviācijas un neaviācijas preces tā, ka šo preču tirgos tiktu radīts vai nostiprināts dominējošs stāvoklis.
- 327 Saskaņā ar iepriekš 58. punktā minēto spriedumu lietā *Tetra Laval*/Komisija, ko šajā sakarā Tiesa apstiprināja iepriekš 60. punktā minētajā spriedumā lietā *Komisija/Tetra Laval*, Komisijas pienākums ir pierādīt ne tikai to, ka koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam ir iespējas pārņemt šādas metodes uz aviācijas un neaviācijas preču tirgu, bet arī, pamatojoties uz pārlicinošiem pierādījumiem, to, ka pastāv iespēja, ka jaunizveidotais subjekts šādi rīkosies. Turklāt Komisijai bija jānoskaidro, ka šī rīcība salīdzinoši tuvā nākotnē radītu dominējošo stāvokli vismaz dažos konkrētajos aviācijas un neaviācijas preču tirgos (šajā sakarā skat. iepriekš 58. punktā minēto spriedumu lietā *Tetra Laval*/Komisija, 146.–162. punkts, ko šajā sakarā Tiesa apstiprināja iepriekš 60. punktā minētajā spriedumā lietā *Komisija/Tetra Laval*, 37.–45. punkts, un skat. iepriekš 60. un turpmākos punktus). Šie divi analīzes aspekti, kas bija jāveic Komisijai, tiks viens pēc otra analizēti turpmāk.

## Par Komisijas nākotnē paredzētās rīcības iespējamību

328 Komisijas apgalvojums par “vertikālā” konglomerāta iedarbību, kas radies “daļu nobīdes” procesā, aviācijas un neaviācijas precēm ir atšķirīgs, pirmkārt, PAI-standarta precēm (*supplier-furnished equipment*, pārdevēja aprīkotas iekārtas, ko piedāvā ekskluzīvi) (342.–348. apsvērums) un, otrkārt, PiAI (*buyer-furnished equipment*, pircēja aprīkotas iekārtas) vai PAI-izvēles (pircējs izvēlas no diviem vai vairākiem PAI piedāvājumiem) precēm (apstrīdētā lēmuma 405.–411. apsvērums). Lidmašīnas ražotājs galīgo PAI-standarta preču izvēli veic lidmašīnas koncepcijas izstrādes brīdī, bet galīgo PiAI iekārtas atlasī un PiAI-izvēles iekārtas atlasī vismaz starp divām iepriekš izvēlētām precēm veic lidsabiedrība, izdarot pasūtījumu.

## — Par PAI-standarta precēm

329 Saistībā ar PAI-standarta aviācijas un neaviācijas precēm Komisija, savā secinājumā atsaucoties uz prasītāja iespējām platformām nodrošināt dzinēju ekskluzivitāti (apstrīdētā lēmuma 343. apsvērums), norāda, ka pēc koncentrācijas *Honeywell* tūlīt gūs labumu no šīm iespējām. Šajā sakarā Komisija uzsver, ka lidsabiedrībām zināmā mērā ir vienalga, kādas aviācijas un neaviācijas sastāvdaļas izvēlēties, tāpēc “lidmašīnu ražotājiem priekšrocības no cita, nevis *GE* piedāvājuma būs mazākas nekā tās, ko tie varētu panākt, pārdodot *GECAS* papildu lidmašīnu” (apstrīdētā lēmuma 344. apsvērums).

330 Saskaņā ar apstrīdēto lēmumu “koncentrācijas rezultātā radītais subjekts spēs veicināt *Honeywell* PAI preču izvēli, izmantojot finansiālo varu un vertikālo integrāciju jaunu platformu laišanā tirgū (piemēram, ar *GECAS* finansējumu un/

vai pasūtījumiem), kas liegs konkurentiem iespēju uzstādīt uz šādām jaunām platformām savas preces” (344. apsvērums), un turklāt “pēc koncentrācijas *Honeywell* varēs gūt peļņu no *GE* finansējuma un iespējām subsidēt tās atšķirīgos uzņēmējdarbības segmentus” (345. apsvērums). Tāpēc Komisija paredz, ka koncentrācija nopietni vājinās *Honeywell* konkurentus (347. un 348. apsvērums) un ka “*GE*, stratēģiski izmantojot *GECAS* pieeju tirgum un *GE Capital* finanšu varu, lai atbalstītu *Honeywell* preces, padarīs *Honeywell* par dominējošo piegādātāju PAI aviācijas un neaviācijas preču tirgos, kur tai jau ir spēcīgas pozīcijas” (346. apsvērums).

331 Tādējādi iepriekš minētajos apsvērumos Komisija apgalvoja, ka koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam būtu iespējams ietekmēt lidmašīnas ražotāju PAI sastāvdaļu izvēli un motivēt tos izvēlēties *Honeywell* preces. Tomēr aprakstītais process, kurā prasītāja meitas uzņēmumu komerciālā vara, pēc Komisijas domām, jaunizveidotajam subjektam radītu dominējošu stāvokli, neļauj secināt, kāpēc jaunizveidotā subjekta “stratēģiskā” rīcība, kas radītu šādas sekas, ir paredzama ar pietiekamu ticamības pakāpi.

332 Komisijai šāda iespējamība bija jānoskaidro, pamatojoties uz pārliecinošiem pierādījumiem. Tā kā pirms koncentrācijas bija jānoskaidro, kā koncentrācijas rezultātā radītais subjekts pēc koncentrācijas rīkosies tirgos, kuros pirms koncentrācijas nebija iespējama Komisijas paredzētā rīcība, šādi pierādījumi principā nevar būt tikai tādi, kas attiecas uz rīcību pagātnē. No tā izriet, ka Komisijas analīze, kas iepriekš apstiprināta saistībā ar *GECAS* un *GE Capital* lomām lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū, vien nav pietiekama, lai atbilstu šai prasībai, lai arī tā šajā ziņā var noderēt.

333 Tā — pārliecinoši pierādījumi principā varētu būt dokumenti, kas apliecinātu noteikto prasītāja un/vai *Honeywell* valdes nolūku pēc koncentrācijas komerciāli izmantot *GECAS* un *GE Capital* varu aviācijas un neaviācijas tirgos tādā pašā veidā, kā iepriekš aprakstīts saistībā ar lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgu, vai ekonomisks novērtējums, kas liecinātu, ka šāda rīcība objektīvi atbilstu koncentrācijas rezultātā radītā subjekta komerciālajām interesēm. Tā kā Komisija nav iesniegusi nekādus pierādījumus, kas varētu apstiprināt šādu nodomu pēc koncentrācijas *GE* lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū izmantotās metodes piemērot aviācijas un neaviācijas preču tirgos, jāapsver, vai apstrīdētajā lēmumā ir pierādīts, ka šāda rīcība būtu koncentrācijas rezultātā radītā subjekta komerciālajās interesēs.

334 Prasītājs šajā sakarā apgalvo, ka koncentrācijas rezultātā radītā subjekta komerciālajās interesēs nav uzstāt, lai lidmašīnas ražotāji izvēlētos bijušā *Honeywell* PAI aviācijas un neaviācijas preces. Tas norāda, ka pastāv milzīga cenu atšķirība starp prasītāja ražotajiem lielu iekšzemes lidmašīnu un lielu komerclidmašīnu dzinējiem un aviācijas un neaviācijas precēm. Tāpēc tas norāda, ka jaunizveidotais subjekts nebūtu komerciāli ieinteresēts šādi veicināt aviācijas un neaviācijas preču pārdošanu.

335 Ekonomiskā analīze, uz ko Komisija pamatojas apstrīdētajā lēmumā, pieļauj zināmas konkurences iespēju lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū. Komisija aprakstā par *Boeing B777X* dzinēju publiskā piedāvājuma procedūru ir minējusi, ka prasītājs ar [...] varēja ietekmēt *Boeing* dzinēja izvēli (iepriekš 205. un turpmākie punkti).

336 Šajā sakarā, novērtējot prasītāja dominējošo stāvokli pirms koncentrācijas, bija svarīgi, ka prasītājs spēja islaicīgi “nest” dažus komerciālus upurus, lai izvietotu savu dzinēju. Jāatzīmē, ka attiecīgā rīcība ir vai var būt saistīta ar zināmām vismaz

īstermiņa prasītāja izmaksām, par ko B777X gadījumā liecina [..]. Šādas izmaksas var attaisnot turpmākie ienākumi no dzinēju apkopes pakalpojumiem.

337 Šajos apstākļos situāciju aviācijas un neaviācijas preču tirgū koncentrācija varētu ietekmēt tikai tiktāl, cik koncentrācijas rezultātā radītais subjekts pārliecinātu lidmašīnu ražotājus izvēlēties bijušās *Honeywell* preces gadījumos, kuros tie tās neizvēlētos bez šāda komerciāla spiediena. Ņemot vērā iepriekš minēto apstākli, ka prasītājs, lai panāktu ekskluzīvu dzinēju piegādi B777X, uzņēmās zināmas komerciālas “izmaksas”, nevar izslēgt, ka lidmašīnas ražotājs varēja pieprasīt [..], ja jaunizveidotais subjekts arī uzstātu uz PAI aviācijas un neaviācijas preču izvēli, tomēr Komisija šo varbūtību neparedzēja. Nav garantijas, ka šādas izmaksas segtu papildu ienākumi nākotnē. Katrā ziņā Komisija nevarēja pieņemt, ka šajā hipotētiskajā gadījumā jaunizveidotajam subjektam nebūtu papildu izmaksu.

338 Tādējādi attiecīgo metožu attiecināšana uz PAI-standarta aviācijas un neaviācijas preču tirgiem pēc koncentrācijas būtu racionāla komerciāla rīcība vienīgi tiktāl, cik ienākumi, ko koncentrācijas rezultātā radītais subjekts varētu gūt no šīs rīcības, kompensētu šīs iespējamās izmaksas. Tādējādi Komisija nebija tiesīga prognozē uzskatīt par loģisku vai nenovēršamu, ka koncentrācijas rezultātā radītais subjekts attiecinātu savas metodes uz aviācijas un neaviācijas preču tirgiem.

339 Tādējādi, trūkstot ekonomiskam pētījumam, kas ļautu vismaz uz saprātīgu novērtējumu bāzes salīdzināt šādas izmaksas un ienākumus, Komisija šajā lietā nav noskaidrojusi iespējamās komerciālās sekas gadījumā, ja prasītājs paplašinātu savas metodes. Apstrīdētajā lēmumā nav apskatīts ne jautājums par to, vai tad, ja koncentrācijas rezultātā radītais subjekts uzstātu uz savu PAI preču izvēli, tas tam

radītu papildu komerciālos izdevumus, ne jautājums par to, vai ieņēmumi, kas gūti, lidmašīnu ražotājiem izvēloties šīs preces, atsvērtu šādas iespējamās izmaksas. Bez šādas informācijas šīs lietas apstākļos nav iespējams noteikt, vai, ja notiktu koncentrācija, koncentrācijas rezultātā radītais subjekts izvēlētos attiecināt savas metodes uz PAI-standarta aviācijas un neaviācijas preču tirgu.

340 No tā izriet, ka Komisija nav, pamatojoties uz pārliecinošiem pierādījumiem, pietiekami ticami pierādījusi, ka koncentrācijas rezultātā radītais subjekts būtu izmantojis *GECAS* komerciālo varu un grupas finansiālo varu, ko rada *GE Capital* stāvoklis, lai nākotnē veicinātu bijušās *Honeywell* PAI aviācijas un neaviācijas preču pārdošanu.

— Par PiAI un PAI-izvēles precēm

341 Saistībā ar PiAI un PAI-izvēles aviācijas un neaviācijas precēm Komisija uzskata, ka "*Honeywell* uzņēmējdarbības apvienošanas ar *GE* finansiālo varu un finanšu pakalpojumu, lidmašīnu pirkšanas un līzinga, kā arī apkopes pakalpojumu vertikālo integrāciju sekas būtu izstumšana, kas jau raksturota saistībā ar PAI aviācijas un neaviācijas precēm" (apstrīdētā lēmuma 405. apsvērums). Tā apgalvo, ka "*GE* arī būtu motivācija paātrināt lidmašīnu ražotāju šī brīža tendenci nomainīt PiAI preces ar PAI precēm, jo tas vēlāk varētu vērst savu darbību uz šīm precēm un panākt ekskluzīvu stāvokli, izmantojot iepriekšējos punktos aprakstītās uzņēmējdarbības metodes" (apstrīdētā lēmuma 408. punkts).

342 Komisija arī uzsver, ka "dažādām *Honeywell* PiAI precēm nāks par labu *GE Capital* spējas nodrošināt lidsabiedrībās savu preču ekskluzīvu stāvokli (skat. *Continental Airlines* piemēru) un *GECAS* spējas izmantot savu stāvokli, lai veicinātu *GE* preču

izmantošanu, paplašinot savu “tikai *GE*” politiku attiecībā uz *Honeywell* precēm” (apstrīdētā lēmuma 406. punkts). Turklāt “*Honeywell* PiAI precēm par labu nāks arī *GE* preces un pakalpojumi, izspiežot konkurentu sastāvdaļas aizstāšanas, remonta un atjaunošanas gadījumā, pateicoties *GECAS* spējām veicināt *GE* preču pārdošanu lidsabiedrībām” (apstrīdētā lēmuma 407. apsvērumš).

343 No šiem argumentiem Komisija secina, ka “*GE*, stratēģiski izmantojot *GECAS* un *GE Capital* finansiālo varu, tādējādi nostādīs *Honeywell* PiAI dominējošā piegādātāja lomā aviācijas un neaviācijas preču tirgū, kur tai jau ir vadošs stāvoklis”, un paredz, ka konkurenti pakāpeniski pārdomās, vai turpināt darboties šajos tirgos (apstrīdētā lēmuma 409. apsvērumš).

344 Runājot par pierādījumiem pamatojumam, kas minēts iepriekš 341. punktā, norādot, ka pamatojumam, kas izstrādāts PAI aviācijas un neaviācijas preču tirgu situācijas analizē, ir nozīme saistībā ar PiAI aviācijas preču tirgu, jāatgādina, ka minētā analīze jau ir atzīta par nepietiekamu. Katrā ziņā, tā kā PiAI un PAI-izvēles preču pircēji ir lidsabiedrības, bet PAI-standarta preču pircēji ir lidmašīnu ražotāji, abos gadījumos nevar piemērot vienādu uzņēmējdarbības loģiku. Runājot par iespēju, ka koncentrācijas rezultātā izveidotais subjekts varētu veicināt PAI preču loka paplašināšanos, Komisijas apgalvojuma, kas attiecas uz šīm precēm, noraidījums atņem šim apstāklim, pat pieņemot, ka tas ir pareizs, jebkādu nozīmi.

345 Par iemesliem, kas minēti iepriekš 342. punktā, īpaši saistībā ar PiAI un PAI-izvēles preču tirgiem, Komisija bija tiesīga prognozēt, ka pēc koncentrācijas *GECAS* nopietni dotu priekšroku bijušās *Honeywell* precēm, jo abas sabiedrības piederētu pie vienas grupas. Prasītājs pareizi atzīmē, ka šāda priekšroka nevarētu būt absolūta, jo *Honeywell* neražo visas PiAI un PAI-izvēles aviācijas un neaviācijas preces, kas

nepieciešamas lidmašīnai, tādējādi neviena lidmašīna nevar būt “viscaur *Honeywell*”. Tomēr šis arguments neapgāž Komisijas argumentu, jo *GECAS* priekšrocību politikai, lai tā būtu efektīva, nav noteikti jābūt absolūtai, kā norāda prasītājs, ja vien *GECAS*, kad vien iespējams, izvēlas bijušās *Honeywell* preces.

346 Savukārt Komisija apstrīdētā lēmuma 396. apsvērumā atzīmēja, ka administratīvās procedūras laikā koncentrācijas dalībnieki bija apgalvojuši, ka ieviešotā koncentrācija jūtami nemainītu *GECAS* iepirkumu manieri, jo [...] saskaņā ar vienošanos [...]. Apstrīdētā lēmuma 397. apsvērumā Komisija noraida prasītāja argumentu, pamatojoties uz to, ka koncentrācija “internalizē” aplūkojamo vienošanos un atšķirībā no šīs vienošanās darījums tādējādi rada strukturālas tirgus izmaiņas. Turklāt tā norāda, ka vienošanās [...]. Tā arī norāda, ka [...] (396. apsvērumā).

347 Jānorāda, ka, lai arī Komisijas norādītais daļēji atbild uz aplūkojamās koncentrācijas dalībnieku šajā sakarā izvirzītajiem argumentiem, attiecīgais līgums būtiski vājina Komisijas apgalvojumu par PiAI precēm. Tā kā šķiet, ka pēc koncentrācijas *GECAS* priekšrocību politikas dēļ tikai nedaudz palielinātos PiAI un PAI-izvēles preču pārdošana, neraugoties uz tiesisko vai komerciālo iemeslu, kas izskaidro šo fenomenu, jāsecina, ka darījumam būtu tikai neliela ietekme uz attiecīgajiem tirgiem.

348 Trūkstot [...], šajā lietā varētu pieņemt, ka, kā paziņojumā par iestāšanos lietā apgalvo *Rockwell*, tā kā *GECAS* priekšroku dod precēm, kas ražotas prasītāja grupā,



prasītājam iegūstot *Honeywell*, *Honeywell* PiAI preču tirgus daļa automātiski palielinātos par 5 %, bet tai jau šajā tirgū ir 50 % daļas, jo *GECAS* iepērk ap 10 % no visām lidmašīnām.

349 Tomēr līgums [..].

350 Tādējādi Komisija apstrīdētajā lēmumā nav novērtējusi, cik lielā mērā [..]. Šis trūkums pasliktina ticamību tās pamatojumam par šīm precēm un *GECAS* spējam “izsēt” lidsabiedrībās bijušās *Honeywell* PiAI un PAI-izvēles preces.

351 Turklāt Komisija apstrīdētā lēmuma 410. apsvērumā atzīst, ka attiecībā uz PiAI precēm pastāv pircēju vēlmes un standartizācijas efekti. Tā uzskata, ka šie nav nozīmīgi šajā lietā, jo “lidsabiedrības ierobežoto peļņas iespēju dēļ nevar noraidīt komerciālus piedāvājumus, kas tām dod iespēju ietaupīt īstermiņā”, un ka lidsabiedrībām “īstermiņa izmaksu samazinājums atsvēr konkurences samazināšanos ilgtermiņā”. Tomēr Komisija nav sniegusi nekādus pierādījumus, lai pamatotu savu apgalvojumu par lidsabiedrību finansiālo vājumu. Tā arī nav sniegusi nekādus konkrētus pierādījumus, kas varētu pamatot tās novērtējumu, ka priekšrocības un cenu samazinājums, ko rada PiAI sastāvdaļu standartizēšana lidsabiedrības flotē, ir mazāk svarīgi faktori PiAI preču izvēlē nekā “ietaupīšana īstermiņā”, ko saskaņā ar šo apgalvojumu paredzēs *GECAS* piedāvātie pirkuma vai lizinga noteikumi. Trūkstot ekonomiskam novērtējumam vai vismaz šādu noteikumu priekšrocību novērtējumam, nav iespējams novērtēt, cik ticams šajā sakarā ir Komisijas apgalvojums.

352 Tādējādi attiecībā uz PAI-standarta precēm Komisijas apgalvojums pamatojas uz domu, ka *GECAS* lidsabiedrībām piedāvās labvēlīgus noteikumus, lai tās motivētu pieņemt lidmašīnas, kas aprīkotas ar koncentrācijas rezultātā izveidotā subjekta PiAI precēm, ko tās nebūtu izvēlējušās, ja tās varētu veikt brīvu izvēli. Jāatzīst, ka šāda motivēšana jaunizveidotajam subjektam var radīt "izmaksas", jo lidsabiedrība principā akceptēs aprīkojumu vai eventuāli iepriekš aprīkotu lidmašīnu, ko jau nopirkusi *GECAS*, tikai, ja jaunizveidotā subjekta piedāvājums kopumā būs pietiekami pievilcīgs, lai šī izvēle atbilstu lidsabiedrības komerciālajām interesēm.

353 Tā kā Komisija ir atzinusi, ka lidsabiedrības dod priekšroku noteiktām precēm, koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam tādā gadījumā būtu jāpārvar tāds šķērslis, ka lidsabiedrība izvēlas cita ražotāja aviācijas un neaviācijas preces. Var gadīties, ka attiecīgās izmaksas irniecīgas, salīdzinot ar ieņēmumiem, ko jaunizveidotais subjekts gūs no attiecīgo PiAI sastāvdaļu pārdošanas, un šajā gadījumā tā būtu jaunizveidotā subjekta racionāla komerciāla rīcība, bet Komisijai bija jāpārbauda šis jautājums, ņemot vērā šīs lietas apstākļus.

Par dominējošu stāvokļu izveidošanu aviācijas un neaviācijas preču tirgos nākotnē

354 Pieņemot, ka Komisija pretēji tam, kas izriet no iepriekš minētās analīzes, būtu pietiekami noskaidrojusi, ka koncentrācijas rezultātā radītais subjekts būtu izmantojis savu meitas uzņēmumu varu aviācijas un neaviācijas preču tirgos, tai vēl bija jāskaidro, ka šāda rīcība radītu dominējošu stāvokli attiecīgajos tirgos. Komisijas apgalvojums apstrīdētajā lēmumā liecina, ka pirms koncentrācijas *Honeywell* šajos tirgos bija līderis, bet neatradās dominējošā stāvoklī, un ka koncentrācijas darījums nostiprinātu tā varu tā, ka pēc koncentrācijas tas būtu

dominējošā stāvoklī (apstrīdētā lēmuma 241.–243. un 341. apsvērumi). Šajā sakarā jānorāda, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā norādīja, ka katrai aviācijas un neaviācijas precei bija atšķirīgs tirgus (242. apsvērumi un 89. zemsvītras piezīme), kas tālāk katrai aviācijas precei sadalījās lielām komerclidmašīnām paredzēto preču tirgū, no vienas puses, un iekšzemes un korporatīvajām lidmašīnām paredzēto preču tirgū, no otras puses (231. apsvērumi).

355 Jāatzīst, ka Komisijas analizē par koncentrācijas rezultātā radītā subjekta meitas uzņēmumiem nav ņemtas vērā atšķirības starp prasītāja un tā meitas uzņēmumu uzņēmējdarbību katrā lidmašīnu kategorijā. Komisija apstrīdētajā lēmumā konstatēja, ka pirms koncentrācijas *GE* bija dominējošā stāvoklī lielu komerclidmašīnu dzinēju un lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgū, ka tas zināmā mērā bija arī korporatīvo lidmašīnu dzinēju tirgū un ka *GECAS* spekulatīvi pirka lielas komerclidmašīnas un lielas iekšzemes lidmašīnas, bet apstrīdētajā lēmumā nav nekādas informācijas par iespējamo uzņēmējdarbību mazu reģionālo lidmašīnu tirgū. Cits prasītāja meitas uzņēmums — *GECCAG*, kas nepirka lidmašīnas spekulatīvi, darbojās kā pircējs korporatīvo lidmašīnu tirgū.

356 Tādējādi, piemēram, ietekmi, ko *GECAS* būtu varējusi īstenot iekšzemes un korporatīvajām lidmašīnām paredzēto aviācijas preču tirgos, būtiski mazinātu tas, ka tā principā pirka lidmašīnas tikai vienā no trijiem sektoriem, proti, lielas iekšzemes lidmašīnas. Tā kā Komisija nav ņēmusi vērā dažādus apsvērumus, kas saistīti ar attiecīgo tirgu atšķirībām, un iemeslus, kas pēc koncentrācijas varētu ietekmēt šos apsvērumus, Komisija nav pietiekami noskaidrojusi, ka šajos tirgos tiktu radīts dominējošs stāvoklis.

357 Jānorāda arī, ka Komisija, apstrīdētā lēmuma 239. apsvērumā konstatējot atšķirību starp PAI-standarta precēm, ko noteikti izvēlas lidmašīnas ražotājs, un PAI-izvēles

precēm, ko sertificē lidmašīnas ražotājs, bet lidsabiedrība izdara galīgo izvēli starp divām vai pat trim iespējām, apstrīdētajā lēmumā nav norādījusi, kura no apstrīdētajā lēmumā apskatītajām PAI aviācijas precēm ietilpst vienā vai otrā kategorijā. Kā iepriekš atzīts, Komisijas analīze par mehānismu, ar kuru prasītāja meitas uzņēmumi var radīt ietekmi, ļoti atšķiras atkarībā no tā, vai aviācijas preču galīgo izvēli izdara lidmašīnas ražotājs vai lidsabiedrība (skat. iepriekš 328. punktu). Tādējādi no apstrīdētā lēmuma nav saprotams, kura Komisijas analīzes daļa attiecas uz katru konkrēto PAI-preču tirgu.

358 Līdzīgi Komisija apstrīdētajā lēmumā nav norādījusi, kuras analizējamās neaviācijas preces tiek pārdotas kā PAI, PAI-izvēles vai PiAI. Tāpēc arī šajā ziņā, lasot apstrīdēto lēmumu, nav nosakāms, kura Komisijas analīzes daļa attiecas uz konkrētās preces tirgu.

359 Atbildot uz Pirmās instances tiesas uzdoto rakstisko jautājumu, Komisija un *Rockwell Collins* par katru analizējamo aviācijas un neaviācijas precī norādīja, vai tā ietilpst PAI-standarta preču vai PAI-izvēles preču kategorijā, vai, runājot par neaviācijas precēm, — PiAI preču kategorijā. Tomēr, ja Pirmās instances tiesa ņemtu vērā šīs atbildes, sadalot šīs preces trijās iepriekš minētajās kategorijās, lai noteiktu, kurš klients izvēlētos precī un attiecīgi kura Komisijas analīzes daļa attiecas uz šo precī, tā ne tikai interpretētu apstrīdēto lēmumu, bet gan aizvietotu tā motīvu daļu ar savu pamatojumu.

360 Katrā ziņā no Komisijas un *Rockwell Collins* iesniegtajām atbildēm, kas minētas iepriekš 359. apsvērumā, izriet, ka ne vienmēr ir viegli noteikt, kurā preču kategorijā (PAI-standarta, PAI-izvēles, PiAI) ietilpst katra prece, jo to attiecīgās atbildes noteiktām precēm atšķiras. No šīm atbildēm izriet arī tas, ka noteiktas aviācijas preces un īpaši neaviācijas preces ir jauktas preces, kas atkarībā no konkrētās platformas dažkārt tiek pārdotas kā PAI-standarta, bet dažkārt kā PAI-izvēles preces.

Tādējādi lēmumā trūkstošā informācija par atsevišķo preču sadalīšanu kategorijās nepavisam nav vispārzināma pat aeronautikas jomas speciālistiem.

361 Jānorāda arī, ka Komisija apstrīdētajā lēmuma 245.–275. apsvērumā ļoti īsi ir analizējusi katru attiecīgo aviācijas un neaviācijas tirgu. Būtībā tā norādīja katras preces pamatīpašības, dažādos ražotājus un šo ražotāju tirgus daļu aviācijas preču gadījumā abos tirgos, kas definēti, atsaucoties uz lidmašīnas, kurā uzstādīta prece, lielumu.

362 Jāatzīst, ka ne no apstrīdētajā lēmumā aprakstītā katra tirgus raksturojuma pirms koncentrācijas, ne no vispārējiem iepriekš izskatītajiem aprakstiem par to, kā prasītāja meitas uzņēmumi īsteno savu komerciālo varu, pirmkārt, PAI-standarta tirgos un, otrkārt, PAI-izvēles un PiAI tirgos, nav iespējams noteikt, kādas būtu šī koncentrācijas aspekta iespējamās sekas uz katru aplūkoto tirgu. No apstrīdētā lēmuma izriet, ka konkurences stāvoklis katrā tirgū ir atšķirīgs, konkrētajā tirgū mainoties relatīvajam stāvoklim un pat attiecīgo konkurentu identitātei.

363 Tādējādi Komisija nav pietiekami konstatējusi, ka apstrīdētajā lēmumā aplūkotā rīcība, pieņemot, ka tā tiktu īstenota, radītu dominējošo stāvokli vienā vai otrā tirgū, nemaz nerunājot par šiem tirgiem kopumā.

## Secinājums

364 No iepriekš minētā izriet, ka Komisija nav pietiekami ticami noskaidrojusi, ka pēc koncentrācijas izveidotais subjekts uz aviācijas un neaviācijas preču tirgiem

attiecinātu rīcību, ko Komisija atklāja lielu komercidmašīnu dzinēju tirgū un kas ietver *GE* grupas finansiālās varas izmantošanu, ko tai sniedz *GE Capital* un komerciālās ietekmes sviras, *GECAS* iepērkot lidmašīnas, lai veicinātu savu preču pārdošanu. Katrā ziņā Komisija nav pienācīgi konstatējusi, ka šī rīcība, pieņemot, ka tā tiktu īstenota, tiešām radītu dominējošus stāvokļus dažādos attiecīgajos aviācijas un neaviācijas preču tirgos. Tādējādi Komisija pieļāva acīmredzamu kļūdu vērtējumā, uzskatot, ka koncentrācijas rezultātā radītā subjekta finansiālā vara un vertikālā integrācija radītu vai nostiprinātu dominējošus stāvokļus aviācijas vai neaviācijas preču tirgos.

<sup>365</sup> Ņemot vērā iepriekš minēto, nav jāpārbauda, kā Komisija ir analizējusi saistību priekšlikumus attiecībā uz šo lietas aspektu, it īpaši *GECAS* turpmākās rīcības saistību priekšlikumus.

## 2. Par apvienoto pārdošanu

### a) Lietas dalībnieku argumenti

#### Ievada apsvērumi

<sup>366</sup> Prasītājs apgalvo, ka Komisijas pamatojuma pilārs par koncentrācijas rezultātā radītā subjekta spējām un motivāciju nodarboties ar apvienoto pārdošanu neesot balstīts ne uz faktiskiem pierādījumiem, ne uz kādu ekonomisko modeli.

367 Saskaņā ar prasītāja viedokli it sevišķi seku dēļ ir jānošķir dažādi apvienotās pārdošanas veidi, proti, “jaukta apvienotā pārdošana”, “tīra apvienotā pārdošana” un “tehniska apvienotā pārdošana”.

368 Tīra apvienotā pārdošana un tehniska apvienotā pārdošana, ko veic dominējošā stāvoklī esoša sabiedrība, pēc prasītāja domām, principā tiek uzskatīta par konkurenci traucējošu, ja sabiedrība preces vai pakalpojumus tirgū, kurā tā ir spēcīga (saistītājs tirgus), sasaista ar preču vai pakalpojumu pirkumiem citā tirgū (piesaistītais tirgus) vai nu pilnīgi komerciālu iemeslu dēļ, nepiedāvājot klientam finansiālu atlīdzību, vai tehnisku iemeslu dēļ.

369 Pretēji tam jauktu apvienoto pārdošanu, kad preču kopumu piedāvā par zemāku cenu, parasti uzskatot par konkurencei labvēlīgu. Prasītājs skaidro, ka jauktā apvienotā pārdošana tikai izņēmuma kārtā var traucēt konkurenci, ja tā noved pie konkurentu izstumšanas vai pastāvīgas norobežošanas. Lai pierādītu šādas sekas, esot jāveic detalizēta ekonomiskā analīze.

370 Prasītājs uzsver, ka Komisija iebildumu rakstā ir izvirzījusi jaunu teoriju par konglomerāta efektu, proti, “sviru mehānismu” (*leveraging*), kad spēks vienā tirgū stratēģiski tiek izmantots, lai izslēgtu konkurentus citā tirgū. Pat ja šo teoriju varētu saistīt ar apstrīdētā lēmuma secinājumiem, Pirmās instances tiesā uz to nevarot balstīties, jo tā neesot minēta PI.

371 Savukārt PI izvirzītā apvienotās pārdošanas teorija, kas pamatojas uz Čoi modeli, nebalstoties uz sviru mehānismu. Līdzīgi arī apstrīdētajā lēmumā pienācīgā veidā

neesot aplūkota sviru mehānisma iespēja, saglabājot paredzamo konkurenci traucējošo seku analīzi, kas esot izskaidrojama vienīgi ar Čoi modeli, lai gan ir apgalvots, ka šis modelis nav izmantojams.

- 372 Turklāt apstrīdētajā lēmumā neesot minēta plēsīgās cenas politika, un Komisija neesot pierādījusi, ka *GE* būtu motivēta tā rīkoties. Tāpat Komisija nav izskaidrojusi, kāda nozīme apstrīdētajā lēmumā ir atsaucēm, kas attiecas uz it kā ar konkurenci traucējošām sekām, ko rada dažādas subsīdijas.
- 373 Komisija, *Rolls-Royce* un *Rockwell* apgalvo, ka apstrīdētajā lēmumā ir pārlicinoši pierādījumi par apvienotās pārdošanas esamību un par jaunajām iespējām, kas šajā sakarā būs koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam.
- 374 Komisija norāda uz attiecīgā tirgus galvenajām pazīmēm, kas tai ļāva secināt, ka koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam būtu motivācija un iespējas izbeigt konkurenci. Šīs pazīmes it īpaši ir koncentrācijas dalībnieku tirgus daļas, lidmašīnu dzinēju un aviācijas un neaviācijas preču viens otru papildinošais raksturs, lielle šķēršļi iekļūšanai apskatāmajos tirgos, ievērojamas izpētes un attīstības izmaksas, ilgie rentabilitātes periodi un klientu kompensējošā pretsvara vai nozīmīgu konkurentu komerciālā spiediena trūkums.
- 375 Plaša viena otru papildinošu preču kombinācija ļaujot koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam nodrošināt klientiem diskriminējošas atlaides, lai veicinātu dažādu preču pirkumus, to finansējot ar dažādām subsīdijām. Ja īstermiņā šāda rīcība labvēlīgi ietekmē cenas, vidējā un ilgtermiņā tā novedīsot pie konkurentu izstumšanas.



- 376 Komisija apgalvo, ka tā visā procesa laikā esot uzskatījusi, ka atšķirībā no tā konkurentiem koncentrācijas rezultātā izveidotajam subjektam būtu iespējas un motivācija veikt apvienoto pārdošanu, piedāvājot atlaides *GE* un *Honeywell* preču komplekšiem. Šī analīze neesot jauna, jo šie esot bijuši galvenie jautājumi apspriedēs vēl pirms paziņojuma. Komisija un *Rolls-Royce* uzsver, ka sviru mehānisma teorija bija minēta apstrīdētajā lēmumā (415. apsvērums).
- 377 Komisija arī uzsver, ka apvienotā pārdošana radītu tikai īslaicīgu cenu samazinājumu atsevišķām preču kombinācijām, it īpaši tāpēc, ka koncentrācija jūtami nepalielinātu efektivitāti. Beigās šāda rīcība likvidētu konkurenci vairākos tirgos.
- 378 Apstrīdētajā lēmumā esot skaidri uzskaitīti dažādi apvienotās pārdošanas veidi. Koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam būtu iespējas izmantot ietekmi tirgū, finansiālo varu un dažādās savstarpēji papildinošās preces, it īpaši ar dažādu subsīdiju palīdzību.

#### Par tīro vai tehnisko apvienoto pārdošanu

- 379 Saskaņā ar prasītāja sacīto, lai arī Komisija apstrīdētajā lēmumā analīzes sākumā min tīro un tehnisko apvienoto pārdošanu, tā turpinājumā uz tīro apvienoto pārdošanu neatsaucas vispār, bet tehnisko apvienoto pārdošanu min tikai divreiz, nesniedzot nekādus faktiskus vai ekonomiskus pierādījumus par šādas apvienotās pārdošanas esamību.

- 380 PI neesot minēts Mora Elektrisko dzinēju (*More Electrical Engine*; turpmāk tekstā — “*MEE*”) jēdziens, un tas esot ļoti hipotētisks. *Rockwell* piemērs par *Primus Epic* aviācijas sistēmu neattiecoties uz koncentrāciju, un apstrīdētajā lēmumā tas neesot nemts vērā.
- 381 Komisija vēlreiz atkārtoti, ka koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam būtu iespējams pakļaut *Honeywell* aviācijas un neaviācijas preču pārdošanu *GE* dzinēju pārdošanai un otrādi un tādējādi veikt tiro apvienoto pārdošanu. Komisija šajā sakarā uzsver, ka darījums radītu piedāvājuma ziņā vēl nebijušu koncentrāciju, un šajā sakarā īpaši min *Honeywell EGPWS* (*Enhanced Ground Proximity Warning System*, uzlabotā zemes tuvuma brīdinājuma sistēma). *Rockwell* min divu preču piemērus, lai ilustrētu *Honeywell* integrācijas spējas un tā slēgto interfeisu izmantošanu. *Rockwell* arī kā piemēru *Honeywell* īstenotajai apvienotajai pārdošanai min *Honeywell Primus Epic* sistēmu.
- 382 Komisija atgādina, ka saskaņā ar apstrīdētā lēmuma tekstu vēl nav notikusi izteikta lidmašīnu dzinēju un citu sistēmu integrācija. *MEE* koncepts ilustrējot *Honeywell* integrācijas spējas un tās kā neatkarīgas piegādātājas nozīmi šī koncepta attīstīšanā.

#### Par jaukto apvienoto pārdošanu

- 383 Saskaņā ar prasītāja sacīto tas, ka jaukto apvienoto pārdošanu parasti uzskata par konkurenci veicinošu, uzliekot Komisijai pienākumu pierādīt, pirmkārt, ka koncentrācijas rezultātā radītais subjekts tiešām piekoptu šādu praksi, un, otrkārt, ka tāda rīcība novestu pie konkurentu izstumšanas vai norobežošanas. Apstrīdētajā lēmumā neesot pierādīts ne viens, ne otrs.

- 384 Prasītājs uzsver, ka Komisija esot skaidri apgalvojusi, ka, lai secinātu, ka apvienotie piedāvājumi, ko koncentrācijas rezultātā izveidotais subjekts varētu piedāvāt, izslēgtu konkurentus no dzinēju un aviācijas vai neaviācijas tirgiem, neesot jābalstās ne uz vienu no iesniegtajiem modeļiem (apstrīdētā lēmuma 352. apsvērumš). Komisija it sevišķi vairs nepamatojoties uz Čoi modeli. Apgalvojot, ka tās secinājumu pamatojumam nav vajadzīgs nekāds ekonomiskais modelis, Komisija, neesot pienācīgi ņēmusi vērā *GE* iesniegtos pierādījumus, kas balstīti uz profesoru Nalebafa, Reja [*Rey*] un Šapiro [*Shapiro*] darbiem, lai gan tie bija labi argumentēti.
- 385 Prasītājs norāda, ka personu, kas iestājušās lietā, apsvērumi par nestratēģisko apvienoto pārdošanu neatbilst Komisijas nostājai, noraidot statisko Čoi modeli. Tāpēc apstrīdētā lēmuma *ex post facto* pamatojums ar stratēģiskās rīcības teoriju esot jāuzskata par nepieņemamu, jo tas nav minēts PI, kas bija pamatots tikai ar Čoi modeli (iepriekš 40. punktā minētais spriedums lietā *Schneider Electric*/Komisija). Turklāt Komisija nevarot likumīgi apvienot *CFMI* tirgus daļu ar savu jauktās apvienotās pārdošanas teoriju, jo *Snecma* neesot ieinteresēta apstiprināt cenu politiku, kas dotu labumu *Honeywell* precēm.
- 386 Katrā ziņā galvenie sviru mehānisma izmantošanas nosacījumi neesot pierādīti ne attiecībā uz jauktu apvienoto pārdošanu, ne arī attiecībā uz alternatīvajām teorijām par dažādām subsīdijām vai plēsīgo cenu noteikšanu. Komisija neesot ne analizējusi attiecīgos tirgus, ne arī ņēmusi vērā to, ka dzinēju vērtība ir krietni lielāka par aviācijas un neaviācijas preču vērtību un ka nav iespējama jaukta apvienotā pārdošana, jo starp piegādātāju un lidmašīnas ražotāju jau pastāv līgums, saskaņā ar kuru pēdējam ir jāpērk noteiktas preces par fiksētu cenu.
- 387 Tāpat neesot precīzu norāžu par konglomerāta efekta izpausmi salīdzinoši tuvā nākotnē. Komisija arī šajā sakarā neesot ņēmusi vērā EK līguma 82. panta preventīvo efektu.

- 388 Atbildē uz paziņojumiem par iestāšanos lietā prasītājs norāda, ka, pat ja Komisijas teorija par stratēģisko rīcību (sviru mehānismu) būtu pieņemama, Komisija neesot ievērojusi nevienu no iepriekš 58. punktā minētajā spriedumā lietā *Tetra Laval* Komisija izvirzītajiem nosacījumiem.
- 389 Vienīgais piemērs apstrīdētajā lēmumā par dzinēju jauktu apvienotu pārdošanu ar citām precēm attiecoties uz *Honeywell* piedāvājumu viena ražotāja platformai (368. apsvērumš). Tomēr šajā lietā Komisija neesot minējusi atlaides. Turklāt ražotājs esot noraidījis *Honeywell* papildu sistēmu piedāvājumu, kas liecinot par lidmašīnu ražotāju iespējām kombinēt dažādu piegādātāju piedāvājumus.
- 390 Komisija atgādina, ka tai iesniegtie ekonomiskie modeļi bija pretrunīgi. Papildus pašas veiktajai analīzei Komisija novērtēja Čoi modeļi un iekļāva to PI kā pamatu debatēm. Tā šo modeļi nevarēja izmantot pilnībā, jo tajā bija konfidenciāla finanšu informācija, ko tā nedrīkstēja izpaust koncentrācijas dalībniekiem. Tā ne piekrita, ne noraidīja Čoi modeļi, ko tā izmantoja tikai, lai noteiktu motivāciju īstermiņā maksimizēt peļņu. Tomēr tās vērtējums atšķiroties no šī modeļa, jo pēdējā nav ņemti vērā ne koncentrācijas rezultātā radītā subjekta stratēģiskie nolūki, ne agrākais dominējošais stāvoklis. Gan Čoi, gan Nalebafa modeļiem, kas ir statistiski modeļi, kopīgs esot tas, ka tajos nav ņemta vērā stratēģiskā rīcība. Abos modeļos esot apskatīts jautājums par to, vai apvienotā pārdošana īstermiņā tiktāl palielinās sabiedrības peļņu un samazinās konkurentu peļņu, ka tai būs motivācija šādi rīkoties.
- 391 Komisija apgalvo, ka no dinamiskā viedokļa apvienotā pārdošana koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam esot pievilcīga arī tad, ja tā saistīta ar peļņas upurēšanu īstermiņā. Komisija un *Rockwell* apstiprina, ka, ņemot vērā dzinēju vērtību, koncentrācijas rezultātā izveidotajam subjektam būtu nevienlīdzīgas iespējas

uzsākt dažādu subsidēšanu, kas ir stratēģiskas rīcības veids. Turklāt Komisija uzskata, ka koncentrācijas rezultātā izveidotajam subjektam faktiski būtu iespējas un motivācija noteikt plēsīgas cenas. Tā uzskata, ka šāda prakse bija minēta apstrīdētā lēmuma 369. apsvērumā.

392 Komisija norāda, ka apstrīdētajā lēmumā tā pārbaudīja, vai nozares īpašību dēļ tāda izstumšanas rīcība kā apvienotā pārdošana bija iespējama un rentabla. Šīs īpašības liecinot, ka *GE* būtu iespējams paplašināt savu dominējošo stāvokli dzinēju tirgū uz *Honeywell* vadošo stāvokli korporatīvo lidmašīnu dzinēju un aviācijas un neaviācijas preču tirgos. Komisija nekad neesot novirzījies no šīs iedibinātās ekonomikas teorijas.

393 Komisija uzskata, ka apstrīdētajā lēmumā, it sevišķi 359.–386. apsvērumā, tā ir atbildējusi uz Šapiro ziņojumā izteiktajiem iebildumiem, īpaši atsaucoties uz agrākiem piemēriem. Tādējādi tā esot pilnīgi izanalizējusi dalībnieku viedokļus.

394 *Rolls-Royce* uzskata, ka apvienotās pārdošanas teorija nav jauna un Komisija to jau bija izmantojusi. Neraugoties uz skaidrības trūkumu *GE* kritikā par izmantoto ekonomisko modeli, *Rolls-Royce* apgalvo, ka *Frontier Economics* ziņojums liecinot vai nu par to, ka Komisija piekrīt Čoi un Nalebafa modeļiem vai ka šie modeļi savstarpēji saskan, vai arī, ka Komisija ir balstījies uz pietiekamiem empīriskajiem pierādījumiem.

395 Komisija arī apgalvo, ka tā esot pilnīgi ņēmusi vērā lietā *AlliedSignal/Honeywell* pieņemto lēmumu, bet šī lēmuma secinājumus nevarot vienkārši pārcelt uz šo lietu. Šo lietu raksturo *GE* vara un attiecīgo preču klāsts.

396 *Rolls-Royce* uzskata, ka apvienotās pārdošanas tendence nozarē ir pietiekami parādīta un ka koncentrācija šajā sakarā radītu jaunas iespējas un motivāciju.

397 Runājot par to, ka starp pārņemto rīcību un koncentrāciju nepastāvot cēloņsakarība, Komisija uzsver, ka koncentrācija šādu rīcību pastiprinātu, pateicoties *GE* iegūtajam preču klāstam un varai. Koncentrācijas rezultātā izveidotais subjekts, izmantojot savu dominējošo stāvokli dzinēju tirgos, varētu paplašināt ietekmi uz *Honeywell* papildu preču tirgiem, kuros tā vēl nav dominējošā stāvoklī, un izstumt konkurentus. Tirgus īpašības pieļaujot šādu vismaz daļēju izstumšanu.

398 Komisija arī norāda uz vairākiem apstrīdētajā lēmumā minētiem apvienotās pārdošanas piemēriem.

## b) Pirmās instances tiesas vērtējums

### Ievada apsvērumi

399 Komisija apstrīdētajā lēmumā būtībā apgalvoja, ka koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam atšķirībā no konkurentiem būtu iespējams piedāvāt klientiem lielu komerclidmašīnu, lielu iekšzemes lidmašīnu un korporatīvo lidmašīnu komplektus (*packages*), kas ietvertu gan dzinējus, gan aviācijas un neaviācijas preces. Tā arī nolēma, ka šāda rīcība skaidri atbilstu koncentrācijas rezultātā izveidotā subjekta interesēm un tāpēc, iespējams, notiktu pēc koncentrācijas (350.–404., 412.–416., 432.–434., 443., 444., un 445.–458. apsvērumi). Tā rezultātā agrākajai *Honeywell* tiktu radīts dominējošs stāvoklis aviācijas un neaviācijas preču tirgos un it sevišķi

lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū tiktu nostiprināts *GE* dominējošais stāvoklis (apstrīdētā lēmuma 458. apsvērumš).

400 Komisijas apgalvojums pamatojas uz to, ka reaktīvie dzinēji, no vienas puses, un aviācijas un neaviācijas preces, no otras puses, viens otru savstarpēji papildina, jo visas šīs preces ir nepieciešamas, lai izgatavotu lidmašīnu. Tāpēc galīgajam klientam — lidmašīnas operatoram — tās visas tieši vai netieši ir jāpērk no to ražotāja. Komisija apstrīdētajā lēmumā uzskatīja, ka visām šīm precēm klienti būtībā ir tie paši un ka tāpēc tās var pārdot kopā. Komisija arī atzīst, ka prasītāja grupa ir finansiāli ļoti spēcīga, gan salīdzinot ar tās galvenajiem konkurentiem dzinēju tirgos, gan ar tās konkurentiem aviācijas un neaviācijas preču tirgos (par pēdējiem skat. apstrīdētā lēmuma 302.–304., 323. un 324. apsvērumus; skat. arī 398. un turpmākos apsvērumus). Tādējādi koncentrācijas rezultātā radītais subjekts būtu spējīgs samazināt savu peļņu no aviācijas un neaviācijas precēm ar mērķi nākotnē paplašināt savu tirgus daļu un palielināt peļņu.

401 Vispirms jāatzīst, ka koncentrācijas rezultātā radītā subjekta rīcība nākotnē šajā lietā ir Komisijas apvienotās pārdošanas analīzes būtisks aspekts. No tā, ka pirms koncentrācijas prasītājs aviācijas un neaviācijas preču tirgos nedarbojās, un vienlaikus no tā, ka pirms koncentrācijas *Honeywell* nedarbojās lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū, izriet, ka koncentrācijai nebūtu horizontālas konkurenci traucējošas ietekmes uz šiem tirgiem. Tāpēc koncentrācijai principā nebūtu nekādas ietekmes uz šiem tirgiem.

402 Turklāt, ciktāl Komisija apstrīdētā lēmuma 443. un 444. apsvērumā paredz, ka apvienotā pārdošana ietekmēs korporatīvo lidmašīnu dzinēju tirgu, jāatzīmē, ka pirms koncentrācijas prasītāja daļa šajā tirgū bija tikai [10–20] % uzstādītās bāzes ziņā, kamēr *Honeywell* daļa bija [40–50] %, un tikai [0–10] % joprojām ražošanā esošo lidmašīnu uzstādītās bāzes ziņā, salīdzinot ar *Honeywell* [40–50] % daļu (apstrīdētā lēmuma 88. apsvēruma). Šajos apstākļos, pat pieņemot, ka tiktu parādīts, ka koncentrācijas rezultātā izveidotais subjekts pēc darījuma pārdotu šos dzinējus kopā ar aviācijas un neaviācijas precēm, jāatzīst, ka starp koncentrāciju un apvienotajiem piedāvājumiem nebūtu cēloņsakarības, izņemot nedaudzus gadījumus, kad dzinējs būtu bijušās *GE* prece. Turklāt no apstrīdētā lēmuma neizriet, ka kāds no koncentrācijas dalībniekiem ražotu mazu iekšzemes lidmašīnu dzinējus. No tā izriet, ka iespējamā apvienotā pārdošana, ko koncentrācijas rezultātā izveidotais subjekts varētu veikt iekšzemes lidmašīnu tirgū, katrā ziņā attiektos tikai uz lielām iekšzemes lidmašīnām.

403 Komisija apstrīdētajā lēmumā uzskatīja, ka katrai aviācijas precei, kas paredzēta iekšzemes vai korporatīvajām lidmašīnām, ir pašai savs tirgus un ka katrai neaviācijas precei, kas paredzēta visādām lidmašīnām, ieskaitot lielas komerciālas lidmašīnas, ir savs tirgus. Tādējādi tās argumentācijai par dominējošu stāvokļu izveidošanu dažādu aviācijas preču tirgos, izmantojot apvienoto pārdošanu, nevar piekrist, ciktāl tā attiecas uz katru dažādās korporatīvo un iekšzemes lidmašīnu aviācijas preces tirgu. Apvienotā pārdošana darījuma rezultātā, pieņemot, ka pēc darījuma tā tiešām notiktu, ietekmētu tikai daļu no šiem tirgiem, proti, lielu iekšzemes lidmašīnu tirgu. Līdzīgi, bet mazākā mērā Komisijas argumentācija ir vāja, runājot par neaviācijas precēm, kur Komisija katrai precei definēja atsevišķu tirgu, neatkarīgi no aprīkotās lidmašīnas izmēra un citām pazīmēm.

404 Tāpēc principā Komisijas apgalvojumu par apvienoto pārdošanu, iespējams, varētu atbalstīt saistībā ar lielu komerciālo lidmašīnu sektoru, kam Komisija definēja atšķirīgus dzinēju un katras aviācijas preces tirgus.



405 Runājot par iespējamo koncentrācijas ietekmi uz lielu komerclidmašīnu un lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgiem, lielu komerclidmašīnu aviācijas preču tirgiem un neaviācijas preču tirgiem, jāpārbauda, vai Komisija ir pierādījusi, ka koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam būtu ne tikai iespējas uzsākt apstrīdētajā lēmumā raksturoto apvienoto pārdošanu, bet, pamatojoties uz pārliecinošiem pierādījumiem, arī, ka tas pēc koncentrācijas, iespējams, tā rīkosies un ka tādējādi salīdzinoši tuvā nākotnē vienā vai vairākos attiecīgajos tirgos tiktu radīts vai nostiprināts dominējošs stāvoklis (iepriekš 58. punktā minētais spriedums lietā *Tetra Laval*/Komisija, 146.–162. punkts).

406 Kā prasītājs pareizi apgalvo, ir jānošķir trīs lietas: tīra apvienota pārdošana (*pure bundling*), proti, pārdošana ar tīri komerciālu pienākumu pirkt divas vai vairākas preces komplektā, tehniskā apvienotā pārdošana (*technical bundling*), proti, pārdošana, kas saistīta ar preces tehnisku integrāciju, un jauktā apvienotā pārdošana (*mixed bundling*), proti, pārdošana, kad vairākas preces tiek pārdotas komplektā ar labvēlīgākiem nosacījumiem nekā tad, ja preces tiek pirktas atsevišķi. Komisijas analīze par katru no šiem trijiem veidiem ir aplūkota turpinājumā ar atsevišķiem virsrakstiem. Tomēr vispirms ir jāpārbauda zināmi praktiski ierobežojumi, kas kopumā ietekmē Komisijas argumentāciju par apvienoto pārdošanu un izriet no apstrīdētā lēmuma.

#### Vispārīgi par apvienoto pārdošanu

407 Komisijas apvienotās pārdošanas analīzei ir praktiska problēma, jo dažādu dzinēju, aviācijas un neaviācijas preču galīgais klients ne vienmēr ir viens un tas pats.

- 408 Kad lidmašīnas ražotājs izvēlas dzinēju saskaņā ar ekskluzīviem noteikumiem tā, ka platformai ir viens avots (*sole source platform*), lidmašīnas ražotājs būtībā ir dzinēja ražotāja klients un tas pats attiecas uz PAI-standarta aviācijas un neaviācijas precēm. Šajā situācijā vienīgā lidsabiedrības iespēja izvēlēties ir *a priori* pirkt vai nepirkt lidmašīnu.
- 409 Savukārt gadījumos, kad lidmašīnas ražotājs savai platformai apstiprina vairākus dzinējus, kas to padara par vairāku avotu platformu (*multi-source platform*), lidsabiedrība izvēlas kādu no pieejamajiem dzinējiem un tāpat rīkojas attiecībā PiAI un PAI-izvēles aviācijas un neaviācijas precēm. No iepriekš minētā izriet, ka lidmašīnu ražotāju gadījumā apvienotā pārdošana ir iespējama tikai ar *GE* dzinēju un *Honeywell* PAI-standarta precēm viena avota platformām, bet lidsabiedrību gadījumā — tikai ar *GE* dzinējiem un *Honeywell* PiAI/PAI-izvēles precēm vairāku avotu platformām.
- 410 Šie atzinumi būtībā izslēdz tīras apvienotās pārdošanas iespējamību citos, iepriekš neminētos gadījumos, t.i., tā ir izslēgta gadījumos, kad klients, kas izvēlas dzinēju, un klients, kas izvēlas attiecīgo aviācijas vai neaviācijas preci, nav viena un tā pati persona.
- 411 Turklāt, runājot par PAI-standarta aviācijas un neaviācijas preču pārdošanas veicināšanu vairāku avotu platformām ar jauktas apvienotās pārdošanas palīdzību, apstrīdētajā lēmumā nav apskatīta iepriekš 408. punktā minētā problēma. Komisija tikai apstrīdētā lēmuma 349. apsvērumā norāda, ka "*GE* un *Honeywell* preču piedāvājumu viens otru papildinošais raksturs, kas saistīts ar to attiecīgo stāvokli tirgū, dos koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam iespējas un ekonomiski pamatotu motivāciju uzsākt apvienotās pārdošanas piedāvājumus vai piedāvāt

dažādas subsīdijas, pārdodot preces abām klientu kategorijām”, pārējā daļā norādot uz savu PAI-izvēles un PiAI preču analīzi 350. un turpmākajos apsvērumos.

- 412 Pastāv arī grūtības attiecībā uz koncentrācijas rezultātā radītā subjekta spējām ar jaukto apvienoto pārdošanu veicināt savu PiAI un PAI-izvēles preču pārdošanu viena avota platformām, jo tam lidmašīnas ražotājam dzinējs principā būs jāpiegādā par fiksētu cenu, neatkarīgi no lidsabiedrības izdarītās PiAI aviācijas un neaviācijas preču izvēles.
- 413 Lai gan no apstrīdētā lēmuma 391. apsvēruma izriet, ka tas, ka dzinēja cena ir noteikta iepriekš, obligāti nepadara neiespējamu jaukto apvienotu pārdošanu, šis apsvēruma tik un tā būtiski samazina iespējas veikt jaukto apvienoto pārdošanu, kas ietver šo dzinēju, un padara to koncentrācijas rezultātā izveidotajam subjektam grūtāk īstenojamu.
- 414 Turklāt administratīvās procedūras laikā darījuma dalībnieki norādīja, ka pastāv arī praktiskas problēmas saistībā ar to, ka platformas dzinēji principā tiek izraudzīti agrākā jaunas lidmašīnas izstrādes procesa posmā nekā aviācijas un neaviācijas preces, ieskaitot PAI preces (skat. apstrīdētā lēmuma 371. apsvērumu). Atbildot uz šo kritiku, Komisija apstrīdētajā lēmumā atsaucas uz tādu gadījumu piemēriem, kuros dzinēji un aviācijas vai neaviācijas preces bija izraudzītas aptuveni vienlaikus (372. apsvēruma), un secina, ka “tāpēc nevar apgalvot, ka sistēmu izraudzīšanās procesu nevar noorganizēt atbilstoši pēc grafika, kas ļautu īstenot [apvienotu pārdošanu]” (373. apsvēruma).

- 415 No šiem apsvērumiem, ko Komisija minēja apstrīdētajā lēmumā un ko prasītājs nav īpaši apstrīdējis Pirmās instances tiesā, izriet, ka apvienotā pārdošana nav neiespējama dažādu preču atlases grafika dēļ. Tomēr apskatāmā komerciālā rīcība tik un tā normāli neatbilst attiecīgo tirgu parastajam darbības veidam, ietverot papildu komerciālas pūles uzņēmumam, kas vēlēties to piemērot darījumos ar saviem klientiem.
- 416 Lai gan šīs praktiskās problēmas, protams, apvienoto pārdošanu nepadara neiespējamu, tās tik un tā palielina grūtības, kas saistītas ar apvienotās pārdošanas īstenošanu, un tādējādi padara apvienoto pārdošanu mazāk iespējamu.

#### Par tiro apvienoto pārdošanu

- 417 Runājot par tiro apvienoto pārdošanu, Komisija paredz, ka dzinējs vai kāda no aviācijas precēm vai neaviācijas precēm varētu būt saistītāja prece, proti, būtiskā sastāvdaļa vai pirmās izvēles sastāvdaļa, ko koncentrācijas rezultātā radītais subjekts varētu atteikties pārdot atsevišķi no citām precēm (apstrīdētā lēmuma 351. un 415. apsvērumi).
- 418 Tā kā iepriekš īpaši 408.–410. punktā minēto iemeslu dēļ tīra apvienotā pārdošana ir iespējama tikai tad, ja visām precēm ir vieni un tie paši klienti, jāatzīst, ka gadījumos, kad platformai ir vairāki dzinēja avoti un attiecīgās aviācijas preces ir PiAI vai PAI-izvēles preces, tīras apvienotās pārdošanas iespējas ir ļoti ierobežotas. Tās varētu būt tikai tad, ja tehnisku vai citu iemeslu dēļ lidsabiedrība izteikti dotu priekšroku koncentrācijas rezultātā radītā subjekta dzinējiem un šāda stratēģija varētu iespējami novest pie PiAI aviācijas vai neaviācijas preču pirkuma no jaunizveidotā subjekta. Jānorāda, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā konkrēti nav pārbaudījusi, kādām

platformām un/vai kādām noteiktām precēm šāda komerciālā stratēģija varētu būt efektīva.

419 Arī šajā sakarā jāatgādina iepriekš it īpaši 362. punktā minētais, ka trūkst analīzes par koncentrācijas ietekmi uz atsevišķiem Komisijas definētiem aviācijas un neaviācijas preču tirgiem. Turklāt, tā kā priekšrokas došana precei visbiežāk ir relatīva, nevis absolūta, šādā analīzē bija jāņem vērā visas iespējamās tīrās apvienotās pārdošanas negatīvās komerciālās sekas tādā ziņā, ka tās varētu atturēt koncentrācijas rezultātā radītā subjekta dzinēju pircēju, lai gan tas, iespējams, dod nelielu priekšroku šim dzinējam, no tā iegādes. Tā kā Komisija apstrīdētajā lēmumā nav detalizēti apskatījusi šo apstākli, tā nav noskaidrosi, ka koncentrācijas rezultātā izveidotais subjekts varētu veikt tīru apvienoto pārdošanu gadījumos, kad viens no tās dzinējiem uz vairāku avotu platformām būtu saistītāja prece.

420 Runājot par iespēju saistīt lidmašīnu ekskluzīvo dzinēju pārdošanu ar PAI-standarta aviācijas un neaviācijas precēm, Komisija nav minējusi nevienu konkrētu piemēru par tās nākotnē paredzēto rīcību. Specifiskas tirgus analīzes trūkuma dēļ tās argumentācija vēlreiz nav pietiekami precīza, lai pamatotu tās secinājumu. Lai gan Komisija secināja, ka lielu komerclidmašīnu tirgū bija dominējošs stāvoklis, tā arī konstatēja, ka tirgū joprojām bija zināma konkurence, tāpēc, ja koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam vajadzētu "piespiest" lidmašīnu ražotāju izvēlēties tā PAI aviācijas un neaviācijas preces, tas tam varētu radīt komerciāli nevēlamas sekas, jo lidmašīnas ražotājs zināmos gadījumos būtu mudināts izvēlēties cita ražotāja preces. Tā kā Komisija apstrīdētajā lēmumā nav apsvērusi šo iespēju, tā nav konstatējusi, ka tīra apvienotā pārdošana ļautu lielu komerclidmašīnu platformās izvietot PAI preces.

421 Par iespēju, ka kāda no bijušās *Honeywell* aviācijas vai neaviācijas precēm varētu darboties kā saistītāja prece un piespiest klientus pirkt koncentrācijas rezultātā radītā subjekta dzinējus, Komisija apstrīdētā lēmuma 415. apsvērumā min tikai vienu konkrētu piemēru, kad tīra apvienotā pārdošana būtu iespējama. Tā apgalvo, ka “koncentrācijas rezultātā radītais subjekts preces, kurām *Honeywell* ir 100 % tirgus daļa (piemēram, *EGPWS*), varēs pārdot ar nosacījumu, ka tiek pirkti tā dzinējs. Lai iegūtu šādas preces, lidsabiedrībām nebūs citas izvēles kā pirkt koncentrācijas rezultātā radītā subjekta piedāvāto dzinēju”. Par iespēju līdzīgu spiedienu izdarīt uz lidmašīnu ražotājiem Komisija nav tik kategoriska, 416. apsvērumā tikai norādot, ka “*GE* varēs nostiprināt savu dominējošo stāvokli attiecībā pret lidmašīnu ražotājiem ar apvienotajiem piedāvājumiem vai saistītajiem pārdevumiem”.

422 Jāatzīmē, ka šajā sakarā Komisijas apgalvojumā tiek paredzēts, ka koncentrācijas rezultātā radītais subjekts varētu savus klientus zināmā veidā komerciāli šantažēt, atsakoties tiem pārdot salīdzinoši lētu, bet būtisku aviācijas precī, ja klienti nepiekrītu pirkt tā dzinējus. Lai gan prasītāja klientu lielu komercilidmašīnu dzinēju tirgū — gan lidmašīnu ražotāju, gan lidsabiedrību — vara, salīdzinot ar prasītāja varu, ir ierobežota (skat. iepriekš 274. un turpmākos punktus un apstrīdētā lēmuma 224.–228. apsvērumu) un pēc koncentrācijas darījuma attiecībā pret koncentrācijas rezultātā izveidoto subjektu būtu vēl ierobežotāka, Komisija šajā lietā nav pierādījusi, ka klienti zaudētu visu atlikušo varu, lai pretotos šādai praksei.

423 Runājot par Komisijas minēto konkrēto precī — *EGPWS*, no 253.–256. apsvēruma izriet, ka ir citas preces, kuras var aizstāt bijušās *Honeywell* precī. Komisija atzīst, ka neviena no šīm precēm tirgū netiek pārdota nozīmīgā daudzumā, un piebilst, ka saskaņā ar *Thales* viedokli tas, ka tās precei nav vispārāztītas reputācijas, ir nozīmīga barjera iekļūšanai tirgū. Tomēr, pieņemot, ka koncentrācijas rezultātā izveidotais subjekts pieņemtu tādu galēju komerciālu nostāju kā tīra apvienotā pārdošana, kas realitātē būtu draudi atteikties pārdot, klienti bijušās *Honeywell EGPWS* vietā drīzāk varētu izvēlēties citu, kaut vai sliktāku precī, nevis pieņemt dzinēju, ko tie nav izvēlējušies. Katrā ziņā Komisijai šī iespēja bija jāapsver. Tā it sevišķi nav noraidījusi

iespēju, ka klienti varētu izvēlēties *Universal Avionics TAWS (Terrain Avoidance Warning System, Piezemēšanās novēršanas brīdinājuma sistēma)*, kā to 2001. gada janvārī izdarīja *Airborne*, tikai atzīmējot, ka saskaņā ar *Rockwell Collins* sacīto *Universal Avionics* nebija ar to saistīta šī līguma iegūšanai (256. apsvēruma). Šis pēdējais apstāklis neattiecas uz jautājumu par to, vai *Universal Airborne* prece ir reāla alternatīva *Honeywell* precēm.

424 Visbeidzot, saskaņā ar iepriekš 58. punktā minēto spriedumu lietā *Tetra Laval/Komisija*, kuru Tiesa apelācijā ar spriedumu lietā *Komisija/Tetra Laval* šajā sakarā atstāja negrozītu (60. punkts iepriekš), Komisijai bija arī jāņem vērā sekas, kādas uz attiecīgajiem tirgiem atstātu EK līguma 82. pantā noteiktā aizlieguma ļaunprātīgi izmantot dominējošo stāvokli preventīvā ietekmē.

425 Ņemot vērā iepriekš aprakstītās rīcības, kas koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam būtu jāveic, lai īstenotu uz tīru apvienoto pārdošanu balstītu stratēģiju šajā lietā, komerciāli radikālo raksturu, Komisijai bija jāņem vērā tas, kā koncentrācijas rezultātā radītā subjekta motivāciju veikt šādu rīcību varētu ietekmēt Kopienas tiesību aizliegums ļaunprātīgi izmantot dominējošo stāvokli. Tā kā Komisija to nav izdarījusi, tā ir pieļāvusi kļūdu tiesību piemērošanā un tādēļ tās analīze nav pareiza, un tajā ir pieļauta acīmredzama kļūda vērtējumā.

426 Ņemot vērā iepriekš minēto, jāatzīst, ka Komisija nav pietiekami pierādījusi, ka koncentrācijas rezultātā radītais subjekts pēc koncentrācijas uzsāktu tīru apvienoto pārdošanu, un tās analīzē šajā sakarā ir pieļautas vairākas acīmredzamas kļūdas vērtējumā.

## Par tehnisko apvienoto pārdošanu

- 427 Runājot par tehnisko apvienoto pārdošanu, Komisija balstās uz dažādu aviācijas preču integrāciju un uz *More Electric Aircraft Engine* projekta tālāko attīstību (skat. apstrīdētā lēmuma 291. apsvērumu), atzīstot, ka “vēl nav notikusi skaidra dzinēju un sistēmu integrācija”. Tā norāda, ka šāda integrācija varētu notikt “tuvā nākotnē” kā projekta daļa, bet tā nesniedz nekādas detaļas par šo projektu un nenorāda datumu, līdz kuram, pēc tās domām, šī integrācija ir paredzama. Tomēr tā balstās tikai uz šī projekta attīstību nākotnē, lai secinātu, ka *Honeywell* kā potenciālā inovāciju partnera likvidēšana vēl vairāk nostiprinās prasītāja dominējošo stāvokli lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū (apstrīdētā lēmuma 417. un 418. apsvērumi).
- 428 Ar šo vienkāršo aprakstu par iespējamo tirgus attīstību, kurā trūkst kaut vai neliela pārskata par projekta aspektiem, kas liecina par šādu attīstību, nepietiek, lai secinātu, ka Komisijas apgalvojums šajā sakarā ir pamatots.
- 429 Saskaņā ar iepriekš 58. punktā minēto spriedumu lietā *Tetra Laval*/Komisija, (155. un turpmākie punkti), kuru Tiesa apelācijā ar iepriekš 60. punktā minēto spriedumu lietā *Komisija/Tetra Laval* (39. un turpmākie punkti) šajā sakarā atstāja negrozītu, Komisijai, runājot par tirgus attīstību nākotnē, ir ar pārlicinošiem pierādījumiem un augstā ticamības pakāpē saistībā ar tirgus attīstību nākotnē jāpierāda ne tikai tas, ka tās paredzētā darbība notiks salīdzinoši tuvā nākotnē, bet arī tas, ka darbības rezultātā salīdzinoši tuvā nākotnē tiks radīts vai nostiprināts dominējošs stāvoklis, ko Komisija šajā lietā nav izdarījusi. Tas, ka trūkst detalizētas analīzes par tehniskām saitēm, kas varētu tikt izveidotas starp dzinējiem, no vienas puses, un aviācijas un neaviācijas precēm, no otras puses, un par to, kādas sekas šādas saites varētu atstāt uz dažādu aplūkojamo tirgus attīstību, arī mazina Komisijas apgalvojumu ticamību. Nepietiek, ka Komisija izvirza virkni loģisku, bet hipotētisku attīstības iespēju, kuru realizācija, tā baidās, varētu kaitīgi ietekmēt konkurenci vairākos tirgos. Tās pienākums, gluži pretēji, ir konkrēti izanalizēt iespējamo attīstību visos tirgos, attiecībā uz kuriem tā vēlas pierādīt, ka paziņotā darījuma



rezultātā tiktu radīts vai nostiprināts dominējošs stāvoklis, to pamatojot ar pārliecinošiem pierādījumiem.

- 430 Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija nav pienācīgi pierādījusi, ka koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam būtu reālas iespējas uzreiz pēc koncentrācijas vai arī salīdzinoši tuvā nākotnē, izmantojot tehniskus piespiedu līdzekļus, sasaistīt aviācijas preču un/vai neaviācijas preču pārdošanu ar dzinēju pārdošanu.

#### Par jaukto apvienoto pārdošanu

- 431 Runājot par jaukto apvienoto pārdošanu, jāatzīmē, ka, ņemot vērā iepriekš 408.–411. punktā izdarītos secinājumus par klienta identitāti un 414. un 415. punktā izdarītos secinājumus par grafiku, saskaņā ar kuru tiek pasūtītas dažādas lidmašīnas sastāvdaļas, koncentrācijas rezultātā radītais subjekts varētu dažos gadījumos un noteiktām precēm piedāvāt zemākas cenas virknei preču, ar nosacījumu, ka tiek izvēlētas visas preces. Uzņēmējs principā vienmēr var piedāvāt komplektu no vairākām precēm, kuras parasti pārdod atsevišķi.

- 432 Tomēr šādam piedāvājumam būs ekonomiska ietekme uz tirgu tikai, ja klients to pieņems un nepieprasīs piedāvājumu sadalīt atsevišķās precēs. Tāpēc Komisijai bija jāpierāda, ka koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam būtu iespējas uzstāt, lai komplekts, ko tas piedāvā klientiem, netiktu sadalīts. Turklāt, kā norādīts iepriekš, Komisijai bija jānoskaidro, ka pastāvēja iespēja, ka koncentrācijas rezultātā izveidotais subjekts tiešām izmantos iespēju veikt apvienoto pārdošanu.

- 433 Jāatgādina, ka iepriekš 58. punktā minētajā spriedumā lietā *Tetra Laval*/Komisija Pirmās instances tiesa diezgan strikti izteicās par to, kādi pierādījumi Komisijai ir jāsniedz, ja tā savā analizē kā pierādījumu izmanto to, ka sabiedrība nākotnē rīkosies zināmā veidā tā, ka tiks radīts dominējošs stāvoklis, nospriežot, ka šai iestādei tādā gadījumā ir jāsniedz “pārliecinoši pierādījumi” (skat. it īpaši sprieduma 154. un turpmākos punktus). Kā, apelācijā atstājot spēkā šo sprieduma daļu, norādīja Tiesa, šādi izsakoties, Pirmās instances tiesa nekādā ziņā nebija pievienojusi jaunu nosacījumu pierādījumu standartam, bet tikai pievērsusi uzmanību būtiskai pierādījumu funkcijai — pārliecināt, ka apgalvojums vai, kā tas ir šajā lietā, lēmums koncentrācijas jomā ir pamatots (iepriekš 60. punktā minētais spriedums lietā *Komisija/Tetra Laval*, 41. punkts).
- 434 Šajā lietā apstrīdētajā lēmumā Komisija būtībā izmantoja trīs atšķirīgas argumentācijas līnijas, lai pierādītu iespēju, ka koncentrācijas rezultātā radītais subjekts tiešām veiks jauktu apvienoto pārdošanu.
- 435 Pirmkārt, Komisija apgalvoja, ka it īpaši *Honeywell* jau agrāk attiecīgajos tirgos ir veikusi līdzīgu rīcību tai, ko tā prognozē (skat. it īpaši apstrīdētā lēmuma 361.–370. apsvērumu). Šajā sakarā arī jānorāda, ka Komisija par būtisku uzskata “*Honeywell* varu [preču] integrācijā” (apstrīdētā lēmuma 289.–292. apsvērumi) un “*Honeywell* varu apvienotajā pārdošanā” (apstrīdētā lēmuma 293.–297. apsvērumi).
- 436 Otrkārt, tā norāda, ka no vispārārtzītām ekonomikas teorijām, sevišķi no “*Cournot* efekta” teorijas (skat. it īpaši apstrīdētā lēmuma 374.–376. apsvērumu), izriet, ka koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam būtu ekonomiska motivācija veikt Komisijas paredzēto rīcību un ka šajā sakarā nav jābalstās uz nekādu īpašu ekonomikas modeli.

437 Treškārt, Komisija apgalvo, ka koncentrācijas rezultātā radītā subjekta stratēģiskais mērķis būtu palielināt varu dažādos tirgos, kuros tas jau piedalās, un ka, ņemot vērā šo nodomu, apvienotā pārdošana no tā puses būtu ekonomiski saprātīga un tāpēc iespējama rīcība (skat. it īpaši apstrīdētā lēmuma 353., 379., 391. un 398. apsvērumu). Atbildot uz Pirmās instances tiesas rakstisko jautājumu, Komisija tiesas sēdē norādīja, ka tā pamatojās uz motivācijas jaukto efektu, ko, pēc tās domām, rada prasītāja komerciālā situācija un koncentrācijas rezultātā radītā subjekta stratēģiskā izvēle.

438 Šajā apstrīdētā lēmuma daļā Komisijas izmantotās trīs argumentācijas līnijas tiks pārbaudītas pēc kārtas.

— Par iepriekšējo praksi

439 Runājot par iepriekšējo praksi, vispirms jāatzīmē, ka Komisijas minētie piemēri galvenokārt attiecas uz *Honeywell* it kā veikto aviācijas un neaviācijas preču apvienoto pārdošanu (skat. it īpaši apstrīdētā lēmuma 362.–365. un 367. apsvērumu). Pat pieņemot, ka šie piemēri ir pietiekami pamatoti, tiem nav nozīmes, lai pierādītu, ka pēc koncentrācijas jaunizveidotais subjekts varēs apvienot dzinēju pārdošanu ar aviācijas un neaviācijas preču pārdošanu un ka tas būs komerciāli motivēts to darīt. Ir skaidrs, ka dzinēja cena ir daudz lielāka par aviācijas vai neaviācijas sastāvdaļu cenu un ka tāpēc jauktas apvienotās pārdošanas komerciālā dinamika ļoti atšķiras atkarībā no tā, vai tā ietver, pirmkārt, tikai aviācijas un neaviācijas preces vai, otrkārt, šīs preces un dzinēju. Tādējādi ar piemēriem, kas attiecas tikai uz aviācijas un neaviācijas precēm, nevar pierādīt, ka jaukta apvienotā pārdošana, kas ietvertu dzinējus, jaunizveidotajam subjektam būtu realizējama un komerciāli izdevīga arī pēc koncentrācijas.

440 Vienīgais Komisijas minētais konkrētais apvienotās pārdošanas piemērs, kurā ir ietverti gan dzinēji, gan aviācijas/neaviācijas preces, attiecas uz [..], korporatīvu lidmašīnu (skat. apstrīdētā lēmuma 368. apsvērumu). Tomēr Komisija pati 369. apsvēruma pēdējā teikumā piebilst, ka attiecīgais lidmašīnas ražotājs [..]. Tāpēc šis piemērs, kā tas atspoguļots apstrīdētajā lēmumā, nepierāda, ka *Honeywell* varētu veiksmīgi veikt korporatīvo lidmašīnu dzinēju un aviācijas/neaviācijas preču apvienoto pārdošanu. Gluži pretēji, tas, ka [..], pilnībā noliedz Komisijas apgalvojumu šajā sakarā.

441 Apstrīdētā lēmuma 366. un 367. apsvērumā Komisija arī apgalvo, ka *Honeywell* iespēja veikt daudzpusīgus apvienotās pārdošanas darījumus, kuros ir ietverti gan dzinēji, gan aviācijas/neaviācijas preces, ir parādījusies tikai nesen, proti, pēc *Honeywell* un *AlliedSignal* apvienošanās 1999. gadā. Lai arī šis faktors varētu izskaidrot, kāpēc Komisija varēja atrast tikai vienu šādas apvienotās pārdošanas piemēru, tas nevar labot to, ka trūkst pārliecinošu piemēru, uz kuru pamata Pirmās instances tiesa, iespējams, varētu secināt, ka iepriekšējā rīcība rāda, ka pastāv iespēja, ka līdzīga rīcība tiks veikta nākotnē.

442 Turklāt lielu komercilidmašīnu joma, kurā koncentrācija nākotnē ļautu koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam pirmoreiz piedāvāt apvienoto pārdošanu, ievērojami atšķiras no korporatīvo lidmašīnu jomas, it īpaši tāpēc, ka pirmo gadījumā dzinēju ziņā dažreiz ir vairāku avotu platformas, kur dzinēju ražotāja klients ir lidsabiedrība, bet korporatīvām lidmašīnām vienmēr ir viena avota platforma, kur klients ir lidmašīnas ražotājs.

443 Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisijas minētie *Honeywell* līdzšinējās prakses piemēri nepierāda, ka pastāv iespēja, ka pēc koncentrācijas jaunizveidotais subjekts

veiks bijušās *GE* dzinēju, no vienas puses, un bijušās *Honeywell* aviācijas un neaviācijas preču, no otras puses, jauktu apvienoto pārdošanu.

— Par ekonomiskajām analizēm

444 Par Komisijas otro argumentācijas līniju saistībā ar ekonomikas modeļiem prasītājs norāda, ka Komisija PI balstījās uz Čoi modeli, saskaņā ar kuru tādai sabiedrībai kā koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam ar nozīmīgu preču portfeli būtu iespējas un motivācija veikt jauktu apvienoto pārdošanu. Tas arī uzsver, ka Komisija vēlāk apstrīdētajā lēmumā nebalstījās uz šo modeli. Savukārt Komisija Pirmās instances tiesā apgalvoja, ka tā Čoi modelim ne piekrita, ne to noraidīja, uzskatot, ka koncentrācijas rezultātā radītā subjekta motivācija pēc koncentrācijas veikt apvienoto pārdošanu katrā ziņā ir redzama no apstrīdētā lēmuma (skat. it īpaši apstrīdētā lēmuma 374.–376. apsvērumu par “*Cournot* efektu”).

445 Šajā sakarā jānorāda, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 352. apsvērumā uzsvēra, ka nebija jābalstās ne uz vienu no administratīvajā procedūrā iesniegtajiem modeļiem. Turklāt uzklaušīšanas amatpersona šavā ziņojumā konstatēja, ka Komisija sava lēmuma projektā vairs nebalstījās uz Čoi modeli.

446 Turklāt Komisija apstrīdētajā lēmumā neatsaucās uz Čoi modeli, izņemot netiešā veidā 352. apsvērumā, apgalvojot, ka “dažādas ekonomikas analīzes ir izraisījušas teorētisku diskusiju it sevišķi par [jauktas apvienotās pārdošanas] ekonomikas modeli, ko sagatavojusi kāda trešā persona”. Savukārt, kā norāda prasītājs, Komisija PI sniedza detalizētu Čoi modeļa aprakstu un to skaidri izmantoja kā pierādījumu, lai pamatotu savu apgalvojumu par koncentrācijas rezultātā radītā subjekta rīcību nākotnē un tās ekonomiskajām sekām. Šajos apstākļos, lai arī Komisija neatzina, ka Čoi modelim nebūtu pierādījuma spēka, apstrīdētajā lēmumā tā uz šo modeli

nebalstījās. Tāpēc šajā tiesvedībā jāsecina, ka apstrīdētais lēmums nav balstīts ne uz vienu ekonomikas modeli, kurā, pamatojoties uz datiem, kas īpaši saistīti ar šo lietu, būtu analizētas paziņotā darījuma iespējamās sekas.

447 Tāpēc jāpārbauda, vai bez šāda ekonomiska modeļa Komisija ir pierādījusi, ka koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam pēc koncentrācijas būtu motivācija veikt apvienoto pārdošanu.

448 Apstrīdētā lēmuma 349.–355. apsvērumā, kuros Komisija izskaidro mehānismu, ar kura palīdzību apvienotā pārdošana radītu dominējošo stāvokli aviācijas un neaviācijas preču tirgos, Komisija būtībā tikai izskaidro iemeslus, kāpēc saskaņā ar tās viedokli koncentrācijas rezultātā radītais subjekts pēc darījuma varētu veikt apvienoto pārdošanu. Tāpēc, runājot par PAI-standarta precēm, tā atsaucas uz “jaunā subjekta iespējām piedāvāt lidmašīnu ražotājiem preču komplektus” (349. apsvērumš). Par PiAI un PAI-izvēles precēm tā norāda, ka koncentrācijas rezultātā radītais subjekts “varēs piedāvāt tādu preču komplektus, kas pirms koncentrācijas tirgū nekad nav apvienotas, un to neviens konkurents atsevišķi nevar piedāvāt” (350. apsvērumš), ka tas varēs “veicināt *Honeywell* PiAI un PAI-izvēles preču izvēli, pārdodot tās kā tāda plašāka komplekta sastāvdaļu, kas ietvers dzinējus un *GE* papildu pakalpojumus” (350. apsvērumš), un ka tas “apvienotajiem piedāvājumiem varēs noteikt tādu cenu, kas mudinās klientus pirkt *GE* dzinējus un *Honeywell* PiAI un PAI-izvēles preces, nevis konkurentu preces” (353. apsvērumš).

449 Komisija 349.–355. apsvērumā, kuros tā atsaucas uz motivāciju, nevis iespējām, kas koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam būtu, lai šādi rīkotos, nav sniegti ne

pierādījumi, ne analīze, kas pierādītu, ka pēc koncentrācijas tiešām šāda motivācija var rasties. Tā 349. apsvērumā Komisija tikai apgalvo, ka “GE un Honeywell preču piedāvājumu savstarpēji papildinošais raksturs un to attiecīgais stāvoklis tirgū sniegs koncentrācijas rezultātā izveidotajam subjektam iespējas un ekonomiski pamatotu motivāciju uzsākt [apvienotās] pārdošanas piedāvājumus vai piedāvāt dažādas subsīdijas, pārdodot preces abu kategoriju klientiem”, bet nepaskaidro, kāpēc tā uzskata, ka šie faktori ir pietiekami, lai radītu šādu motivāciju. 354. apsvērumā tā norāda, ka “koncentrācijas darījuma rezultātā radītajam subjektam motivācija pārdot preču komplektus var izveidoties īsā vai vidējā termiņā, piemēram, izstrādājot jaunas paaudzes lidmašīnas platformas un lidmašīnas aprīkojumu”, bet nepaskaidro ne to, kāds būtu šādas motivācijas iemesls, ne arī to, kā šī motivācija atšķirtos pirms un pēc prognozētajām izmaiņām.

450 Tādējādi 349.–355. apsvērumā minētais nepierāda, ka koncentrācijas rezultātā izveidotajam subjektam pēc koncentrācijas būs motivācija veikt jauktu apvienoto pārdošanu. Tomēr Komisija sadaļā ar nosaukumu “2) Dalībnieku argumenti par [apvienotās pārdošanas] piedāvājumiem” izvirza citus apsvērumus. Konkrētāk, viena sadaļa zem šī nosaukuma savukārt saucas “Apvienotās pārdošanas Cournot efekts”. “Cournot efekts” ir ekonomikas teorija, kas būtībā aplūko priekšrocības, ko firma, kas pārdod plašu preču klāstu, atšķirībā no tās konkurentiem, kuru preču klāsts ir krietni ierobežotāks, var gūt, ja tā piedāvā atlaides visām precēm šajā klāstā, tādējādi samazinot peļņu no katras preces, tā kopumā no šādas rīcības tomēr gūst labumu, jo pārdod vairāk no visām šajā preču klāstā ietilpstošajām precēm.

451 374.–376. apsvērumā zem šī nosaukuma Komisija būtībā atbild uz koncentrācijas dalībnieku argumentiem, ka “tie nebūs motivēti samazināt attiecīgo preču cenas, jo lidmašīnu pieprasījums ir salīdzinoši neelastīgs, salīdzinot ar dzinēju un sastāvdaļu cenām, un arī tāpēc, ka lidmašīnas kopējā cena ir tikai viens no daudziem faktoriem līdsabiedrības lēmumā pirkt vai nepirkt papildu lidmašīnu”.

- 452 375. apsvērumā norādījusi, ka neuzskata, ka pieprasījums pēc lidmašīnas aprīkojuma un sastāvdaļām būtu pilnīgi neelastīgs, Komisija turpina, 376. apsvērumā apgalvojot, ka katrā ziņā pieprasījums pēc katras atsevišķās sabiedrības precēm patiesībā esot elastīgs. No tā Komisija secina, ka, “pat, ja [apvienotā pārdošana] neietekmētu kopējo lidmašīnu vai dzinēju un sastāvdaļu pieprasījuma apjomu, šī prakse novestu pie jauna sadalījuma un tāpēc novirzītu tirgus daļas par labu koncentrācijas darījuma rezultātā izveidotajam subjektam”.
- 453 No šīs argumentācijas izriet, ka saskaņā ar Komisijas viedokli koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam pēc koncentrācijas būtu motivācija veikt apvienoto pārdošanu, ņemot vērā *Cournot* efektu, neatkarīgi no tā, vai pieprasījums katras lidmašīnas aprīkojuma vienības tirgū būtu elastīgs vai nē. Tomēr, kā 2001. gada augusta informatīvajā biļetenā, kas pievienots prasības pieteikuma pielikumā, atzina *Frontier Economics*, ko šajā lietā kā konsultantu pilnvarojis *Rolls-Royce*, pierādījumam, kas pamatots ar *Cournot* efektu, ir vajadzīga detalizēta empīriskā analīze gan par preču samazinājuma apmēru un paredzamajām pārdošanas apjoma izmaiņām, gan par dažādo tirgus dalībnieku izmaksām un peļņu.
- 454 Jānorāda arī, ka pati Komisija administratīvās procedūras laikā, šķiet, ir apsvērusi, ka tai šādam pierādījumam bija nepieciešama minētā ekonomiskā analīze. PI 526.–528. punkts ir vienāds ar apstrīdētā lēmuma 374.–376. apsvērumu, izņemot to, ka PI 175. zemsvītras piezīmē, kurā ir atsauce uz tā 528. punkta beigām, Komisija apgalvo, ka profesors Čoi ir izstrādājis modeli, kurā tiek analizēts pieņēmums, ka pieprasījums pēc attiecīgajām precēm būtu neelastīgs, no kā izriet, ka apvienotajai pārdošanai varētu būt konkurenci traucējošas sekas.
- 455 Turklāt prasītājs min citu ekonomistu, it sevišķi profesoru Nalebafa, Reja un Šapiro, ziņojumus, kas pievienoti atbildei uz PI un prasības pieteikumam un kuros atšķirībā no profesora Čoi secinājumiem būtībā norādīts, ka koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam pēc koncentrācijas nebūtu motivācijas veikt apvienoto



pārdošanu, vismaz ne būtiskas. Profesors Nalebafs un Rejs sevišķi kritizē profesora Čoi sākotnējo pieņēmumu par tirgus raksturu, bet profesors Rejs atzīmē, ka Čoi modelis saskaņā ar viņa izvēlēto parametru ierobežojumiem varētu novest pie atšķirīgiem rezultātiem atkarībā no izmantotajiem sākuma parametriem.

456 Bez vajadzības šajā tiesvedībā detalizēti novērtēt dažādu ekonomistu izdarīto secinājumu pamatotību un profesora Nalebafa, Reja un Šapiro analīžu nozīmi salīdzinājumā ar profesora Čoi analīzi, var secināt, ka tas, vai *Cournot* efekts būtu mudinājis koncentrācijas rezultātā radīto subjektu veikt apvienoto pārdošanu šajā lietā, ir pretrunīgs jautājums. Komisijas secinājums par šādas motivācijas iespēju tāpēc tieši un noteikti neizriet no *Cournot* efekta ekonomikas teorijas.

457 Turklāt cits apsvēruma, kas saistīts ar apvienotās pārdošanas ieviešanu, arī iebilst pret Komisijas apgalvojuma pamatošanu ar *Cournot* efektu.

458 Šajā sakarā prasītājs gan administratīvajā procedūrā, gan Pirmās instances tiesā pareizi atzīmēja, ka *Snecma* nebūtu ieinteresēta upurēt daļu peļņas, piešķirot cenu atlaides, lai veicinātu bijušās *Honeywell* preču pārdošanu, un tāpēc jaukta apvienotā pārdošana, kas ietvertu *CFMI* dzinējus, nebūtu iespējama. Komisija apstrīdētajā lēmumā nav atbilstoši ņēmusi vērā komerciālās sekas, ko šis apstāklis noteikti būtu atstājis uz koncentrācijas rezultātā radītā subjekta motivāciju pēc koncentrācijas veikt apvienoto pārdošanu, apstrīdētā lēmuma 393. apsvērumā norādot, ka nav iemeslu, kāpēc *Snecma*, kas nekonkurē ar *GE*, kā neatkarīga dzinēju ražotāja nevarētu labvēlīgi izturēties pret šādu soli.

459 Ja *Snecma* piekristu samazināt *CFMI* dzinēja pārdošanas cenu, lai palielinātu komplektu pārdošanu, šo dzinēju pārdodot kopā ar aviācijas un neaviācijas precēm, ko ražojis koncentrācijas rezultātā izveidotais subjekts, tā no šādas darbības peļņu gūtu tikai tad, ja palielinātos tās dzinēju pārdošana. Tādējādi *Cournot* efekts, kam būtu jāpalielina *Snecma* peļņa no visa preču klāsta, nedarbotos. Pat ja *Cournot* efekts saskaņā ar Komisijas apgalvojumu pierāda, ka pastāv motivācija veikt apvienoto pārdošanu, jāatzīst, ka šī argumentācija nepamato tās secinājumu apstrīdētā lēmuma 393. apsvērumā, ka šajā sakarā *Snecma* būtu bijusi tādas pašas komerciālas intereses kā koncentrācijas rezultātā izveidotajam subjektam.

460 Tādējādi klientiem jauktas apvienotās pārdošanas ietvaros, kurā ietilpst arī *CFMI* dzinējs, piedāvātās dzinēju cenu atlaides principā būtu jāfinansē tikai *GE*. Citiem vārdiem sakot, summa, kas vienāda ar šādas atlaides absolūto vērtību, būtu jāatskaita no aptuveni puses no *CFMI* dzinēja cenas, kas maksājama *GE*, pamatojoties uz tā līdzdalību kopuzņēmumā, ņemot vērā, ka *Snecma* nebūtu ar *GE* salīdzināmas komerciālas intereses nopietni piedalīties šādas atlaides finansēšanā. Tāpēc koncentrācijas rezultātā radītā subjekta "sviru mehānisms" lielu komercidmašīnu dzinēju tirgū, lai veicinātu apvienotās pārdošanas darbības, principā *CFMI* dzinējiem būtu mazāks, nekā tas būtu tikai *GE* paša ražoto dzinēju gadījumā.

461 Tādējādi jaukta apvienotā pārdošana, kurā būtu ietverti *CFMI* dzinēji, būtu komerciāli ievērojami mazāk ienesīga no koncentrācijas rezultātā radītā subjekta viedokļa, nekā tad, ja prasītājs būtu vienīgais šo dzinēju ražotājs. Pat pieņemot, ka jauktās apvienotās pārdošanas, kurā būtu ietverti bijušā *GE* dzinēji, *Cournot* efekts šajā lietā varētu tikt pierādīts, Komisijai bija jāveic atsevišķa analīze, ņemot vērā iepriekšējā punktā minēto faktoru, lai pārliecinātos, vai šāds efekts iestātos jauktas apvienotās pārdošanas gadījumā, kurā būtu ietverti *CFMI* dzinēji.

462 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, bez detalizētas ekonomiskās analīzes, piemērojot *Cournot* efekta teoriju šīs lietas konkrētajos apstākļos, no Komisijas īsās atsauces apstrīdētajā lēmumā uz šo teoriju nevar secināt, ka pēc koncentrācijas izveidotais subjekts varētu veikt jauktu apvienoto pārdošanu. Komisija, pamatojoties uz *Cournot* efektu, pārliecinošus pierādījumus iepriekš 58. punktā minētā sprieduma lietā *Tetra Laval*/Komisija izpratnē iesniegtu tikai tad, ja tā konkrēti pierādītu tā piemērojamību. Tādējādi, tikai aprakstot ekonomikas apstākļus, kas saskaņā ar tās viedokli pastāvētu tirgū pēc koncentrācijas, Komisija nav pietiekami ticami pierādījusi, ka koncentrācijas rezultātā radītais subjekts pēc koncentrācijas veiktu jauktu apvienoto pārdošanu.

— Par paredzētās rīcības stratēģisko raksturu

463 Treškārt, Komisija Pirmās instances tiesā izteicās, ka tās sniegtais apvienotās pārdošanas un iespējas, ka tā tiešām tiks veikta, apraksts ir jālasa, ņemot vērā to, ka koncentrācijas rezultātā radītais subjekts stratēģiski izmantos iespējas piedāvāt apvienotas pārdošanas darījumus kā “līdzsvara mehānismu”, tieši lai norobežotu savus konkurentus. Prasītājs norāda, ka šī apstrīdētā lēmuma interpretācija ir “nepieņemama”, jo šāds paskaidrojums pirmo reizi tika minēts tikai Pirmās instances tiesā. Būtībā tas kritizē Komisiju par mēģinājumu tiesas procesa stadijā labot nepilnīgo argumentāciju. Šajā sakarā pietiek norādīt, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā ir minējusi, ka koncentrācijas rezultātā radītais subjekts nākotnē stratēģiski izmantotu iespējas piedāvāt apvienoto pārdošanu, lai izstumtu konkurentus, it sevišķi izmantojot dažādas subsīdijas (skat. it īpaši 353., 379., 391. un 398. apsvērumu). Tādējādi jāpārbauda pārējie prasītāja iesniegtie argumenti.

464 Šajā sakarā vispirms jāatgādina, ka iepriekš 60. punktā minētajā spriedumā lietā *Komisija/Tetra Laval* Tiesa tāpat kā Pirmās instances tiesa nosprieda, ka, ja Komisija

pamatojas uz rīcību, ko saskaņā ar Komisijas viedokli koncentrācijas rezultātā radītais subjekts veiks nākotnē pēc koncentrācijas, tai, pamatojoties uz pārliecinošiem pierādījumiem, un pietiekamā ticamības pakāpē ir jāpierāda, ka rīcība tiešām notiks (skat. arī iepriekš 64. punktu).

465 Šajā lietā jau iepriekš 462. punktā (skat. arī 432. punktu) ir konstatēts, ka Komisija, atsaucoties uz lietas objektīviem komerciāliem un ekonomiskiem apstākļiem, nav pierādījusi, ka koncentrācijas rezultātā radītā subjekta interesēs pēc koncentrācijas darījuma noteikti būtu jāveic jaukta apvienotā pārdošana. Tāpēc no komerciālā viedokļa koncentrācijas rezultātā izveidotajam subjektam pēc koncentrācijas būtu pieejamas dažādas stratēģijas. Lai gan Komisijas paredzētā stratēģija noteikti ir viena no iespējām, kas tam būtu, iespējama būtu arī īstermiņa peļņas maksimizēšana, iegūstot lielāku iespējamo peļņu no katras preces atsevišķi.

466 Tā kā nav pietiekami pierādīts, ka koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam būtu ekonomiska motivācija, Komisijai apstrīdētajā lēmumā bija jāsniedz citi pierādījumi, kas ļautu secināt, ka koncentrācijas rezultātā izveidotais subjekts pieņemtu stratēģisku lēmumu upurēt īstermiņa peļņu, lai iegūtu lielāku peļņu nākotnē. Vajadzības gadījumā šādi pierādījumi varētu būt, piemēram, iekšēji dokumenti, kas liecinātu, ka prasītāja valdei bija šāds mērķis *Honeywell* iegūšanas projekta uzsākšanas brīdī. Piekrītot prasītāja apgalvojumam šajā sakarā, jākonstatē, ka Komisija nav izvirzījusi nekādus pierādījumus, lai pierādītu, ka koncentrācijas rezultātā izveidotais subjekts tiešām pieņemtu šādu stratēģisku lēmumu. Tā apstrīdētajā lēmumā tikai apgalvo, ka koncentrācijas rezultātā radītais subjekts varētu piedāvātajiem apvienotās pārdošanas darījumiem noteikt stratēģisku cenu vai piedāvāt dažādas subsīdijas vai ka tas tiešām šādi rīkotos, bet nenorāda iemeslus, kas pamatotu šo pieņēmumu (skat. it īpaši 353., 379., 391. un 398. apsvērumu). Tomēr ar to, ka koncentrācijas rezultātā izveidotais subjekts varētu pieņemt šādu stratēģisku lēmumu, nepietiek, lai pierādītu, ka tas tiešām tā rīkotos un ka tādējādi tiktu radīts dominējošs stāvoklis dažādos aviācijas un neaviācijas preču tirgos.

- 467 Visbeidzot, Komisija Pirmās instances tiesā apgalvoja, ka prasītāja nākotnē paredzamās rīcības stratēģiskais mērķis bija jāņem vērā, novērtējot to, vai bija iespējams, ka šī rīcība tiks īstenota. Lai arī šis arguments varētu izskaidrot, kāpēc Komisija nepamatojās ne uz vienu ekonomisko modeli, tas neattaisno pierādījumu trūkumu par to, ka prasītājs, iespējams, pieņems komerciālu politiku ar šādu stratēģisku mērķi.
- 468 Jāpiebilst, ka saskaņā ar iepriekš 58. punktā minēto spriedumu lietā *Tetra Laval* Komisija Komisijai tiešām bija jāņem vērā preventīvā ietekme, ko uz koncentrācijas rezultātā radīto subjektu varētu atstāt iespēja tikt sodītam par dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu saskaņā ar EK līguma 82. punktu (skat. iepriekš 70. un turpmākos punktus). Tas, ka šis faktors apstrīdētajā lēmumā nav ņemts vērā, vēl vairāk pasliktina jauktas apvienotās pārdošanas novērtējumu.
- 469 Ņemot vērā iepriekš minēto, jāsecina, ka Komisijas argumentācija, kas balstīta uz “stratēģiskas” komerciālas politikas pieņemšanu nākotnē, nevar tikt pieņemta, jo trūkst pārliecinošu pierādījumu par šādas hipotēzes iespējamību.

## Secinājums

- 470 No visa iepriekš minētā izriet, ka Komisija nav pietiekami konstatējusi, ka pēc koncentrācijas darījuma jaunizveidotais subjekts veiktu apvienoto pārdošanu, ietverot gan bijušā *GE* dzinējus, gan bijušās *Honeywell* aviācijas un neaviācijas preces. Ja šādas pārdošanas nebūtu, ar to, ka koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam būtu plašāks preču klāsts nekā tā konkurentiem, nepietiek, lai attaisnotu secinājumu, ka tam dažādos attiecīgajos tirgos tiktu radīts vai nostiprināts dominējošs stāvoklis.

471 Ņemot vērā iepriekšējā punkta secinājumu, nav jāpārbauda prasītāja arguments par Komisijas konstatēto konkurentu izstumšanu no tirgus, jo Komisijas secinājumi par apvienoto pārdošanu katrā ziņā nav pietiekami pierādīti.

472 Tāpat nav jāapskata tas, kā Komisija vērtējusi saistību priekšlikumus, kas attiecās uz šo lietas aspektu, un it īpaši tas, ka Komisijas noraidīja saistību priekšlikumu par apvienoto pārdošanu. Turklāt, tā kā nav jāpārbauda ne strukturālo saistību priekšlikumi par *Honeywell* darbību dažādos aviācijas un neaviācijas preču tirgos, ne arī saistību priekšlikumi par *GECAS* rīcību nākotnē (365. punkts iepriekš), jautājumam par to, kuru no abiem saistību priekšlikumu komplektiem Komisijai bija jāņem vērā, nav nozīmes. Kā norādīts iepriekš 50. punktā, abi saistību priekšlikumu komplekti atšķīrās tikai attiecībā uz šiem diviem priekšlikumu aspektiem, ko piedāvāja koncentrācijas dalībnieki.

473 Tāpēc jāsecina, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, secinot, ka koncentrācijas rezultātā radītā subjekta nākotnē veiktā apvienotā pārdošana novestu pie dominējošā stāvokļa radīšanas vai nostiprināšanas aviācijas vai neaviācijas preču tirgos vai pie pirms koncentrācijas esošā *GE* dominējošā stāvokļa nostiprināšanas lielu komercidmašīnu dzinēju tirgos.

#### E — *Par horizontālo pārklāšanos*

474 Runājot par apstrīdētā lēmuma pamatojumu, kas saistīts ar koncentrācijas dalībnieku lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju, korporatīvo lidmašīnu dzinēju un

kuģu mazu gāzes turbīnu preču horizontālo pārklāšanos, prasītājs apgalvo, ka Komisija ir kļūdījusies, secinot, ka tiktu radīts dominējošs stāvoklis ar konkurenci traucējošu ietekmi.

### 1. *Par lielu iekšzemes lidmašīnu dzinējiem*

<sup>475</sup> Saskaņā ar prasītāja teikto Komisijas analīzē par horizontālo pārklāšanos, kas saistīta ar lielu iekšzemes lidmašīnu dzinējiem, ir divas fundamentālas kļūdas, proti, tas, ka tā uzskata, ka prasītāja un *Honeywell* lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēji ir vienā tirgū, un katrā ziņā tas, ka tā ir nepareizi novērtējusi koncentrācijas ietekmi uz šo dzinēju tirgiem.

#### a) Lietas dalībnieku argumenti

Par tirgus definīciju un dominējošo stāvokli konkrētajā tirgū pirms koncentrācijas

<sup>476</sup> Saskaņā ar prasītāja viedokli tas pirms koncentrācijas lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgū nebija dominējošs stāvoklis.

<sup>477</sup> Prasītājs atgādina, ka konkrētā tirgus pienācīga definēšana ir priekšnosacījums, kas nepieciešams vienmēr, novērtējot koncentrācijas ietekmi uz konkurenci (Tiesas 1998. gada 31. marta spriedums apvienotajās lietās C-68/94 un C-30/95 Francija

u.c./Komisija, *Recueil*, I-1375. lpp.). Saskaņā ar Komisijas paziņojumu par jēdziena “konkrētais tirgus” definīciju Kopienu konkurences tiesībās (OV 1997, C 372, 5. lpp., 13. punkts; turpmāk tekstā — “paziņojums par tirgus definīciju”), galvenie faktori, kas jāņem vērā, definējot tirgu, esot pieprasījuma aizstājamība un piedāvājuma aizstājamība, kas jānosaka, pamatojoties uz empīriskiem pierādījumiem. Komisija šajā lietā neesot piemērojusi šī paziņojuma noteikumus.

478 Lidmašīnu dzinēju jomā, kā Komisija konstatēja Dzinēju alianses lēmumā, katra dzinēju “saime” vispārīgi pārstāv unikālu jaudas, svāra un citu izpildījuma rādītāju kopumu, kas to padara piemērotu konkrētai platformai. *GE* dzinēji ir daudz jaudīgāki, smagāki un komplicētāki par *Honeywell* dzinējiem.

479 Vienīgais pierādījums, kas ļauj secināt, ka *GE* un *Honeywell* dzinēji varētu viens otru aizstāt, esot tas, ka daži *Avro* ar *Honeywell* dzinējiem pircēji varētu pirkt citas lidmašīnas ar *GE* dzinējiem. Šādas netiešas “otrā līmeņa” aizstājamības gadījumā Komisijai esot bijis jāizskaidro šī jaunā metodoloģija, kāpēc šāda otrā līmeņa aizstājamība ir nozīmīga un kā tā var novest pie konkurentu izstumšanas. Turklāt saskaņā ar paziņojumu par tirgus definīciju Komisijai esot jāsniedz empīriski pierādījumi par šādu aizstājamību, ko tā šajā gadījumā neesot izdarījusi.

480 Prasītājs norāda, ka katrā ziņā tirgus daļas var izmantot tikai ierobežoti, lai novērtētu dominējošo stāvokli tādā publisko iepirkumu procedūru tirgū kā lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgus. Tas norāda, ka neesot bijis dominējošā stāvokli šajā tirgū pirms koncentrācijas, jo pirms koncentrācijas neesot varējis rīkoties neatkarīgi no konkurentiem.



481 Komisija atgādina lēmuma secinājumu — lielu iekšzemes lidmašīnu uzstādīto dzinēju un neizpildīto dzinēju pasūtījumu ziņā *GE* ieņem dominējošu stāvokli. *GE* un *Honeywell* kopā piederētu 100 % tirgus daļa lidmašīnu dzinējiem, kas vēl nav nodoti ekspluatācijā, un [90–100] % uzstādītajiem dzinējiem. Šāds monopols vai kvazi monopols paredzamā nākotnē nevarētu tikt izbeigts, it īpaši ņemot vērā tiro vai tehnisko apvienoto pārdošanu.

#### Par koncentrācijas ietekmi uz attiecīgo tirgu

482 Saskaņā ar prasītāja sacīto, pat pieņemot, ka visiem lielu iekšzemes lidmašīnu dzinējiem ir tikai viens tirgus, Komisija bija atzinusi, ka attiecībā uz esošajām platformām “no koncentrācijas radušais tirgus daļas palielinājums ir diezgan mazs” (apstrīdētā lēmuma 429. apsvērumš). Tomēr Komisija pretrunīgi apgalvo, ka koncentrācija novērstu konkurenci ar cenu palīdzību. Tā nemin nevienu *GE* un *Honeywell* dzinēju konkurences piemēru un nevienu pierādījumu par koncentrācijas ietekmi uz tirgu, kamēr *Avro* ražošana nepārsniedz 20 ar *Honeywell* dzinējiem darbināmas vienības gadā.

483 Pierādījumiem, uz ko balstās Komisija, neesot nozīmes. No šī tirgus stāvokļa gūtā peļņa esot niecīga *Avro* vājās ražošanas dēļ. Balstoties uz *GE Capital* un *GECAS* esamību, Komisija, lai pierādītu dominējošā stāvokļa nostiprināšanu, izmanto tos pašus pierādījumus, ko tā izmantoja, lai parādītu dominējošo stāvokli.

484 Runājot par nākamajām platformām, Komisija neesot sniegusi nekādus pierādījumus tam, ka konkurence tiks samazināta. Pirmkārt, šobrīd *GE* un *Honeywell* savstarpēji nekonkurē. Otrkārt, *Rolls-Royce* un *P & W* ir reāli konkurenti, kā to liecina *AI(R)*,

*Embraer* un *Fairchild Dornier* lidmašīnu piemēri. Komisija šajā sakarā tikai atkārtojot savus argumentus par jaukto apvienoto pārdošanu, dažādām subsīdijām un vertikālo integrāciju.

485 Saskaņā ar Komisijas viedokli noteikums par dzinēju ekskluzivitāti konkrētajā tirgū nekavē konkurenci starp dzinēju ražotājiem attiecībā pret gala pircējiem. Dzinēju ražotājiem ir motivācija popularizēt platformas ar saviem dzinējiem, it īpaši piedāvājot jaudīgus dzinējus un pievilcīgus rezerves dzinējus un apkopes preču un pakalpojumu piedāvājumus. Koncentrācijas dēļ šāda veida konkurence izzustu. *Avro* nelielais rezervju pasūtījums nenozīmē, ka tirgū katrā ziņā tiks novērsta visa otrā līmeņa konkurence.

486 Visbeidzot, kā norādīts apstrīdētajā lēmumā, koncentrācijas rezultātā radītā subjekta finansiālās varas un vertikālās integrācijas rezultātā *Rolls-Royce* un *P & W* tiktu izstumti no konkrētā tirgus, samazinot to motivāciju iekļūt tirgū, kurā to šobrīd nav.

Par strukturālo saistību priekšlikumu attiecībā uz lielu iekšzemes lidmašīnu dzinējiem noraidīšanu

487 Prasītājs norāda, ka, lai gan koncentrācijas dalībnieki nepiekrita Komisijai, tie ierosināja izbeigt *Honeywell* pašreizējo un nākamo *Avro* modeļu dzinēju ražošanu. Tāpēc Komisijas izvīrtie iebildumi šajā sakarā apstrīdētajā lēmumā esot pilnīgi nepamatoti.

488 Komisija norāda, ka šajā aspektā *GE* kritika par saistību priekšlikumu noraidīšanu nav nekas vairāk par apgalvojumiem un no tiem nevarot izdarīt nekādus secinājumus par apstrīdētā lēmuma spēkā esamību.

b) Pirmās instances tiesas vērtējums

Par tirgus definīciju

489 Vispirms jānorāda, ka tas, vai, pamatojoties uz pienācīgi noskaidrotiem vai neapstrīdētiem faktiem, sabiedrība konkrētā tirgū ir dominējošā stāvoklī, ir jautājums, kam nepieciešams ekonomisks vērtējums iepriekš 62. un turpmākos punktos minētās judikatūras izpratnē, attiecībā uz kuru Komisijai ir plaša rīcības brīvība. Šajā sakarā Pirmās instances tiesas uzdevums ir tikai pārbaudīt, vai ekonomiskajā vērtējumā nav pieļautas acīmredzamas kļūdas.

490 Savukārt Komisijai nav nekādas rīcības brīvības jautājumos par faktiem. Šajā sakarā, ja prasītājs apstrīd kādu apstrīdētajā lēmumā ietvertu fakta konstatējumu, jāatzīst, ka principā Komisijai nevar pārnest, ja tā uz šādu faktu apstrīdēšanu atbild, iesniedzot Pirmās instances tiesā pierādījumus par attiecīgā konstatējuma pamatotību, ar nosacījumu, ka apstrīdētajā lēmumā aprakstītie fakti netiek mainīti.

491 Tāpēc jāpārbauda prasītāja argumenti, ar kuriem tas apstrīd Komisijas apstrīdētajā lēmumā izmantoto lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgus definīciju, lai noteiktu, vai šie argumenti pietiekami pierāda, ka ir pieļautas faktu kļūdas vai acīmredzamas kļūdas vērtējumā.

492 Komisija aprakstā par dzinēju tirgu vispārīgo struktūru apstrīdētā lēmuma 9. apsvērumā norāda, ka konkurence šajos tirgos notiek divos dažādos līmeņos, pirmkārt, kad dzinēju ražotāji konkurē, lai tos sertificētu uz attiecīgās platformas, kas tiek izstrādāta (turpmāk tekstā — “pirmā līmeņa konkurence”), un, otrkārt, kad lidsabiedrības, pērkot lidmašīnas platformu, izvēlas vienu no pieejamajiem sertificētajiem dzinējiem vai kad lidsabiedrības izvēlas vienu no lidmašīnām, kas aprīkotas ar dažādiem dzinējiem (turpmāk tekstā — “otrā līmeņa konkurence”). Pirmajā gadījumā dzinēji konkurē tehniskā un komerciālā ziņā, lai darbinātu konkurēto platformu, un jāatzīmē, ka šāda konkurence būtībā ir atkarīga no tā, vai piedāvājums ir aizstājams. Otrajā gadījumā dzinēji arī konkurē tehniskā un komerciālā ziņā, lai lidsabiedrības tos izvēlētos, un tāpēc šī konkurence pretēji ir atkarīga no tā, vai pieprasījums ir aizstājams.

493 Šajā lietā nav strīda par to, ka visiem lidmašīnu veidiem, kurus Komisijas uzskata par piederošiem pie lielu iekšzemes lidmašīnu tirgus, ir pieejams tikai viens dzinēja modelis tā, ka lidmašīnas galīgais pircējs nevar tieši un neatkarīgi izvēlēties dzinēju, jo dzinēja izvēle nav atdalāma no lidmašīnas izvēles. Šajos apstākļos jākonstatē, ka iepriekšējā punktā minētā otrā līmeņa konkurence minētajā tirgū var pastāvēt tikai netieši konkurences starp lidmašīnām ar dažādiem dzinējiem dēļ.

494 Šajā sakarā Komisija šajā pašā 9. apsvērumā atzīst, ka lidmašīnas un to dzinēji ir viena otru savstarpēji papildinošas preces, jo vienas pirkums bez otras objektīvu iemeslu dēļ ir bezvērtīgs. Tā norāda, ka tāpēc, definējot dzinēju tirgu, ir jāņem vērā konkurence lidmašīnu tirgos. Komisija tādējādi dažādu lidmašīnu dzinēju tirgus definēja, atsaucoties uz dažādiem lidmašīnu, kuras šie dzinēji darbina, tirgiem, savukārt lidmašīnu tirgus definējot, atsaucoties uz “uzdevuma profilu”, kam šīs lidmašīnas ir projektētas (apstrīdētā lēmuma 10. apsvērumā).

495 Šajā sakarā Komisija ņēma vērā trīs lidmašīnu būtiskās raksturiezīmes: vietu skaitu, lidojumu rādīšus un cenu. Pirmkārt, tā definēja iekšzemes lidmašīnas kā tādas, kurās ir “no 30 līdz 90 (un vairāk)” sēdvietu, ar rādīšus, kas nepārsniedz 2000 jūras jūdžu, un kuru cena ir līdz 30 miljoniem USD (apstrīdētā lēmuma 10. apsvērums). Turpinājumā tā šajā kategorijā definēja divus atšķirīgus tirgus — mazu iekšzemes lidmašīnu ar no 30 līdz 50 vietām tirgu un lielu iekšzemes lidmašīnu, kas spēj pārvadāt no 70 līdz vairāk nekā 90 pasažieriem, tirgu, jo “sēdvietu, izmēru, lidojumu rādīšus un tādējādi ekspluatācijas izmaksu (t.i., sēdvietu/kilometru izmaksu) ziņā abu veidu [iekšzemes lidmašīnas] tiek izmantotas atšķirīgiem uzdevumiem un nav savstarpēji aizstājamas” (apstrīdētā lēmuma 20. apsvērums).

496 Prasītājs apgalvo un Komisija šajā sakarā neapstrīd, ka tā dzinēju jauda tik ļoti atšķiras no *Honeywell* dzinēju jaudas, ka jebkāda tieša pirmā līmeņa konkurence par dzinēja piegādi vienai projektētai platformai ir izslēgta, jo tā dzinēji ir derīgi izmantošanai divmotoru lidmašīnās, bet *Honeywell* dzinējus var izmantot tikai četrmotoru lidmašīnās.

497 Tomēr jānorāda, ka, lai arī lidmašīnas ražotājs tiešām vairs nevar izvēlēties dzinēja piegādātāju, kad tas jau ir izvēlējis vai nu divmotoru platformu, vai četrmotoru platformu, no apstrīdētā lēmuma izriet, ka šīs abas iespējas pastāvēja lielu iekšzemes lidmašīnu tirgū, kā to definējusi Komisija. Ņemot vērā šo izvēli, piedāvājuma ziņā zināmā mērā noteikti pastāvēja aizstājamība starp prasītāja dzinējiem un *Honeywell* dzinējiem, izņemot, ja lidmašīnas ražotājs, vēloties izstrādāt jaunu platformu, bija spiests veikt šādu izvēli agrīnā platformas izstrādāšanas posmā. Katrā ziņā Komisija nekad ne apstrīdētājā lēmumā, ne Pirmās instances tiesā nav apgalvojusi, ka starp prasītāju un *Honeywell* bija tieša pirmā līmeņa konkurence par dzinēju piegādi vienai piedāvātajai platformai. Tādējādi, pat piekritot prasītāja apgalvojumam, ka pirmā līmeņa konkurences nebija, tas neietekmē apstrīdētā lēmuma likumību.

498 Tāpēc ir jāapspriež tas, vai prasītājs ir pierādījis, ka Komisija ir pieļāvusi kļūdu faktos vai acimredzamu kļūdu vērtējumā saistībā ar to, ka tā pamatojās uz iepriekš minēto jēdzienu par netiešu otrā līmeņa konkurenci, proti, konkurenci starp lidmašīnām, kas ir aprīkotas attiecīgi ar *GE* vai *Honeywell* dzinējiem, lai secinātu, ka starp šiem dzinējiem bija konkurence.

499 Lai apstrīdētu Komisijas apgalvojumu, ka starp dzinējiem tirgū bija netieša otrā līmeņa konkurence, prasītājs izvirza divas atšķirīgas argumentu līnijas. Pirmkārt, tas norāda, ka šis apgalvojums neatbilst pieņemtajai aizstājamības analīzei. Tādējādi Komisijai bija jāizklāsta sava jaunā metodoloģija, izskaidrojot it sevišķi to, kāpēc šī otrā līmeņa aizstājamība ir nozīmīga un kā tā izslēgtu konkurenci. Otrkārt, pat pieņemot, ka šī otrā līmeņa konkurence pastāv, Komisija apstrīdētajā lēmumā neesot pierādījusi, ka attiecīgajā laikā lidmašīnas ar *GE* dzinējiem konkurēja ar lidmašīnām ar *Honeywell* dzinējiem.

500 Jāatzīst, ka apraksts apstrīdētā lēmuma 9. apsvērumā (skat. iepriekš 492. un 494. punktu) šis lietas apstākļos pienācīgi raksturo Komisijas apgalvojumu. Komisija norādīja, ka dzinēji konkurē otrajā līmenī “tehniskā un komerciālā ziņā, lai tos izvēlētos lidsabiedrība”. Ir skaidrs, ka, ja tādas būtiskas lidmašīnas sastāvdaļas kā dzinējs, kas to darbina, tehniskais izpildījums ir ievērojami pārāks par citu tādu pašu kategoriju lidmašīnu ekvivalentas sastāvdaļas izpildījumu, pirmajai lidmašīnai princīpā būs konkurētspējīgas priekšrocības salīdzinājumā ar citām.

501 Līdzīgi dzinēja cena ir faktors, kas var ietekmēt lidmašīnas cenu kopumā, un Komisija aprakstā par koncentrācijas ietekmi uz konkurenci lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgū apstrīdētā lēmuma 429. apsvērumā ir skaidri norādījusi, ka

*GE* un *Honeywell* apvienošanās “liegs klientiem gūt labumu no cenu konkurences (piemēram, atlaižu veidā) piegādātāju starpā”.

502 Prasītājs apstrīd to, ka lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgū starp dzinēju ražotājiem var būt cenu konkurence, atgādinot, ka lidmašīnas ražotājs nosaka galējo visas platformas/dzinēja cenu. Tomēr apstrīdētā lēmuma 391. apsvēruma pirmajā teikumā, kas atrodas apstrīdētā lēmuma sadaļā par apvienoto pārdošanu attiecībā gan uz lielām iekšzemes lidmašīnām, gan uz lielām komerclidmašīnām, Komisija ir konstatējusi, ka pat tad, ja attiecīgajai platformai nav iespējams izvēlēties no dažādiem dzinējiem, kas tā vienmēr ir lielu iekšzemes lidmašīnu gadījumā, dzinēja ražotājs var samazināt dzinēja vai saistīto apkopes pakalpojumu cenu, lai veicinātu platformas/dzinēja komplekta pārdošanu.

503 Atbildē uz vienu no Pirmās instances tiesas uzdotajiem rakstiskajiem jautājumiem, lai noskaidrotu, vai bija iespējams piemērot 391. apsvērumā minētās atlaides, Komisija tiesas sēdē iesniedza trīs *GE* iekšējos dokumentus ar numuriem 120-CID-000167, 334-DOC-000827 un 321-DOC-000816. Jānorāda, ka šie trīs dokumenti pamato Komisijas apgalvojumu, ka starp dzinējiem pastāvēja otrā līmeņa konkurence.

504 It sevišķi dokuments 321-DOC-000816 attiecībā uz vienu no lielajām iekšzemes lidmašīnām, ko darbina ar *GE* dzinēju, norāda, ka [..]. Tādējādi jāatzīst, ka dzinēju tirgū vispār un sevišķi lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgū tiešām bija otrā līmeņa konkurence, it sevišķi konkurence cenu ziņā, kā to apraksta Komisija apstrīdētā lēmuma 9. apsvērumā, lai gan katrai platformai ir viens ekskluzīvs dzinējs.

505 Šajā sakarā arī jānorāda prasītāja 2004. gada 8. jūnija pieteikumā par atkārtotu mutvārdu procesa uzsākšanu minētie un 2004. gada 21. jūlija apsvērumos atkārtotie argumenti, ka trīs iepriekš 503. punktā minētie dokumenti nav pieņemami pierādījumi. Vispirms jānorāda, ka prasītājs neiebilda pret dokumentu iesniegšanu tiesas sēdē un tam nebija iebildumu par to pievienošanu lietas materiāliem. Turklāt Tiesa ir nospriedusi, ka, ja Pirmās instances tiesa ņem vērā lietas dalībnieka atbildes uz jautājumiem, kas uzdoti kā procesa organizatoriskie pasākumi saskaņā ar Pirmās instances tiesas Reglamenta 64. panta 3. punktu, un ja otram lietas dalībniekam ir bijusi iespēja vajadzības gadījumā izteikt savu viedokli par šiem jautājumiem tiesas sēdē, Reglamenta 48. pants nav pārkāpts (šajā sakarā skat. 1998. gada 14. maija spriedumu lietā C-259/96 P Padome/De Nil un Impens, Recueil, I-2915. lpp., 31. punkts). Šajā lietā tika ievērots sacīkstes princips, jo prasītājs varēja izteikt savu viedokli par šiem pierādījumiem ne tikai tiesas sēdē, bet arī rakstveidā pēc mutvārdu procesa atkārtotas uzsākšanas, ko tas pats bija lūdzis.

506 Tomēr prasītājs norāda, ka tam pieejamajos Komisijas lietas materiālos šo dokumentu nebija un citē Tiesas 1983. gada 25. oktobra spriedumu lietā 107/82 AEG/Komisija (Recueil, 3151. lpp., 22.–25. punkts), no kā secina, ka šie dokumenti attiecīgi ir jāizslēdz. Šajā sakarā jānorāda, ka 2004. gada 17. septembra apsvērumos Komisija norādīja lietas materiālu lappuses numuru, kurā atrodas katrs dokuments, un pielikumā sniedza izvilkumus no dokumentu sarakstiem, kuri bija pieejami. Tā arī norādīja, ka divi dokumenti ar numuriem 120-CID-000167 un 321-DOC-000816 pat bija tieši minēti PI. Šādos apstākļos prasītāja arguments, ka šie trīs dokumenti nebija iekļauti administratīvās lietas materiālos, ir noraidāms.

507 Turklāt šo analīzi nevājina prasītāja 2004. gada 15. oktobra pēdējos apsvērumos iesniegtais arguments, ka Komisija ar burtu "P" bija norādījusi, ka šos dokumentus Komisijai bija iesnieguši paši koncentrācijas darījuma dalībnieki, lai gan patiesībā tos Komisijai bija nosūtījis Amerikas Tieslietu departaments. Komisija norāda, ka koncentrācijas darījuma dalībnieki tai nebija lūguši tiem nosūtīt šo dokumentu



kopijas. Jānorāda, ka prasītājs varēja lūgt iesniegt šos dokumentus, ja tas būtu to vēlējis, jo tie ir minēti to administratīvās lietas materiālu dokumentu sarakstā, kuri lietas dalībniekiem bija pieejami.

508 Katrā ziņā šie trīs dokumenti ir *GE* iekšējie dokumenti, par kuriem prasītājs nevar nezināt. Nebūtu loģiski konstatēt tiesību uz aizstāvību pārkāpumu vai arī aizliegt Komisijai iesniegt Pirmās instances tiesā zināmus lietas dalībnieka iekšējos dokumentus, apgalvojot, ka Komisija šim lietas dalībniekam nav iesniegusi tā paša dokumentu kopijas.

509 Tā kā Komisija šos trīs dokumentus min attiecībā uz pilnīgi finansiālas dabas jautājumu, tas ir, to, vai lidmašīnas ražotājs lidmašīnas cenu nosaka neatkarīgi no dzinēja cenas, vai arī, kā Komisija apgalvo apstrīdētajā lēmumā, dzinēja ražotājam joprojām bija iespējams piedāvāt atlaides, lai veicinātu lidmašīnu pārdošanu un tādējādi sava dzinēja, ar ko tiek darbināta šī lidmašīna, pārdošanu, jāsecina, ka Komisija bija tiesīga iesniegt šos dokumentus Pirmās instances tiesā, atbildot uz to, ka prasītājs apstrīdēja šos faktus (šajā sakarā skat. iepriekš 490. punktu).

510 Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija nav pieļāvusi ne kļūdu faktos, ne arī acīmredzamu kļūdu vērtējumā, ciktāl, definējot lielu iekšzemes lidmašīnas tirgu, tā pamatojās uz otrā līmeņa konkurences pastāvēšanu starp dzinējiem, jo lidmašīnas, kuras tie darbina, savstarpēji konkurē.

511 Iepriekš 499. punktā minētajā otrajā argumentācijas līnijā prasītājs norāda, ka Komisijas rīcības brīvību tirgu definēšanā ierobežo, pirmkārt, tās pašas iepriekšējos lēmumos, it sevišķi Dzinēju alianses lēmumā, izstrādātā prakse un, otrkārt,

paziņojums par tirgus definīciju, ko tā ir publicējusi par šo tēmu. Argumentācija, saskaņā ar kuru Komisija secināja, ka ar *GE* dzinējiem darbināmas lidmašīnas un tās, kuras darbina *Honeywell* dzinēji, konkurē vienā tirgū, saskaņā ar prasītāja viedokli neatbilst šiem dokumentiem.

512 Šajā sakarā jāatgādina, ka saskaņā ar iedibināto judikatūru uzņēmēji nevar tiesiski paļauties uz to, ka tiks saglabāta iepriekšējā lēmumu pieņemšanas prakse, jo tā var mainīties, Kopienas iestādēm izmantojot savu rīcības brīvību (skat. iepriekš 118. un 119. punktu un minēto judikatūru).

513 Ciktāl prasītājs šajā sakarā, lai pamatotu savu apgalvojumu, ka Komisijai ir īpašs pienākums norādīt pamatojumu, ja tā atkāpjas no savas agrāko lēmumu prakses, min Tiesas 1990. gada 14. februāra sprieduma lietā *C-350/88 Delacre u.c./Komisija (Recueil, I-395. lpp.)* 15. punktu, pietiek atgādināt, ka šis punkts tāpat kā Tiesas 1975. gada 26. novembra spriedums lietā *73/74 Fabricants de papiers peints/Komisija (Recueil, 1491. lpp. 31. punkts)* attiecas uz izņēmuma gadījumu, kad Komisija paplašina ierasto praksi, kas ir tāda, ka Komisija lēmumā, kas atbilst iedibinātai lēmumu pieņemšanas praksei, var sniegt pamatojuma apkopojumu. Lai gan Komisijai tiešām šāds lēmums ir skaidri jāpamato, no šīs judikatūras nevar secināt, ka Komisijai papildus tam, ka tai savs lēmums ir jāpamato, atsaucoties uz lietas materiāliem, uz kuriem lēmums attiecas, būtu īpaši jānorāda iemesli, kāpēc tā ir nonākusi pie atšķirīga secinājuma nekā iepriekšējā lietā par līdzīgu vai identisku situāciju vai par tiem pašiem tirgus dalībniekiem.

514 Tādējādi šajā lietā prasītājs nevar pamatoties uz tiesisko paļāvību, balstoties uz to, ka Komisija iepriekšējos lēmumos tirgus ir definējusi īpašā veidā, sevišķi tāpēc, ka

Dzinēju alianses lēmumā tā ņēma vērā dzinēju jaudu. Ne Komisijai, ne *a fortiori* Pirmās instances tiesai nav saistoši Dzinēju alianses lēmumā izdarītie atzinumi.

515 Katrā ziņā Komisija pareizi atzīmē, ka Dzinēju alianses lēmumā tā izskatīja vienošanos, kuras mērķis bija ļaut *GE* un *P & W* kopīgi izstrādāt dzinēju, kas paredzēts, lai darbinātu platformas, kas pašas vēl bija izstrādes stadijā, proti, *Airbus A380* un *Boeing 747-400* pagarinātais variants. Šajos apstākļos minētajā lietā bija būtiska tikai pirmā līmeņa konkurence, kas raksturota apstrīdētā lēmuma 9. apsvērumā, proti, konkurence starp dzinēju ražotājiem, lai iegūtu platformas sertifikāciju. Šāds izskaidrojums loģiski un pietiekami atbild uz argumentiem, ko šajā sakarā izvirzījis prasītājs.

516 Runājot par apgalvoto paziņojuma par tirgus definīciju nepiemērošanu, vispirms jāatgādina, ka Komisija nevar atkāpties no noteikumiem, ko tā sev noteikusi (Tiesas 1974. gada 30. janvāra spriedums lietā 148/83 *Louwage*/Komisija, *Recueil*, 81. lpp., 12. punkts; un pēc analogijas Tiesas 1973. gada 5. jūnija spriedums lietā 81/72 Komisija/Padome, *Recueil*, 575. lpp., 9. punkts; Pirmās instances tiesas 1991. gada 17. decembra spriedums lietā T-7/89 *Hercules Chemicals*/Komisija, *Recueil*, II-1771. lpp., 53. punkts, atstāts negrozīts apelācijā ar Tiesas 1999. gada 8. jūlija spriedumu lietā C-51/92 P *Hercules Chemicals*/Komisija, *Recueil*, I-4235. lpp., un minētā judikatūra). Tāpēc, ciktāl paziņojums par tirgus definīciju ietver imperatīvus noteikumus metodei, kā Komisija nākotnē gatavojas definēt tirgus, un nepieļauj nekādu rīcības brīvību, Komisijai tiešām šī paziņojuma noteikumi ir jāņem vērā.

517 Prasītājs norāda, ka saskaņā ar paziņojumu par tirgus definīciju pieprasījuma aizstājamība ir viens no galvenajiem faktoriem, kas jāņem vērā, bet šajā lietā šāda aizstājamība nepastāvot (skat. iepriekš 496. punktu). Šajā sakarā pietiek atgādināt, ka pēc tam, kad paziņojumā par tirgus definīciju pieprasījuma aizstājamība, piedāvājuma aizstājamība un iespējamā konkurence ir identificētas kā trīs galvenie

konkurētspējas ierobežojuma avoti, tā 13. punktā ir teikts: “Ekonomiskā ziņā, definējot konkrēto tirgu, pieprasījuma aizstājamība visātrāk un visefektīvāk disciplinē attiecīgā produkta piegādātājus, it īpaši saistībā ar to lēmumiem par cenu noteikšanu”. Šajos apstākļos no paziņojuma par tirgus definīciju noteikumiem neizriet, ka tiešas piedāvājuma aizstājamības trūkums starp prasītāja un *Honeywell* dzinējiem šajā lietā padarītu apšaubāmu Komisijas apstrīdētajā lēmumā izmantoto tirgus definīciju, jo Komisija ir pienācīgi secinājusi, ka pastāvēja pieprasījuma aizstājamība.

- 518 Prasītājs pārmet, ka Komisija pieprasījuma aizstājamību nav konstatējusi, atsaucoties uz empīriskiem pierādījumiem vai ekonomikas pētījumiem, kā tas noteikts paziņojumā par tirgus definīciju. Šajā sakarā jāatgādina, ka paziņojuma 25. punktā ar nosaukumu “Definējot konkrētos tirgus, izmantotie pierādījumi” Komisija norāda:

“Pastāv virkne pierādījumu, kas ļauj novērtēt paredzamās aizstāšanas apmērus. Atsevišķos gadījumos, kas ir atkarīgi no apskatāmās nozares un preču vai pakalpojumu īpašībām un specifikas, atsevišķi pierādījumu veidi būs noteicošie. Citos gadījumos attiecīgajam pierādījuma veidam var nebūt nekādas nozīmes. Vairākumā gadījumu lēmums būs jāpieņem, pamatojoties uz vairāku kritēriju un dažādu pierādījumu izskatīšanu. Komisija ievēro atvērtu pieeju empīriskiem pierādījumiem, kas vērsti uz to, lai efektīvi izmantotu visu pieejamo informāciju, kura atsevišķos gadījumos var izrādīties būtiska. Komisija neievēro stingru dažādu informācijas avotu vai pierādījumu veidu hierarhiju.”

- 519 Tā kā Komisija paziņojumā izmanto formulējumu, kas tai sniedz iespēju no teorētiski nozīmīgiem pierādījumiem vai pieejas veidiem izvēlēties tādu, kas konkrētās lietas apstākļos ir vispiemērotākais, jāatzīst, ka tā saglabā plašu rīcības brīvību (skat.

pēc analogijas Pirmās instances tiesas 2004. gada 8. jūlija spriedumu lietā T-48/00 *Corus UK/Komisija*, Krājums, II-2325. lpp., 179.–182. punkts un minētā judikatūra). Tāpēc šajā lietā jāatzīst, ka Komisija, pieņemot paziņojumu par tirgus definīciju, nav uzņēmusies izmantot tikai kādu konkrētu un specifisku metodi, novērtējot pieprasījuma aizstājamību. Tā vietā tā ir noteikusi, ka izmantotajai pieejai ir jābūt atkarīgai no konkrētās lietas apstākļiem, un tā saglabā plašu rīcības brīvību, lai katru konkrēto lietu izskatītu pienācīgā veidā.

520 Ņemot vērā plašo rīcības brīvību, kas piemīt Komisijai, jāpārbauda argumenti, kurus prasītājs balsta uz citiem paziņojuma par tirgus definīciju punktiem.

521 Paziņojuma par tirgus definīciju 36. punkts, ko min prasītājs, ir formulēts šādi:

“Preces īpašību un tās paredzētā izmantošanas mērķa analīze ļauj Komisijai vispirms jau sašaurināt iespējamo aizstājēju pētījuma lauku. Tomēr ar informāciju par preces īpašībām un paredzēto izmantošanas mērķi nepietiek, lai noteiktu, vai divas preces ir pieprasījuma aizstājēji. Funkcionālā savstarpējā aizstājamība vai īpašību līdzība pašas par sevi nespēj nodrošināt atbilstošus kritērijus, jo arī citi apsvērumi var tikpat labi noteikt pircēju reakciju uz relatīvās cenas izmaiņām. Piemēram, pamatiekārtu tirgū var būt dažādi konkurences ierobežojumi automašīnu detaļām un rezerves daļām, kā rezultātā notiek divu konkrēto tirgu nodalīšana. Turpretim nepietiek tikai ar atšķirībām preču īpašībās, lai izslēgtu pieprasījuma savstarpējo aizstājamību, jo aizstājamība lielā mērā būs atkarīga no tā, cik būtiskas klientiem ir atšķirīgās īpašības.”

522 Turpinājumā, paziņojuma par tirgus definīciju 37.–43. punktā Komisija izklāsta dažādus informācijas avotus, kurus tā paredz izmantot, lai noskaidrotu, vai iespējama aizstājamība.

523 Jāatzīst, ka, ja paziņojuma par tirgus definīciju 36. un turpmākie punkti būtu jāinterpretē tā, ka visās konkurences lietās, ko Komisija izskata, tai ir jāsavāc un jāņem vērā noteikti specifiski pierādījumi, pastāvētu acīmredzama pretruna starp šo prasību un iepriekš 518. un 519. punktā minēto rīcības brīvību, kas Komisijai ir, nosakot aizstājamības iespēju, katrā atsevišķajā lietā atsaucoties uz tās specifiskajām īpašībām.

524 Katrā ziņā, tā kā paziņojuma par tirgus definīciju 36. punktā ir noteikts, ka “funkcionālā savstarpējā aizstājamība vai īpašību līdzība pašas par sevi nespēj nodrošināt atbilstošus kritērijus, jo arī citi apsvērumi var tikpat labi noteikt pircēju reakciju uz relatīvās cenas izmaiņām”, no šī citāta *a contrario* izriet, ka atsevišķos gadījumos principā, izņemot, ja tādi noteikti apstākļi kā tie, kas turpinājumā šajā punktā minēti piemērā par rezerves daļām, liecina par pretējo, preces, kas ir funkcionāli aizvietošanas un kurām ir līdzīgas īpašības, viena otru var aizstāt.

525 Komisija apstrīdētajā lēmumā norādīja, ka administratīvās procedūras laikā prasītājs ir izvirzījis divus specifiskus iebildumus par tās tirgus definīciju (apstrīdētā lēmuma 23. apsvērumš). Pirmkārt, tas apgalvoja, ka lidmašīna *Avro*, ko izgatavojusi *BAe Systems* un ko darbina *Honeywell* dzinēji, nav pilnīgs konkurents lielu iekšzemes lidmašīnu tirgū, jo tā ir “nišas” prece. Otrkārt, tas apgalvoja, ka tirgū jābūt ietvertām arī mazajām *Airbus* un *Boeing* šauro korpusu lidmašīnām, proti, A318 un B717.

526 Lai gan Komisija nav minējusi nekādus īpašus konkurences sadursmes starp četrus dzinēju lielām iekšzemes lidmašīnām, ko darbina *Honeywell*, un divus dzinēju lielām iekšzemes lidmašīnām, ko darbina *GE*, piemērus, tā tomēr atbildē uz pirmo no iepriekšējā punktā minētajiem iebildumiem min īpašus šo lidmašīnu funkcionālās aizvietojamības gadījumus, atsaucoties uz to, kā lidsabiedrība *Sabena* izmantojusi *Avro*. No tā apstrīdētā lēmuma 25. apsvērumā Komisija secināja: “Tirgū veiktā izmeklēšana liek domāt, ka, lai arī lidsabiedrības nenoliedzami novērtē *Avro* īpašās iespējas, faktiski tās to izmanto tāpat kā jebkuru citu [lielu iekšzemes lidmašīnu], nevis ierobežo tās lidojumus tikai “nišas” apstākļiem. Šajā ziņā ar *Honeywell* darbinātais *Avro* ir reāla alternatīva, kas konkurē ar citām lielām iekšzemes lidmašīnām, ko darbina *GE*.” Tādējādi jāatzīst, ka Komisija savā tirgus definīcijā nebūt neaprobežojās ar teorētisku analīzi, atsaucoties uz abstraktu uzdevuma profilu, bet gan pārbaudīja, vai realitātē *Avro* un lidmašīnas, ko darbina prasītāja dzinēji, bija savstarpēji aizstājamās. Tāpēc tās secinājums par lielu iekšzemes lidmašīnu tirgus definīciju faktiski ir balstīts uz empiriskiem pierādījumiem, kas attiecas uz konkrētiem piemēriem.

527 Otrā iepriekš 525. punktā minēto iebildumu Komisija noraida apstrīdētā lēmuma 27.–29. apsvērumā, pamatojoties uz to, ka abu lidmašīnas platformu, uz kurām prasītājs atsaucās, iepirkuma cena ir ievērojami lielāka nekā citām lidmašīnām, kas uzskatāmas par lielām iekšzemes lidmašīnām.

528 Pirmās instances tiesā prasītājs nav apstrīdējis faktu konstatējumus, kas balstīti uz Komisijas veikto tirgus izpēti par *Avro* aizstājamību ar citām lielām iekšzemes lidmašīnām, un nav pamatojies uz argumentu, ka A318 un B717 ir lielas iekšzemes lidmašīnas. Tās šajā sakarā tikai norādīja, ka Komisija nav iesniegusi nekādus konkrētus pierādījumus par aizstājamību vai ekonomiskus pētījumus, apgalvojot, ka Komisija ir lēmusi, ka ir jāizmanto šādi pierādījumi.

529 Jāatzīst, ka tas, ka prasītājs norāda uz šo trūkumu, bet konkrēti nepaskaidro, kāpēc, pēc tā domām, Komisijas tirgus definīcija ir kļūdaina, nevar mainīt pierādīšanas pienākumu un tāpēc uzlikt Komisijai pienākumu iesniegt šādus pierādījumus, lai pierādītu tirgus definīcijas pamatotību. Šajā lietā, ņemot vērā to, ka Komisija principā ir izklāstījusi savu argumentāciju, kas ir pietiekama, lai pamatotu tās konkrētā tirgus definīciju, it sevišķi minot kritērijus, kas saistīti ar lidmašīnas uzdevumu profilu, prasītājam ir jāpierāda, ka šie kritēriji nebija piemēroti, lai šajā lietā definētu lielu iekšzemes lidmašīnu tirgu.

530 Šajos apstākļos Komisija varēja balstīties uz savu analīzi par dažādu platformu uzdevumu profilu, lai šajā lietā definētu lielu iekšzemes lidmašīnu tirgu, nepieļaujot acīmredzamu kļūdu vērtējumā. Tāpēc jāuzskata, ka Komisija ir pietiekami pamatojusi savus secinājumus par lielu iekšzemes lidmašīnu tirgus definīciju.

531 Turpinājumā pilnības labad jānorāda, ka, pamatojoties uz Pirmās instances tiesā iesniegtajiem argumentiem un faktiem, jākonstatē, ka *Avro* saimes lidmašīnas ne tikai teorētiski, bet arī praktiski konkurēja ar lielām iekšzemes lidmašīnām ar *GE* dzinējiem.

532 Komisija Pirmās instances tiesā apgalvo un šajā sakarā prasītājs neapstrīd, ka *BAe Systems* liela iekšzemes lidmašīna bija pirmā, kas tika laista tirgū ap 1994. gadu. Tādējādi lidmašīnas ar *Honeywell* dzinēju noteikti konkurēja ar šiem jaunajiem, ar *GE* dzinējiem darbināmajiem modeļiem laikā, kad pēdējie nonāca tirgū. Vēlāk citi modeļi acīmredzot bija tik veiksmīgi, ka *BAe Systems* tirgus daļas ievērojami samazinājās, kas arī bija iemesls tam, kāpēc tā laida tirgū jauno *Avro* modeli – *Avro RXX*, ko darbināja ar jauno *Honeywell* dzinēju — AS 900. Šajos apstākļos nebūtu loģiski uzskatīt, ka *Avro* lidmašīnas un lielās iekšzemes lidmašīnas, ko darbina ar *GE*



dzinējiem, nekonkurē, jo *Avro* platformas zaudēja savas spēcīgās tirgus pozīcijas sakarā ar pēdējo ienākšanu tirgū un konkurences dēļ, ko tā radīja.

533 Šajā sakarā arī jāatzīmē, ka trijos dokumentos, kas pievienoti atbildei uz repliku, Komisija iesniedza pierādījumus par to, ka *Avro* faktiski konkurēja ar citām lielām iekšzemes lidmašīnām. Lai arī šādus pierādījumus nevar pirmo reizi izvirzīt Pirmās instances tiesā, lai tieši pamatotu apstrīdētajā lēmumā izdarīto novērtējumu, Komisija ir tiesīga tos iesniegt, lai atbildētu uz prasītāja argumentiem par faktiem, ka Komisija neesot varējusi sniegt piemērus *Avro* konkurencei ar citām lielām iekšzemes lidmašīnām, jo tādas neesot. Tāpēc isumā jāpārbauda šo dokumentu saturs.

534 Pirmais no šiem trijiem dokumentiem ir 1999. gada 16. februāra *B Ae Systems* preses relīze, kurā tā savu jauno lidmašīnu — *Avro RJX* ar dzinēju no *AlliedSignal*, sabiedrības, kas vēlāk apvienojās ar *Honeywell*, apraksta šādi: “Šis projekts piegādātājiem un potenciālajiem klientiem ir mazāk riskants nekā visi ambiciozie vienu miljardu USD pārsniedzšie lidmašīnu projekti, ko piedāvā citi ražotāji” (“low risk for suppliers and potential customers compared with the ambitious, all new \$ 1 billion-plus airframe programmes which other manufacturers are proposing”).

535 Otrais dokuments ietver vairākus īsus rakstus par *B Ae Systems* lielām iekšzemes lidmašīnām, kas ņemti no 2001. gada informatīvā biļetena *Smiliner*. It sevišķi no viena raksta, kas publicēts 2001. gada 29. janvārī, izriet, ka saskaņā ar žurnālu *Flight International* kāda Eiropas lidsabiedrība ir uzsākusi publiskā piedāvājuma procedūru lielu iekšzemes lidmašīnu pasūtījumam līdz 100 lidmašīnām, apsverot tādas modeļus kā *Avro RJS* (*Honeywell* dzinējs), kā arī *Bombardier CRJ 700/900*, *Embraer 170/190*

un *Fairchild Dornier 728JET/928JET* (visām *GE* dzinēji). Citā, 2001. gada 30. oktobra rakstā norādīts, ka *Embraer 170* “tieši konkurē ar *Avro RJX-70* (kam vēl nav bijis pasūtīts) un ar vecākajiem *BAe-100* un *Avro RJ70*”.

536 Arī trešais dokuments ietver virkni īsu rakstu no 1999. gada *Smiliner*. Vienā no tiem norādīts: “Kamēr *BAe Regional Aircraft* pilnveido projektu ar jaunu dzinēju aprīkotajai *Avro RJX*, gaidot oficiālu lēmumu to laist tirgū, tā konkurenti ir pievilinājuši divus no tā augsta līmeņa klientiem” (“while *BAe Regional Aircraft* compleates final design on the re-engined *Avro RJX* in anticipation of the formal launch decision, competitors have poached two of its high-profile customers”). Raksta turpinājumā aprakstīti divi lieli lidsabiedrību pasūtījumi, viens — *Fairchild Dornier 728 JET* un otrs — *Embraer ERJ-170* un *ERJ-190/200*.

537 No šiem trim dokumentiem kopumā faktiski izriet, ka *Avro* saimes lidmašīnas ar *Honeywell* dzinējiem konkurē ar *Embraers*, *Fairchild Dorniers* un *Bombardiers* lidmašīnām ar *GE* dzinējiem. Tādējādi jāsecina, ka prasītāja apgalvojums, ka *Avro* nekonkurēja ar citām lielām iekšzemes lidmašīnām, ne tikai nav pamatots ar paša prasītāja iesniegtajiem pierādījumiem, bet arī ir atspēkots ar pierādījumiem, kurus Pirmās instances tiesai iesniedza Komisija.

538 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, šajā lietā nav pierādīts, ka Komisija būtu pieļāvusi kļūdu faktos, konstatējot, ka četru dzinēju lielas iekšzemes lidmašīnas ar *Honeywell* dzinējiem konkurē ar divu dzinēju lielām iekšzemes lidmašīnām ar *GE* dzinējiem. Nav arī pierādīts, ka Komisija būtu pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, tirgus definīcijas sistēmas piemērošanā atsaucoties uz uzdevuma profilu, kam katra

lidmašīna ir piemērota, lai secinātu, ka *Honeywell* dzinēji un *GE* dzinēji atradās vienā un tajā pašā lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgū.

Par prasītāja dominējošo stāvokli pirms koncentrācijas

539 Tā definējusi lielu iekšzemes lidmašīnu tirgu, Komisija konstatēja, ka prasītājs šajā tirgū ieņēma dominējošu stāvokli un ka tā dominējošais stāvoklis koncentrācijas rezultātā tiktu nostiprināts. Pamatojot šo apgalvojumu, tā norāda, ka saistībā ar šīs kategorijas lidmašīnās uzstādīto dzinēju bāzi koncentrācija atļautu *GE* no [40–50] % tirgus daļas pāriet uz [90–100] % šīm lidmašīnām kopumā un no [60–70] % līdz 100 % tikai tām lidmašīnām, kas joprojām tiek ražotas (apstrīdētā lēmuma 84. apsvērum). Dzinēju rezerves pasūtījumiem lidmašīnām, kas vēl nav nodotas ekspluatācijā, prasītājs pavirzītos no [90–100] % tirgus daļas uz 100 % tirgus (apstrīdētā lēmuma 85. apsvērum).

540 Runājot par prasītāja dominējošo stāvokli pirms koncentrācijas šajā lietā, pietiek atgādināt, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, lai arī tirgus daļu nozīme vienā tirgū var atšķirties no cita, ļoti lielas tirgus daļas pašas par sevi ir dominējoša stāvokļa pierādījums, atskaitot izņēmuma gadījumus (iepriekš 101. punktā minētais spriedums lietā *Hoffmann-La Roche*/Komisija, 41. punkts, un iepriekš 115. punktā minētais spriedums lietā *Endemol*/Komisija, 134. punkts). Apstākļi, ko prasītājs atzīmējis attiecībā uz savu dominējošo stāvokli pirms koncentrācijas, ka lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgus ir publiskā iepirkuma procedūras tirgus, kurā vēsturiskās tirgus daļas ir nenozīmīgākas kā citos tirgos, neapgāž šo secinājumu, ņemot vērā nospiedošo *GE* tirgus daļu pārākumu attiecībā uz lidmašīnām, kas apstrīdētā lēmuma pieņemšanas laikā vēl nebija nodotas ekspluatācijā, proti, [90–100] %. Attiecībā uz lielām iekšzemes lidmašīnām prasītājs neapstrīd datu izmantošanu par lidmašīnām, kas vēl nav nodotas ekspluatācijā, un atsaucas uz tām argumentos par koncentrācijas ietekmi uz šo tirgu. Jāatzīst, ka šo datu izmantošana katrā ziņā bija īpaši attaisnojama lielu iekšzemes lidmašīnu tirgus

gadījumā, ņemot vērā lielu iekšzemes lidmašīnu tirgus straujo izaugsmi, kas konstatēta apstrīdētā lēmuma 431. apsvērumā.

541 Runājot par prasītāja argumentiem, ka *P & W* un *Rolls-Royce* bija ticami konkurenti lielu iekšzemes lidmašīnu tirgū, pietiek konstatēt, ka šie dzinēju ražotāji apstrīdētā lēmuma pieņemšanas laikā lielu iekšzemes lidmašīnu tirgū nepārdeva nevienu dzinēju. To piedalīšanās publisko iepirkumu procedūrās par dzinēju piegādi atsevišķām lielu iekšzemes lidmašīnām acimredzot nebija veiksmīga. Tāpēc Komisija, šajā sakarā nepieļaujot acimredzamu kļūdu vērtējumā, varēja secināt, ka, lai gan lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgum ir raksturīgas neregulāras publisko iepirkumu procedūras, jebkāda dzinēju ražotāju, kuri lietas faktu notikumu brīdī šajā tirgū neko nepārdod, nākotnē iespējama konkurence nav nopietns un faktiski iemesls, lai attaisnotu secinājumu, ka prasītājs šajā tirgū neatradās dominējošajā stāvoklī.

542 Ievērojot prasītāja nospiedošo tirgus daļu pirms koncentrācijas, Komisija apstrīdētā lēmuma 86. un 87. apsvērumā varēja pienācīgi konstatēt, ka prasītājs attiecīgajā tirgū atradās dominējošā stāvoklī, un Pirmās instances tiesai nav jāpārbauda dažādu faktoru ietekme, kas saskaņā ar Komisijas viedokli sekmēja prasītāja dominējošo stāvokli pirms koncentrācijas (apstrīdētā lēmuma 107.–229. apsvērumi; par šo jautājumu skat. arī iepriekš 114. un turpmākos punktus).

#### Par dominējošā stāvokļa nostiprināšanu

543 Prasītājs apgalvo, ka katrā ziņā iepriekš esošā dominējošā stāvokļa nostiprināšana, pievienojot pašreiz ražošanā esošo platformu [10–20] % tirgus daļas, izteiktas

pasūtījumos, nav nozīmīga, šajā sakarā pamatojoties uz to, ka pati Komisija apstrīdētā lēmuma 429. apsvērumā atzina, ka palielinājums bija “diezgan mazs”. Vispirms jāatgādina, ka tirgus daļas [30–40] % palielinājums no minētā tirgus lidmašīnās, kas vēl atrodas ražošanā, uzstādīto dzinēju bāzes ziņā ir ievērojami lielāks nekā iepriekš minētais skaitlis [10–20] %. Turpinājumā, tirgus daļas palielinājums aptuveni [10–20] % no tirgus rezervju pasūtījuma ziņā uz ražošanā esošajām platformām jāuzskata par nozīmīgu, jo ar to koncentrācijas rezultātā radītā subjekta tirgus daļa tiek palielināta līdz 100 % (skat. 428. un 429. apsvērumu). Tas pats attiecas uz [0–10] % tirgus palielinājumu, kas konstatēts attiecībā uz rezerves pasūtījumu lidmašīnām, kas vēl nav nodotas ekspluatācijā (iepriekš 539. punkts). Katrā ziņā *de minimis* nostiprināšanas jēdzienu saskaņā ar Regulas Nr. 4064/89 2. pantu aptver otrs, plašāka nosacījums, kurā paredzēts, ka dominējošā stāvokļa radīšanai vai nostiprināšanai ir jāizpaužas tā, ka kopējā tirgū vai ievērojamā tā daļā tiek būtiski traucēta efektīva konkurence. Runājot par lielām iekšzemes lidmašīnām, šis apstāklis tiks analizēts turpinājumā ar nosaukumu “Ietekme uz konkurenci”.

544 Ņemot vērā iepriekš minēto, jāsecina, ka Komisija nav pieļāvusi kļūdu tiesību piemērošanā vai acīmredzamu kļūdu vērtējumā, atzīstot, ka šajā lietā koncentrācija nostiprinātu prasītāja dominējošo stāvokli, kas tam lielu iekšzemes lidmašīnu tirgū bija pirms koncentrācijas.

Par dominējošā stāvokļa nostiprināšanas ietekmi uz konkurenci

545 Ciktāl prasītājs Komisijai pārmet to, ka tā nav pārbaudījusi koncentrācijas ietekmi uz lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgu saskaņā ar prasībām, kas izriet no Regulas Nr. 4064/89 2. panta 3. punkta otrā nosacījuma (skat. iepriekš 84.–91. punktu), vispirms jānorāda, ka Komisija īpaši attiecībā uz horizontālo pārklāšanos lielu

iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgū skaidri apsprieda to, ka tai būs tūlītēja konkurenci traucējoša ietekme attiecībā uz esošajām platformām. Tā it sevišķi apstrīdētā lēmuma 429. apsvērumā norāda: “Lai arī tirgus daļas palielinājums koncentrācijas darījuma dēļ būtu diezgan mazs ([10–20] %, pamatojoties uz rezerves pasūtījumiem)”, klientiem tiks liegtas šobrīd tirgū pieejamās priekšrocības no lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju cenu konkurences. Tā kā Komisija jau apstrīdētā lēmuma 84.–87. apsvērumā atzīmēja, ka koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam būtu 100 % liela tirgus daļa dzinēju platformās, kuras šobrīd ražo, uzstādītās bāzes ziņā, kā arī dzinēju platformās, kurām dzinējs jau ir izraudzīts, bet kuras vēl nav nodotas ekspluatācijā, šāds apgalvojums nozīmē, ka šādas konkurences priekšrocību likvidēšana būtu absolūta.

<sup>546</sup> Kā minēts 502. un turpmākos punktos par lielu iekšzemes lidmašīnu tirgus definīciju, jānoraida prasītāja arguments, ka praktiski nav iespējama nekāda konkurence starp dzinēju cenām, jo dzinēju piegāde katrai platformai ir ekskluzīva un lidmašīnas cena jau ir noteikta. No dokumentāliem pierādījumiem faktiski izriet (skat. it īpaši iepriekš 504. punktu), ka pat gadījumā, kad lidmašīnas veidam ir izraudzīts tikai viens dzinēja modelis un lidmašīnas ražotājs ir noteicis dzinēja cenu, dzinēja ražotājs joprojām var piedāvāt atlaides, it sevišķi apkopes pakalpojumiem un rezerves daļām, lai veicinātu lidmašīnas un attiecīgi tā dzinēja pārdošanu (skat. arī apstrīdētā lēmuma 391. apsvērumu). Tādējādi, pretēji prasītāja apgalvotajam, Komisija nav pieļāvusi kļūdu faktos, konstatējot reālu netiešas cenu konkurences iespēju lielu iekšzemes lidmašīnu, kas jau atrodas tirgū, dzinēju starpā, kas tiktu zaudēta koncentrācijas gadījumā.

<sup>547</sup> Turklāt apstrīdētā lēmuma 9. apsvērumā Komisija atzīmēja, ka otrā līmeņa konkurence dažādos dzinēju tirgos izpaudās kā dzinēju sacensība “tehniskā un komerciālā ziņā, lai lidsabiedrība tos izvēlētos”. Komisija Pirmās instances tiesā

norādīja, ka pirms koncentrācijas *Honeywell* bija iemesli piesaistīt klientus *Avro RJ* un *RJX*, nodrošinot, ka tās dzinēji cenas un tehnoloģisko priekšrocību ziņā būtu pēc iespējas konkurētspējīgākā situācijā, salīdzinot ar lielām iekšzemes lidmašīnām ar *GE* dzinējiem, bet koncentrācijas dēļ šī motivācija izzustu. Tādējādi no apstrīdētā lēmuma izriet, ka bez apstrīdētā lēmuma 429. apsvērumā minētās ietekmes uz cenu konkurenci horizontālā pārklāšanās lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgū arī lielākā mērā negatīvi ietekmētu konkurenci šajā tirgū.

548 Jānoraida prasītāja arguments, ka koncentrācijas ietekme uz attiecīgo tirgu nebūtu nozīmīga. Šajā sakarā tas, ka tirgus daļas palielinājums ir diezgan mazs, salīdzinot ar tirgus daļu, kas prasītājam jau ir, ir tieši tāpēc, ka prasītājam jau bija ļoti liela tirgus daļa un tas jau guva labumu no iepriekš aprakstītā agrākā ļoti spēcīgā dominējošā stāvokļa un tādēļ, ka *Honeywell* bija vienīgais konkurents, kas apstrīdētā lēmuma pieņemšanas laikā pārdeva dzinējus šajā tirgū. No Komisijas pamatoti minētā apstākļa, ka koncentrācija nekavējoties likvidētu jebkādu cenu konkurenci tādēļ, ka koncentrācijas rezultātā radītais subjekts izveidotu monopolu pašreiz ražošanā esošo lidmašīnu un lidmašīnu, kas vēl nav nodotas ekspluatācijā, bet kurām lidmašīnas ražotājs jau ir izraudzījis dzinēju, tirgū, jāsecina, ka koncentrācijas darījuma ietekme uz šo tirgu būtu izteiktāka par parastu tirgus daļas palielinājumu par [10–20] %, sākot no zemākas tirgus daļas. *Honeywell* kā neatkarīga dzinēju ražotāja izstumšana no tirgus ne tikai mainītu relatīvo spēku samēru, bet arī pašu konkurences būtību, izmainot tirgus struktūru uz ilgstošu laiku vai pat uz visiem laikiem. Vienīgā konkurence, kas pastāvētu, būtu tikai potenciāla konkurence par nākotnē izstrādājamo lielu iekšzemes lidmašīnu platformu aprīkošanu, un to radītu dzinēju ražotāji, kas šobrīd darbojas tikai citos saistītajos tirgos. Ņemot vērā jaunas lidmašīnas izstrādāšanas procesa ilgumu, šāda konkurence lielu iekšzemes lidmašīnu pircējiem nāktu par labu tikai vairākus gadus pēc apstrīdētā lēmuma pieņemšanas.

549 Jāatgādina arī, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru par EK līguma 82. panta piemērošanu atzinums par to, ka sabiedrība atrodas dominējošā stāvoklī, pats par sevi nav pārmetums tai, bet tikai nozīmē, ka tai, neatkarīgi no dominējošā stāvokļa iemesliem, ir īpašs pienākums ar savu rīcību neiedragāt efektīvu un netraucētu konkurenci kopējā tirgū (skat., piemēram, iepriekš 114. punktā minēto 1983. gada 9. novembra spriedumu lietā *Michelin/Komisija*, 57. punkts, un Pirmās instances tiesas 2003. gada 30. septembra spriedumu apvienotajās lietās T-191/98, T-212/98 un T-214/98 *Atlantic Container Line u.c./Komisija*, *Recueil*, II-3275. lpp., 1109. punkts). Turklāt ļaunprātīgas izmantošanas jēdziens EK līguma 82. panta izpratnē ir objektīvs jēdziens, kas saistīts ar tādas dominējošā stāvoklī esošas sabiedrības uzvedību, kas var ietekmēt struktūru tirgū, kurā konkurence jau ir samazinājusies tieši attiecīgās sabiedrības dēļ, un kas ar metodēm, kas atšķiras no tām, kas raksturīgas normālai preču vai pakalpojumu konkurencei, kuras pamatā ir uzņēmēju darījumi, traucē tirgū vēl pastāvošās konkurences līmeņa uzturēšanu vai šīs konkurences pieaugumu (iepriekš 101. punktā minētais spriedums lietā *Hoffmann-La Roche/Komisija*, 91. punkts).

550 Tādā situācijā kā šajā lietā, kurā faktiskā konkurence konkrētā tirgū ir tikai netieša un jau salīdzinoši vāja, tas, ka sabiedrība iegūst vienīgo konkurentu, kas šajā tirgū vēl veic pārdošanu, ir īpaši kaitīgi. Iepriekš minētie principi, kas izstrādāti saistībā ar aizliegumu ļaunprātīgi izmantot dominējošo stāvokli, pēc analogijas ir piemērojami saistītajai tiesību jomai par koncentrācijas kontroli, uzskatot, ka, jo lielāks ir sabiedrības dominējošais stāvoklis, jo lielāka ir tās īpašā atbildība atturēties no jebkādas rīcības, kas varētu pasliktināt vai pat likvidēt konkurenci, kas joprojām pastāv tirgū.

551 Tāpēc principā jānoraida argumenti, saskaņā ar kuriem tas, ka dominējošā stāvoklī esoša sabiedrība pārņem savu vienīgo faktisko konkurentu tirgū, nenostiprina tās dominējošo stāvokli tā, ka kopējā tirgū tiktu būtiski traucēta efektīva konkurence, jo konkurenta stāvoklis tirgū jau ir vājš un tā radītā konkurence — pilnīgi netieša, t.i., otrā līmeņa. Šādos apstākļos koncentrācijas dalībniekiem ir jāsniedz pierādījumi, kas apliecinātu, ka tirgū pirms koncentrācijas darījuma nebija efektīvas konkurences.



Bez šādiem pierādījumiem Kopienu tiesa nevar secināt, ka Komisija būtu pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, pamatojoties uz pēdējā atlikušā konkurenta pazušānu, secinot, ka kopējā tirgū tiks būtiski traucēta efektīva konkurence.

552 Komisija apstrīdētā lēmuma 431. apsvērumā norādīja, ka lielu iekšzemes lidmašīnu tirgū bija liela izaugsme un ka šis tirgus bija svarīgs aviācijai nākotnē. Šajā sakarā tā arī 20. apsvērumā konstatēja, ka šo lidmašīnu īpatsvars Eiropas flotē 1992. gadā bija 14 % un 1998. gadā — 33 %. Ir skaidrs, ka šādai lidmašīnu tirgus izaugsmei ir tieša ietekme uz lidmašīnu dzinēju tirgu. Uzskatot, ka koncentrācijai būtu būtiska negatīva ietekme uz konkurenci kopējā tirgū, Komisija plašākā lidmašīnu un dzinēju vispārīgā tirgus aspektā pareizi atzīmēja un ņēma vērā pieaugošo specifiskā tirgus, kurā koncentrācijas dēļ tiktu radīts monopols, nozīmi.

553 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, jāuzskata, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā ir atbilstoši aprakstījusi konkurenci traucējošās sekas, ko koncentrācija lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgū radītu vispirms jau tūlītējā nākotnē horizontālās pārklāšanās dēļ starp koncentrācijas dalībnieku uzņēmējdarbības veidiem šajā tirgū. Tāpēc apstrīdētajā lēmumā šajā sakarā, piemērojot abus Regulas Nr. 4064/89 2. panta 3. punktā paredzētos nosacījumus, nav pieļauta kļūda tiesību piemērošanā un tajā netrūkst pamatojuma. Komisija nav arī pieļāvusi kļūdu faktos vai acīmredzamu kļūdu vērtējumā, secinot, ka konkurence šajā tirgū tiktu būtiski traucēta.

554 Tāpēc nav jāpārbauda apstrīdētā lēmuma 432.–434. apsvērumi, kas veltīti koncentrācijas sekām, it sevišķi konglomerāta iedarbībai uz turpmākajām publisko

iepirkumu procedūrām attiecīgajā tirgū. Tā kā Komisija apstrīdētajā lēmumā atsevišķi noskaidroja, ka lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgū ir izpildīti abi Regulas Nr. 4064/89 2. panta 3. punkta nosacījumi faktiskas horizontālās pārklāšanās dēļ, kas rodas koncentrācijas rezultātā, šāda pārbaudīšana šajā tiesvedībā ir lieka.

Par Komisijas saistību priekšlikumu attiecībā uz lielām iekšzemes lidmašīnām noraidījumu

555 Jāatzīmē, ka saskaņā ar Regulu Nr. 4064/89 Komisija ir tiesīga pieņemt tikai tādus saistību priekšlikumus, kas paziņoto darījumu var padarīt saderīgu ar kopējo tirgu (šajā sakarā skat. iepriekš 85. punktā minēto spriedumu lietā *Gencor*/Komisija, 318. punkts). Šajā sakarā jāuzskata, ka dalībnieku ierosinātie strukturālie saistību priekšlikumi atbilst šim nosacījumam tikai tad, ja Komisija var pārlicinoši secināt, ka tos būs iespējams ieviest un ka jaunās komerciālās struktūras, kas tiks izveidotas to rezultātā, būs pietiekami spējīgas darboties un stabilas, lai nodrošinātu, ka salīdzinoši tuvā nākotnē netiktu radīts vai nostiprināts dominējošs stāvoklis, ko ir paredzēts novērst ar šīm saistībām.

556 Šajā lietā Komisija apstrīdētā lēmuma 519. apsvērumā norāda, ka, ja praktiski būtu iespējams izbeigt *Honeywell* lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju ražošanas uzņēmējdarbību, ko ierosināja dalībnieki, tas principā būtu pietiekami, lai novērstu konstatēto konkurences problēmu, kas saistīta ar šo tirgu.

557 Tomēr tā secina, ka būtu sarežģīti izbeigt šo uzņēmējdarbību galvenokārt tāpēc, ka [...] pret to iebilst praktisku un komerciālu iemeslu dēļ, kas sevišķi saistīti ar to, ka sabiedrība, kas izveidotos pēc šīs izbeigšanas, nebūtu spējīga darboties [...].

558 Šajā sakarā Komisija apstrīdētā lēmuma 520. apsvērumā atzīmē, ka [...] un tāpēc nav droši, vai ierosinātais labojošais līdzeklis tiešām spētu novērst konstatēto konkurences problēmu. Tā arī atzīmē, ka priekšlikumi neparedz alternatīvu šai izbeigšanai. 522. apsvērumā Komisija acīmredzot pakārtoti uzskaita virkni praktisku problēmu, ko saistību priekšlikumi katrā ziņā pienācīgi neatrisina.

559 Tā kā prasītājs Pirmās instances tiesā tikai apstiprināja, ka grūtības, kuras saskaņā ar Komisijas viedokli radītu saistību priekšlikumi, esot pilnīgi nepamatotas, jāatzīst, ka tas nav sniedzis konkrētus argumentus un pierādījumus, kas varētu apšaubīt to, ka Komisija ir pareizi novērtējusi to, ka ierosinātā izbeigšana nebija praktiski īstenojama.

560 Īpaši jāuzsver Komisijas apstrīdētā lēmuma 520. apsvērumā minētais apstāklis, ko prasītājs neapstrīd, ka [...]. No 2001. gada 14. jūnija dokumenta, kurā izklāstīti piedāvātie saistību priekšlikumi, [...] punkta izriet, ka [...]. No tā izriet, ka, ja [...], koncentrācijas rezultātā radītais subjekts atbrīvotos no pienākuma pret Komisiju, lai arī izbeigšana nebūtu veikta, ar nosacījumu, ka [...].

561 No iepriekš minētā izriet, ka Komisija varēja likumīgi secināt, ka saistību priekšlikumi ierosinātajā veidā nevarēja tikt pieņemti. Tāpēc šajā tiesvedībā šie saistību priekšlikumi nav jāņem vērā.

## Secinājums par horizontālo pārklāšanos, kas ietekmē lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgu

562 Par Komisijas sacīto, ka tās lēmuma aspekti viens otru papildina un tādējādi būtu samāksloti katru tirgu analizēt atsevišķi (skat. iepriekš 40. un 48. punktu), jāatzīmē, ka katrā ziņā šis vispārīgais apgalvojums nav piemērojams jautājumiem, kas aplūkojami šajā sprieduma sadaļā. It sevišķi, ciktāl Pirmās instances tiesa iepriekš ir konstatējusi kļūdas Komisijas starteru un lielu komerclidmašīnu dzinēju vertikālās pārklāšanās novērtējumā, kā arī attiecībā uz dažādu konglomerāta iedarbību, neviena no šīm kļūdām neietekmē tās secinājumu, ka prasītāja dominējošais stāvoklis lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgū tiktu nostiprināts koncentrācijas rezultātā izveidojušās horizontālās pārklāšanās dēļ, kā rezultātā kopējā tirgū tiktu būtiski traucēta efektīva konkurence.

563 Tāpēc šajā tiesvedībā jāatzīst, ka apstrīdētā lēmuma pilārs par prasītāja dominējošā stāvokļa nostiprināšanu lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgū abu koncentrācijas dalībnieku ražošanas uzņēmējdarbību horizontālās pārklāšanās dēļ, kā rezultātā kopējā tirgū tiktu būtiski traucēta konkurence šajā tirgū, ir pietiekami pierādīts.

### *2. Par korporatīvo lidmašīnu dzinējiem*

#### a) Lietas dalībnieku argumenti

564 Prasītājs uzskata, ka Komisijas analizē par korporatīvo lidmašīnu dzinēju tirgus definīciju ir pieļautas tās pašas kļūdas kā analizē par lielu iekšzemes lidmašīnu

dzinējiem. *GE* un *Honeywell* dzinēji neesot aizstājami jaudas un koncepcijas dēļ ne šobrīd, ne arī nākotnē. Tādēļ Komisija saistībā ar *GECCAG* pamatojoties uz vertikālās integrācijas sekām, kas neesot pierādītas. Turklāt Komisija esot kļūdījusies, noraidot saistību priekšlikumus par korporatīvo lidmašīnu dzinēju tirgu.

<sup>565</sup> Komisija *mutatis mutandis* atsaucas uz savu analīzi par lielu iekšzemes lidmašīnu dzinējiem un atkārto, ka koncentrācija radītu dominējošu stāvokli korporatīvo lidmašīnu dzinēju tirgū it sevišķi plaīsas dēļ starp koncentrācijas rezultātā radītā subjekta un tā konkurentu tirgus daļām. Komisija arī norāda, ka prasītāja kritika, kas attiecas uz par šo tirgu iesniegto saistību priekšlikumu noraidīšanu, esot vienkārši apgalvojumi un no tiem neizrietot neviens secinājums par apstrīdētā lēmuma spēkā esamību.

#### b) Pirmās instances tiesas vērtējums

<sup>566</sup> Šajā lietā Komisija definēja vienu tirgu, kurā ietilpst visas korporatīvās lidmašīnas, apstrīdētā lēmuma 32. apsvērumā konstatējot, ka “no pieprasījuma viedokļa trīs kategoriju lidmašīnas [smagās, vidējās un vieglās] nav savstarpēji aizstājamas cenu un ekspluatācijas izdevumu atšķirību, kā arī dažādu uzdevumu profilu, kam var kalpot katra kategorija, dēļ.” Lai arī Komisija sadala tirgu trijās kategorijās (segmentos), tā izskaidro, ka nav jāieņem galīga nostāja jautājumā par to, vai šīs trīs kategorijas ir atšķirīgi tirgi, jo vērtējums konkurences aspektā no tā nemainīsies.

<sup>567</sup> Apstrīdētā lēmuma 436. apsvērumā Komisija noraida koncentrācijas dalībnieku argumentus par tirgus definīciju, atzīmējot, ka tie pamatojas uz konkurenci no

platformas uz platformu. Komisija norāda, ka “korporatīvo lidmašīnu gadījumā preču tirgus tomēr šādi netiek definēts, [jo] tas neatbilst tirgus definīcijas principiem sakarā ar to, ka tajā piedāvājums un pieprasījums nav aizstājami”.

568 Prasītāja galvenais arguments Pirmās instances tiesā ietver tās pašas kritikas atkārtošānu, ko tas izvirzīja par lielu iekšzemes lidmašīnu tirgus definīciju, galvenokārt balstoties uz to, ka Komisija dzinēju tirgu bija definējusi, atsaucoties uz lidmašīnu, kuras tie darbina, nevis to pašu raksturojumu. Kā atzīmēts iepriekš 492. un turpmākos punktos par lielām iekšzemes lidmašīnām, Komisija apstrīdētā lēmuma 9. apsvērumā norādīja iemeslus, kāpēc konkurence starp lidmašīnām bija jāņem vērā, definējot to darbinošo dzinēju tirgu.

569 Jāatzīmē, ka prasītājs Pirmās instances tiesai nav iesniedzis nevienu konkrētu apgalvojumu par korporatīvo lidmašīnu tirgus definīciju. Tā kā Kopienas tiesas kontroles materiālo apjomu principā nosaka prasītāja prasības pieteikumā norādītie pamati un argumenti, šis jautājums šajā lietā nav jāpārbauda. Tā kā nav nekādu konkrētu pierādījumu, kas apšaubītu Komisijas otrā līmeņa konkurences analīzes piemērošanu korporatīvajām lidmašīnām, šajā tiesvedībā jāatzīst, ka Komisija nav pieļāvusi kļūdu faktos un acīmredzamu kļūdu vērtējumā, definējot korporatīvo lidmašīnu dzinēju tirgu. Tā kā prasītājs vispārīgi atsauca uz argumentiem, ko tas iesniedza par lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgus definīciju, šie argumenti jānoraida to pašu iemeslu dēļ *mutatis mutandis* (skat. iepriekš 492. un turpmākos punktos).

570 Runājot par dominējošā stāvokļa radīšanu korporatīvo lidmašīnu dzinēju tirgū, lai secinātu, ka tirgū tiks radīts dominējošais stāvoklis, Komisija apstrīdētā lēmuma

435. apsvērumā pamatojas tikai uz datiem par koncentrācijas rezultātā radītā subjekta tirgus daļu. Šajā apsvērumā tā atzīmē: “Korporatīvo lidmašīnu dzinēju tirgū ierosinātā koncentrācijas darījuma tūlītējas sekas būs horizontāla pārklāšanās, kas radīs dominējošu stāvokli”. Šajā sakarā tā min šādus skaitļus: [50–60] % (*GE* [10–20] %, *Honeywell* [40–50] %) kopējā uzstādītā dzinēju bāze šajā tirgū un [80–90] % (*GE* [10–20] %, *Honeywell* [70–80] %) tikai vidēja lieluma korporatīvās lidmašīnās, kas šobrīd tiek ražotas, uzstādīto dzinēju bāze, kas saskaņā ar Komisijas viedokli ir atbilstošs tirgus daļas mērījums, lai novērtētu dzinēju ražotāju komerciālo varu šajā tirgū.

571 Šajā sakarā arī jāatzīmē, ka [50–60] % kopējās korporatīvo lidmašīnu tirgū uzstādīto dzinēju bāzes principā liecina par dominējošo stāvokli. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, lai gan tirgus daļu nozīme dažādos tirgos var atšķirties, ļoti lielas tirgus daļas pašas par sevi, izņemot ārkārtējus apstākļus, liecina par dominējošu stāvokli (iepriekš 101. punktā minētais spriedums lietā *Hoffmann-La Roche*/Komisija, 41. punkts, un iepriekš 115. punktā minētais spriedums lietā *Endemol*/Komisija, 134. punkts). Turklāt iepriekš 115. punktā minētajā spriedumā lietā *AKZO*/Komisija (60. punkts) Tiesa nosprieda, ka tā tas ir 50 % tirgus daļas gadījumā.

572 Prasītājs nav ne pierādījis, ne pat apgalvojis, ka attiecībā uz korporatīvo lidmašīnu tirgu pastāvētu “ārkārtēji apstākļi” iepriekš 115. punktā minētā sprieduma lietā *AKZO*/Komisija izpratnē, kas varētu vājināt Komisijas apstrīdētajā lēmumā izdarīto secinājumu par dominējošā stāvokļa radīšanu šajā tirgū, par pamatu ņemot tirgus daļu, kas koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam būtu kopējās uzstādītās dzinēju bāzes ziņā.

573 Pilnības labad jāatzīmē, ka skaitlis par [80–90] % lielu tirgus daļu, kas minēts apstrīdētā lēmuma 88. apsvērumā, vidēja lieluma korporatīvo lidmašīnu, kas šobrīd tiek ražotas, uzstādītās dzinēju bāzes ziņā, kas saskaņā ar Komisijas viedokli ir īpaši

piemērots līdzeklis, lai novērtētu dzinēju ražotāja komerciālo varu (apstrīdētā lēmuma 41. apsvēruma), skaidri norāda, ka koncentrācijas rezultātā radītais subjekts pēc koncentrācijas dominētu šajā jomā. Tā kā Komisija šīs kategorijas lidmašīnas nekvalificēja kā piederīgas atšķirīgam tirgum, šis konstatējums nepierāda, ka atšķirīgajā tirgū bija dominējošais stāvoklis Regulas Nr. 4064/89 2. panta izpratnē. Tomēr šī tirgus daļa liecina, ka noteiktos konkrētā tirgus segmentos jaunizveidotais subjekts būtu vēl stiprāks nekā tirgū kopumā, kas pamato Komisijas secinājumu, ka pēc koncentrācijas jaunizveidotais subjekts tirgū, kopumā vērtējot, būtu dominējošā stāvoklī.

574 Ņemot vērā iepriekš minēto, jāatzīst, ka šajā tiesvedībā nav pierādīts, ka Komisija būtu pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, secinot, ka koncentrācijas darījums radītu dominējošo stāvokli saistībā ar prasītāja korporatīvo lidmašīnu dzinēju ražošanas uzņēmējdarbības un *Honeywell* uzņēmējdarbības horizontālu pārklāšanos.

575 Pārējā daļā prasītājs īpaši kritizē Komisijas argumentāciju par korporatīvo lidmašīnu tirgu, ciktāl tā attiecas uz *GECCAG* kā pircēja apgalvoto ietekmi privilēģēto pirkumu politikas dēļ. Jāatzīmē, ka attiecībā uz *GECCAG* trūkst būtisku empīrisku pierādījumu, kas pamatotu Komisijas analīzi par *GECAS* iepriekšējo rīcību (apstrīdētā lēmuma 121. un turpmākie apsvērumi un iepriekš 182. un turpmākie punkti). Tā kā apstrīdētajā lēmumā trūkst padziļinātas analīzes, kas liecinātu, ka koncentrācijas rezultātā radītā subjekta komerciālajās interesēs būtu, lai *GECCAG* pieņemtu spekulatīvu iepirkuma politiku, stingri dodot priekšroku vai pat pieņemot ekskluzīvu pirkšanas politiku attiecībā uz lidmašīnām, ko darbina tā paša dzinēji, un ka tādējādi ir iespējams, ka šāda politika tiktu pieņemta, jāatzīst, ka šis Komisijas argumentācijas atzarojums nav pamatots.



576 Par apstrīdētā lēmuma 443. un 444. apsvērumā veikto apvienotās pārdošanas, kas skar korporatīvās reaktīvās lidmašīnas, analīzi, ko prasītājs arī kritizē, jāatzīst, ka šāda pārdošana bija iespējama jau pirms koncentrācijas, kā arī pēc tās, jo *Honeywell* korporatīvo lidmašīnu tirgū un vairākos šo lidmašīnu aviācijas un neaviācijas preču tirgos jau bija spēcīgas pozīcijas. Savukārt *GE* korporatīvo lidmašīnu dzinēju tirgus daļa pirms koncentrācijas bija vāja. Tāpēc, pat ja tiktu parādīts, ka nākotnē korporatīvo lidmašīnu sektorā būs iespējama apvienotā pārdošana, nav pierādīts ne, ka koncentrācija būtu šis parādības galvenais cēlonis, ne arī, ka tā šajā sakarā atstās nozīmīgas sekas.

577 Katrā ziņā jānorāda, ka iepriekš 399. un turpmākos punktos izklāstīto iemeslu dēļ Komisija nav savākusi pārlicinošus pierādījumus, lai konstatētu, ka koncentrācijas rezultātā radītais subjekts varētu šādi rīkoties. Tāpēc jāatzīst, ka nevar piekrist šī Komisijas apgalvojuma daļai par turpmāko apvienoto pārdošanu, kas ietekmētu korporatīvās reaktīvās lidmašīnas, kā koncentrācijas darījuma sekām, kas veicinātu jaunizveidotā subjekta dominējošā stāvokļa radīšanu šajā tirgū.

578 No apstrīdētā lēmuma sadaļas, kas veltīta konkurences ietekmes korporatīvo lidmašīnu tirgū analīzei (435.–444. apsvērumi), un no 437. apsvēruma formulējuma nepārprotami izriet, ka visas trīs atšķirīgās sadaļas, kurās attiecīgi aplūkota horizontālā pārklāšanās (435.–437. apsvērumi), vertikālā integrācija (438.–442. apsvērumi) un apvienotā pārdošana (443. un 444. apsvērumi), ir autonomas un saskaņā ar Komisijas analīzi pašas par sevi bija pietiekamas, lai pamatotu Komisijas secinājumu, ka koncentrācijas darījuma rezultātā šajā tirgū tiktu radīts dominējošs stāvoklis. Tādējādi iepriekš 575.–577. punktā minētais atzinums neapgāž iepriekš 574. punktā izdarīto atzinumu par to, ka Komisijas analīze par horizontālo pārklāšanos šajā tirgū ir pamatota.

579 Jautājumā par to, vai tādējādi radītais dominējošais stāvoklis būtiski traucētu efektīvu konkurenci kopējā tirgū, jāatzīst, ka, lai arī prasītājs abstrakti uzsvēra otrā nosacījuma autonomo raksturu (skat. iepriekš 84. un turpmākos punktus), tas nav minējis nevienu argumentu, kas apstrīdētu apgalvojumu, ka iepriekš aprakstītās horizontālās pārklšanās ietekme uz tirgu būtu nozīmīga.

580 Katrā ziņā no apstrīdētā lēmuma 567. apsvērumā ietvertā vispārīgā secinājuma, kurā īpaši minēts katrs paziņotā darījuma skartais tirgus, izriet, ka Komisija ir apsvērusi ne tikai to, ka katrā no šiem tirgiem tiktu radīts vai nostiprināts dominējošs stāvoklis, bet arī to, ka tādējādi “kopējā tirgū tiktu būtiski traucēta efektīva konkurence” (skat. iepriekš 90. punktu). Ņemot vērā šī apsvēruma formulējumu, Komisija loģiski secināja, ka dominējoša stāvokļa radīšana korporatīvo lidmašīnu tirgū sakarā ar to, ka koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam būtu [50–60] % liela tirgus daļa uzstādīto dzinēju bāzes ziņā (apstrīdētā lēmuma 88. apsvēruma), novestu pie tā, ka efektīva konkurence kopējā tirgū tiktu būtiski ierobežota. Tā kā trūkst konkrētu argumentu vai pierādījumu, kas liecinātu, ka šādu ierobežojumu nebūtu, šajā tiesvedībā jāatzīst, ka šajā secinājumā nav pieļauta acīmredzama kļūda vērtējumā.

581 Par prasītāja 2001. gada 14. jūnijā iesniegtajiem saistību priekšlikumiem jāatzīmē, ka, tā kā tie paredz *Honeywell* ALF502/507 dzinēju ražošanas uzņēmējdarbības izbeigšanu, arī tie ir būtiski, novērtējot korporatīvo lidmašīnu tirgu, kā pirms tiesas sēdes, atbildot uz Pirmās instances tiesas rakstiskajiem jautājumiem, apstiprināja abi galvenie dalībnieki, jo ar šiem dzinējiem tiek darbinātas ne tikai *BAe Systems* lielās iekšzemes lidmašīnas, bet arī korporatīvās lidmašīnas [...].

582 Šajā sakarā pietiek norādīt, ka prasītājs atkal ir tikai apgalvojis, ka Komisijas iebildumi par aplūkojamo priekšlikumu apstrīdētajā lēmumā nav pamatoti. Tādējādi to pašu iemeslu dēļ, kas minēti iepriekš 555. un turpmākos punktos, Komisija rīkojās pareizi, noraidot šo saistību priekšlikumu.

c) Secinājums par horizontālo pārklāšanos, kas ietekmētu korporatīvo lidmašīnu dzinēju tirgu

583 Jāatzīmē — lai gan Komisija apgalvo, ka tās lēmuma aspekti viens otru savstarpēji papildina un ka tāpēc būtu samāksloti katru tirgu analizēt atsevišķi (skat. iepriekš 40. un 48. punktu), šis vispārīgais apgalvojums katrā ziņā nav piemērojams jautājumiem, kas aplūkoti šajā sprieduma sadaļā. Ciktāl Pirmās instances tiesa Komisijas starteru un lielu komercilidmašīnu dzinēju vertikālās pārklāšanās un dažādas konglomerāta iedarbības vērtējumā iepriekš ir konstatējusi kļūdas, neviena no šīm kļūdām neietekmē tās vērtējumu par to, ka koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam koncentrācijas radītās horizontālās pārklāšanās dēļ tiktu radīts dominējošs stāvoklis korporatīvo lidmašīnu dzinēju tirgū, kā rezultātā kopējā tirgū tiktu būtiski traucēta efektīva konkurence.

584 Tādējādi šajā tiesvedībā jāsecina, ka apstrīdētā lēmuma pilārs par koncentrācijas rezultātā izveidotā subjekta dominējošā stāvokļa radīšanu korporatīvo lidmašīnu dzinēju tirgū koncentrācijas dalībnieku ražošanas uzņēmējdarbības horizontālās pārklāšanās dēļ, kā rezultātā kopējā tirgū būtiski tiktu traucēta konkurence šajā tirgū, ir pietiekami pierādīts.

### 3. Par kuģu mazām gāzes turbīnām

#### a) Par tirgus definīciju

#### Lietas dalībnieku argumenti

585 Saskaņā ar prasītāja viedokli Komisijas apgalvojumā par dominējoša stāvokļa radīšanu šajā jomā ir pieļauta kļūda nepareizas tirgus definīcijas dēļ. *GE* un *Honeywell* turbīnas neesot savstarpēji aizstājamas. Komisija neesot iesniegusi nekādus pierādījumus piemēriem par konkurenci *GE* un *Honeywell* starpā.

586 Komisija atgādina, ka apstrīdētā lēmuma 472.–474. apsvērums jau ietver atbildi uz prasītāja argumentiem šajā jautājumā, un apgalvo, ka prasītāja argumenti neatbilst patiesībai. Komisija uzskata, ka gāzes turbīnu tirgus ir jādefinē, vienīgi atsaucoties uz jaudu, šajā gadījumā mazāk par 10/15 megavatiem (MW), un uz to izmantošanu rūpniecībā vai jūrniecībā. Identificēto tirgu nevarot sadalīt sīkāk, un koncentrācija radītu tirgus dalībnieku, kas būtu daudz lielāks par tā tuvāko konkurentu.

#### Pirmās instances tiesas vērtējums

587 Vispirms jāatgādina, ka Kapienu tiesas kontroles materiālo apjomu būtībā nosaka prasītāja prasības pieteikumā izvirzītie pamati un argumenti. Vienīgais prasības pieteikumā apstrīdētais Komisijas ar mazām gāzes turbīnām saistītās argumentācijas elements ir tirgus definīcija. Jāapsver, vai argumenti, ko prasītājs ir sniedzis šajā sakarā, pierāda, ka Komisija ir pieļāvusi kļūdu faktos vai acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz tās attiecīgā tirgus definīciju.

- 588 Tomēr, tā kā prasītājs 2004. gada 21. jūlija vēstulē centās paplašināt lietas ietvarus, komentējot citus Komisijas argumentācijas aspektus, nevis konkrētā tirgus definīciju, tā apsvērumi ir jauns pamats Reglamenta 48. panta 2. punkta izpratnē un tādējādi nav pieņemami, kā Komisija pareizi norāda 2004. gada 17. septembra apsvērumos.
- 589 Apstrīdētā lēmuma 460.–467. apsvērumā Komisija izklāsta iemeslus, kāpēc tā nolēma, ka konkrētais tirgus ir mazu gāzes turbīnu, t.i., ar jaudu no 0,5 līdz 10 MW, kas izmantojamas jūrā, pasaules tirgus. Tad 472.–474. apsvērumā tā izskaidro, kāpēc koncentrācijas dalībnieku administratīvās procedūras laikā izvirzītie specifiskie argumenti neapgāž šo secinājumu.
- 590 Prasītājs norāda, ka tā gāzes turbīnas nevar aizstāt ar *Honeywell* gāzes turbīnām un ka to turbīnas nekonkurē, jo abas sabiedrības nepiedalās tajās pašās publisko iepirkumu procedūrās.
- 591 Lai pamatotu savu apgalvojumu, prasītājs prasības pieteikuma 185. zemsvītras piezīmē atsaucas uz savas atbildes uz PI 22. pielikumu, kura kopā ar visiem tās pielikumiem ir pievienota prasības pieteikumam.
- 592 Tā kā prasītājs atsaucas uz minēto prasības pieteikuma pielikumu, jāatgādina, ka saskaņā ar iedibināto judikatūru tiesiskās drošības un pareizas tiesvedības nodrošināšanai, lai prasība būtu pieņemama, būtiskajiem faktiem un tiesību aktiem, ar kuriem tā ir pamatota, ir jābūt vismaz kopsavilkuma veidā, saskaņoti un saprotami norādītiem pašā prasības pieteikumā (Tiesas 2003. gada 9. janvāra spriedums lietā C-178/00 Itālija/Komisija, *Recueil*, I-303. lpp., 6. punkts; Pirmās instances tiesas 1997. gada 6. maija spriedums lietā *Guérin automobiles*/Komisija, *Recueil*,

II-679. lpp., 20. punkts; Pirmās instances tiesas 2000. gada 24. februāra spriedums lietā T-145/98 *ADT Projekt/Komisija, Recueil*, II-387. lpp., 66. punkts; Pirmās instances tiesas 2000. gada 25. jūlija rīkojums lietā T-110/98 *RJB Mining/Komisija, Recueil*, II-2971. lpp., 23. punkts un minētā judikatūra; Pirmās instances tiesas 2003. gada 10. aprīļa spriedums lietā T-195/00 *Travellex Global and Financial Services un Interpayment Services/Komisija, Recueil*, II-1677. lpp., 26. punkts; Pirmās instances tiesas 2004. gada 16. marta spriedums lietā T-157/01 *Danske Busvognmænd/Komisija, Recueil*, II-917. lpp., 45. punkts; šajā sakarā skat. arī Tiesas 1961. gada 15. decembra spriedumu apvienotajās lietās 19/60, 21/60, 2/61 un 3/61 *Fives Lille Cail u.c./Augstā iestāde, Recueil*, 559., 588. lpp., un Tiesas 1991. gada 5. marta spriedumu lietā C-330/88 *Grifoni/Komisija, Recueil*, I-1045. lpp., 17. un 18. punkts). Šajā sakarā, lai arī prasības pieteikumu specifiskos jautājumos kopumā var pamatot un papildināt ar atsaucēm uz tam pievienotu dokumentu izvilkumiem, vispārīga atsauce uz citiem dokumentiem, pat ja tie ir pievienoti prasības pieteikumam, nevar labot būtisku juridisku argumentu trūkumu, kam saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem jābūt ietvertiem prasības pieteikumā (Pirmās instances tiesas 1999. gada 21. maija rīkojums lietā T-154/98 *Asia Motor France u.c./Komisija, Recueil*, II-1703. lpp., 49. punkts). Tāpēc, ciktāl prasītāja attiecīgajā dokumentā ietverto kritiku var uzskatīt par patstāvīgiem iebildumiem, kas vērsti uz citiem PI analīzes aspektiem, nevis attiecīgā tirgus definīciju, šie iebildumi nav jāņem vērā.

593 Turklāt prasītājs tiesas sēdē apstrīdēja Komisijas apstrīdētajā lēmumā izmantoto prasītāja tirgus daļas datu ticamību, norādot, ka dati par [10–20] % tirgus daļu, kas bija definēta atkarībā no jaudas 0,5–5 MW amplitūdā, kas minēta apstrīdētā lēmuma 470. apsvērumā, nav savienojami ar datiem par 25–30 % plašāku tirgu ar jaudu 0,5–10 MW amplitūdā (470. apsvēruma pēdējais teikums), jo prasītājs ražojot tikai vienu turbīnu — LM 500 ar jaudu 4,5 MW, kas atrodas abos šajos tirgos.

594 Pietiek konstatēt, ka šis arguments nav saistīts ar prasītāja prasības pieteikumā iesniegto pamatu, kurā tas apstrīd mazu gāzes turbīnu tirgus definīciju, un ka prasības pieteikumā nav atrodams pat tā aizsākums. Tādējādi tas ir autonomas pamats. Šis pamats, kas pirmo reizi minēts tiesas sēdē, tādēļ saskaņā ar Reglamenta 48. panta 2. punktu, kurā lietas dalībniekiem aizliegts tiesvedības laikā celt jaunus

pamatus, nav pieņemams. Katrā ziņā Komisija apstrīdētā lēmuma 470. apsvērumā nenonāk pretrunās, jo tā skaitli 25–30 % konkrēti attiecina uz *Honeywell* konkurentu tirgus daļu jaudai 0,5–10 MW amplitūdā.

595 Savukārt jautājumus, kas izvirzīti atbildes uz PI 22. pielikumā un kas attiecas uz tirgus definīciju, var uzskatīt par tādiem, kas pamato un papildina prasības pieteikumā saistībā ar šo tirgu celto pamatu.

596 Lai apstrīdētu Komisijas PI izmantoto tirgus definīciju, koncentrācijas dalībnieki atbildes uz PI 22. pielikumā uzsvēra atšķirības starp *GE*, *LM 500* un *Honeywell* turbīnu cenām, izmēru, svaru un jaudu.

597 No apstrīdētā lēmuma 473. apsvēruma izriet, ka Komisija galvenokārt paļāvās uz pašas veikto tirgus izpēti, noraidot prasītāja argumentus par atšķirībām starp koncentrācijas dalībnieku turbīnām. 473. apsvērumā tā apgalvo:

“Tirgus izpēte tomēr ir skaidri parādījusi, ka *GE* un [*Honeywell*] konkurē iepriekš definētajā tirgū. Tajā nav konstatēts, ka atšķirības starp *GE* un *Honeywell* mazām jūras gāzes turbīnām (ar jaudu mazāku par 10 MW) būtu pietiekami būtiskas, lai tās iedalītu dažādu preču tirgos.”

598 Tā kā šajā tiesvedībā ir apstrīdēts secinājums, kas balstās uz šo izpēti, Pirmās instances tiesai jāpārbauda, vai Komisija nav pieļāvusi kļūdu faktos vai acīmredzamu kļūdu vērtējumā, uz izpētes rezultātu pamata secinot, ka šīs atšķirības neapgāz tās

tirgus definīciju. Šajā sakarā Pirmās instances tiesa procesa organizatorisko pasākumu ietvaros lūdza Komisiju no saviem lietas materiāliem iesniegt dokumentus, kuri bija pieejami prasītājam un kas atbalstītu vai citādi attiektos uz abiem iepriekšējā punktā citētajiem teikumiem.

599 Atbildot uz šo jautājumu, Komisija iesniedza trīs dokumentus, proti, *Rolls-Royce*, *UTC* un *Solar Turbines* atbildes. Tā uzsver, ka šīs atbildes “reprezentatīvi” atspoguļo tās veikto tirgus izpēti, jo tās ilustrē koncentrācijas dalībnieku attiecīgā tirgus trīs galveno konkurentu viedokli. Prasītājs nav apstrīdējis šo atbilžu reprezentatīvo raksturu, bet tikai norādījis uz atsevišķām atšķirībām tajās un kritizējis to pierādījuma spēku. Tas pārējo konkurentu atbildēs nav norādījis uz neko tādu, kas varētu apšaubīt Komisijas vērtējumu.

600 *Rolls-Royce* atbilde, vismaz tās Pirmās instances tiesā iesniegtais nekonfidencialais variants, ir neskaidra, jo, atbildot uz 38. jautājumu, šajā dokumentā ir norādīts, ka attiecīgajā tirgū ir tikai prasītājs un *Rolls-Royce*. Tomēr ir zināms, ka tajā bija arī *Honeywell*, proti, tai bija liela mazu gāzes turbīnu tirgus daļa. Tādējādi *Rolls-Royce* nepārprotami ir izlaidusi informāciju. Atbildē uz 40. jautājumu tajā pašā dokumentā tā norāda, ka prasītājs un *Honeywell* konkurēja tikai mazu rūpniecisko gāzes turbīnu tirgū. Jāatzīst, ka *Rolls-Royce* atbildes uz šiem diviem jautājumiem neļauj atrisināt jautājumu par to, vai prasītājs un *Honeywell* konkurēja mazu gāzes turbīnu tirgū.

601 Tomēr no *Rolls-Royce* atbildēm uz Komisijas 32., 34. un 36. jautājumu izriet arī tas, ka Komisijas piedāvātā definīcija mazu — 0,5–10 MW amplitūdas — gāzes turbīnu



tirgum bija pieņemama un ka saskaņā ar šīs sabiedrības viedokli, definējot konkrēto tirgu šajā lietā, nekādi “citi faktori” vai “citi elementi” nebija būtiski.

602 *UTC, P & W* mātes uzņēmuma, atbilde apliecina Komisijas apgalvojumu, jo tajā ir apstiprināts, ka starp koncentrācijas dalībniekiem bija konkurence. Atbildē uz 50. jautājumu tā skaidri apgalvo, ka prasītājs un *Honeywell* savstarpēji konkurē tieši un netieši saistībā ar rūpnieciskajām un kuģu gāzes turbīnām ar jaudu 0,5–15 MW amplitūdā.

603 Runājot par atbilstošu tirgus definīciju, *UTC* atbildē uz 43. jautājumu norāda, ka industriālās turbīnas nevar izmantot jūrniecības iekārtās, un atbildē uz 44. jautājumu norāda, ka, lai arī robeža starp lielām un mazām gāzes turbīnām ir salīdzinoši subjektīva un nedaudz strīdīga, skaitlis ap 13 MW dažkārt tiek izmantots. Atbildē uz 46. jautājumu par “citiem elementiem”, kas varētu būt svarīgi, definējot tirgu, tā apgalvo, ka Komisijas minētie kritēriji, kas attiecas uz turbīnu galīgo izmantošanu un jaudas amplitūdu, ir būtiski, lai definētu tirgu. Tādējādi šīs atbildes pamato mazu gāzes turbīnu un industriālu gāzes turbīnu nošķiršanu un apstiprina iespēju mazas un lielas jūras turbīnas nošķirt atkarībā no to jaudas ar robežu nedaudz virs 10 MW.

604 Visbeidzot, *Solar Turbines* atbilde atšķiras no Komisijas izmantotās tirgus definīcijas, jo šī sabiedrība uzskata, ka nevar noteikt atšķirību starp kuģu gāzes turbīnām un rūpnieciskajām gāzes turbīnām (lapas numurs 03812) un nevar atsaukties uz turbīnu jaudu (lapas numurs 03809). Tomēr jāatzīmē, ka, ciktāl *Solar Turbines* aizstāv ļoti plašu tirgus definīciju, tās viedoklis nesakrīt arī ar prasītāja viedokli, saskaņā ar kuru atšķirības starp prasītāja mazajām turbīnām un *Honeywell* turbīnām izmēru un svara ziņā nozīmē, ka preces neatrodas vienā tirgū.

605 Vēl *Solar Turbines* atbildē uz Komisijas 8. jautājumu apstiprināja, ka prasītājs un *Honeywell* savstarpēji konkurēja, pārdodot gāzes turbīnas, kas izmantojamas rūpniecības un jūrniecības iekārtās. Par prasītāja tiesas sēdē izteikto argumentu, ka, uzskaitot abu koncentrācijas dalībnieku dažādās turbīnas, *Solar Turbines* ir izlaidusi prasītāja vienīgo kuģu mazu gāzes turbīnu LM 500, pietiek norādīt, ka šis preču saraksts acīmredzami nav pilnīgs, jo tas beidzas ar vārdiem “un citas preces”. Tāpēc no šīs izlaistās informācijas nevar secināt, ka, pretēji tās skaidri apgalvotajam, *Solar Turbines* atsaucās tikai uz citām turbīnām, nevis tām, ko Komisija kvalificējusi kā mazas gāzes turbīnas.

606 Tāpat no iepriekš minētā PI 22. pielikuma izriet, ka prasītājs un *Honeywell* pēdējo piecu gadu laikā vienreiz ir iesnieguši piedāvājumus vienā un tajā pašā publisko iepirkumu procedūrā, bet prasītāja piedāvājums tika noraidīts, jo neatbilda tehniskajām prasībām. Šajā pašā sakarā jānorāda, ka attiecīgajā tirgū ir ļoti maz publisko iepirkumu procedūru, tādējādi atbilstoši 22. pielikumam *Honeywell* šajā pašā laika posmā kopumā piedalījās sešās publisko iepirkumu procedūrās un ieguva līgumus divās no tām. Tādēļ tas, ka dalībnieki piedāvājumus tai pašai publisko iepirkumu procedūrai iesniedza tikai vienreiz, šajā sakarā neliecina, ka to attiecīgās preces neatrodas vienā tirgū.

607 Ņemot vērā iepriekš pārbaudītās trīs atbildes, kas aplūkotas pilnībā, kā arī atbildes uz PI 22. pielikumā ietverto dokumentu, šajā lietā nav pierādīts, ka Komisija būtu pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, pamatojoties uz lietas materiālos esošajiem pierādījumiem, nolemjot, ka eksistēja pasaules mēroga kuģu gāzes turbīnu ar jaudu 0,5–10 MW tirgus un ka prasītājs un *Honeywell* abi darbojās šajā tirgū.

608 No tiesas sēdē uzdotā Pirmās instances tiesas jautājuma un rakstiskās apmaiņas pēc mutvārdu procesa atkārtotas uzsākšanas kļuva skaidrs, ka vienīgo EEZ atrodošos abu

koncentrācijas dalībnieku klientu pasaules mazu gāzes turbīnu tirgū Komisija nav iztaujājusi, lai arī prasītājs tā eksistenci bija minējis “CO” paziņojuma veidlapā. Tomēr šis apstāklis, uz ko prasītājs norādīja pēc tiesas sēdes, neapgāž iepriekšējā punktā izdarīto secinājumu, jo prasītājs nav ne pierādījis, ne arī apgalvojis, ka tas, ka nav notikušas konsultācijas ar tā vai *Honeywell* klientu, varēja sagrozīt tirgus definīciju, kuru Komisija izmantoja apstrīdētajā lēmumā.

609 Šajā lietā nav pierādīts, ka Komisija būtu pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā saistībā ar veidu, kādā tā veica izpēti, lai definētu kuģu mazu gāzes turbīnu tirgu.

#### b) Par saistību priekšlikumiem

#### Lietas dalībnieku argumenti

610 Prasītājs ierosināja izbeigt *Honeywell* līdzdalību *Vericor* — sabiedrībā, kas pārdod *Honeywell* turbīnas. Pirmās instances tiesā tas tikai apliecināja to pašu ko prasības pieteikumā — ka Komisijas apstrīdētajā lēmumā izteiktie iebildumi esot pilnīgi nepamatoti. Tomēr tas nepaskaidro, kāpēc šie iebildumi nav pamatoti un šajā sakarā nesniedz nekādus pierādījumus.

611 Komisija atzīmēja, ka *GE* kritika par saistību priekšlikumu noraidīšanu ir vienkārši apgalvojumi un no tiem nav izdarāms nekāds secinājums par apstrīdētā lēmuma spēkā esamību.

## Pirmās instances tiesas vērtējums

- 612 Kā atzīmēts iepriekš 555. punktā, dalībnieku ierosinātie strukturālie saistību priekšlikumi ir pieņemami tikai tad, ja Komisija var secināt, ka tos būs iespējams īstenot.
- 613 Attiecībā uz mazām gāzes turbīnām paziņotās koncentrācijas dalībnieki 2001. gada 14. jūnija pirmajā saistību priekšlikumu piedāvājumā ierosināja pārdot *Honeywell* piederošo 50 % daļu *Vericor*, kopuzņēmumā, ar kura palīdzību *Honeywell* pārdod savas kuģu mazās gāzes turbīnas un kurā atlikušie 50 % pieder *MTU* (skat. lēmuma 494. apsvērumu).
- 614 Tā kā Komisijas par šo saistību priekšlikumu izvirzītie iebildumi ir tikai praktiskas dabas, jāatzīst, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 518. apsvērumā netieši piekrit, ka, ja *Honeywell* nodotu *MTU* ekskluzīvu kontroli pār sabiedrību, kas pārdod tās turbīnas, tas ļautu novērst dominējoša stāvokļa radīšanu tirgū ar konkurencei kaitīgām sekām. Šajā sakarā Komisijas tiesas sēdē izvirzītie argumenti, saskaņā ar kuriem šis saistību priekšlikums neļautu novērst horizontālo pārklāšanos šajā tirgū, nemaina pašā lēmumā ietvertu analīzi.
- 615 Tomēr apstrīdētā lēmuma 518. apsvērumā Komisija atzīmē, ka saistību priekšlikumos paredzētajai nodošanai ir jāsaņem “visas nepieciešamās atļaujas” atbilstoši Amerikas eksporta kontroles noteikumiem. Tādējādi tā uzskatīja, ka tā nevarēja pieņemt saistību priekšlikumu tādā veidā, kā tas bija iesniegts, jo, ja Amerikas kompetentās iestādes atteiktu atļauju, saistību priekšlikums būtu ievērots, jo koncentrācijas rezultātā radītais subjekts būtu izdarījis visu, kas tam bija jā dara, lai gan nodošana nebūtu notikusi. Komisija arī norāda, ka saistību priekšlikumā nav precizēta noteikumu, kas regulē attiecīgās atļaujas piešķiršanu, būtība un it sevišķi tas, vai šie noteikumi ir obligāti saistoši vai saistīti ar rīcības brīvību. Tā piebilst, ka

pastāv arī problēma saistībā ar “nodotajam uzņēmumam paredzamo izmaksu palielinājumu, ja ieguvējs neražos helikopteru dzinējus”, kā to darīja *Honeywell*.

616 Tā kā prasītājs Pirmās instances tiesā tikai apgalvo, ka grūtības, ko šis saistību priekšlikums saskaņā ar Komisijas viedokli varētu radīt, ir pilnīgi nepamatotas, jāatzīst, ka tas nav iesniedzis ne konkrētus argumentus, ne pierādījumus, kas varētu apšaubīt Komisijas vērtējuma pamatotību saistībā ar iespēju īstenot ierosināto nodošanu.

617 It sevišķi jāatzīst, ka Komisijai bija tiesības noraidīt koncentrācijas dalībnieku piedāvāto saistību priekšlikumu, ņemot vērā, ka priekšlikumam nebija praktiskas nozīmes tā hipotētiskā rakstura dēļ, jo tā īstenošana ir pilnībā atkarīga no trešās valsts iestāžu lēmuma. Ja prasītājs nespēja nodrošināt nosacījuma izpildi, tam bija jāpiedāvā alternatīvs saistību priekšlikums gadījumam, ja nebūtu iespējams veikt nodošanu.

618 Ņemot vērā iepriekš minēto, šajā lietā nav pierādīts, ka Komisija būtu pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, nolemjot, ka saistību priekšlikums tādā veidā, kā to piedāvāja paziņotā darījuma dalībnieki, šis lietas apstākļos nav pieņemams. Tāpēc šis saistību priekšlikums nav jāņem vērā, un tam, ka tas bija iesniegts, apstrīdētajā lēmumā Komisijas analīzē par kuģu mazu gāzes turbīnu tirgu nevar būt nekāda nozīme.

c) Secinājums par horizontālo pārklāšanos, kas ietekmē kuģu mazu gāzes turbīnu tirgu

619 Jānorāda, ka, lai gan Komisija ir apgalvojusi, ka tās lēmuma elementi viens otru papildina un tādēļ būtu samāksloti katru tirgu analizēt atsevišķi (skat. iepriekš 40. un 48. punktu), katrā ziņā šis vispārīgais apgalvojums nav piemērojams jautājumiem, kas aplūkojami šajā sprieduma sadaļā. It īpaši, ciktāl Pirmās instances tiesa iepriekš ir konstatējusi kļūdas Komisijas starteru un lielu komercidmašīnu dzinēju vertikālās pārklāšanās novērtējumā, kā arī attiecībā uz dažādu konglomerāta iedarbību, neviena no šīm kļūdām neietekmē tās secinājumu, ka prasītāja dominējošais stāvoklis kuģu mazu gāzes turbīnu tirgū koncentrācijas rezultātā izveidojušās horizontālās pārklāšanās dēļ tiktu nostiprināts, kā rezultātā kopējā tirgū tiktu būtiski traucēta efektīva konkurence.

620 Šajā tiesvedībā jāsecina, ka apstrīdētā lēmuma pilārs par dominējoša stāvokļa radīšanu koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam koncentrācijas dalībnieku ražošanas darbību horizontālu pārklāšanos kuģu mazu gāzes turbīnu tirgū dēļ, kā rezultātā kopējā tirgū tiktu būtiski traucēta konkurence šajā tirgū, ir pietiekami pierādīts.

F — *Par pamatiem, kas balstīti uz procesuāliem pārkāpumiem*

621 Prasītājs šajā tiesvedībā izvirza četrus atsevišķus iebildumus, kas balstīti uz iespējamu tiesību uz pieeju noteiktiem dokumentiem pārkāpumu, to, ka pieeja

noteiktiem dokumentiem esot nodrošināta pārāk vēlu, to, ka termiņš, lai atbildētu uz PI, esot bijis pārāk īss, un procesuāliem pārkāpumiem saistībā ar uzklaušīšanas amatpersonas uzdevumiem.

## 1. Sākotnēji apsvērumi

### a) Lietas dalībnieku argumenti

622 Prasītājs vispirms atgādina, ka saskaņā ar Kopienų tiesību aktiem, judikatūru un Eiropas Savienības Pamattiesību hartu, kas pieņemta 2000. gada 7. decembrī Nicā (OV C 364, 1. lpp.; turpmāk tekstā — “Harta”), tiesību uz aizstāvību ievērošana ir Kopienų tiesību pamatprincips, kas jānodrošina visos procesos, ieskaitot Komisijas vesto procedūru koncentrāciju jomā. Šo tiesību ievērošana paredzot, ka ieinteresētajai sabiedrībai ir jābūt iespējai administratīvās procedūras laikā izteikt savu viedokli par Komisijas apgalvoto faktu, iebildumu un apstākļu patiesumu un nozīmi.

623 Pieeja lietas materiāliem esot viena no procesuālajām garantijām, kas paredzēta, lai nodrošinātu tiesību tikt uzklaušītam efektīvu izmantošanu. Saskaņā ar lietas dalībnieku procesuālo tiesību vienlīdzības principu attiecīgajai sabiedrībai esot jābūt tādām pašām ziņām par lietas materiāliem kā Komisijai, jo ne jau Komisijai ir jālemj, kādi dokumenti varētu noderēt aizstāvībai.

624 Koncentrācijas procedūrās procesuālās garantijas esot ārkārtīgi svarīgas. Pirmkārt, procedūras šajā jomā esot saistītas ar pamattiesībām uz īpašumu. Otrkārt, Komisijas lēmums *de facto* esot galīgs saistībā ar ierobežotajām tiesas kontroles iespējām, ņemot vērā procesa ilgumu un to, ka Komisijas lēmums praktiski nosaka to, vai

koncentrācija notiks. Treškārt, koncentrācijas atlikšanas gadījumā procedūra attiecīgajā jomā negatīvi ietekmējot dalībnieku intereses. Ceturtkārt, koncentrācijas dalībnieki esot sliktākā situācijā salīdzinājumā ar tādu konkurentu iebildumiem, kuri aizsargā paši savas individuālās intereses. Piektkārt, zaudējumus, kas rodas no prettiesiska koncentrācijas aizlieguma, neesot iespējams pilnībā atlīdzināt. Sestkārt, praktiski neesot pieejami pagaidu noregulējuma līdzekļi, jo sabiedrības nevar apvienoties pagaidu kārtībā.

625 Lēmumi, kas pieņemti, pārkāpjot šīs būtiskās procesuālās garantijas, esot jāatceļ, ja dalībniekiem potenciāli var tikt nodarīts kaitējums (Pirmās instances tiesas 1999. gada 20. aprīļa spriedums apvienotajās lietās no T-305/94 līdz T-307/94, no T-313/94 līdz T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 un T-335/94 *Limburgese Vinyl Maatschappij* u.c./Komisija, *Recueil*, II-931. lpp.), citādi tiktu pieļauts Eiropas Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas (turpmāk tekstā — “ECTK”) 6. panta pārkāpums. Pirmkārt, koncentrāciju jomā Komisiju nevarot uzskatīt par neatkarīgu un objektīvu, jo tā pati savā lietā vienlaikus esot likumdevējs, izpildītājs, prasītājs un tiesnesis. Otrkārt, procedūrā pieļautos pārkāpumus neesot iespējams vērst par labu Pirmās instances tiesā, jo tās loma aprobežojas ar tiesas kontroli (Pirmās instances tiesas 1995. gada 29. jūnija spriedums lietā T-30/01 *Solvay*/Komisija, *Recueil*, II-1775. lpp., 98. punkts).

626 Atbildot uz Komisijas iebildumu rakstu, prasītājs uzsver koncentrācijas procedūru īpašo raksturu, kas prasot atšķirīgu aizsardzības līmeni, kas gan ne obligāti esot lielāks vai mazāks kā pārkāpumu jomā. It sevišķi Komisija neesot pareizi novērtējusi šajā lietā iesaistītās intereses saistībā ar brīdi, kad ir jāuzklaua tieši ieinteresētās personas, un līdzsvaru, kas jāievēro, lai aizsargātu komercnoslēpumu.

627 Komisija atzīst tiesību uz aizstāvību nozīmi koncentrācijas jomā. Tomēr tā norāda, ka prasītājam vairāk rūpot pats koncentrācijas kontroles process un



tiesas kontroles process, nevis tas, kā Komisija veica administratīvo procedūru šajā lietā.

628 Saskaņā ar Komisijas viedokli prasītājs kļūdaini atsauca uz ECTK 6. pantu. Pirmkārt, ECTK noteiktos principus garantējot Kopienu vispārīgie tiesību principi. Otrkārt, tiesības uz koncentrāciju neesot pamattiesības un, ja reiz tās būtu jānošķir, šādām tiesībām neesot vajadzīgs lielāks aizsardzības līmenis kā procesos, kuros tiek uzlikti sodi.

b) Pirmās instances tiesas vērtējums

629 Vispirms jānorāda, ka procedūra pieejai lietas materiāliem konkurences lietās ir paredzēta, lai ļautu paziņojuma par iebildumiem adresātiem iepazīties ar pierādījumiem, kas atrodas Komisijas lietas materiālos, lai tie varētu noderīgi izteikt savu viedokli par tās paziņojumā par iebildumiem, pamatojoties uz šiem pierādījumiem, izdarītajiem secinājumiem. Tiesības uz pieeju lietas materiāliem pamato nepieciešamība nodrošināt, lai attiecīgās sabiedrības varētu pienācīgi aizstāvēties pret iebildumiem, kas izvirzīti šajā paziņojumā (iepriekš 115. punktā minētais spriedums lietā *Endemol/Komisija*, 65. punkts).

630 Tomēr pieeju atsevišķiem dokumentiem var liegt, it īpaši dokumentiem vai to daļām, kuros ir ziņas par citu sabiedrību komercnoslēpumiem, Komisijas iekšējiem dokumentiem, informācijai, kas ļauj identificēt sūdzības iesniedzējus, kuri vēlas palikt anonīmi, un informācijai, kas izpausta Komisijai, lūdzot ievērot konfidencialitāti (iepriekš 306. punktā minētais spriedums lietā *BPB Industries un British Gypsum/Komisija*, 29. punkts, kas atstāts negrozīts apelācijā ar Tiesas 1995. gada

6. aprīļa spriedumu lietā C-310/93 P *BPB Industries* un *British Gypsum*/Komisija, *Recueil*, I-865. lpp., 26. un 27. punkts).

631 Savukārt Pirmās instances tiesa jau ir nospriedusi, ka, lai arī sabiedrībām ir tiesības uz komercnoslēpumu aizsardzību, šīm tiesībām jābūt līdzsvarā ar tiesību uz aizstāvību nodrošināšanu (Pirmās instances tiesas 1995. gada 29. jūnija spriedums lietā T-36/91 *ICI*/Komisija, *Recueil*, II-1847. lpp., 98. punkts). Tāpēc Komisijai var nākties pretējās intereses saskaņot, sagatavojot komercnoslēpumu vai citu sensitīvu informāciju saturošu dokumentu nekonfidenciālus variantus (iepriekš minētais spriedums lietā *ICI*/Komisija, 103. punkts). Pirmās instances tiesa uzskata, ka koncentrāciju lietās, kas tiek izskatītas saskaņā ar Regulu Nr. 4064/89, pieejai lietas materiāliem ir piemērojami tādi pat principi, lai arī šo principu piemērošanu noteiktos gadījumos var ietekmēt ātruma nodrošināšanas nepieciešamība, kas raksturīga šīs regulas vispārīgajai sistēmai (iepriekš 84. punktā minētais spriedums lietā *Kaysersberg*/Komisija, 113. punkts; un iepriekš 115. punktā minētais spriedums lietā *Endemol*/Komisija, 67. un 68. punkts). Pretēji prasītāja apgalvotajam, saistībā ar tiesībām uz aizstāvību koncentrāciju kontroles lietās nav jāpiemēro aizsardzības standarts, kas būtu atšķirīgs vai plašāks nekā procesos par pārkāpumiem.

632 Turklāt no judikatūras izriet, ka tiesības uz aizstāvību procesuālu pārkāpumu dēļ tiek pārkāptas tikai tad, ja tas konkrēti ietekmē attiecīgo sabiedrību iespējas aizstāvēties (šajā sakarā skat. Pirmās instances tiesas 2000. gada 15. marta spriedumu apvienotajās lietās T-25/95, T-26/95, no T-30/95 līdz T-32/95, no T-34/95 līdz T-39/95, no T-42/95 līdz T-46/95, T-48/95, no T-50/95 līdz T-65/95, no T-68/95 līdz T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 un T-104/95 *Cimenteries CBR* u.c./Komisija, *Recueil*, I-491. lpp., 852.–860. punkts, turpmāk tekstā — “*Cement*”). Tādējādi tādu spēkā esošo noteikumu neievērošanas dēļ, kuru mērķis ir aizsargāt tiesības uz aizstāvību, administratīvā procedūra var būt nelikumīga tikai tad, ja tiek pierādīts, ka, ja noteikumi būtu ievēroti, tai varētu būt citāds iznākums (šajā sakarā skat. iepriekš 516. punktā minēto 1991. gada 17. decembra spriedumu lietā *Hercules Chemicals*/Komisija, 56. punkts, un iepriekš 549. punktā minēto spriedumu lietā *Atlantic Container Line* u.c./Komisija, 340. un 430. punkts).

633 Ciktāl šajā lietā minētie tiesību uz aizstāvību pārkāpumi attiecas uz Komisijas argumentācijas pīlāriem, kurus Pirmās instances tiesa iepriekš ir atzinusi par nepietiekami pamatotiem, tie nekādā veidā nevar ietekmēt šīs tiesvedības iznākumu. Pat pieņemot, ka šādi tiesību uz aizstāvību pārkāpumi būtu pierādīti, tie var skart tikai tos Komisijas argumentācijas pīlārus, uz kuriem tie attiecas un kurus Pirmās instances tiesa jau ir noraidījusi citu iemeslu dēļ. Tāpēc jānosaka, uz kuru Komisijas argumentācijas aspektu attiecas katrs prasītāja apgalvojums.

## 2. Par pieeju noteiktiem dokumentiem

### a) Lietas dalībnieku argumenti

634 Saskaņā ar prasītāja viedokli Komisija to nav iepazīstinājusi ar izšķirošiem dokumentiem vai atsevišķām to daļām, apgalvojot, ka tie ir konfidenciāli. Tā apstrīdēto lēmumu esot balstījusi uz neatklātiem dokumentiem, un *GE* neesot iepazīstinājusi ar dokumentiem, kas, iespējams, būtu bijuši noderīgi tā aizstāvībai (iepriekš 506. punktā minētais spriedums lietā *AEG/Komisija*, 24.–30. punkts; un iepriekš 632. punktā minētais spriedums lietā *Cement*). Komisijai esot bijis jāsaģatavo pilns savākto dokumentu saraksts. Tomēr, lai gan prasītājs lūdza, Komisija nekad nav varējusi apliecināt, ka lietas materiāli bija pabeigti. Neesot pieļaujami, ka Komisija sniedz pieeju tikai tiem dokumentiem, uz kuriem tā balstās, un atsaka pieeju dokumentiem, ko var izmantot aizstāvībai.

635 Pirmkārt, līdz pat PI iesniegšanas brīdim Komisija neesot minējusi, ka pastāvēja sūdzības, un ar šo sūdzību saturu iepazīstinājusi vienīgi 11 rindu kopsavilkuma veidā, kurā bija minētas atsevišķu lidsabiedrību, nevis citu industrijas dalībnieku bažas. Anonīmu apsūdzības liecību kopsavilkums neesot ļāvis *GE* apstrīdēt ne to saturu, ne izmantošanu. Tomēr šo sūdzību izšķirošā nozīme galīgajā lēmumā skaidri

izrietot no Komisijas paziņojumiem un no apstrīdētā lēmuma 391. apsvēruma. Turklāt šajās sūdzībās esot varējuši būt pierādījumi *GE* aizstāvībai. *GE* norāda, ka ne tas, ne Pirmās instances tiesa nevarot precīzi noteikt, kāda loma šiem pierādījumiem bija apstrīdētajā lēmumā. Tādējādi šī iemesla dēļ vien apstrīdētais lēmums esot jāatceļ (iepriekš 625. punktā minētais spriedums lietā *Solvay/Komisija*, 93. un turpmākie punkti).

636 Otrkārt, *GE* neesot bijusi pieeja apsvērumiem, ko Komisijai iesniedza trešās personas, it sevišķi *Rolls-Royce* 2001. gada 2. aprīlī un *UTC* 2001. gada 21. februārī un 22. martā. *GE* šķiet, ka arī citas trešās personas nosūtīja Komisijai šādus apsvērumus, bet tas par to neesot informēts.

637 Treškārt, Komisija esot nodrošinājusi pārlietu konfidencialitāti virknei trešo personu apsvērumu, kas prasītājam tika paziņoti tik pamatīgi redīgēti, ka tam praktiski neesot bijis iespējams šos dokumentus pienācīgi pārbaudīt vai novērtēt. It sevišķi tas attiecoties uz *Rolls-Royce* atbildi uz Komisijas 2001. gada 21. marta vēstuli, *UTC* 2001. gada 24. aprīļa apsvērumiem un *ILFC* apsvērumiem. Esot ļoti apšaubāmi, ka lielākā daļa no šīs slēptās informācijas tiešām varētu būt komercnoslēpums.

638 Ceturtkārt, prasītājam neesot bijusi pieeja visam profesora Čoi ziņojumam, uz kā balstīta Komisijas teorija par jauktu apvienoto pārdošanu. Tas, ka Komisija galu galā atteicās no šī modeļa, neattaisnojot šādu rīcību. Pirmkārt, apstrīdētajā lēmumā (349.–355. apsvērums) Komisija esot balstījusies uz secinājumiem, kas izriet no šī modeļa, lai gan tā nesniedza nekādus alternatīvus pierādījumus šiem secinājumiem. Otrkārt, lai gan ierobežotas pieejas dēļ prasītājs esot spējis pārliecināt Komisiju atteikties no šī modeļa, tas neesot varējis Komisiju pārliecināt par to, ka jauktas apvienotās pārdošanas teorija, kas ir būtiska apstrīdētajā lēmumā, nebija piemērojama. Treškārt, Čoi modelis esot bijis pamatā trešām personām uzdotajiem jautājumiem.

- 639 Neatkarīgi no atkārtotiem lūgumiem un norādījumiem, ka tā ekonomistus saista konfidencialitātes līgums, prasītājs neesot varējis panākt, ka tam tiktu atklāti dati, kas bija izmantoti šajā modelī, jo *Rolls-Royce*, šī modeļa pasūtītāja, atteicās tos izpaust. Tomēr Komisijai saskaņā ar tās paziņojumu par iekšējās procedūras noteikumiem, izskatot lūgumus par pieeju lietas materiāliem, piemērojot EK līguma [81.] un [82.] pantu, EOTK līguma 65. un 66. pantu un Regulu Nr. 4064/89 (OV 1997, C 23, 3. lpp.; turpmāk tekstā — “paziņojums par pieeju lietas materiāliem”), it sevišķi tā I A 2., II A 1.3. un I B punktu, esot bijis pienākums noraidīt *Rolls-Royce* lūgumu par konfidencialitātes nodrošināšanu, lai garantētu tiesības uz aizstāvību.
- 640 Turklāt prasītājs neesot varējis iegūt informāciju ne par ārējo ekonomistu identitāti, ko Komisija iecēla, lai pārbaudītu Čoi modeli, ne par viņu ziņojumiem, kas ir nepārprotami minēti PI 175. zemsvītras piezīmē un 567. un 568. punktā. Atbildē uz Pirmās instances tiesas uzdoto jautājumu Komisija 2004. gada 26. aprīlī kopā ar citām atbildēm iesniedza ekonomista, kuru tā bija iecēlusi par padomdevēju administratīvajā procedūrā šajā lietā, profesora Viva ziņojumu, kā arī profesora Viva un Komisijas ierēdņu elektronisko saraksti, un līgumu, uz kuru pamatojoties, Komisija viņu bija nolīgusi. Tiesas sēdē prasītājs norādīja, ka tas būtu varējis izmantot šos dokumentus savai aizstāvībai, it sevišķi, ciktāl profesors Vivs kritizē atsevišķus Komisijas argumentācijas aspektus.
- 641 Komisija arī esot *GE* atkārtoti atteikusi pieeju datiem (vai tirgus pētījumiem), kas iegūti no konkurentiem, pamatojoties uz Čoi modeli, uzdotajiem jautājumiem, kas acīmredzami ir PI 567. un 568. punkta pamatā, vai pat pieeju datiem, kuros sensitīvā informācija būtu atspoguļota noteiktā skaitļu amplitūdā.
- 642 Piektkārt, *GE* neesot varējis pareizi izmantot tiesības uz pieeju dokumentiem, kas klasificēti kā iekšēji. No 96 dokumentiem, kurus Komisija šī iemesla dēļ bija klasificējusi kā nepieejamus, 10 tika aprakstīti kā trešo personu nosūtīti faksi, tādēļ to konfidencialitāte neesot likumīga. 2004. gada 18. maijā Komisija, atbildot uz

Pirmās instances tiesas jautājumu, iesniedza 11 nekonfidenciālus dokumentus un nekonfidenciālus pārskatus par trim konfidenciāliem dokumentiem, kas bija kļūdaini klasificēti kā iekšēji dokumenti. Prasītājs tiesas sēdē atsaucās uz dažiem no šiem dokumentiem un norādīja, ka tas, ka tam šie dokumenti nebija pieejami administratīvās procedūras laikā, neesot pieļaujams tā tiesību uz aizstāvību pārkāpums, kā dēļ apstrīdētais lēmums esot atceļams.

<sup>643</sup> Sestkārt, prasītājs neesot varējis iesniegt apsvērumus par trešo personu tirgus novērtējuma laikā sniegtajiem apsvērumiem, uz kuru pamata Komisija noraidīja strukturālos saistību priekšlikumus, it sevišķi attiecībā uz lielu iekšzemes lidmašīnu dzinējiem, kuģu mazām gāzes turbīnām un starteriem. Tas šajā sakarā uzsver, ka jebkāda nodošana tika noraidīta, pamatojoties uz konkurentu apgalvojumiem.

<sup>644</sup> Komisija apgalvo, ka *GE* zināja visus iebildumus, ko Komisijas dienesti bija pret to formulējuši, it īpaši pateicoties PI, ar ko esot pieticis, lai sniegtu tam iespēju efektīvi aizstāvēties šajā lietā.

<sup>645</sup> Prasītājs esot bijis informēts par Komisijas saņemto sūdzību būtību. Komisija atgādina, ka tā katrā ziņā var paļauties tikai uz tās minētajiem pierādījumiem. Sūdzību autoru identitātes un teksta atklāšana nedotu neko nozīmīgu lietas dalībnieku zināšanām par lietu, ne arī iespējām aizstāvēties. Tas tā it īpaši esot saistībā ar noteiktas lidsabiedrības pieminēšanu apstrīdētā lēmuma 391. apsvērumā, jo nozīmīgs ir tikai tās paziņojuma saturs.

<sup>646</sup> Tieši *GE* minēto procesuālo problēmu dēļ Komisija esot atteikusies pamatoties uz Čoi modeli, kurā izmantotie skaitļi bija komercnoslēpums.

647 Attiecībā uz trešo personu apsvērumiem — *Rolls-Royce* un *UTC* ziņojumos, uz ko atsaucas prasītājs, neesot bijis nekas cits kā to raižu kopsavilkums, ko tās jau bija izteikušas, un tie neietvēra nevienu elementu, ko varētu iesniegt *GE*. Runājot par atsevišķu konfidenciālu rindkopu noklusēšanu, Komisija atgādina, ka koncentrācijas dalībnieku, no vienas puses, un *ILFC* un *Rolls-Royce*, no otras puses, konkurences attiecības izskaidro to, kāpēc informācija tika uzskatīta par komercnoslēpumu.

648 Runājot par tirgus novērtējumu, ņemot vērā saistību priekšlikumu nepiemērotību, Komisija norāda, ka tā bija veikusi vienkāršu tehnisku pārbaudi, it sevišķi konsultējoties ar trešām personām, un tās rezultāti tika paziņoti *GE*. Turklāt prasītājam neesot bijis jāatbild uz trešo personu, bet gan uz Komisijas raizēm.

#### b) Pirmās instances tiesas vērtējums

649 Komisija pareizi atzīmē, ka saistībā ar pieeju lietas materiāliem jānošķir apsūdzoši pierādījumi un dokumenti, kas ir attaisnojoši vai kuros ir attaisnojoši pierādījumi. Apsūdzoši pierādījumi ir būtiski tikai tad, ja Komisija uz tiem pamatojas, un tādā gadījumā to paziņošana ir ļoti svarīga, bet, ja uz šiem pierādījumiem Komisija nepamatojas, tad tas, ka tie nav paziņoti, neietekmē procesa tiesiskumu. Savukārt, ja izrādās, ka prasītājam administratīvās procedūras laikā nav bijusi nodrošināta pieeja dokumentam, kas ir attaisnojošs, t.i., pierādījumam, kas varētu būt noderīgs aizstāvībai un kas tādējādi būtu varējis mainīt administratīvās procedūras iznākumu, ja prasītājs to būtu varējis izmantot, apstrīdētā lēmuma argumentācija, ko ietekmē šāds dokuments, principā jāuzskata par nelikumīgu.

- 650 Tāpat jāatgādina, ka saskaņā ar judikatūru pieteikums par konfidencialitātes nodrošināšanu var attaisnot atteikumu iepazīties ar dokumentiem, kas saņemti no trešām personām, kā, piemēram, sūdzības procedūrā konkurences jomā. Tiesa iepriekš 630. punktā minētajā 1995. gada 6. aprīļa spriedumā lietā *BPB Industries un British Gypsum*/Komisija atzīmēja, ka sabiedrība, kas tirgū ir dominējošā stāvoklī, varētu uzsākt atbildes pasākumus pret konkurentiem, piegādātājiem vai klientiem, kas sadarbojušies Komisijas izmeklēšanā, un ka šādos apstākļos trešās personas sabiedrības, kas Komisijai tās veiktas izmeklēšanas laikā sniedz dokumentus, uzskatot, ka to nodošanas dēļ pret tām varētu tikt vērstas represijas, tā var rīkoties, tikai zinot, ka to lūgums nodrošināt konfidencialitāti tiks ievērots. Tāpēc Tiesa secināja, ka Pirmās instances tiesa bija pareizi uzskatījusi, ka Komisija varēja atteikt pieeju šādiem dokumentiem, pamatojoties uz to konfidencialitāti (šajā sakarā skat. arī iepriekš 115. punktā minēto spriedumu lietā *Endemol*/Komisija, 66. un turpmākie punkti).
- 651 Turpinājumā jāapsver konkrētie prasītāja minētie gadījumi, kuros netika nodrošināta pieeja lietas materiāliem.
- 652 Pirmkārt, runājot par lidsabiedrību sūdzībām, vispirms jāatzīmē, ka tās pēc sava rakstura noteikti bija apsūdzoši pierādījumi. Tāpēc saskaņā ar iepriekš noteikto atšķirību, tām bija nozīme tikai, ciktāl Komisija to saturu atspoguļoja PI. Turklāt Komisija Pirmās instances tiesai it īpaši 2004. gada 26. aprīļa rakstiskajās atbildēs uz uzdotajiem jautājumiem apstiprināja, ka visas lidsabiedrības bez izņēmuma bija lūgušas nodrošināt anonimitāti. Tāpēc atklāts tika vienīgi šīs informācijas kopsavilkums (skat. uzklaušanās amatpersonas ziņojuma 3. punktu).
- 653 Tā kā lidsabiedrības īpaši lūdza neatklāt to identitāti un nodrošināt to sūdzību konfidencialitāti, jāatzīst, ka Komisija bija tiesīga koncentrācijas dalībniekiem ziņas atklāt kopsavilkuma veidā. Šāda ierobežota pieeja ir līdzsvarots risinājums, ko pieļauj judikatūra un kas ļauj, cik iespējams, samierināt, no vienas puses, koncentrācijas



dalībnieku un, no otras puses, Komisijas un sūdzību iesniedzēju pretējās intereses (skat. pēc analogijas iepriekš 632. punktā minēto spriedumu lietā *Cement*, 142.–144. un 147. punkts un minētā judikatūra). Ciktāl prasītājs apgalvo, ka sūdzībās starp apsūdzības pierādījumiem varētu būt ietverti konkrēti pierādījumi, ko tas būtu varējis izmantot aizstāvībai, jāatzīst, ka šī apgalvojuma pamatotību nav iespējams pārbaudīt, nepārkāpjot aplūkojamo sūdzību konfidencialitāti un tādējādi neizjaucot iepriekš minēto līdzsvaru, jo, ja šīs sūdzības tiktu iesniegtas Pirmās instances tiesai, tās principā arī būtu jādara pieejamas prasītājam saskaņā ar Reglamenta 67. panta 3. punkta pirmo daļu.

654 Tas vien, ka prasītājs apgalvo, ka attiecīgajās sūdzībās varēja būt pierādījumi, ko tas būtu varējis izmantot aizstāvībai, neapstrīd Komisijas šajā lietā atrasto līdzsvaru, iepazīstinot ar sūdzību iesniedzēju izvirzīto problēmu kopsavilkumu. Līdzīgi, ciktāl prasītājs apstrīd tam 2001. gada 24. maijā paziņotā vienpadsmit rindu kopsavilkuma atbilstošo raksturu, jāatzīmē, ka, ja Komisija būtu palaidusi garām citus iebildumus, kas izteikti šajā sūdzībās, tā nevarētu uz tiem atsaukties, jo tā nebūtu tos iekļāvusi kopsavilkumā. Tādēļ šajā lietā nekas netraucēja Komisijai, pamatojoties uz konfidencialitātes prasību, atteikties izpaust lidsabiedrību sūdzības, kuras principā ietvēra apsūdzošus pierādījumus, un Kopienų tiesai nav jāpārbauda šo sūdzību saturs.

655 Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisijas iesniegtais īsais kopsavilkums par lidsabiedrību sūdzībās izteiktajām bažām nodrošina paziņotās koncentrācijas dalībnieku tiesību uz aizstāvību ievērošanu, it īpaši ņemot vērā nepieciešamību šādā situācijā līdzsvarot šo dalībnieku un trešo personu pretējās intereses.

656 Tomēr prasītāja kritika attiecas konkrēti uz vienas lidsabiedrības iesniegto sūdzību, kas jāapsver atsevišķi. Prasītājs norāda, ka apstrīdētā lēmuma 391. apsvērumā Komisija ir skaidri atsaukusies uz kādas lielas Eiropas lidsabiedrības ("a major

European airline”) paziņojumu, kas izteikts dokumentā, kuru tam nebija iespējams aplūkot un saskaņā ar kuru “vienmēr, kad *Boeing* nosaka B737 cenu, *GE* iejaucas ar pievilcīgiem piedāvājumiem papildu dzinēju precēm un pakalpojumiem, rezerves daļām, finansiālu palīdzību un citām *GE* precēm, lai pārliecinātu lidsabiedrību izvēlēties lidmašīnu ar *GE* dzinēju”. Tā kā Komisija bija izvēlējusies izmantot šo apgalvojumu apstrīdētajā lēmumā, tai principā administratīvās procedūras stadijā koncentrācijas dalībniekiem bija jāiesniedz dokumenta, no kura ņemta šī informācija, nekonfidenciālais variants vai speciāls kopsavilkums.

657 Katrā ziņā jānorāda, ka, atbildot uz Pirmās instances tiesas uzdoto rakstisko jautājumu, Komisija 2004. gada 26. aprīļa atbildē iesniedza protokola nekonfidenciālu variantu, ko bija sagatavojis Komisijas ierēdnis sanāksmē, kurā attiecīgās lidsabiedrības pārstāvis izteica minēto apgalvojumu. Kad prasītājam tika lūgts norādīt, kā tas, ka tam nebija pieejams šis kopsavilkums, ietekmēja tā iespējas aizstāvēties šajā lietā, tas tiesas sēdē atbildēja, ka šis dokuments esot mazāk kategorisks nekā apgalvojums, kas ar to pamatots.

658 Jāatzīst, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā pārspilēja šī pierādījuma nozīmi, no tā secinot, ka “vienmēr”, kad *Boeing* lidsabiedrībām paziņoja cenu, prasītājs tām izteica pievilcīgus piedāvājumus plaša klāsta precēm un pakalpojumiem. Patiesībā no protokola izriet tikai tas, ka *CFMI* attiecīgajai lidsabiedrībai izteica pievilcīgu piedāvājumu nenoskaidrotām papildu precēm un pakalpojumiem, kad tika pasūtīts B737, un ka dzinēja ekskluzivitāte obligāti nav šķērslis dzinēju ražotājam, lai piekaptos vai piedāvātu papildu preces pēc pasūtījuma izdarīšanas.

659 Ņemot vērā šo pārspilējumu, jāatzīst, ka, ja prasītājam administratīvās procedūras laikā šis dokuments būtu pieejams, tas varētu norādīt, ka Komisijai nebija tiesību izteikt šo specifisko apgalvojumu par B737.

660 Tomēr jākonstatē, ka šis apgalvojums nav nozīmīgs visa apstrīdētā lēmuma plašākā kontekstā un tas noteikti nav rezolutīvās daļas stūrakmens, it sevišķi tādēļ, ka apstrīdētajā lēmumā tas ir skaidri aprakstīts kā pamatots ar tikai vienu pierādījumu un tādēļ drīzāk ir piemērs, nevis vispārīgi piemērojams atzinums. Tādēļ Pirmās instances tiesai nav jāizlemj tas, vai plašākas pieejas liegšana šim pierādījumam šīs lietas apstākļos bija tiesību uz aizstāvību pārkāpums, un jānorāda, ka šāds pārkāpums nebūtu mainījis ne administratīvās procedūras gaitu, ne arī, svarīgākais, iznākumu.

661 Par prasītāja apgalvojumu, ka “citi nozares dalībnieki” (“other industry players”) esot izteikuši apsvērumus, ar kuriem tas nevarēja iepazīties, Komisija 2004. gada 26. aprīļa rakstiskajā atbildē uz Pirmās instances tiesas jautājumiem apliecināja, ka koncentrācijas dalībniekiem bija iesniegti visi šie apsvērumi, vismaz nekonfidenciālā variantā, izņemot vienu dokumentu, proti — viena dalībnieka slaidu prezentāciju, kurš atteicās iesniegt tā nekonfidenciālo variantu. Komisija Pirmās instances tiesā norādīja, ka tā nav konkrēti pamatojusies uz attiecīgās sabiedrības izteiktajām bažām, kuras katrā ziņā ir ietvertas lidsabiedrību izteiktajās bažās, un ka tā 2004. gada 26. aprīļa atbildē esot iesniegusi šo bažu kopsavilkumu. Prasītājs, ņemot vērā šo kopsavilkumu, nav norādījis, kā tas, ka šis kopsavilkums tam nebija pieejams administratīvās procedūras laikā, būtu varējis mainīt procesa gaitu vai pat tā iznākumu.

662 Otrkārt, runājot par pieeju apsvērumiem, ko Komisijai izteikušas trešās personas, it sevišķi *Rolls-Royce* 2001. gada 2. aprīlī un *UTC* 2001. gada 30. janvārī, 21. februārī un 22. martā, Komisija Pirmās instances tiesā apstiprināja, ka mutvārdu apsvērumi neietvēra papildu pierādījumus salīdzinājumā ar šo pašu sabiedrību apsvērumiem, kuri prasītājam bija pieejami, un šie mutvārdu apsvērumi atspoguļoja vienīgi to bažu kopsavilkumu, kas izteiktas to rakstiskajos apsvērumos. Komisija atkārti, ka prasītājam katrā ziņā bija jāatbild tikai uz PI norādītajiem iebildumiem. Jāatzīmē, ka šie mutvārdu apsvērumi nav minēti ne PI, ne apstrīdētajā lēmumā. Turklāt no

UTC 2001. gada 3. maija vēstules, ko min prasītājs, skaidri izriet, ka UTC īpaši lūdza nodrošināt attiecīgo mutvārdu apsvērumu konfidencialitāti.

663 Ņemot vērā visus iepriekšējā punktā minētos apstākļus un ievērojot to, ka abas attiecīgās sabiedrības ir prasītāja konkurentes, kuras rakstiskajos apsvērumos skaidri iebilda pret koncentrāciju, nav iemesla apšaubīt Komisijas apgalvojumu, ka šie mutvārdu apsvērumi ir kopsavilkums, kas nepapildina pierādījumus, kuri prasītājam bija pieejami. Turklāt nav iemesla uzskatīt, ka šie dokumenti drīzāk varēja būt attaisnojoši pierādījumi nekā tikai apsūdzoši pierādījumi. Prasītājs nemaz neizsaka šādu apgalvojumu, tā vietā savā atbildē apgalvojot, ka šie mutvārdu apsvērumi varēja būt tam nelabvēlīgi. Tādējādi šis lietas apstākļos un ņemot vērā, ka atsevišķu attiecīgo dokumentu uzrādīšana pārkāptu konfidencialitāti, ko to autori lūguši Komisijai ievērot, Pirmās instances tiesa var uzskatīt, ka Komisijas apgalvojums par šo pierādījumu saturu šajā tiesvedībā ir pareizs. Ievērojot atšķirību starp apsūdzošiem un attaisnojošiem dokumentiem, kas noteikta iepriekš 649. punktā, nebija nepieciešams, lai prasītājam šie pierādījumi būtu pieejami, lai tas varētu pienācīgi aizstāvēties Komisijā, jo Komisija tos neminēja ne PI, ne vēlāk apstrīdētajā lēmumā.

664 Apgalvojums, ka citas trešās personas, iespējams, bija izteikušas līdzīgus apsvērumus, bet GE par to netika informēts, ir pamatots tikai ar vispārīgu atsauci uz prasības pieteikuma pielikumu, kurā ir vairāk nekā 30 dažādu dokumentu, un tāpēc Pirmās instances tiesa nevar noskaidrot ne, uz ko ir balstīts šis apgalvojums, ne par kurām sabiedrībām ir runa. Šis apgalvojums nav pieņemams, jo tas nav pamatots ar konkrētiem pierādījumiem.

665 Treškārt, par trešo personu apsvērumiem, kurus Komisija darīja zināmus nekonfidencialā veidā, it sevišķi *Rolls-Royce* atbildi uz Komisijas 2001. gada 21. marta vēstuli, UTC 2001. gada 24. aprīļa apsvērumiem un *ILFC* apsvērumiem, jāatzīst,

pirmkārt, ka Komisija iebildumu rakstā skaidri atzīmēja, ka *Rolls-Royce* un *UTC* (*P & W* mātes sabiedrība) mutvārdu apsvērumi bija saistīti ar šo sabiedrību bažām un tāpēc ir apsūdzošs pierādījums. Papildus Komisija iebildumu rakstā arī atzīmēja, ka šīs trīs sabiedrības, visas prasītāja konkurentes, bija lūgušas izslēgto informāciju paturēt konfidenciālu.

<sup>666</sup> Jāatzīst, ka no judikatūras, kas iedibināta ar iepriekš 630. punktā minēto spriedumu lietā *BPB Industries* un *British Gypsum*/Komisija, un no iepriekš 650. un turpmākos punktos izteiktās argumentācijas izriet, ka Komisijai bija tiesības ierobežot pieeju attiecīgajiem lietas materiāliem, ko tā arī darīja. Tādējādi arī ar to, kā tā attiecās pret pieejas nodrošināšanu šiem iesniegumiem un citiem dokumentiem, kas ir no trešām personām, tā nav pārkāpusi koncentrācijas dalībnieku tiesības uz aizstāvību.

<sup>667</sup> Ceturtkārt, ciktāl prasītājs apgalvo, ka tam nebija pieejams viss profesora Čoi ziņojums, uz ko pamatojās Komisijas teorija par jauktu apvienoto pārdošanu, pietiek atzīt, kā to 2001. gada 28. jūnija ziņojumā darīja uzklaušanās amatpersona, ka Komisija izvēlējās nebalstīties uz Čoi modeli tieši tāpēc, ka tā nevarēja prasītājam izpaust izmantotos datus, kas saskaņā ar prasītāja konkurenta *Rolls-Royce* viedokli bija konfidenciāli [skat. uzklaušanās amatpersonas 2001. gada 28. jūnija ziņojuma 2. punktu (OV 2004, C 42, 11. lpp.)]. Šajos apstākļos jāatzīst, ka Komisijas ar *Rolls-Royce* lūgumu nodrošināt konfidencialitāti pamatotais atteikums nodrošināt pieeju datiem, uz kuriem balstīts Čoi modelis, neietekmēja administratīvās procedūras iznākumu. Katrā ziņā, tā kā Pirmās instances tiesa iepriekš konstatēja, ka Komisijas argumentācijas atzars par Čoi modeli nebija pierādīts, šis apgalvojums, pat pieņemot, ka tas būtu pienācīgi pierādīts, nevar būt iemesls apstrīdētā lēmuma atcelšanai (skat. iepriekš 633. punktu).

<sup>668</sup> Pirmās instances tiesā prasītājs apgalvoja, ka tam nebija iespēju panākt Komisijas šajā lietā iecelto ārējo ekonomistu identitātes atklāšanu, ne arī to ziņojumu

atklāšanu, kuru esamība ir redzama no PI 175. zemspītras piezīmes un 567. un 568. punkta. Atbildot uz Pirmās instances tiesas uzdoto jautājumu, Komisija 2004. gada 26. aprīlī kā daļu no atbildēm iesniedza tās šīs lietas administratīvajā procedūrā ieceltā padomdevēja ekonomista profesora Viva ziņojumu un profesora Viva un Komisijas ierēdņu elektronisko saraksti, kā arī līgumu, uz kuru pamatojoties, Komisija viņu bija nolīgusi.

669 Prasītājs tiesas sēdē norādīja, ka tas būtu varējis izmantot šos dokumentus savai aizstāvībai, it īpaši tādēļ, ka profesors Vīvs kritizēja atsevišķus Komisijas argumentācijas aspektus. Tāpēc šie dokumenti esot attaisnojoši pierādījumi.

670 Tomēr no attiecīgās elektroniskās sarakstes teksta un izteiksmes, kā arī no līguma, saskaņā ar kuru Komisija nolīga profesoru Vivu, it īpaši no tā III pielikuma, izriet, ka profesora uzdevums nebija sniegt pierādījumus, uz kuriem varētu pamatoties Komisija vai vajadzības gadījumā administratīvās procedūras dalībnieki, bet drīzāk komentēt citus ekonomiska rakstura pierādījumus un ekonomiska rakstura atzinumus, kas izteikti PI. Kā Komisija apgalvoja tiesas sēdē, šis uzdevums tagad ir tās galvenajam ekonomistam, Komisijā strādājošam ekonomistam, bet, tā kā attiecīgajā laikā šāda amata nebija, Komisija vērsās pie ārēja ekonomista, lai tas veiktu šo uzdevumu. Komisija pareizi atzīmē, ka būtu formālisms uzskatīt, ka šajā lietā sniegto padomu statuss ir atkarīgs no tā, vai ekonomists, kas tos sniedzis, ir iekšējs vai ārējs Komisijas darbinieks.

671 Šajā sakarā jāatzīst, ka Komisijai, lai pārbaudītu savas analīzes pareizību, ir tiesības uzklaut dažādus viedokļus, ieskaitot ārēju ekspertu viedokļus. Tā kā Komisija uz šāda eksperta viedokli PI un galīgajā lēmumā nebalstās kā uz pierādījumu, kas

pamato tās apgalvojumu, kas vērsti pret sabiedrību, tas nav nekas vairāk kā vienas personas uzskats un tam nav nekādas īpašas nozīmes administratīvajā procesā. Šādu viedokli, pat ja to izteicis eksperts, nevar uzskatīt ne par apsūdzošu, ne attaisnojošu pierādījumu.

672 Katrā ziņā, ja attiecīgie dokumenti tiktu uzskatīti par daļu no Komisijas faktiskajiem lietas materiāliem, tie, ņemot vērā to statusu un saturu, būtu klasificēti kā iekšēji dokumenti un tāpēc prasītājam nebūtu bijuši pieejami. Turklāt vienīgais arguments, ko prasītājs Pirmās instances tiesā balsta uz dokumentiem, kas saistīti ar profesoru Vivu, būtībā ir tas, ka tie atkārtoti atsevišķus argumentus, ko tas pats bija iesniedzis administratīvās procedūras laikā un Pirmās instances tiesā. Ja prasītājam šie dokumenti būtu bijuši pieejami, tas nevarētu izvirzīt citus argumentus par lietas būtību kā tos, ko tas iesniedza. Katrā ziņā vairums no šiem argumentiem attiecās uz Čoi modeli, no kā Komisija atteicās, un turklāt bija saistīti ar apstrīdētā lēmuma atzaru par apvienoto pārdošanu, ko Pirmās instances tiesa jau šajā lietā ir atzinusi par nepamatotu (šajā sakarā skat. iepriekš 633. punktu).

673 Ņemot vērā visus šos apsvērumus, jāatzīst, ka prasītāja tiesības uz aizstāvību nebija pārkāptas tāpēc, ka dokumenti profesora Viva sarakstē ar Komisijas ierēdņiem un ziņojumā izteiktajiem uzskatiem netika izpausti prasītājam administratīvās procedūras laikā.

674 Piektkārt, attiecībā uz iekšējiem dokumentiem, kuros esot ietverti trešo personu paziņojumi, Komisija 2004. gada 18. maijā atbildē uz Pirmās instances tiesas jautājumu iesniedza 11 nekonfidenciālus dokumentus un 3 konfidenciālu dokumentu nekonfidenciālus kopsavilkumus, kas bija kļūdaini klasificēti kā iekšēji dokumenti. Trīs konfidenciālie dokumenti esot apsūdzoši, jo tie ir no trešām

personām, kas ir pret koncentrāciju. Attiecībā uz 11 nekonfidencialajiem dokumentiem Komisija norādīja, ka dažus no šiem dokumentiem varētu klasificēt kā attaisnojošus pierādījumus, ciktāl runa ir par lidmašīnu ražotāju un lidsabiedrību vēstulēm, kurās izteikts viedoklis, ka koncentrācija netraucētu konkurenci. Tomēr tā norāda, ka šie dokumenti nav pamatoti ar konkrētiem pierādījumiem, kas konkrēti pierādītu, ka šādu seku nebūtu, jo vairākums šo dokumentu bija īsas vēstules, kas formulētas gandrīz vienādi.

675 Tiesas sēdē Pirmās instances tiesa lūdza prasītāju norādīt, kādus argumentus tas būtu varējis iesniegt administratīvās procedūras laikā, ja tam attiecīgie dokumenti būtu bijuši pieejami. Prasītājs apgalvoja, ka ar vienu izņēmumu tas nebalstījās uz argumentiem, ko tas būtu varējis sniegt, bet gan uz to, ka Komisija nav ņēmusi vērā tādus dokumentus kā šeit aplūkotie, kas bija pretrunā tās apgalvojumam, ka koncentrācija nav saderīga ar kopējo tirgu. It sevišķi prasītājs tiesas sēdē apgalvoja, ka [...], pretēji Komisijas apstrīdētā lēmuma [...] apsvērumā atstātajam iespaidam [...].

676 Šajā sakarā pietiek atzīt, ka attiecīgie dokumenti bija daļa no Komisijas lietas materiāliem, un prasītāja apgalvojums, ka Komisija tos neņēma vērā, nebalstās ne uz kādiem pierādījumiem. No tā, ka laikā, kad tika izveidoti lietas materiāli, kuriem tika dota pieeja, šie dokumenti bija klasificēti kā iekšējie dokumenti, nevis dokumenti, kas saņemti no trešām personām, nevar secināt, ka Komisija tos nav ņēmusi vērā. Lai arī šī kļūda klasifikācijā varēja prasītājam liegt iespēju iesniegt atsevišķus argumentus, tā neliedza pašai Komisijai iespēju apsvērt šos dokumentus tāpat kā visus pārējos dokumentus, kas atradās lietas materiālos. Tādējādi šie prasītāja argumenti nepierāda, ka ir pārkāptas tiesības uz aizstāvību.



- 677 Īpašais apgalvojums apstrīdētā lēmuma [...] apsvērumā attiecas uz faktu, kura pareizību prasītājs nav noliedzis, ka [...]. Tas, ka, kā atzīmē prasītājs, [...], nepadara nelikumīgu Komisijas rīcību, citējot attiecīgo rakstu apstrīdētajā lēmumā, lai pamatotu apgalvojumu par [...].
- 678 Savukārt attiecībā uz vienīgo dokumentu, [...] vēstuli, kas nosūtīta Komisijas loceklim, kas tajā laikā bija atbildīgs par konkurenci, prasītājs apgalvo, ka tā būtu viņam noderējusi aizstāvībai administratīvajā procedūrā. Tas norāda, ka šajā vēstulē prasītāja un *Honeywell* lielākais klients izteica viedokli, ka Komisijas pieņemtais saistību priekšlikums, apvienojoties *AlliedSignal* un *Honeywell* 1999. gadā, pēc šī darījuma faktiski neļāva *Honeywell* veikt apvienoto pārdošanu.
- 679 Šajā sakarā pietiek atgādināt, ka iepriekš 470. punktā Komisijas argumentācijas atzarojums par apvienoto pārdošanu kopumā ir atzīts par nepamatotu. Tā kā Komisijas argumentācija, ko, kā prasītājs apgalvo, tas būtu varējis apstrīdēt labāk, ja tam būtu pieejama [...] rakstītā vēstule, ir jau atzīta par nepamatotu, prasītāja šajā sakarā norādītajam tiesību uz aizstāvību pārkāpumam nav nekādas ietekmes uz šīs tiesvedības iznākumu.
- 680 Sestkārt, prasītājs apgalvo, ka tam nebija pieejami trešo personu apsvērumi, kas saņemti laikā, kad notika saistību priekšlikumu tehniskā pārbaude un tirgus pētījumi, un, uz kuriem pamatojoties, Komisija noraidīja strukturālos saistību priekšlikumus, it sevišķi attiecībā uz lielu iekšzemes lidmašīnu dzinējiem, kuģu mazām gāzes turbīnām un starteriem. Tas apgalvo, ka tādēļ tam nav bijusi iespēja atbildēt uz konkurentu atbildēs izteiktajiem apgalvojumiem, ka sabiedrības, kas tiktu

radītas, īstenojot atsevišķus strukturālos saistību priekšlikumus, nebūtu spējīgas darboties.

681 Vispirms jāatzīmē, ka Komisija veica tikai vienkāršu priekšlikumu tehnisko pārbaudi, nevis tirgus pētījumus, jo tā kopumā uzskatīja, ka saistību priekšlikums kopumā acīmredzami nebija pietiekams, lai atrisinātu konkurences problēmas, kas rastos paziņotā darījuma dēļ.

682 Turklāt Komisija atzīmē, ka tā prasītājam elektroniskajā vēstulē 2001. gada 22. jūnijā nosūtīja kopsavilkumu, kas pievienots iebildumu rakstam šajā lietā un kurā minēti tehniskās pārbaudes rezultāti attiecībā uz dažādajiem koncentrācijas dalībnieku ierosinātajiem saistību priekšlikumiem, it sevišķi strukturālo saistību priekšlikumu par horizontālo pārklāšanos. Šajā sakarā prasītājs apgalvo, ka 2001. gada 26. jūnijā tas atbildēja uz elektronisko vēstuli, nosūtot dokumentu uz 16 lapām, un atzīmē, ka tas arī atbildēja uz jautājumiem, ko Komisija uzdevusi tās veiktajā tehniskajā pārbaudē ar 2001. gada 14. un 22. jūnija dokumentiem.

683 Šajos apstākļos jāuzskata, ka prasītājam faktiski bija iespēja atbildēt uz šiem Komisijas pieņemtajiem trešo personu saistību priekšlikuma kritikas aspektiem, pirms Komisija tos ietvēra apstrīdētajā lēmumā. Kā Komisija pareizi atzīmēja, šāda kritika ir būtiska vienīgi tiktāl, cik Komisija eventuāli to ir pieņēmusi un izmantojusi, lai pamatotu saistību priekšlikuma noraidījumu.

684 Turklāt, tā kā attiecīgie apsvērumi tiesvedībā tika iesniegti ar novēlošanos pēc saistību priekšlikumu iesniegšanai noteiktā pēdējā datuma, jāatzīst, ka Komisijai šajā procesa stadijā nebija jānodrošina pieeja jaunajiem lietas materiālu pierādījumiem. Ņemot vērā Regulā Nr. 4064/89 noteiktos striktos termiņus un ievērojot ātruma prasību, kas raksturīga tajā regulētajām procedūrām, šāda pienākuma uzlikšana pēc

pēdējā saistību priekšlikumu iesniegšanai noteiktā datuma radītu risku, ka Komisijai tiktu liegts pietiekams pārdomu periods, lai izanalizētu visus lietas materiālus un sagatavotu galīgo lēmumu. Iesniedzot dalībniekiem iepriekš minēto kopsavilkumu, Komisija koncentrācijas dalībniekiem deva iespēju pienācīgi aizstāvēt savas intereses šīs lietas apstākļos un tāpēc pilnībā ievēroja tiesības uz aizstāvību.

685 Tāpat jāatzīmē, ka prasītājs Pirmās instances tiesai nav iesniedzis nevienu no trim iepriekš 682. punktā minētajiem dokumentiem, ko, kā tas apgalvo, tas esot iesniedzis administratīvās procedūras laikā. Turklāt, kā iepriekš atzīmēts (skat. it īpaši 555. un turpmākos punktus, 581. un turpmākos punktus un 612. un turpmākos punktus), prasītājs Pirmās instancei tiesai nav iesniedzis argumentus, kas norādītu, kāpēc strukturālo saistību priekšlikumu, it sevišķi to, kas saistīti ar lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju, kuģu mazu gāzes turbīnu un starteru tirgu, noraidījums bija nepamatots, šajā sakarā tikai un vienīgi apgalvojot, ka noraidījums esot pilnīgi nepamatots.

686 Šādos apstākļos šajā tiesvedībā jāatzīst, ka tas, ka attiecīgie trešo personu apsvērumi nebija pieejami, neietekmēja prasītāja iespējas aizstāvēties, jo tas Pirmās instances tiesai nav iesniedzis pat nekādus argumentus, kas apšaubītu tehniskās pārbaudes kopsavilkumā sniegtos iemeslus, kas pēc būtības bija atkārtoti apstrīdētajā lēmumā, noraidot attiecīgos strukturālos saistību priekšlikumus.

687 Tāpēc šajā lietā sakarā ar apgalvotajām kļūdām saistībā ar prasītāja pieeju Komisijas lietas materiāliem nav konstatēts tiesību uz aizstāvību pārkāpums, kas varētu ietekmēt administratīvās procedūras iznākumu.

### 3. Par novēloto pieeju lietas materiāliem

#### a) Lietas dalībnieku argumenti

688 Prasītājs vispirms apgalvo, ka Regulas Nr. 4064/89 18. panta 1. un 3. punktā ir noteiktas tiesības tikt uzklaštam un tādēļ tiesības iepazīties ar lietas materiāliem visās procedūras stadijās, tas ir, sākot ar lietas ierosināšanu saskaņā ar šīs regulas 6. panta 1. punkta c) apakšpunktu. Tas šajā sakarā apgalvo, ka lēmums par lietas ierosināšanu nav tikai pagaidu akts, bet gan juridisks lēmums ar tiesiskām sekām. Šīs likumiskās tiesības tikt uzklaštam visās procedūras stadijās saskaņā ar Regulas Nr. 4064/89 10. panta 2. punktu uzliekot Komisijai pienākumu neturpināt procedūru ilgāk, nekā tas ir noteikti vajadzīgs, ievērot Kopienas tiesību vispārīgo principu par nelabvēlīgiem lēmumiem un lietas dalībnieku procesuālo tiesību vienlīdzības principu.

689 Komisijas atteikums apmierināt *GE* lūgumus par pieeju lietas materiāliem divus mēnešus pirms *PI* pieņemšanas esot *GE* tiesību pārkāpums, kam varot būt nozīmīgas nelabvēlīgas sekas. Pirmkārt, it sevišķi procesa pirmajā stadijā neesot bijis nodrošināts lietas dalībnieku procesuālo tiesību vienlīdzības princips, kas *GE* liedza iesniegt pienācīgus pierādījumus vai saistību priekšlikumus, kas ļautu ātri pabeigt procedūru. Otrkārt, šo procesuālo tiesību nevienlīdzību esot pasliktinājusi Komisijas prasība, lai prasītājs sniegtu pilnu atbildi uz lēmumu par lietas ierosināšanu bez pieejas lietas materiāliem, un tas, ka Komisija neatbildēja uz prasītāja jautājumiem. Treškārt, Komisijas nostājas un lietas materiālu satura nezināšana prasītājam neesot ļāvusi piedāvāt atbilstošus saistību priekšlikumus, lai lietu varētu pabeigt. Ceturtkārt, izšķirošajā laikā 2001. gada martā un aprīlī konkurentiem esot bijuši tieši sakari ar Komisiju, lai gan saskaņā ar Regulas Nr. 4064/89 18. panta 4. punktu to tiesības ir ierobežotākas par lietas dalībnieku tiesībām. Piektkārt, *PI* esot balstīts uz *GE* atbildi uz lēmumu par lietas ierosināšanu, kas esot bijis pieņemts, lai gan *GE* nebija pieejami lietas materiāli. Tomēr šajā lietā *PI* faktiski bija galīgais lēmums, ko apstiprina tas, ka tas ir gandrīz vienāds ar galīgo lēmumu. Tādēļ *GE* nodrošinātās procesuālās

garantijas neesot bijušas nekas vairāk kā tehniskas prasības izpilde un faktiski tam nav devušas iespēju mainīt Komisijas viedokli.

<sup>690</sup> Lai arī Komisija pirms lēmuma pieņemšanas par lietas ierosināšanu no trešām personām saņēma daudz dokumentu, tā šos dokumentus neesot izpauzusi līdz pat 2001. gada 8. maijam, neatkarīgi no prasītāja iepriekšējiem lūgumiem. Šajā sakarā Komisija nevarot paļauties uz paziņojumu par pieeju lietas materiāliem, saskaņā ar ko "lūgumi nodrošināt pieeju lietas materiāliem, kas izteikti pirms paziņojuma par iebildumiem pieņemšanas, principā ir nepieņemami", jo tai ir jāievēro Regulas Nr. 4064/89 noteikumi.

<sup>691</sup> Komisija uzskata, ka prasītāja apgalvojumā tiek ignorēta būtība un mērķis, kas pieejai lietas materiāliem ir koncentrācijas lietās. Gan saskaņā ar tiesību aktiem, gan Pirmās instances tiesas judikatūru tiesības tikt uzklautam attiecoties tikai uz iebildumiem, kurus Komisija plāno uzturēt. Lēmuma par lietas ierosināšanu mērķis nav aplūkot lietas dalībnieku iebildumus, bet tikai izklāstīt Komisijas nopietnās bažas, kas tai liek uzsākt izmeklēšanas otro posmu.

#### b) Pirmās instances tiesas vērtējums

<sup>692</sup> Lai noraidītu šo pamatu, pietiek atgādināt, kā to dara Komisija, ka saskaņā ar iedibināto judikatūru tiesības tikt uzklautam konkurences lietās attiecas tikai uz iebildumiem, kurus Komisija plāno uzturēt (šajā sakarā skat. Pirmās instances tiesas 1992. gada 18. decembra spriedumu apvienotajās lietās no T-10/92 līdz T-12/92 un

T-15/92 *Cimenteries CBR* u.c./Komisija, *Recueil*, II-2667. lpp., 38. punkts, un iepriekš 115. punktā minēto spriedumu lietā *Endemol*/Komisija, 65. punkts).

693 Tādēļ, tā kā lēmuma par lietas ierosināšanu mērķis saskaņā ar Regulas Nr. 4064/89 6. panta 1. punkta c) apakšpunktu nav aplūkot lietas dalībnieku iebildumus, bet tikai izklāstīt Komisijas nopietnās bažas, kas tai liek uzsākt izmeklēšanas otro posmu, prasītājs nevar apgalvot, ka tas, ka tam pirms PI iesniegšanas nebija pieejami lietas materiāli, ir samazinājis tā iespējas aizstāvēties. Tas, ka prasītājam faktiski bija iespēja iesniegt rakstiskus un mutiskus apsvērumus par PI šajā lietā pēc tam, kad Komisijas lietas materiāli tam bija pieejami, tam deva iespēju laikus izteikt savu viedokli par izvirzītajiem iebildumiem.

694 Jānoraida prasītāja arguments, ka saskaņā ar Regulas Nr. 4064/89 18. panta 1. un 3. punktu un iepriekš 84. punktā minēto spriedumu lietā *Kaysersberg*/Komisija, (105.–107. punkts) koncentrācijas dalībniekiem ir tiesības izteikt savu viedokli jebkurā koncentrācijas pārbaudes procedūras stadijā. Lai gan 18. panta 1. punkta tekstā tiešām ir teikts, ka lietas dalībniekiem jābūt iespējām iesniegt apsvērumus, sākot no procedūras uzsākšanas, tas tomēr nenozīmē, ka Komisijai šajā agrajā stadijā būtu jānodrošina pieeja lietas materiāliem. To, ka lietas dalībniekiem ir jābūt pieejamiem Komisijas administratīvās lietas materiāliem, lai tie varētu aizstāvēties pret iebildumiem, ko Komisija izteikusi PI, nevar interpretēt kā pienākumu Komisijai nodrošināt tiem pieeju lietas materiāliem pa daļām visa procesa laikā, jo šāda prasība to nesamērīgi aprūtinātu.

695 Runājot par prasītāja minēto PI līdzību ar apstrīdēto lēmumu, no šī apstākļa nevar secināt, ka PI faktiski bija galīgais lēmums. Tāds pieņēmums liktu uzskatīt, ka Komisija nekad, pieņemot galīgo lēmumu, nevarētu palikt pie savas pagaidu nostājas, ko tā ieņēmusi, izdodot PI.

696 Par prasītāja argumentu, ka tas, ka nebija iespējams ar lietas materiāliem iepazīties agrāk, liedza tam iespēju iesniegt pienācīgus saistību priekšlikumus, lai pabeigtu procedūru, jānorāda, pirmkārt, ka prasītājs it sevišķi tad, kad tika pieņemts lēmums par lietas ierosināšanu saskaņā ar 6. panta 1. punkta c) apakšpunktu, jau bija informēts par Komisijas galvenajām bažām saistībā ar koncentrācijas saderību ar kopējo tirgu un tādēļ tas jau varēja sākt gatavot vai pat iesniegt savus saistību priekšlikumus. Turklāt prasītājam bija iespēja iesniegt saistību priekšlikumus pēc PI saņemšanas un pēc tam, kad tam bija pieejami lietas materiāli, kam saskaņā ar tā paša rakstīto tam bija atvēlētas 13 papildu dienas pēc noklausīšanās.

#### 4. *Par īso termiņu, kas GE bija, lai iepazītos ar lietas materiāliem*

##### a) Lietas dalībnieku argumenti

697 Saskaņā ar prasītāja teikto — termiņš, kas tam bija noteikts, lai atbildētu uz PI, bija nepieņemami īss, ņemot vērā vēlo pieeju lietas materiāliem, izskatāmo dokumentu apjomu un lietas apmēru. Komisija tam bija piešķirusi tikai 11 darba dienas plus vienu dienu, lai izskatītu trešo personu iesniegtos apsvērumus, kas atradās Komisijas lietas materiālos, kuros bija vairāk nekā 3500 lapas, 4 papildu darba dienas, lai sagatavotos mutvārdu sēdei un 13 papildu dienas, lai iesniegtu pienācīgus saistību priekšlikumus. Šī laika posma efektivitāti esot samazinājis laiks, kas tika zaudēts, cenšoties iegūt pieeju visiem lietas materiāliem, saņemot Komisijas atteikumu atļaut šādu pieeju, dokumentu un to satura rādītāja neatbilstība, lielais lietas materiālos trūkstošo lapu skaits un tas, ka Komisija nebija ievērojusi iekšējo dokumentu klasifikācijas procedūru, kas noteikta paziņojumā par pieeju lietas materiāliem, ieskaitot to, ka Komisija nebija iesniegusi nepieejamo dokumentu satura kopsavilkumu.

698 Saskaņā ar *GE* teikto šis termiņš nebija pietiekams, lai tas varētu atbildēt uz PI, sagatavoties mutvārdu sēdei un iesniegt pienācīgus saistību priekšlikumus. Tas, ka šis termiņš bija tik īss, esot bijis netaisnīgi, pretēji lietas dalībnieku procesuālo tiesību vienlīdzības principam, jo tas prasītājam neesot ļāvis visās procedūras stadijās izmantot savas tiesības uz aizstāvību. Prasītājs uzskata, ka Komisija Pirmās instances tiesā nav pamatojusi, kāpēc šis termiņš bija tik īss.

699 Komisija atgādina koncentrācijas procedūru ātruma prasību. Prasītājam piešķirtās divas nedēļas, kas pēc tā lūguma tika pagarinātas par vienu dienu, esot jāaplūko no šī viedokļa, un termiņš nepārkāpjot tiesības uz aizstāvību. Prasītāja apgalvojums, ka Komisijai savi iebildumi bija jāiesniedz ātrāk, nesaskatot ar to, ka lielākā daļa Komisijas bažu bija zināma jau pirms paziņošanas un prasītājs bija atbildējis uz lēmumu par lietas ierosināšanu.

#### b) Pirmās instances tiesas vērtējums

700 Jānorāda, ka Regulā Nr. 4064/89 ir noteikti strikti termiņi, kuros Komisijai jāpieņem galīgais lēmums par katru paziņoto darījumu. Saskaņā ar minētās regulas 10. panta 1. punktu 6. panta 1. punktā paredzētais lēmums saistībā ar paziņoto darījumu sākt procedūras "II posmu" ir jāpieņem, vēlākais, viena mēneša laikā. Turklāt lēmumi, kas pieņemti procedūras beigās, piemērojot 8. panta 3. punktu, jāpieņem ne vēlāk kā četrus mēnešus no tās uzsākšanas dienas.

701 Lai Komisija varētu ievērot Regulā Nr. 4064/89 noteikto grafiku, arī katrai procedūras stadijai starp termiņiem jābūt īsai. Tas neizbēgami nelabvēlīgi ietekmē nosacījumus, saskaņā ar kuriem jādarbojas visiem procesa dalībniekiem, bet likumdevējs ir uzskatījis, ka procedūras ieguvums kopumā ātruma ziņā attaisno



šādas neērtības, it sevišķi ņemot vērā koncentrācijas dalībnieku komerciālo ieinteresētību pabeigt savu projektu, cik ātri vien iespējams. Pirmās instances tiesai jau ir bijusi iespēja norādīt, ka, novērtējot apgalvotos tiesību uz aizstāvību pārkāpumus Regulas Nr. 4064/89 procedūrā, ir jāņem vērā ātruma prasība, kas ir raksturīga šīs regulas vispārīgajai sistēmai (šajā sakarā skat. iepriekš 84. punktā minēto spriedumu lietā *Kaysersberg/Komisija*, 113. punkts, un iepriekš 115. punktā minēto spriedumu lietā *Endemol/Komisija*, 68. punkts).

702 Tāpat jāatzīmē, ka saskaņā ar Regulas Nr. 447/98 21. pantu, kas it īpaši attiecas uz atbildei uz paziņojumu par iebildumiem šīs regulas 13. pantā noteikto termiņu, Komisijai jāņem vērā laiks, kas nepieciešams paziņojumu sagatavošanai, un lietas steidzamība. Tāpēc Komisijas pienākums ir, cik iespējams, saskaņot koncentrācijas dalībnieku tiesības uz aizstāvību ar iepriekš minēto nepieciešamību ātri pieņemt galīgo lēmumu.

703 Šajos apstākļos paziņotā darījuma dalībnieki uz to, ka tiem šajā procedūrā atvēlēts īss termiņš, var atsaukties tikai, ciktāl šis termiņš ir nesamērīgs ar visas procedūras ilgumu.

704 Šajā lietā nav strīda par to, ka ierosinātās koncentrācijas dalībniekiem, lai sagatavotu rakstisku atbildi uz PI, bija vienpadsmit darba dienu plus vienu papildu dienu, kas piešķirts pēc to lūguma, ilgs termiņš. Šajā sakarā arī jānorāda, ka prasītājam bija četras papildu darba dienas, lai sagatavotu argumentus pirms noklausīšanās 2001. gada 29. un 30. maijā. Ja tas šajā papildu termiņā būtu atklājis, ka nav ievērojis kādus būtiskus jautājumus, sagatavojot savu rakstisko atbildi uz PI, tas būtu varējis tos izteikt mutiski.

- 705 Turklāt, kā atzīmē Komisija, lielākā daļa Komisijas bažu jau bija zināmas pirms paziņojuma vai vismaz pēc lēmuma pieņemšanas saskaņā ar Regulas Nr. 4064/89 6. panta 1. punkta c) apakšpunktu. Tāpēc prasītājs vispirms par tām varēja runāt savā atbildē uz šo lēmumu, detalizētajā dokumentā uz vairāk nekā 100 lapām, pamatojoties uz dokumentiem, kas bija tā rīcībā attiecīgajā laikā. No tā izriet, ka divpadsmit darba dienu termiņš, lai atbildētu uz PI, jāuzskata par viedokļu apmaiņas turpinājumu, ko Komisija un prasītājs bija uzsākuši pirms kāda laika, nevis par termiņu, kurā pirms šī dokumenta nosūtīšanas jāatbild uz pilnīgi nezināmiem un negaidītiem iebildumiem.
- 706 Ņemot vērā visus šos apstākļus, jāuzskata, ka šis termiņš nebija nesamērīgs, salīdzinot ar kopējo četru mēnešu laika posmu, kura laikā otrā posma procedūrai bija jābūt pilnīgi pabeigtai.
- 707 Turklāt prasītājs nav konkrēti paskaidrojis, kā atvēlētais īsais termiņš tam liedza efektīvi aizstāvēties šajā lietā.
- 708 It sevišķi savos rakstiskajos iesniegumos prasītājs nav norādījis, kurus PI aspektus tas nevarēja efektīvi komentēt atbildē uz šo dokumentu. Vēlreiz, atbildot uz Pirmās instances tiesas mutisko jautājumu, lai noskaidrotu, kuros punktos tieši prasītājam bija liegta iespēja aizstāvēties, tas tiesas sēdē tikai apgalvoja, ka tā pamats attiecās vispārīgi uz to, ka attiecīgais termiņš nav bijis pietiekams.
- 709 Arī šajā sakarā jāatzīmē, ka koncentrācijas dalībnieku iesniegtā atbilde uz PI ir detalizēts dokuments uz 47 lapām ar apjomīgiem pielikumiem, kuros ietverti vairāki dokumenti ar koncentrācijas dalībnieku papildu argumentiem par noteiktiem

tirgiem. Principā un tā kā trūkst konkrētu argumentu, kas varētu apliecināt pretējo, šis fakts nav saderīgs ar apgalvojumu, ka prasītājs nevarēja pienācīgi atbildēt uz PI.

710 Saistībā ar argumentu, ka Komisija esot slikti noorganizējusi pieeju lietas materiāliem, prasītājs nav iesniedzis ne piemērus, ne konkrētu pamatojumu, uz ko būtu balstīti tā apgalvojumi, ka tas, ka dokumentu satura rādītājs neatbilda dokumentiem un “lielais lietas materiālos trūkstošo lapu skaits”, faktiski saīsināja termiņu, kas tam bija, lai atbildētu uz PI.

711 Argumenti par pieeju lietas materiāliem un nepieejamo dokumentu satura kopsavilkuma trūkumu šī pamata aspektā ir būtiski tikai, ciktāl prasītājs apgalvo, ka ir zaudējis dārgo laiku, cenšoties atrisināt šīs problēmas, lai gan tam šis laiks bija jāizmanto, pašam pētot lietas materiālus. Tomēr, lai arī dažādu vēstuļu un elektronisko vēstuļu, uz ko atsaucas prasītājs, rakstīšana neapšaubāmi ir aizņēmusi noteiktu tā juristu laiku, tas netraucēja tam vienlaicīgi vajadzības gadījumā ar citu juristu palīdzību pārbaudīt virkni dokumentu, kuri tam jau bija pieejami.

712 Vienīgais dokuments, uz kuru prasītājs īpaši atsaucas šajā sakarā, ir [...] paziņojums, ko tas esot saņēmis tikai 2001. gada 17. maijā, trīs dienas pirms atbildes iesniegšanai uz PI noteiktā termiņa. Neiedziļinoties tajā, ka prasītājs būtu varējis noderīgi komentēt šo dokumentu, iespējams, atbildē uz PI vai vismaz noklausīšanās laikā Komisijā, pietiek konstatēt, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā šo dokumentu nemin. Tādēļ pat tad, ja tiktu pierādīts, ka prasītājam nebija pietiekami daudz laika, lai to pārbaudītu, pirms tas atbildēja uz PI, šim apstāklim nav bijusi no prasītāja viedokļa nelabvēlīga ietekme uz administratīvās procedūras iznākumu.

713 Attiecīgi vēlreiz jānorāda, ka prasītājs nav konkrēti paskaidrojis, kādus noderīgus pierādījumus vai argumentus tas nevarēja iesniegt administratīvās procedūras laikā tādēļ, ka tā aizstāvībai esot bijuši radīti šķēršļi, ko tas minēja šajā sakarā. Tāpēc tas nav pierādījis, ka tā tiesības uz aizstāvību šīs lietas apstākļos būtu pārkāptas isā termiņa dēļ, kas tam bija piešķirts, lai atbildētu uz PI.

## 5. *Par uzklausišanas amatpersonas uzdevumu ievērošanu*

### a) Lietas dalībnieku argumenti

714 Prasītājs uzskata, ka šajā lietā bija piemērojami jaunie noteikumi par uzklausišanas amatpersonu, kurus Komisija pieņēmusi 2001. gada 23. maija Lēmumā 2001/462/EK, EOTK par uzklausišanas amatpersonu darba uzdevumiem dažos tiesas procesos par konkurenci (OV L 162, 21. lpp.), kā to 2001. gada 19. jūnija vēstulē bija atzinusi uzklausišanas amatpersona. Šo jauno noteikumu piemērošana būtu ļāvusi prasītājam labāk aizstāvēt savas tiesības ne tikai procedūras objektivitātes ziņā, bet arī attiecībā uz pienācīgu pieeju visiem nepieciešamajiem dokumentiem. Komisijas šajā sakarā izvirzītais pamats par nepieņemamību neesot juridiski pamatots un tādēļ esot noraidāms.

715 Tas, ka uzklausišanas amatpersona darbojās saskaņā ar vecajiem noteikumiem un it sevišķi bija nozīmēta saskaņā ar šiem noteikumiem, padarot tās lēmumus nelikumīgus un spēkā neesošus. Šāda pretlikumība nozīmējot, ka apstrīdētais lēmums nav spēkā vai vismaz ir atceļams. Veco noteikumu piemērošana prasītājam esot liegusi Hartas un ECTK aizsardzību, kas tam garantē tiesības tikt uzklausiņam.

716 Komisija norāda, ka šis pamats nav pieņemams, jo prasītājs nav precizējis noteikumus, kas nebija piemēroti, ne arī to, kā šie noteikumi tam ļautu efektīvāk aizstāvēties. Katrā ziņā attiecīgie jaunie noteikumi esot bijuši piemērojami un esot tikuši piemēroti. Ar Lēmuma 2001/462 pieņemšanu neesot izbeigtas lietās pilnvaroto uzklauššanas amatpersonu pilnvaras. Katrā ziņā uzklauššanas amatpersonām ir jānodrošina materiālo tiesību normu ievērošana, bet šādu normu pārkāpums ir jāpierāda, kas nav noticis šajā lietā. Faktiski šo kļūdu esot radījis tas, ka Lēmumā 2001/462 pēdējā brīdī esot izlaists noteikums par tā stāšanos spēkā nākamajā dienā pēc publicēšanas "Oficiālajā Vēstnesī". Tādējādi lēmums esot stājies spēkā tā pieņemšanas brīdī pretēji tam, ko bija paredzējuši Komisijas dienesti.

#### b) Pirmās instances tiesas vērtējums

717 Vispirms jānorāda, ka šis pamats atbilst Reglamenta 44. panta 1. punkta c) apakšpunkta prasībām un to nevar noraidīt kā nepieņemamu. Lai arī izteiktais pamats prasības pieteikumā nav detalizēts, šī pamata saturs ir skaidrs un tas ar dažiem faktiem tika papildināts replikā.

718 Šajā lietā nav strīda par to, ka Lēmums 2001/462 stājās spēkā tā pieņemšanas dienā — 2001. gada 22. maijā, un tajā pašā dienā tika aizstāts 1994. gada 12. decembra Lēmums 94/810/EOTK, EK par uzklauššanas amatpersonu darba uzdevumiem tiesas procesos par konkurenci Komisijā (OV L 330, 67. lpp.). Lai arī Lēmuma 2001/462 1. pantā ir noteikts, ka Komisija "ieceļ amatā vienu vai vairākas uzklauššanas amatpersonas", 2. panta 1. punktā ir precizēts, ka "amata pienākumu pārtraukšanu, izbeigšanu vai pārcelšanu citā amatā saskaņā ar jebkuru procedūru nosaka ar argumentētu Komisijas lēmumu". Šajā lēmumā nebija noteikti skaidri pārejas pasākumi attiecībā uz uzklauššanas amatpersonu, kas ieņēma amatu laikā, kad tas stājās spēkā.

719 Lai arī uzklauššanas amatpersonas statuss pēc Lēmuma 2001/462 stāšanās spēkā mainījās it īpaši tāpēc, ka saskaņā ar tā 2. panta 2. punktu tā administratīvā ziņā turpmāk tika piesaistīta Komisijas loceklis, kas bija atbildīgs par konkurenci, nevis Konkurences ģenerāldirektorātam, no šī lēmuma skaidri izriet, ka uzklauššanas amatpersonas jaunais amats tieši aizstāj tāda paša nosaukuma agrāko amatu saskaņā ar Lēmumu 94/810. Šādos apstākļos, pretēji prasītāja argumentācijai, jāatzīst, ka, neesot lēmumam par pilnvaru izbeigšanos saskaņā ar Lēmuma 2001/462 2. panta 1. punktu, iepriekšējā uzklauššanas amatpersona pēc šī lēmuma stāšanās spēkā palika savā amatā.

720 Iepriekš minēto lēmumu interpretāciju pastiprina objektīva nepieciešamība saistībā ar uzklauššanas amatpersonas amatu nodrošināt tās darbības turpinātību saskaņā ar labas pārvaldības principu. Jānorāda, ka Lēmums 2001/462 noteikti stājās spēkā laikā, kad jau bija uzsāktas noteiktas procedūras. Ja Lēmuma 2001/462 spēkā stāšanās kopā ar to, ka nebija iecelta jauna uzklauššanas amatpersona, nozīmētu, ka neviens nebija pilnvarots veikt šo funkciju, nebūtu iespējams turpināt šīs procedūras un tas attiecībā uz šīm procedūrām atņemtu jebkādu lietderīgu iedarbību Regulas Nr. 4064/89 un Lēmuma 2001/462 noteikumiem. Tāpēc jāatzīst, ka uzklauššanas amatpersonai, kas ieņēma amatu laikā, kad tika pieņemts Lēmums 2001/462, joprojām bija tiesības pildīt šo amatu līdz turpmākam paziņojumam vai vismaz, lai pabeigtu tādas procedūras kā šo, kurā tā jau bija iecelta.

721 Runājot par Lēmuma 2001/462 noteikumu piemērošanu, Komisija nenoliedz, ka uzklauššanas amatpersona pieļāva kļūdu tiesību piemērošanā attiecībā uz tiesas sēdes laikā spēkā esošajiem noteikumiem. Bet tā norāda, ka šai kļūdai nav ne tiesisku, ne praktisku seku, jo procedūra, ko uzklauššanas amatpersona piemēroja

praksē, atbilda gan vecajiem noteikumiem, kurus tā uzskatīja par piemērojamiem, gan jaunajiem noteikumiem, kuri tai bija jāpiemēro.

723 Komisija pareizi norāda, ka prasītājs nevarēja ne precizēt, kuru Lēmuma 2001/462 noteikumu tieši uzklausišanas amatpersona bija pārkāpusi, ne arī, uz kāda noteikuma pamata, ja tā būtu zinājusi, ka ir jāpiemēro Lēmums 2001/462, tā būtu varējusi ieņemt citādu nostāju nekā tā, ko tā ieņēma.

723 Vienīgie konkrētie prasītāja šajā sakarā izvirzītie jautājumi attiecas uz uzklausišanas amatpersonas atteikumu likt uzrādīt visu Čoi modeli un tajā izmantotos datus, kā arī no trešām personām saņemtās sūdzības un apsvērumus. Iepriekš 649. un turpmākos punktos minēto iemeslu dēļ jākonstatē, ka pieeja lietas materiāliem saistībā ar šīm sūdzībām un apsvērumiem šīs lietas apstākļos ir atzīta par pietiekamu. Tādējādi uzklausišanas amatpersonas nostāja šajā sakarā neliedza prasītājam aizstāvēties šajā lietā. Par Čoi modeli uzklausišanas amatpersona 2001. gada 28. jūnija ziņojumā atzīmēja, ka Komisija minētajā datumā vairs nebalstījās uz šo modeli (šajā sakarā skat. arī uzklausišanas amatpersonas 2001. gada 28. jūnija ziņojuma 2. un 3. punktu). Katrā ziņā šajā sakarā jāatgādina, ka iepriekš 399. un turpmākajos punktos Pirmās instances tiesa jau ir noraidījusi Komisijas argumentāciju par apvienoto pārdošanu un tādēļ nekāds secinājums par Čoi modeļa pieejamību nevar ietekmēt šī procesa iznākumu.

724 Prasītājs atzīmē, ka Lēmuma 2001/462 otrajā apsvērumā ir norādīts, ka “Komisijai jānodrošina, ka konkurences procedūrās tiek garantētas [tiesības tikt uzklausiņam], it īpaši ņemot vērā [Hartu]”. Šajā sakarā tas it sevišķi atsaucas uz tiesībām tikt uzklausiņam saskaņā ar Hartas 41. panta 2. punktu, tiesībām uz pieeju dokumentiem saskaņā ar 41. un 42. pantu, tiesībām uz taisnīgu tiesu saskaņā ar 47. pantu un, visbeidzot, skaidri noteikto pienākumu, kas izriet no 52. panta, ierobežojot pamattiesības, vienmēr ievērot samērīguma principu.

725 Šajā sakarā jānorāda, ka visas iepriekšējā punktā konkrēti minētās tiesības būtībā Kopienų tiesībās jau bija aizsargātas arī pirms Hartas pieņemšanas, kura, kā norādīts tās preambulā, tikai tās atkārtoti apliecina. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru pamattiesības ir Kopienų tiesību vispārīgo principu neatņemama sastāvdaļa un to ievērošanu nodrošina Kopienų tiesa (skat. it īpaši Tiesas 1996. gada 28. marta atzinumu lietā 2/94, *Recueil*, I-1759. lpp., 33. punkts, un Tiesas 1997. gada 29. maija spriedumu lietā C-299/95 *Kremzow*, *Recueil*, I-2629. lpp., 14. punkts). Šajā sakarā Tiesa un Pirmās instances tiesa iedvesmojas no dalībvalstīm kopīgajām konstitucionālajām tradīcijām un no norādēm, kas ietvertas starptautiskajos cilvēktiesību aizsardzības instrumentos, kurus dalībvalstis ir izstrādājušas vai tiem pievienojušas. Šajā sakarā īpaši svarīga ir ECTK (Tiesas 1986. gada 15. maija spriedums lietā 222/84 *Johnston*, *Recueil*, 1651. lpp., 18. punkts, un iepriekš minētais spriedums lietā *Kremzow*, 14. punkts). Turklāt saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību F panta 2. punktu (jaunajā redakcijā — ESL 6. panta 2. punkts): “Savienība kā Kopienų tiesību vispārīgu principu ievēro pamattiesības, ko nodrošina [...] Eiropas Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencija un kas izriet no dalībvalstu kopīgajām konstitucionālajām tradīcijām”.

726 Tāpat Kopienų tiesībās ir iedibināts arī samērīguma princips — viens no Kopienų tiesību vispārīgajiem principiem, kas nosaka, ka Kopienų iestāžu pieņemtie lēmumi nedrīkst pārsniegt to, kas ir piemērots un nepieciešams, lai sasniegtu attiecīgajā tiesiskajā regulējumā paredzētos mērķus, kas nozīmē, ka, pastāvot izvēlei starp vairākiem piemērotiem līdzekļiem, jāizvēlas mazāk ierobežojošais un sagādātās neērtības nedrīkst būt nesamērīgas ar izvirzītajiem mērķiem (skat., piemēram, Tiesas 1990. gada 13. novembra spriedumu lietā C-331/88 *Fedesa* u.c., *Recueil*, I-4023. lpp., 13. punkts; Tiesas 1994. gada 5. oktobra spriedumu apvienotajās lietās C-133/93, C-300/93 un C-362/93 *Crispoltoni* u.c., *Recueil*, I-4863. lpp., 41. punkts, un 1998. gada 5. maija spriedumu lietā C-157/96 *National Farmers' Union* u.c., *Recueil*, I-2211. lpp., 60. punkts).

727 Tādēļ šajā lietā no Lēmuma 2001/462 otrajā apsvērumā ietvertās atsauces uz Hartu neizriet, ka pēc šī lēmuma stāšanās spēkā uzklaušīšanas amatpersonai prasītāja nosauktās tiesības bija jāpiemēro citādi.



728 Prasītājs arī balstās uz Komisijas izteiktajiem vispārīgajiem apgalvojumiem par tiesību uz aizstāvību stiprināšanu, kam bija jāizriet no uzklausišanas amatpersonas uzdevumu reformas, it sevišķi apgalvojumiem, kas pirms Lēmuma 2001/462 pieņemšanas minēti Zaļajā grāmatā. Tomēr no šiem apgalvojumiem neizriet, ka uzklausišanas amatpersona noklausīšanos Komisijā veiktu citādi. Pati uzklausišanas amatpersona 2001. gada 19. jūnija vēstulē prasītājam apgalvoja, ka noklausīšanās tika organizēta tādā veidā, lai tā atbilstu Lēmuma 2001/462 prasībām par tiesību uz aizstāvību ievērošanu. It sevišķi jānorāda, ka uzklausišanas amatpersona koncentrācijas dalībniekiem deva iespēju iesniegt rakstiskus apsvērumus pēc šīs noklausīšanās, kā paredzēts Lēmuma 2001/462 12. panta 4. punktā.

729 Vienīgais konkrētais apgalvojums, ko prasītājs iesniedzis šajā sakarā, attiecas uz varbūtību, ka uzklausišanas amatpersona varēja uzskatīt, ka Čoi modelis bija jāizslēdz no apspriešanas noklausīšanās Komisijā stadijā, pamatojoties uz to, ka koncentrācijas dalībnieki nevarēja pārbaudīt tajā izmantotos datus. Šim argumentam nevar piekrist, jo nav nevienas atsaucis uz kādu īpašu Lēmuma 2001/462 noteikumu, kas grozītu kritēriju, kas uzklausišanas amatpersonai bija jāpiemēro, pieņemot lēmumu šajā sakarā. Katrā ziņā, kā atzīmēts iepriekš 723. punktā, Komisija Čoi modeli noraidīja pirms apstrīdētā lēmuma pieņemšanas.

730 Lai arī šīs lietas noklausīšanās laikā 2001. gada 29. un 30. maijā uzklausišanas amatpersona kļūdījās attiecībā uz piemērojamiem noteikumiem, šajā lietā nevar atzīt, ka šī kļūda būtu ietekmējusi prasītāja iespējas aizstāvēties tādā veidā, ka procedūras gaita varētu būt bijusi citāda.

- 731 Administratīvajā procedūrā pēc noklausīšanās uzklausišanas amatpersona, rakstot 2001. gada 28. jūnija ziņojumu, piemēroja jaunus Lēmuma 2001/462 noteikumus. Tādējādi, ieņemot noteiktu nostāju par vairākiem procesuāliem jautājumiem, ko bija izvirzījuši koncentrācijas dalībnieki, tā ņēma vērā faktiski piemērojamos procesuālos noteikumus. Ņemot vērā, ka ziņojumā tā atkārtoti pārbaudīja to, vai šajā lietā bija ievērotas tiesības uz aizstāvību, un it īpaši to, vai pieeja lietas materiāliem bija nodrošināta saskaņā ar piemērojamajām tiesību normām, jāsecina, ka tā kompensēja nepilnības, kas varēja rasties iepriekš, pirms apstrīdētā lēmuma pieņemšanas pielautās kļūdas dēļ.

## Vispārīgs secinājums

- 732 Šajā lietā jāatzīst, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā likumīgi atzina, ka pēc koncentrācijas tiktu nostiprināts prasītāja iepriekšējais dominējošais stāvoklis lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgū un koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam tiktu radīts dominējošais stāvoklis korporatīvo lidmašīnu dzinēju un kuģu mazo gāzes turbīnu tirgū (skat. iepriekš attiecīgi 489. un turpmākos punktus, 566. un turpmākos punktus un 587. un turpmākos punktus). No apstrīdētā lēmuma arī izriet, ka dominējošā stāvokļa radīšana vai nostiprināšana ikvienā no šiem tirgiem būtiski traucētu efektīvu konkurenci kopējā tirgū. Turklāt nevienu no šiem secinājumiem neietekmē prasītāja šajā lietā iesniegtie procesuālie iebildumi (iepriekš 621.–731. punkts).

- 733 Savukārt, lai arī Komisija apstrīdētajā lēmumā pareizi uzskatīja, ka lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū prasītājs pirms koncentrācijas atradās dominējošajā stāvoklī, tā nav pienācīgi pierādījusi, ka koncentrācijas rezultātā radītajam subjektam

tiktu radīts vai nostiprināts dominējošais stāvoklis sakarā ar *Honeywell* starteru un prasītāja lielu komercidmašīnu dzinēju vertikālu pārklāšanos, *Honeywell* aviācijas un neaviācijas preču savienošanu ar *GE* grupas finansiālo un komerciālo varu vai, visbeidzot, iespēju veikt prasītāja dzinēju un *Honeywell* aviācijas un neaviācijas preču apvienotu pārdošanu (skat. iepriekš attiecīgi 286. un turpmākos punktus, 325. un turpmākos punktus un 399. un turpmākos punktus).

734 Šajā sakarā jāatgādina, ka lēmums, kurā atzīts, ka paziņotā koncentrācija nav saderīga ar kopējo tirgu, nav jāatceļ, pamatojoties uz to, ka prasītājs ir pierādījis vienu vai vairākas kļūdas, kuras vājina analīzi par vienu vai vairākiem tirgiem, ja no tā paša lēmuma tik un tā izriet, ka paziņotā koncentrācija saistībā ar vienu vai vairākiem tirgiem atbilst Regulas Nr. 4064/89 2. panta 3. punktā noteiktajiem kritērijiem, kas liecina par darījuma nesaderību ar kopējo tirgu (skat. iepriekš it īpaši 45.–48. punktu). Tāpēc, tā kā Komisija apstrīdētajā lēmumā ir pareizi konstatējusi, ka šie kritēriji saistībā ar trim dažādiem tirgiem, proti, lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgu, korporatīvo lidmašīnu dzinēju tirgu un kuģu mazu gāzes turbīnu tirgu, bija izpildīti, apstrīdētais lēmums šajā lietā nav atceļams. Tādējādi prasība ir noraidāma.

## Par tiesāšanās izdevumiem

735 Atbilstoši Reglamenta 87. panta 2. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā prasītājam spriedums ir nelabvēlīgs un tā kā atbildētājs un personas, kas iestājušās lietā — *Rolls-Royce* un *Rockwell Collins*, ir prasījušas piespriet prasītājam atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, jāpiespriež prasītājam segt savus un atlīdzināt atbildētājas un personu, kas iestājušās lietā, tiesāšanās izdevumus.

Ar šādu pamatojumu

PIRMĀS INSTANCES TIESA (otrā palāta paplašinātā sastāvā)

nospriež:

- 1) **prasību noraidīt;**
- 2) **prasītājs sedz savus un atlīdzina Komisijas, kā arī personu, kas iestājušās lietā, tiesāšanās izdevumus.**

Pirrung

Tiili

Meij

Vilaras

Forwood

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2005. gada 14. decembrī.

Sekretārs

Priekšsēdētājs

E. Coulon

J. Pirrung

## Satura rādītājs

Atbilstošās tiesību normas .....	II - 5598
Prāvas priekšvēsture .....	II - 5599
Apstrīdētais lēmums .....	II - 5600
Process .....	II - 5603
Lietas dalībnieku prasījumi .....	II - 5606
Juridiskais pamatojums .....	II - 5606
A — Ievada jautājumi .....	II - 5607
1. Par lūgumu apvienot lietas .....	II - 5607
2. Par attiecībām starp dažādiem pilāriem, uz ko balstās Komisijas secinājumi par koncentrācijas nesaderību ar kopējo tirgu .....	II - 5608
a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 5608
b) Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 5609
3. Par ierosinātajām saistībām .....	II - 5611
4. Par pierādījumu standartu un Kopienu tiesas kontroli .....	II - 5614
a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 5614
b) Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 5615
Vispārēji apsvērumi .....	II - 5615
Konglomerāta iedarbība .....	II - 5616
Faktori, kas varētu atturēt koncentrācijas rezultātā radīto subjektu rikoties tā, kā paredzēts apstrīdētajā lēmumā .....	II - 5618

5. Par to, ka nav pierādīts, ka tiks būtiski traucēta efektīva konkurence . . . . .	II - 5620
a) Lietas dalībnieku argumenti . . . . .	II - 5620
b) Pirmās instances tiesas vērtējums . . . . .	II - 5622
<b>B — Par iepriekšējo dominējošo stāvokli lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū . . . . .</b>	<b>II - 5625</b>
1. Ievads . . . . .	II - 5625
2. Lietas dalībnieku argumenti . . . . .	II - 5626
3. Pirmās instances tiesas vērtējums . . . . .	II - 5633
a) Ievada apsvērumi . . . . .	II - 5633
b) Par tirgus daļām . . . . .	II - 5636
Par <i>CFMI</i> tirgus daļu pieskaitīšanu prasītāja tirgus daļām . . . . .	II - 5637
— Ievads . . . . .	II - 5637
— <i>CFMI</i> iekšējās organizācijas analīze . . . . .	II - 5638
— <i>GE, CFMI</i> un <i>Snecma</i> konkurences stāvokļu analīze . . . . .	II - 5640
— Kopsavilkums un secinājums par <i>CFMI</i> tirgus daļas pieskaitīšanu ar prasītāja tirgus daļām . . . . .	II - 5641
Par Komisijas izmantotajām tirgus daļām, novērtējot ražotāju ietekmi lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū . . . . .	II - 5643
— Apsvērumi par lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgus raksturu . . . . .	II - 5643
— Apsvērumi par apkopes pakalpojumu tirgiem . . . . .	II - 5644
	II - 5833

— Apsvērumi par “standartizāciju” lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū .....	II - 5646
— Par Komisijas noteikto tirgus daļu, lai novērtētu prasītāja ietekmi lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū .....	II - 5648
— Jautājums par <i>Boeing 737</i> .....	II - 5652
Secinājums par tirgus daļām .....	II - 5654
c) Vertikālā integrācija — <i>GE Capital</i> un <i>GECAS</i> .....	II - 5655
Ievads .....	II - 5655
<i>GECAS</i> komerciālā ietekme .....	II - 5658
— Par <i>GECAS</i> politiku “tikai <i>GE</i> ” .....	II - 5658
— Par <i>GECAS</i> uzņēmējdarbības pozīciju .....	II - 5660
<i>GE Capital</i> finansiālā vara .....	II - 5662
Apsvērumi par to, kā <i>GECAS</i> un <i>GE Capital</i> izmantoja savu ietekmi pār prasītāja klientiem lielu komerclidmašīnu dzinēju tirgū .....	II - 5662
— Par to, kā <i>GE</i> izmantoja ietekmi, ko tai nodrošina meitas uzņēmumu ietekme uz lidmašīnu ražotājiem .....	II - 5663
— Par to, kā <i>GE</i> izmantoja ietekmi, ko tai nodrošina meitas uzņēmumu vara pār lidsabiedrībām .....	II - 5667
— Secinājums par to, kā <i>GE</i> izmantoja ietekmi, ko tai nodrošina meitas uzņēmumu vara .....	II - 5670
Apsvērumi par datiem, kā mainījās prasītāja tirgus daļa, kad <i>GECAS</i> sāka nodarboties ar lidmašīnu pirkšanu un līzingu .....	II - 5671
Secinājumi par vertikālo integrāciju .....	II - 5674

d) Konkurences stāvoklis lielu komercidmašīnu dzinēju tirgū .....	II - 5675
e) Komerčiāla vai konkurences spiediena neesamība vai nenozīmīgums ...	II - 5678
Spiediens no konkurentu puses .....	II - 5678
— Par <i>P &amp; W</i> stāvokli .....	II - 5679
— Par <i>Rolls-Royce</i> stāvokli .....	II - 5681
Spiediens no pircēju puses .....	II - 5683
f) Secinājums par dominējošo stāvokli .....	II - 5685
C — Par vertikālo pārklāšanos .....	II - 5685
1. Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 5685
2. Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 5687
3. Secinājums .....	II - 5696
D — Par konglomerāta ietekmi .....	II - 5697
1. Par finansiālo varu un vertikālo integrāciju .....	II - 5697
a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 5697
Par finansiālo varu .....	II - 5697
Par vertikālo integrāciju .....	II - 5698
b) Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 5700
Ievads .....	II - 5700
Par Komisijas nākotnē paredzētās rīcības iespējamību .....	II - 5701
— Par PAI-standarta precēm .....	II - 5701
— Par PiAI un PAI-izvēles precēm .....	II - 5705
Par dominējošu stāvokļu izveidošanu aviācijas un neaviācijas preču tirgos nākotnē .....	II - 5709
Secinājums .....	II - 5712
	II - 5835



2. Par apvienoto pārdošanu .....	II - 5713
a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 5713
Ievada apsvērumi .....	II - 5713
Par tiro vai tehnisko apvienoto pārdošanu .....	II - 5716
Par jaukto apvienoto pārdošanu .....	II - 5717
b) Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 5721
Ievada apsvērumi .....	II - 5721
Vispārīgi par apvienoto pārdošanu .....	II - 5724
Par tiro apvienoto pārdošanu .....	II - 5727
Par tehnisko apvienoto pārdošanu .....	II - 5731
Par jaukto apvienoto pārdošanu .....	II - 5732
— Par iepriekšējo praksi .....	II - 5734
— Par ekonomiskajām analizēm .....	II - 5736
— Par paredzētās rīcības stratēģisko raksturu .....	II - 5742
Secinājums .....	II - 5744
E — Par horizontālo pārklāšanos .....	II - 5745
1. Par lielu iekšzemes lidmašīnu dzinējiem .....	II - 5746
a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 5746
Par tirgus definīciju un dominējošo stāvokli konkrētajā tirgū pirms koncentrācijas .....	II - 5746
Par koncentrācijas ietekmi uz attiecīgo tirgu .....	II - 5748
Par strukturālo saistību priekšlikumu attiecībā uz lielu iekšzemes lidmašīnu dzinējiem noraidīšanu .....	II - 5749
b) Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 5750
Par tirgus definīciju .....	II - 5750

Par prasītāja dominējošo stāvokli pirms koncentrācijas .....	II - 5766
Par dominējošā stāvokļa nostiprināšanu .....	II - 5767
Par dominējošā stāvokļa nostiprināšanas ietekmi uz konkurenci .....	II - 5768
Par Komisijas saistību priekšlikumu attiecībā uz lielām iekšzemes lidmašīnām noraidījumu .....	II - 5773
Secinājums par horizontālo pārklāšanos, kas ietekmē lielu iekšzemes lidmašīnu dzinēju tirgu .....	II - 5775
2. Par korporatīvo lidmašīnu dzinējiem .....	II - 5775
a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 5775
b) Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 5776
c) Secinājums par horizontālo pārklāšanos, kas ietekmētu korporatīvo lidmašīnu dzinēju tirgu .....	II - 5782
3. Par kuģu mazām gāzes turbīnām .....	II - 5783
a) Par tirgus definīciju .....	II - 5783
Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 5783
Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 5783
b) Par saistību priekšlikumiem .....	II - 5790
Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 5790
Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 5791
c) Secinājums par horizontālo pārklāšanos, kas ietekmē kuģu mazu gāzes turbīnu tirgu .....	II - 5793
F — Par pamatiem, kas balstīti uz procesuāliem pārkāpumiem .....	II - 5793
1. Sākotnēji apsvērumi .....	II - 5794
a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 5794
b) Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 5796

2. Par pieeju noteiktiem dokumentiem .....	II - 5798
a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 5798
b) Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 5802
3. Par novēloto pieeju lietas materiāliem .....	II - 5815
a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 5815
b) Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 5816
4. Par īso termiņu, kas <i>GE</i> bija, lai iepazītos ar lietas materiāliem .....	II - 5818
a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 5818
b) Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 5819
5. Par uzklaušanās amatpersonas uzdevumu ievērošanu .....	II - 5823
a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 5823
b) Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 5824
Vispārīgs secinājums .....	II - 5829
Par tiesāšanās izdevumiem .....	II - 5830