

PIRMĀS INSTANCES TIESAS SPRIEDUMS (otrā palāta)

2006. gada 4. jūlijā\*

Lieta T-177/04

*easyJet Airline Co. Ltd*, Lūtonā [*Luton*] (Apvienotā Karaliste), ko sākotnēji pārstāvēja Dž. Kuks [*J. Cook*], Dž. Pārkers [*J. Parker*] un S. Dolens [*S. Dolan*], *solicitors*, pēc tam M. Verners [*M. Werner*] un M. Vaha [*M. Waha*], advokāti, L. Milss [*L. Mills*], *solicitor*, M. de Lasala Lobera [*M. de Lasala Lobera*] un R. Malhotra [*R. Malhotra*], advokāti,

prasītāja,

pret

**Eiropas Kopienų Komisiju**, ko pārstāv P. Oliveris [*P. Oliver*], A. Bukē [*A. Bouquet*] un A. Velans [*A. Whelan*], pārstāvji, kas norādīja adresi Luksemburgā,

atbildētāju,

\* Tiesvedības valoda — angļu.

ko atbalsta

**Francijas Republika**, ko pārstāv Ž. de Bergess [*G. de Bergues*], pārstāvis, kas norādīja adresi Luksemburgā,

persona, kas iestājusies lietā,

par prasību atcelt Komisijas 2004. gada 11. februāra lēmumu, ar kuru par saderīgu ar kopējo tirgu ir atzīta koncentrācija starp *Air France* un *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV*, ar nosacījumu, ka tiek ievērotas uzņēmumu ierosinātās saistības (lieta COMP/M.3280 — *Air France/KLM*).

EIROPAS KOPIENU  
PIRMĀS INSTANCES TIESA (otrā palāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs J. Pirungs [*J. Pirrung*], tiesneši N. Dž. Forvuds [*N. J. Forwood*] un S. Papisavvs [*S. Papisavvas*], sekretāre K. Andovā [*K. Andová*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un tiesas sēdi 2005. gada 23. novembrī,

pasludina šo spriedumu.

## Spriedums

### Atbilstošās tiesību normas

- 1 Saskaņā ar 1. pantu Padomes 1989. gada 21. decembra Regulā (EEK) Nr. 4064/89 par uzņēmumu koncentrācijas kontroli [OV L 395, 1. lpp., kurā izdarīti labojumi (OV 1990, L 257, 13. lpp.) un kas grozīta ar Padomes 1997. gada 30. jūnija Regulu (EK) Nr. 1310/97 (OV L 180, 1. lpp.), kurā izdarīti labojumi (OV 1998, L 40, 17. lpp.)], šī regula attiecas uz visām koncentrācijām Kopienas mērogā, kas definētas šī panta 2. un 3. punktā.
- 2 Atbilstoši Regulas Nr. 4064/89 4. panta 1. punktam par koncentrācijām Kopienas mērogā iepriekš ir jāpaziņo Komisijai.
- 3 Atbilstoši Regulas Nr. 4064/89 6. panta 1. punkta b) apakšpunktam, ja Komisija uzskata, ka paziņotā koncentrācija, lai gan atbilst šīs regulas darbības jomai, nerada nopietnas šaubas attiecībā uz tās saderību ar kopējo tirgu, tā izlemj necelt iebildumus un paziņo, ka koncentrācija ir saderīga ar kopējo tirgu (turpmāk tekstā — “I posms”).

- 4 Regulas Nr. 4064/89 6. panta 1. punkta c) apakšpunkts savukārt paredz — gadījumos, ja Komisija atklāj, ka uz paziņoto koncentrāciju attiecas šī regula un tā izraisa nopietnas šaubas attiecībā uz tās saderību ar kopējo tirgu, tā nolemj uzsākt lietvedību (turpmāk tekstā — “II posms”).
  
- 5 Saskaņā ar Regulas Nr. 4064/89 6. panta 2. punktu:

“Ja Komisija atklāj, ka pēc attiecīgo uzņēmumu [veiktās] pārveidošanas paziņotā koncentrācija vairs neizraisa nopietnas šaubas 1. punkta c) apakšpunkta izpratnē, tā var nolemt paziņot, ka koncentrācija saskaņā ar 1. punkta b) apakšpunktu ir saderīga ar kopējo tirgu.

Komisija saskaņā ar 1. punkta b) apakšpunktu pieņemtajam lēmumam var pievienot nosacījumus un pienākumus, lai nodrošinātu to, ka attiecīgie uzņēmumi pilda tās saistības, kuras tie ir uzņēmušies attiecībā pret Komisiju ar mērķi padarīt koncentrāciju saderīgu ar kopējo tirgu.”

- 6 Atbilstoši Regulas Nr. 4064/89 6. panta 3. punkta b) apakšpunktam Komisija var atcelt lēmumu, kuru tā pieņēmusi, ja attiecīgie uzņēmumi pārkāpj lēmumam pievienotos pienākumus.
  
- 7 Komisijas paziņojumā par pieņemamiem aizsardzības līdzekļiem saskaņā ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 4064/89 un Komisijas Regulu (EK) Nr. 447/98

(OV 2001, C 68, 3. lpp.; turpmāk tekstā — “paziņojums par aizsardzības līdzekļiem”) Komisija nosaka vadlīnijas, kuras tā ievēros saistību jomā un tostarp paziņo:

- pusēm skaidri jāparāda, ka aizsardzības līdzekļi atjauno nosacījumus efektīvai konkurencei kopējā tirgū uz ilgu laiku (6. punkts) un uzreiz novērš visas neskaidrības saistībā ar ierosinātā aizsardzības līdzekļa veidu, mērogu un nozīmīgumu, kā arī iespējamību, ka puses to sekmīgi, pilnīgi un laikus īsteno (7. pants);
  
- saistību galvenais mērķis ir nodrošināt konkurētspējīgas tirgus struktūras; saistībām, kas savā būtībā ir strukturālas, piemēram, saistībām pārdot meitas uzņēmumu, parasti no Regulas Nr. 4064/89 mērķa viedokļa ir dodama priekšroka, ciktāl šādas saistības novērš Komisijas iepriekš konstatētā dominējošā stāvokļa rašanos vai nostiprināšanu un turklāt neprasa vidēja vai ilgtermiņa uzraudzības pasākumu veikšanu. Tomēr nevar automātiski izslēgt iespēju, ka arī citi saistību veidi spēj novērst dominējoša stāvokļa rašanos vai nostiprināšanos, un tas, vai šādas saistības var pieņemt, jānosaka katrā atsevišķā gadījumā (9. punkts);
  
- I posmā Komisijai iesniegtajām saistībām jābūt pietiekamām, lai skaidri izslēgtu “nopietnas šaubas” Regulas Nr. 4064/89 6. panta 1. punkta c) apakšpunkta nozīmē (11. punkts);
  
- ja ierosinātā apvienošanās draud radīt vai nostiprināt dominējošu stāvokli, kas traucētu efektīvu konkurenci, visefektīvākais efektīvas konkurences atjaunošanas veids, izņemot aizliegšanu, ir radīt nosacījumus jaunas konkurētspējīgas vienības izveidei vai pastāvošo konkurentu nostiprināšanai, veicot nodalīšanu (13. punkts);

- nodalitajām darbībām jāveido dzīvotspējīgs uzņēmums, kas, ja to vada piemērots pircējs, var efektīvi un ilgstoši konkurēt ar apvienojušos vienību. Parasti dzīvotspējīgs uzņēmums ir pastāvošs uzņēmums, kas var darboties autonomi, t.i., neatkarīgi no apvienošanā iesaistītajām pusēm attiecībā uz izejmateriālu piegādi vai citām sadarbības formām, izņemot pārejas posmu, kad šāda atkarība varētu rasties (14. punkts);
  
  - pastāv gadījumi, kad uzņēmumam piederošo aktīvu dēļ nodalīšanas kopuma dzīvotspēja ir lielā mērā atkarīga no pircēja personības. Šādā gadījumā Komisija apvienošanos neapstiprina, ja vien puses neapņemas nepabeigt paziņoto darbību pirms saistoša līguma noslēgšanas ar pircēju par nodalīto uzņēmumu, ko apstiprinājusi Komisija (20. punkts);
  
  - lai gan nodalīšanai kā aizsardzības līdzeklim tiek dota priekšroka, tas nav vienīgais Komisijai pieņemamais aizsardzības līdzeklis. Var būt situācijas, kad uzņēmuma nodalīšana nav iespējama. Šādos gadījumos Komisijai jānosaka, vai citiem aizsardzības līdzekļu veidiem var būt pietiekama ietekme uz tirgu, lai atjaunotu efektīvu konkurenci (26. punkts).
- 8 Komisijas paziņojumā par konkrētā tirgus definīciju Kopienas konkurences tiesību vajadzībām (OV 1997, C 372, 5. lpp.; turpmāk tekstā — “paziņojums par tirgus definīciju”) ir noteikts, ka konkurence pakļauj uzņēmumus trim galvenajiem ierobežojumiem: savstarpējai aizvietojamībai no pieprasījuma viedokļa, piedāvājuma aizvietojamībai un potenciālai konkurencei. No ekonomiskā viedokļa konkrētā tirgus definēšanai savstarpējā aizvietojamība no pieprasījuma viedokļa ir visātrākais un visefektīvākais disciplīnas faktors attiecībā pret konkrētā produkta nodrošinātājiem, it īpaši saistībā ar to lēmumiem cenu noteikšanas jautājumos (13. punkts).

## Prāvas rašanās fakti

### 1. Attiecīgie uzņēmumi

- 9 2004. gada 11. februārī, I posma beigās, Komisija pieņēma lēmumu, ar kuru koncentrācija tika atzīta par saderīgu ar kopējo tirgu, ar nosacījumu, ka tiek ievērotas ierosinātās saistības atbilstoši Regulas Nr. 4064/89 6. panta 2. punktam (lieta *COMP/M.3280 — Air France/KLM*) (OV C 60, 5. lpp.; turpmāk tekstā — “apstrīdētais lēmums”). Prasītāja ir Apvienotajā Karalistē reģistrēta zemo izmaksu aviosabiedrība, kas piedāvā savus pakalpojumus par pievilcīgām cenām uz dažādiem lidojuma galamērķiem Eiropā.
- 10 *Air France* ir Francijā reģistrēta aviosabiedrība, kas darbojas galvenokārt trijos sektoros: pasažieru gaisa pārvadājumi, kravas pārvadājumi un apkopes pakalpojumi. *Air France* darbojas starveida tīklā (*hub-and-spoke network*) un tās galvenās tranzīta platformas starptautiskajiem lidojumiem atrodas *Roissy-Charles-de-Gaulle* lidostā (turpmāk tekstā — “*CDG*”) un vietējiem reisiem — *Paris-Orly* lidostā (turpmāk tekstā — “*Orly*”). *Air France* ir arī viena no *SkyTeam* alianses dibinātājām, kuras pārējie dalībnieki ir sabiedrības *Aeromexico*, *Alitalia*, *Continental Airlines*, *CSA Czech Airlines*, *Delta*, *Northwest Airlines* un *Korean Air*.
- 11 *KLM* ir Nīderlandē reģistrēta aviosabiedrība, kas darbojas galvenokārt četros sektoros: pasažieru gaisa pārvadājumi, kravas pārvadājumi, apkopes pakalpojumi, kā arī čarterreisu un zemo izmaksu reisu nodrošināšanas pakalpojumi, izmantojot savu meitas sabiedrību *Transavia*. *KLM* darbojas starveida tīklā un tās galvenās tranzīta platformas atrodas *Amsterdam-Schiphol* lidostā. *KLM* ir noslēgusi alianses nolīgumu ar *Northwest Airlines*, kas galvenokārt attiecas uz maršrutiem Ziemeļatlantijas reģionā.

## 2. Administratīvā procedūra Komisijā

- 12 2003. gada 18. decembrī *Air France* un *KLM* saskaņā ar Regulu Nr. 4064/89 paziņoja Komisijai par 2003. gada 16. decembrī parakstīto ietvarlīgumu. Šis līgums paredzēja, ka *Air France* iegādāsies visas *KLM* ekonomiskās intereses, kā arī iegūs pakāpenisku tās juridisko kontroli. Tāpat *Air France* sākotnēji bija jāiegādājas 49 % balsstiesību *KLM*, kas tai piešķirtu veto tiesības attiecībā uz stratēģiskām darbībām, proti, stratēģiskā plāna pieņemšanu, budžetu un *KLM* vadītāju iecelšanu, un vēlāk — atlikušās balsstiesības (turpmāk tekstā — “koncentrācija”).
- 13 2003. gada 23. decembrī, pamatojoties uz Regulas Nr. 4064/89 11. pantu, Komisija nosūtīja informācijas pieprasījumu saistībā ar koncentrāciju vairāk nekā 90 konkurentiem, to skaitā arī prasītājam. 2004. gada 14. janvārī prasītāja iesniedza savus apsvērumus.
- 14 2004. gada 21. janvārī, pamatojoties uz Regulas Nr. 4064/89 6. panta 2. punktu, *Air France* un *KLM* ierosināja Komisijai uzņemt saistības. 2004. gada 23. janvārī Komisija nosūtīja šīs saistības ieinteresētajām trešām personām, lai saņemtu to apsvērumus. 2004. gada 30. janvārī un 4. februārī prasītāja, atbildot uz Komisijas jautājumiem, iesniedza savas piezīmes par koncentrācijas pušu ierosinātajām saistībām.
- 15 2004. gada 11. februārī, I posma beigās, Komisija pieņēma apstrīdēto lēmumu, kurā tā atzina, ka koncentrācija ir saderīga ar kopējo tirgu, ar nosacījumu, ka tiek ievērotas uzņēmumu ierosinātās saistības.



### 3. Komisijas akceptētās saistības

<sup>16</sup> Lai kļiedētu koncentrācijas izraisītās nopietnās šaubas par tās saderību ar kopējo tirgu, *Air France* un *KLM* ierosināja uzņemties saistības ar mērķi atrisināt konkurences problēmas attiecībā uz 14 pakalpojumiem, no kuriem 9 ir izvietoti Eiropā (Parīze–Amsterdama, Liona–Amsterdama, Marseļa–Amsterdama, Tulūza–Amsterdama, Bordo–Amsterdama, Milāna–Amsterdama, Roma–Amsterdama, Venēcija–Amsterdama un Boloņa–Amsterdama). Saistības, kas ir pakļautas pilnvarotās personas uzraudzībai, var rezumēt šādi:

- saistības attiecībā uz neliela attāluma pārvadājumiem (vai maršrutiem Eiropas ietvaros): apvienojusies vienība apņemas nodot, nesāņemot par to finansiālu kompensāciju, un atbilstoši saistībās aprakstītajai procedūrai noteiktu skaitu laika nišu lidojumiem uz Amsterdamu un/vai Parīzi un/vai Lionu un/vai Milānu un/vai Romu un ļaut vairākiem jaunienācējiem noteiktos maršrutos Eiropas ietvaros bez pārtraukuma nodrošināt pasažieru gaisa pārvadājumu regulāros ikdienas pakalpojumus (jaunus vai papildu). Maršrutā Parīze–Amsterdama ir jānodod līdz sešiem lidojumiem dienā, maršrutā Milāna–Amsterdama — līdz četriem lidojumiem dienā, maršrutos Liona–Amsterdama un Roma–Amsterdama — līdz trīs lidojumiem dienā, un maršrutos Marseļa–Amsterdama, Tulūza–Amsterdama, Bordo–Amsterdama, Venēcija–Amsterdama un Boloņa–Amsterdama — līdz diviem lidojumiem dienā;
- saistības attiecībā uz liela attāluma pārvadājumiem (vai starpkontinentālajiem maršrutiem): Amsterdamas un Parīzes lidostās tiks nodotas laika nišas attiecībā uz liela attāluma pārvadājumiem, kas apstrīdētajā lēmumā norādīti kā tādi, kas izraisa konkurences problēmas;

- saistības attiecībā uz laika nišu atbrīvošanas kārtību: apvienojušās vienības atbrīvotās laika nišas tiks izvietotas tādā amplitūdā, kas neatšķiras vairāk par 90 minūtēm, salīdzinot ar jaunienācēja prasīto laiku liela attāluma maršrutiem, un amplitūdā, kas neatšķiras vairāk par 30 minūtēm, salīdzinot ar jaunienācēja lūgto laiku maršrutiem Eiropas ietvaros; pamatojoties uz *CDG* un *Orly* lidostu savstarpējo aizvietojamību Eiropas pasažieru gaisa pārvadāšanas pakalpojumiem, potenciālie jaunienācēji var lūgt laika nišas vienā vai otrā no šīm lidostām;
  
- saistību ilgums attiecībā uz laika nišām nav ierobežots; apvienotajai vienībai tomēr ir iespēja atsaukties uz pārskatīšanas noteikumu, ja to pamato ārkārtas apstākļi vai radikālas izmaiņas tirgus apstākļos, tādās kā konkurējoša gaisa pārvadātāja pakalpojuma izmantošana konkrētam liela attāluma vai Eiropas maršrutam; tad Komisija var izlemt izbeigt, izmainīt vai aizstāt vienu vai vairākas no pieņemtajām saistībām; ja šīs pārskatīšanas rezultātā Komisija secina, ka apvienotajai vienībai piekrītošais pienākums atbrīvot laika nišas konkrētajam maršrutam ir izpildīts, jaunienācējs var turpināt izmantot iepriekš saņemtās laika nišas; ja viņš pārtrauc izmantot laika nišas konkrētajam maršrutam, tās ir jānodod laika nišu koordinātoram;
  
- lidojumu skaita iesaldēšana: apvienojusies vienība apņemas nepalielināt lidojumu skaitu attiecīgi maršrutos Parīze–Amsterdama vai Liona–Amsterdama laika posmā, kas sākas no jaunā gaisa pārvadāšanas pakalpojumu sniedzēja darbības sākuma attiecīgajā maršrutā; šis lidojumu skaita iesaldējums ilgs sešas turpmākās sezonas, kā to noteikusi *International Air Transport Association (IATA)*; papildus tam apvienojusies vienība apņemas, pirmkārt, nepalielināt lidojumu skaitu, pārsniedzot 14 reisu nedēļā maršrutā Amsterdama–Ņujorka (*J. F. Kennedy* lidosta) un, otrkārt, nepalielināt lidojumu skaitu maršrutā Amsterdama–Ņujorka (*Newark* lidosta) sešu turpmāko sezonu laikā, kā to paredzējusi *IATA* un kas sākas no jaunā gaisa pārvadāšanas pakalpojumu sniedzēja darbības sākuma attiecīgajā maršrutā;

- starplīniju nolīgumi: ja jaunienācējs to lūdz, apvienojusies vienība apņemas noslēgt ar to starplīniju nolīgumu attiecībā uz visiem apstrīdētajā lēmumā minētajiem maršrutiem;
  
- īpaši nolīgumi saistībā ar proporcionālas daļas samaksu: ja potenciālais jaunienācējs to lūdz, apvienojusies vienība apņemas noslēgt ar to īpašu nolīgumu par proporcionālas daļas samaksu par lidojumiem, kuru faktiskā izlidošanas vieta un galamērķis ir Francijā un/vai Nīderlandē, ar nosacījumu, ka ceļojuma daļa notiek maršrutā Parīze–Amsterdamā;
  
- lojalitātes programma: ja jaunienācējs to lūdz, apvienojusies vienība ļaus tam piedalīties tās lojalitātes programmā attiecībā uz apstrīdētajā lēmumā minētajiem maršrutiem ar tādiem pašiem nosacījumiem kā citiem tās alianses biedriem, kurā piedalās apvienojusies vienība;
  
- starpmodālie pakalpojumi: ja dzelzceļa pārvadājumu sabiedrība vai cita virszemes pārvadājumu sabiedrība, kas nodrošina satiksmi starp Franciju un Nīderlandi un/vai Itāliju un Nīderlandi, to lūdz, apvienojusies vienība apņemas noslēgt ar to starpmodālu nolīgumu; atbilstoši šī nolīguma noteikumiem apvienojusies vienība nodrošinās pasažieru gaisa pārvadājumus vienā maršruta daļā, bet pārvadājumus pārējā posmā nodrošinās starpmodālais partneris;
  
- nolīgumi par brīvu vietu saglabāšanu: pēc potenciālā jaunienācēja lūguma apvienojusies vienība apņemas noslēgt ar to nolīgumu par brīvu vietu saglabāšanu maršrutā, kura faktiskā izlidošanas vieta un galapunkts, no vienas puses, ir Nīderlandē un, no otras puses, Marseļā, Tulūzā vai Bordo, ar nosacījumu, ka viens pārvadājuma posms notiek maršrutā Parīze–Amsterdamā; nolīgums par brīvu vietu saglabāšanu ir balstīts uz noteiktu vietu skaitu un ir spēkā vismaz vienu sezonu, kā to noteikusi *IATA*; šis nolīgums attiecas augstākais uz 15 % no attiecīgajā maršrutā piedāvātajām vietām un ne vairāk kā uz 30 vietām lidmašīnā;

- saistības attiecībā uz tarifiem: katru reizi, kad apvienojusies vienība samazina publicētos tarifus maršrutā Parīze–Amsterdama, tā apņemas piemērot līdzvērtīgu samazinājumu atbilstošajam tarifam maršrutā Liona–Amsterdama, ja vien šo maršrutu neapkalpo konkurētspējīgs gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniedzējs.

## Process un lietas dalībnieku prasījumi

- 17 Ar prasības pieteikumu, kas Pirmās instances tiesas kancelejā iesniegts 2004. gada 14. maijā, prasītāja cēla šo prasību.
- 18 Ar dokumentu, kas Pirmās instances tiesas kancelejā iesniegts 2004. gada 24. septembrī, Francijas Republika lūdza atļauju iestāties šajā tiesvedībā Komisijas prasījumu atbalstam. 2004. gada 9. novembrī prasītāja lūdza, lai atsevišķa informācija, kas pēc tās uzskata attiecas uz tās komercnoslēpumiem, tiktu izskatīta konfidenciali. Ar 2004. gada 17. decembra rīkojumu Pirmās instances tiesas otrās palātas priekšsēdētājs atļāva Francijas Republikai iestāties lietā. Persona, kas iestājusies lietā, iesniedza savu procesuālo rakstu un pārējie lietas dalībnieki par to iesniedza savus apsvērumus noteiktajos termiņos.
- 19 Tā kā persona, kas iestājusies lietā, neizvirzīja iebildumus pret to, ka tiek ievērota konfidencialitāte, tai tika nosūtīta procesuālā raksta nekonfidencialā versija, kā tas jau sākotnēji bija paredzēts iepriekš minētajā 2004. gada 17. decembra rīkojumā.
- 20 Ar 2005. gada 26. oktobra vēstuli persona, kas iestājusies lietā, informēja Pirmās instances tiesas kanceleju, ka tā neplāno piedalīties tiesas sēdē.

21 Pēc tiesneša referenta ziņojuma Pirmās instances tiesa nolēma sākt mutvārdu procesu. Tika uzklausi lietas dalībnieku mutvārdu paskaidrojumi un viņu atbildes uz jautājumiem, ko Pirmās instances tiesa uzdeva 2005. gada 23. novembra tiesas sēdē.

22 Prasītājas prasījumi Pirmās instances tiesai ir šādi:

— atcelt apstrīdēto lēmumu;

— piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

23 Komisijas un personas, kas iestājusies lietā, prasījumi Pirmās instances tiesai ir šādi:

— noraidīt prasību;

— piespriest prasītājai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

### **Par lūgumu veikt pierādījumu savākšanas pasākumus**

24 Ar vēstuli, kas Pirmās instances tiesas kancelejā iesniegta 2005. gada 3. oktobrī, prasītāja lūdz veikt pierādījumu savākšanas pasākumus ar mērķi likt Komisijai iesniegt, pirmkārt, visas atbildes, kas saņemtas uz tās 2003. gada 23. decembra informācijas pieprasījumu, kā arī visus dokumentus, kurus tai iesniegušas

aviosabiedrības *Meridiana*, *Virgin Express* un *Volare*, un, otrkārt, visus tās darba dokumentus attiecībā uz ierosinātajām saistībām, kā arī visu saraksti saistībā ar šo pēdējo minēto aviosabiedrību vēstuļu apmaiņu ar koncentrācijas pusēm.

- 25 Pirmās instances tiesa uzskata, ka šis lūgums ir iesniegts pierādījumu iesniegšanas ietvaros. Saskaņā ar Pirmās instances tiesas reglamenta 48. panta 1. punktu replikā un atbildē uz repliku lietas dalībnieki var piedāvāt papildu pierādījumus, tomēr lietas dalībniekiem ir jāmotivē kavēšanās pierādījumu iesniegšanā.
- 26 Šajā lietā ir jānorāda, ka prasītāja ir lūgusi veikt pierādījumu savākšanas pasākumus gandrīz 11 mēnešus pēc sava prasības pieteikuma iesniegšanas, nepaskaidrojot šādas kavēšanās iemeslus. Līdz ar to prasītāja tiesas sēdē tika lūgta paskaidrot iemeslus, kas, pēc tās domām, var pamatot tās lūguma novēloto iesniegšanu. Šajā kontekstā prasītāja paskaidroja, ka šī novēlošanās ir izskaidrojama ar to, ka tā sākotnēji bija paredzējusi celt prasību par Komisijas lēmumu, ar kuru tā bija atteikusi prasītājai piekļuvi dokumentiem, kurus tā bija vēlējusies saņemt. Kaut arī šis šaubas attiecībā uz iesniedzamās prasības veidu var izskaidrot, kāpēc prasītāja neiesniedza savu lūgumu uzreiz pēc šī atteikuma saņemšanas, tas nevar pamatot to, ka prasītāja gaidīja vairākus mēnešus pirms turpmāku darbību veikšanas.
- 27 Papildus tam un neatkarīgi no šī lūguma novēlotā rakstura Pirmās instances tiesa uzskata, ka lietas dalībnieku procesuālajos dokumentos un mutvārdu paskaidrojumos esošā informācija ir pietiekama, lai pieņemtu nolēmumu šajā lietā. Līdz ar to lūgums par pierādījumu savākšanas pasākumu veikšanu ir noraidāms.

## Par pieņemamību

### 1. *Lietas dalībnieku argumenti*

- 28 Prasītāja apgalvo, ka to tieši un individuāli ir skāris apstrīdētais lēmums. Tiktāl, ciktāl prasītāja darbojas tajos tirgos, kuros darbosies apvienojusies vienība, tā uzskata, ka to ir tieši skāris apstrīdētais lēmums. Prasītāja uzskata, ka tā ir individuāli skarta arī tāpēc, ka ir viena no galvenajām *Air France* un *KLM* konkurentēm dažādos maršrutos un ir uzskatāma arī par *Air France* potenciālo konkurenti citos maršrutos Francijā, tai skaitā tajos, kuru galamērķis un izlidošanas vieta ir *CDG* un *Orly* lidosta. Papildus tam prasītāja uzsver, ka tai ir bijusi aktīva loma administratīvajā procedūrā, kuras rezultātā tika pieņemts apstrīdētais lēmums, kas ir līdzdalība, kas, ņemot vērā judikatūru, individualizē to analogā veidā kā minētā lēmuma adresātus (Pirmās instances tiesas 1994. gada 19. maija spriedums lietā T-2/93 *Air France*/Komisija, *Recueil*, II-323. lpp., 44. punkts).
- 29 Komisija apstrīd šīs prasības pieņemamību, jo prasītājai nav ieinteresētības tajos maršrutos, ko skar koncentrācija.

### 2. *Pirmās instances tiesas vērtējums*

#### *Par tiesībām celt prasību*

- 30 Saskaņā ar EKL 230. panta ceturto daļu jebkura fiziska vai juridiska persona var vērsties Tiesā par lēmumu, kas adresēts šai personai, vai par lēmumu, kas — kaut arī regulas vai lēmuma formā adresēts citai personai — tomēr šo personu skar tieši un individuāli.

- 31 Šajā gadījumā prasītāja nav koncentrācijas puse un līdz ar to tā nav apstrīdētā lēmuma adresāte. Tādēļ ir jāpārbauda, vai prasītāja ir tieši un individuāli skarta ar šo lēmumu.
- 32 Šajā lietā sakarā ar to, ka tas atļauj tūlītēju koncentrācijas īstenošanu, apstrīdētais lēmums varēja tūlītēji izmainīt attiecīgajos tirgos pastāvošo stāvokli. Tā kā koncentrācijas pušu vēlme pieļaut šādas izmaiņas netika apstrīdēta, attiecīgajā tirgū vai tirgos iesaistītie saimnieciskās darbības subjekti apstrīdētā lēmuma pieņemšanas brīdī varēja būt droši, ka notiks tūlītējas vai ātras tirgus stāvokļa izmaiņas (šajā sakarā skat. Pirmās instances tiesas 1994. gada 24. marta spriedumu lietā T-3/93 *Air France/Komisija*, *Recueil*, II-121. lpp., 80. punkts). No tā izriet, ka prasītāja ir tieši skarta ar apstrīdēto lēmumu.
- 33 Tādējādi ir jāizvērtē, vai prasītāja ir arī individuāli skarta ar apstrīdēto lēmumu.
- 34 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru subjektus, kas nav lēmuma adresāti, var uzskatīt par individuāli skartiem tikai tad, ja šis lēmums tos ietekmē dažu tiem specifisku īpašību dēļ vai kādas faktiskas situācijas dēļ, kura tos raksturo attiecībā pret jebkuru citu personu un tādēļ tos individuāli izceļ analogi adresātam (Tiesas 1963. gada 15. jūlija spriedums lietā 25/62 *Plaumann/Komisija*, *Recueil*, 197., 223. lpp., un 2000. gada 23. maija spriedums lietā C-106/98 P *Comité d'entreprise de la Société française de production u.c./Komisija*, *Recueil*, I-3659. lpp., 39. punkts; Pirmās instances tiesas 1995. gada 27. aprīļa spriedums lietā T-435/93 *ASPEC u.c./Komisija*, *Recueil*, II-1281. lpp., 62. punkts).
- 35 Tāda lēmuma gadījumā, ar kuru tiek konstatēta koncentrācijas darījuma saderība ar kopējo tirgu un kas attiecas uz trešo uzņēmumu, tas, vai tas ir individuāli skarts, ir



jānosaka, ņemot vērā, no vienas puses, tā piedalīšanos administratīvajā procedūrā, un, no otras puses, vai tā stāvoklis tirgū ir ietekmēts. Lai gan ar vienkāršu piedalīšanos procedūrā nepietiek, lai konstatētu, ka prasītāja ir individuāli skarta ar lēmumu, it īpaši koncentrāciju jomā, kuru rūpīgā pārbaude prasa regulāru sazināšanos ar daudziem uzņēmumiem, no tā tomēr izriet, ka aktīva piedalīšanās administratīvajā procedūrā ir faktors, kas regulāri tiek ņemts vērā judikatūrā konkurences jomā, tai skaitā specifiskākā jomā — koncentrāciju kontrolē, lai savienojumā ar citiem īpašiem apstākļiem konstatētu, ka prasība ir pieņemama (šajā sakarā skat. Tiesas 1986. gada 28. janvāra spriedumu lietā 169/84 *Cofaz* u.c./Komisija, *Recueil*, 391. lpp., 24. un 25. punkts, un 1998. gada 31. marta spriedumu apvienotajās lietās C-68/94 un C-30/95 Francija u.c./Komisija, sauktu arī par “Kali & Salz” lietu, *Recueil*, I-1375. lpp., 54.–56. punkts; iepriekš 28. punktā minēto Pirmās instances tiesas 1994. gada 19. maija spriedumu lietā *Air France*/Komisija, 44.–46. punkts, un 2003. gada 3. aprīļa spriedumu lietā T-114/02 *BaByliss*/Komisija, *Recueil*, II-1279. lpp., 95. punkts).

<sup>36</sup> Pirmkārt, attiecībā uz piedalīšanos administratīvajā procedūrā ir jāatzīmē, ka prasītāja bija aktīvi piedalījusies šajā procedūrā, proti, 2004. gada 14. janvārī atbildot uz Komisijas 2003. gada 23. decembra informācijas pieprasījumu un 2004. gada 30. janvārī iesniedzot savus apsvērumus par *Air France* ierosinātajām saistībām. Turklāt prasītāja 2004. gada 30. janvārī kopā ar Komisiju piedalījās telefonkonferencē par ierosinātajām saistībām un 2004. gada 4. februārī sniedza atbildes uz jautājumiem saistībā ar koncentrācijas pušu ierosinātajām saistībām, kuras tai bija nosūtījuši Komisija.

<sup>37</sup> Otrkārt, attiecībā uz prasītājas tirgus stāvokļa ietekmēšanu no prasītājas iesniegtajiem dokumentiem, kurus Komisija nav apstrīdējusi, izriet, ka prasītāja ir viena no galvenajām *Air France* konkurentēm Francijā un dažādos tiešajos savienojumos, tādos kā Parīze–Marseļa, Parīze–Nica, Parīze–Londona, un *KLM* konkurente dažādos tiešajos savienojumos, tādos kā Amsterdamā–Edinburga, Amsterdamā–Londona un Amsterdamā–Nica. Papildus tam prasītāja darbojas vienā no tirgiem, kurā darbojas arī koncentrācijas puses, t.i., maršrutā Amsterdamā–Nica.

- 38 Līdz ar to prasītāju individuāli skar apstrīdētais lēmums.
- 39 Ņemot vērā iepriekš minēto, prasītāja ir tieši un individuāli skarta ar apstrīdēto lēmumu un tādēļ tai ir tiesības celt prasību pret šo lēmumu.

*Par interesi celt prasību*

- 40 Attiecībā uz prasītājas interesi celt prasību ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru prasība par tiesību akta atcelšanu, ko ir iesniegusi fiziska vai juridiska persona, ir pieņemama tikai tad, ja šī persona ir ieinteresēta apstrīdētā lēmuma atcelšanā (Pirmās instances tiesas 1995. gada 14. septembra spriedums apvienotajās lietās T-480/93 un T-483/93 *Antillean Rice Mills* u.c./Komisija, *Recueil*, II-2305. lpp., 59. punkts; 1999. gada 25. marta spriedums lietā T-102/96 *Gencor*/Komisija, *Recueil*, II-753. lpp., 40. punkts, un 2002. gada 30. janvāra spriedums lietā T-212/00 *Nuove Industrie Molisane*/Komisija, *Recueil*, II-347. lpp., 33. punkts). Šai interesei jābūt pastāvošai un faktiskai (Pirmās instances tiesas 1992. gada 17. septembra spriedums lietā T-138/89 *NBV* un *NVB*/Komisija, *Recueil*, II-2181. lpp., 33. punkts), un tā tiek novērtēta dienā, kad prasība tiek celta (Tiesas 1963. gada 16. decembra spriedums lietā 14/63 *Forges de Clabecq*/Augstā iestāde, *Recueil*, 719., 748. lpp., un Pirmās instances tiesas 2001. gada 24. aprīļa spriedums lietā T-159/98 *Torre* u.c./Komisija, *Recueil FP*, I-A-83. un II-395. lpp., 28. punkts). Interese iesniegt prasību pastāv tikai tad, ja prasības rezultātā var rasties priekšrocības tam lietas dalībniekam, kurš cēlis prasību (skat. Pirmās instances tiesas 2004. gada 28. septembra spriedumu lietā T-310/00 *MCI*/Komisija, Krājums, II-3253. lpp., 44. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 41 Šajā gadījumā prasītājai dienā, kad tā iesniedza savu prasību, bija pastāvoša un faktiskā interese panākt apstrīdētā lēmuma atcelšanu, jo šis lēmums atļauj, ar zināmiem nosacījumiem, veikt koncentrācijas darījumu, ko isteno divi tās konkurenti un kas var ietekmēt prasītājas komerciālo stāvokli. Līdz ar to prasītājas interese iesniegt prasību par apstrīdēto lēmumu nav apstrīdama. Šo secinājumu nevar apstrīdēt arī Komisijas izvirzītais intereses celt prasību trūkums attiecībā uz trešo un piekto prasības pamatu. Būtībā, pat pieņemot, ka nepieņemamības jēdziens

intereses celt prasību trūkuma dēļ varētu tikt piemērots autonomā veidā tikai vienam prasības pamatam, šajā gadījumā trešais un piektais prasības pamats ietver kritiku, kas attiecas uz dažādiem Komisijas argumentācijas elementiem, kā rezultātā tā pieņēma apstrīdētā lēmuma rezolutīvo daļu, kas ir prasītājas iebildumu priekšmets.

42 No iepriekš minētā izriet, ka šī prasība ir pieņemama.

## Par lietas būtību

43 Prasītāja izvirza piecus prasības pamatus savas prasības par tiesību akta atcelšanu atbalstam. Ar pirmo prasības pamatu prasītāja kritizē Komisiju par to, ka tā ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, neizanalizējot apvienojušās vienības dominējošā stāvokļa nostiprināšanos tajos maršrutos, kuros nepastāv tieša vai netieša pārklāšanās starp koncentrācijas pušu darbībām. Ar otro prasības pamatu prasītāja apgalvo, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, neizanalizējot iespējamo apvienojušās vienības dominējošā stāvokļa nostiprināšanos lidostu pakalpojumu iegādes tirgū. Savā trešajā prasības pamatā prasītāja uzskata, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, secinot, ka *CDG* un *Orly* lidostas ir savstarpēji aizvietojamas. Savā ceturtajā prasības pamatā prasītāja norāda, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, jo nav ņēmusi vērā nākotnē paredzamo konkurences stāvokli gadījumā, ja koncentrācija netiks īstenota. Visbeidzot, ar savu piekto prasības pamatu prasītāja norāda, ka apstrīdētajā lēmumā ir pieļauta acīmredzama kļūda vērtējumā, jo saistības nav pietiekamas, lai izkļiedētu Komisijas nopietnās šaubas par koncentrācijas saderību ar kopējo tirgu.

44 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru Kopienu tiesai, pārbaudot ekonomiski sarežģītu novērtējumu, ko Komisija veikusi tās Regulā Nr. 4064/89 paredzētās rīcības brīvības ietvaros, ir jāaprobežojas ar pārbaudi attiecībā uz to, vai ievēroti procesuālie

noteikumi un noteikumi par pamatojuma sniegšanu, vai izmantotie fakti ir patiesi, vai nav pieļautas acīmredzamas kļūdas vērtējumā un vai nav nepareizi izmantotas pilnvaras (skat. Pirmās instances tiesas 2003. gada 3. aprīļa spriedumu lietā T-342/00 *Petrolesence* un SG2R/Komisija, *Recueil*, II-1161. lpp., 101. punkts, kā arī 2005. gada 21. septembra spriedumu lietā T-87/05 *EDP*/Komisija, Krājums, II-3745. lpp., 151. punkts).

45 Atbilstoši Regulas Nr. 4064/89 2. panta 3. punktam koncentrācija, kas rada vai nostiprina dominējošo stāvokli, kā rezultātā kopējā tirgū vai ievērojamā tā daļā tiktu būtiski traucēta efektīva konkurence, ir jāatzīst par nesaderīgu ar kopējo tirgu. Turklāt tieši pretēji — Komisijas pienākums ir atzīt paziņoto koncentrāciju, kas ietilpst minētās regulas piemērošanas jomā, par saderīgu ar kopējo tirgu, ja abi šajos noteikumos paredzētie nosacījumi nav izpildīti. Ja netiek radīts vai nostiprināts dominējošs stāvoklis, darbība ir atļaujama un nav jāizvērtē šīs darbības ietekme uz efektīvu konkurenci (iepriekš 28. punktā minētais spriedums lietā *Air France*/Komisija, 79. punkts).

46 Prasītājas izvirzītie pieci prasības pamati ir jāizskata, ņemot vērā šos apsvērumus.

1. *Par pirmo prasības pamatu, kas attiecas uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā sakarā ar to, ka nav izvērtēta apvienojušās vienības dominējošā stāvokļa nostiprināšanās tajos maršrutos, kuros nepastāv pārklāšanās starp Air France un KLM darbībām*

#### *Lietas dalībnieku argumenti*

47 Attiecībā uz pasažieru pārvadāšanu regulārajos lidojumu maršrutos — prasītāja norāda, ka Komisija ir definējusi konkrēto produktu tirgu, pamatojoties uz ceļojuma

uzsākšanas vietas un galamērķa vietas kopumu (turpmāk tekstā — “O & D pieeja”), kur jebkuras kombinācijas no pieprasījuma viedokļa ir uzskatāmas par atsevišķu tirgu. Prasītāja savukārt uzskata, ka Komisijai bija jānovērtē “atpūtas ceļojumu, izmantojot lidmašīnu,” piedāvājums, pamatojoties uz plašāku bāzi nekā segments, ko nosedz dažu pilsētu kopums, “vispārējā atpūtas ceļojumu/brīvdienu tirgus” kontekstā.

48 Papildus tam prasītāja uzskata, ka Komisijai bija jāizvērtē, vai koncentrācija izraisīja risku radīt vai nostiprināt dominējošo stāvokli jebkurā Eiropas Savienības tirgū. Tādēļ Komisija esot pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, nepārbaudot koncentrācijas ietekmi uz maršrutiem, kuros nepastāv pārklāšanās starp *Air France* un *KLM* darbībām. Prasītāja tai skaitā pārmet Komisijai, ka tā nav pārbaudījusi, vai no koncentrācijas izrietošās papildu priekšrocības, kā arī *Air France* tīkla un nozīmības palielināšanās starptautiskā līmenī varēja nostiprināt tās stāvokli minētajos maršrutos. Tāpat prasītāja uzskata, ka Komisija ir atkāpusies no savas prakses attiecībā uz dominējošā stāvokļa nostiprināšanas novērtējumu, kā to atspoguļo vairāki lēmumi, kas pieņemti Regulas Nr. 4064/89 8. panta 2. punkta ietvaros, kuros tā ir ņēmusi vērā paziņoto koncentrāciju plašāku ietekmi uz saistītajiem tirgiem, kas izriet ārpus tiešās pārklāšanās zonas [šajā sakarā it īpaši skat. Komisijas 2001. gada 3. jūlija Lēmumu 2004/134/EK, ar ko koncentrācija atzīta par nesaderīgu ar kopējo tirgu un EEZ līgumu (lieta *COMP/M.2220 — General Electric/Honeywell*) (OV 2004, L 48, 1. lpp.)].

49 Acīmredzamo kļūdu vērtējumā, kas radās, neveicot šo apvienojušās vienības dominējošā stāvokļa nostiprināšanās novērtējumu, pastiprina fakts, ka Komisija saskaņā ar EKL 81. panta 3. punktu bija atzinusi priekšrocības, ko patērētājiem piedāvā kopuzņēmumi vai citi sadarbības nolīgumi starp aviosabiedrībām. Šajā gadījumā prasītāja uzskata, ka aviosabiedrībai vai aliansei piešķirtā iespēja piedāvāt konkurētspējīgas priekšrocības, tādas kā labāki savienojumi, zemāki tarifi, kā arī jauni maršruti, var ietekmēt patērētājus attiecībā uz aviosabiedrības vai alianses izvēli. Tomēr Komisija esot kļūdaini uzskatījusi, ka šīs priekšrocības ir labvēlīgas konkurencei, nevis nostiprina dominējošo stāvokli.

- 50 Kā piemēru saistībā ar savienojumu pieaugumu prasītāja norāda, ka pasažieriem, kas vēlas ceļot no Biaricas uz Amsterdamu, nav pieejams tiešs savienojums un tiem ir jāveic pārsēšanās pēc savas izvēles Klermonferānas [*Clermont-Ferrand*], Lionas, Parīzes vai Nicas lidostās. Līdz ar to, pēc prasītājas domām, koncentrācija nostiprinās *Air France* stāvokli Biaricas–Amsterdamas tirgū. Pasažieri, kas vēlas ceļot no Biaricas uz Amsterdamu, visdrīzāk izmantos *Air France*, jo koncentrācija ļaus palielināt savienojumu skaitu starp šīm četrām lidostām un Amsterdamu. Līdzīgu argumentāciju var piemērot maršrutam Bresta–Amsterdama, kurā koncentrācijas rezultātā radies savienojumu pieaugums nostiprina *Air France* stāvokli.
- 51 Komisija uzskata, ka šajā gadījumā pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgus bija jādefinē, izmantojot *O & D* pieeju. Komisija šajā sakarā norāda, ka prasītāja nav precizējusi nedz to, ko tā saprot ar “atpūtas ceļojumiem, izmantojot lidmašīnu”, nedz arī to, ko tā saprot ar “vispārējo atpūtas/brīvdienu tirgu”, tādējādi skaidri nenorādot kāda ir pieeja, kuras mērķis ir plašāk definēt tirgu.
- 52 Runājot par ietekmi uz maršrutiem, kuros nepastāv pārklāšanās, Komisija uzskata, ka prasītāja nevar tikai norādīt, ka Komisijai bija jāpārbauda šie maršruti, neprecizējot, par kādiem maršrutiem ir runa šajā gadījumā. Papildus tam nedz koncentrācijas puses, nedz trešās personas, ar kurām notika apspriešanās administratīvās procedūras laikā, nav likušas noprast, ka koncentrācijas rezultātā varētu rasties pret konkurenci vērsta ietekme uz maršrutiem, kuros nepastāv pārklāšanās, izņemot tos, kur *Air France* vai *KLM* ir potenciālie konkurenti. Attiecībā uz prasītājas apgalvojumu par maršrutu Biarica–Amsterdama Komisija uzskata, ka šis maršruts ir atsevišķs tirgus un ka tā novērtējums ir jābalsta, no vienas puses, uz potenciālo konkurenci tiešo lidojumu starp Biaricu un Amsterdamu formā un, no otras puses, uz pastāvošo vai potenciālo konkurenci netiešajos maršrutos starp šiem galamērķiem. Tomēr no šīs analīzes izriet, ka koncentrācija neierobežos konkurenci, un līdzīgs secinājums attiecas arī uz maršrutu Bresta–Amsterdama. Līdz ar to pirmais prasības pamats esot pilnīgi nepamatots.

- 53 Persona, kas iestājusies lietā, uzskata, ka Komisija ir pareizi definējusi attiecīgo tirgu un ka prasītājas arguments, saskaņā ar kuru Komisija nav izvērtējusi koncentrācijas ietekmi uz tirgiem, kuros nepastāv pārklāšanās, ir nepamatots.

*Pirmās instances tiesas vērtējums*

- 54 Šis prasības pamats sastāv no divām daļām. Pirmkārt, prasītāja norāda, ka Komisija nav novērtējusi koncentrācijas ietekmi uz konkurenci “atpūtas ceļojumu, izmantojot lidmašīnu”, tirgū. Otrkārt, prasītāja atzīmē, ka Komisija nav novērtējusi koncentrācijas ietekmi uz tirgiem, kuros nepastāv pārklāšanās.
- 55 Lai novērtētu, vai paredzētā koncentrācija nerada vai nenostiprina dominējošo stāvokli, Komisijai vispirms ir jādefinē attiecīgais tirgus (Tiesas 1973. gada 21. februāra spriedums lietā 6/72 *Europemballage* un *Continental Can*/Komisija, *Recueil*, 215. lpp., 32. punkts, un Pirmās instances tiesas 1991. gada 12. decembra spriedums lietā T-30/89 *Hilti*/Komisija, *Recueil*, II-1439. lpp., 46. un 64. punkts).
- 56 Šajā gadījumā, lai definētu konkrēto produktu tirgu, Komisija ir izmantojusi analīzi, kas saistīta ar pieprasījuma savstarpējo aizvietojamību. No apstrīdētā lēmuma izriet, ka attiecībā uz pasažieru gaisa pārvadāšanas pakalpojumiem produktu tirgus, pēc Komisijas domām, ir nosakāms, izmantojot *O & D* pieeju. Saskaņā ar šo pieeju katrs maršruts starp ceļojuma uzsākšanas vietu un galamērķi ir uzskatāms par atsevišķu tirgu. Lai noteiktu, vai ceļojuma uzsākšanas vietas un galamērķa vietas kombinācija ir attiecīgais produktu tirgus, Komisija apstrīdētā lēmuma 9. apsvērumā pamatoti bija pārbaudījusi dažādās klientiem piedāvātās transporta iespējas starp šiem diviem punktiem (šajā sakarā skat. Tiesas 1989. gada 11. aprīļa spriedumu lietā 66/86 *Ahmed Saeed Flugreisen* u.c., *Recueil*, 803. lpp., 39.–41. punkts, un iepriekš 28. punktā minēto 1994. gada 19. maija spriedumu lietā *Air France*/Komisija, 84. punkts).

57 Pirmās instances tiesa tiesas sēdes laikā aicināja prasītāju izskaidrot tās nostāju attiecībā uz tirgus definīciju, lai tā norādītu, vai tā grasās apstrīdēt Komisijas izmantoto tirgus definīciju vai nē. Prasītāja atbildēja noliedzoši, paskaidrojot, ka tā negrasās apstrīdēt izmantotās *O & D* pieejas pamatotību, bet vēlas norādīt uz faktu, ka, pēc tās domām, Komisijai bija jāattiecinā savs ietekmes uz konkurenci novērtējums arī uz citiem attiecīgajiem tirgiem, kas bija jādefinē citādāk.

— Par koncentrācijas ietekmes uz atpūtas braucienu, izmantojot lidmašīnu, tirgu neizvērtēšanu

58 Ir jāatgādina, ka saskaņā ar Pirmās instances tiesas reglamenta 44. panta 1. punkta c) apakšpunktu prasības pieteikumā ir jāietver strīda priekšmets, kā arī īss to tiesību normu izklāsts, ar kurām tiek pamatots pieteikums. Šai norādei ir jābūt pietiekami skaidrai un precīzai, lai ļautu atbildētājam sagatavot savu aizstāvību un Pirmās instances tiesai lemt par prasību, attiecīgajā gadījumā bez citas papildu informācijas. Lai garantētu tiesisko drošību un pareizu tiesvedības norisi, prasības pieņemamībai ir nepieciešams, ka būtiskie faktiskie un tiesiskie apstākļi, uz kuriem tā ir balstīta, kaut kopsavilkuma veidā, bet saskanīgi un saprotami izrietētu no paša prasības pieteikuma teksta (skat. Pirmās instances tiesas 1993. gada 28. aprīļa rīkojumu lietā T-85/92 *De Hoe/Komisija*, *Recueil*, II-523. lpp., 20. punkts, un Pirmās instances tiesas 1998. gada 29. janvāra spriedumu lietā T-113/96 *Dubois et Fils/Padome* un Komisija, *Recueil*, II-125. lpp., 29. punkts).

59 Šajā gadījumā, neskaitot norādi par koncentrācijas novērtējuma neesamību attiecībā uz "atpūtas ceļojumu, izmantojot lidmašīnu", tirgu, kas ir tirgus, kuru prasītāja savos rakstveida apsvērumos nav skaidri definējusi, prasītāja neizvirza nevienu argumentu sava apgalvojuma pamatojumam. Prasītāja vienīgi apstiprina, ka noteiktiem pasažieriem, kas vēlas doties atpūtas ceļojumā, dažādie ceļojuma galamērķi ir savstarpēji aizvietojami. Tomēr prasītāja nav aprakstījusi šī tirgus raksturiezīmes. Tā kā nepastāv precīzākas tā tirgus definīcijas, kurš, pēc prasītājas domām, pastāv, Pirmās instances tiesai nav iespējams novērtēt, vai Komisijai tā bija jāizskata.



60 Līdz ar to ir jāsecina, ka Reglamenta 44. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzētās prasības šajā gadījumā nav izpildītas.

61 Katrā ziņā Pirmās instances tiesa uzskata, ka prasītāja nav pierādījusi, kādēļ tirgus definīcija, kas balstīta uz *O & D* pieeju un kas lielā mērā ietver maršrutus saistībā ar “atpūtas ceļojumiem, izmantojot lidmašīnu”, neļauj novērtēt visas konkurences problēmas, kuras varētu radīt koncentrācija.

62 Tādējādi šī prasības pamata pirmā daļa ir nepieņemama.

— Par koncentrācijas ietekmes neizvērtēšanu attiecībā uz tirgiem, kuros nepastāv pārklāšanās

63 Ir jāatceras, ka Komisijai tostarp saskaņā ar Regulas Nr. 4064/89 2. pantu ir jāpārbauda ietekme uz konkurenci tirgos, attiecībā uz kuriem pastāv risks, ka tiks radīts vai nostiprināts dominējošais stāvoklis, kā rezultātā būtiski tiktu traucēta konkurence. Nevar izslēgt iespēju, ka koncentrācija var radīt šādu ietekmi uz tiem tirgiem, kuros nepastāv pārklāšanās starp koncentrācijas pušu darbībām.

64 Lai arī Komisijas veiktā konkurences analīze daļēji vadās no trešo personu, ar kurām notika apspriešanās administratīvās procedūras laikā, izvirzītajiem problēmjasautājumiem, tai ir jāidentificē koncentrācijas radītās konkurences problēmas visos tirgos, kurus tā varētu ietekmēt, pat tad, ja nepastāv tiešas trešo personu sniegtas norādes, bet pastāv nopietni pierādījumi.

- 65 Tomēr, ja tiek apgalvots, ka Komisija nav ņēmusi vērā iespējamo konkurences problēmu tirgos, kuros nepastāv nekāda pārklāšanās starp koncentrācijas pušu darbībām, prasītājam ir jāsniedz pārlicinoši pierādījumi, lai pierādītu konkurences problēmas pastāvēšanu, kuru tās ietekmes dēļ Komisijai būtu bijis jāizskata.
- 66 Lai izpildītu šo prasību, prasītājam ir jāidentificē attiecīgie tirgi, jāapraksta konkurences situācija, kāda pastāvētu koncentrācijas neesamības gadījumā, un jānorāda, kāda būtu koncentrācijas iespējamā ietekme, ņemot vērā konkurences situāciju šajos tirgos.
- 67 Šajā gadījumā prasītāja, nepamatojot savu argumentāciju, ir vienīgi apgalvojusi, ka Komisija ir kļūdaini aprobežojusi savu konkurences ietekmes novērtējumu ar tirgiem, kuros pastāvēja tieša vai netieša pārklāšanās starp koncentrācijas pušu darbībām. Prasītāja ir vienīgi uzsvērusi, ka *Air France* ir monopols 27 no 42 iekšzemes savienojumiem, kas iziet no Parīzes, ka tai ir 61,8 % no kopējās jaudas attiecībā uz savienojumiem, kas iziet no Francijas, un ka tai ir 53 % no kopējām *Orly* lidostā pieejamajām laika nišām, kā arī 74 % no tām laika nišām, kas pieejamas *CDG* lidostā.
- 68 Šīs skaitliskās norādes tomēr nav pietiekamas, lai atzītu, ka prasītājas izvirzītais apgalvojums attiecībā uz tirgiem, kuros nepastāv pārklāšanās, ir pamatots, jo prasītāja nav tos skaidri identificējusi.
- 69 Saistībā ar prasītājas norādītajiem piemēriem attiecībā uz pasažieriem, kas vēlas ceļot no Brestas vai Biaricas uz Amsterdamu un kas visdrīzāk izvēlētos *Air France* sakarā ar savienojumu skaita palielināšanos koncentrācijas rezultātā, prasītājas pierādījumi aprobežojas tikai ar šī secinājuma izvirzīšanu, kas nav pamatots ne ar kādiem pierādījumiem. Tāpat, un kā to norāda Komisija, tirgus novērtējumā ir jāņem vērā, no vienas puses, potenciālā konkurence tiešajos lidojumos starp Biaricu vai Brestu

un Amsterdamu un, no otras puses, pastāvošā vai potenciālā konkurence netiešajos lidojumos starp šīm pašām pilsētām. Pēc Komisijas domām, nekas nepierāda, ka *Air France* un *KLM* būtu potenciālie konkurenti maršrutā Biarica–Amsterdama attiecībā uz tiešajiem lidojumiem, nedz arī ka *KLM* varētu kvalificēt kā *Air France* potenciālo konkurentu netiešajos lidojumos starp šīm pilsētām.

- 70 Papildus tam, runājot par maršrutu Bresta–Amsterdama, Komisija ir uzsvērusi, un to, ka nepastāvēja neviens tiešs lidojums, šajā jautājumā nav apstrīdējusi arī prasītāja, jo pasažieriem bija jāveic pārsēšanās Lionā, Marselā, Nicā vai Parīzē. Šajā sakarā ir jāatceras, ka apstrīdētajā lēmumā bija atzīts, ka tirgī Liona–Amsterdama, Marselā–Amsterdama un Parīze–Amsterdama radīja konkurences problēmas, jo tika piedāvātas saistības, lai šīs problēmas novērstu. Attiecībā uz tirgu Nica–Amsterdama, kas skar tikai maznozīmīgu pasažieru skaitu, no apstrīdētā lēmuma izriet, ka *KLM* un tās meitas sabiedrība *Basiq Air* konkurē ar prasītāju, kurai šajā maršrutā ir nozīmīga tirgus daļa. *Air France* savukārt nodrošina tikai pakalpojumu, kurā jāveic pārsēšanās, un tās tirgus daļa šajā maršrutā ir mazāka par 1 % (apstrīdētā lēmuma 79. apsvēruma). Līdz ar to Komisija secināja, ka šis maršruts nerada konkurences problēmas.
- 71 Pirmās instances tiesa uzskata, ka prasītāja nav iesniegusi nekādas norādes, kas varētu pierādīt, ka šajos secinājumos ir pieļauta acimredzama kļūda vērtējumā.
- 72 Visbeidzot, tas, ka Komisija saskaņā ar EKL 81. panta 1. un 3. punktu bija atzinusi priekšrocības, ko kopuzņēmumi vai sadarbības nolīgumi starp aviosabiedrībām piedāvā patērētājiem, nevar pierādīt acimredzamas kļūdas vērtējumā pastāvēšanu. Koncentrācijas darījums tāpat kā nolīgums starp konkurentiem, kas ir atbrīvots saskaņā ar EKL 81. panta 3. punktu, var radīt konkurences priekšrocības, kas var nākt par labu patērētājiem. Šajā sakarā ir jāatceras, ka koncentrāciju kontrole nav balstīta uz šādu priekšrocību aizliegumu, bet gan uz vēlmi izvairīties no dominējošā

stāvokļa radīšanas vai nostiprināšanas, kā rezultātā kopējā tirgū tiktu būtiski traucēta efektīva konkurence. Iespēja koncentrācijas rezultātā piedāvāt pasažieriem pakalpojumus par izdevīgāku cenu tikai ierobežotā skaitā gadījumu var būt iespējams norādījums par dominējošā stāvokļa radīšanu vai nostiprināšanos, piemēram, gadījumā, kad apvienotajai vienībai ir nodoms vai iespējas piemērot "plēsonīgas" cenas.

73 Tā kā prasītāja šajā gadījumā nav konkrēti pierādījusi, ka apvienojusies vienība varētu piedāvāt pasažieriem pievilcīgas konkurences priekšrocības citos tirgos, kurus tā turklāt nav arī definējusi, dominējošā stāvokļa radīšana vai nostiprināšana un ar to saistītais konkurences apdraudējums, kas sakarā ar to radies minētajos tirgos, nav pierādīti.

74 Līdz ar to Pirmās instances tiesa uzskata, ka prasītāja nav tiesībās paredzētajā apmērā pierādījusi, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, neattiecinot savu vērtējumu arī uz tirgiem, kuros nepastāv pārklāšanās.

75 No tā izriet, ka šī prasības pamata otrā daļa ir noraidāma, tāpat kā viss pirmais prasības pamats tā kopumā.

*2. Par otro prasības pamatu, kas attiecas uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā sakarā ar to, ka nav novērtēta apvienojušās vienības dominējošā stāvokļa nostiprināšanās lidostas pakalpojumu iegādes tirgū*

#### *Lietas dalībnieku argumenti*

76 Prasītāja apgalvo, ka Komisija nav ņēmusi vērā, ka *Air France* un *KLM* ir lidostas pakalpojumu izmantotāji, lai gan tās lēmumu pieņemšanas praksē tiek novērtēta

koncentrācijas ietekme uz iegādes tirgiem [Komisijas 1996. gada 20. novembra Lēmums 97/277/EK, ar ko koncentrācija atzīta par nesaderīgu ar kopējo tirgu (lieta IV/M.784 — *Kesko/Tuko* (OV 1997, L 110, 53. lpp.); Komisijas 1997. gada 30. jūlija Lēmums 97/816/EK, ar ko koncentrācija atzīta par saderīgu ar kopējo tirgu un EEZ līguma darbību (lieta IV/M.877 — *Boeing/McDonnell Douglas*) (OV L 336, 16. lpp.), un Komisijas 1999. gada 3. februāra lēmums procedūrā, kas uzsāka atbilstoši Regulai Nr. 4064/89 (lieta IV/M.1221 — *Rewe/Meinl*) (OV L 274, 1. lpp.)]. Šajā gadījumā sākotnējais tirgus ir ar lidostas infrastruktūru saistītais pakalpojumu tirgus, par kuru izmantošanu ir maksājama atlīdzība un kas ir saistīti ar skrejceļu izmantošanu un uzturēšanu, satiksmes ceļu un perona izmantošanu, kā arī civilo lidmašīnu pietuvošanās koordinēšanu [Komisijas 2000. gada 26. jūlija Lēmums 2000/521/EK attiecībā uz EK līguma 86. panta 3. punkta piemērošanas procedūru (OV L 208, 36. lpp.)].

77 Prasītāja atzīmē, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā ir atzinusi, ka ir ņēmusi vērā konkurentu izvirzītos problēmjautājumus, it īpaši attiecībā uz dominējošā stāvokļa pastāvēšanu uz platformām (apstrīdētā lēmuma 161. apsvērumš). Tādējādi Komisija pieprasīja, lai tiktu pieņemtas noteiktas saistības ar mērķi novērst *Air France* dominējošo stāvokli uz tās platformas Parīzē. Tā darot, Komisija esot netieši uzskatījusi, ka koncentrācija varētu nostiprināt *Air France* stāvokli CDG un *Orly* lidostās lidostas pakalpojumu iegādes tirgū.

78 Prasītāja norāda, ka CDG un *Orly* lidostās dominē *Air France*, papildus tam uzsverot, ka *Aéroports de Paris* (turpmāk tekstā — “AdP”), kas pārvalda šīs lidostas un piešķir laika nišas, un *Air France* ir publiski uzņēmumi. Šajā sakarā prasītāja atgādina, ka par laika nišu noteikšanu atbildīgās organizācijas var tikt uzskatītas par tādām, kas veic saimniecisko darbību (Pirmās instances tiesas 2000. gada 12. decembra spriedums lietā T-128/98 *Aéroports de Paris*/Komisija, *Recueil*,

II-3929. lpp., 121. punkts). Komisija neesotņēmusi vērā faktu, ka koncentrācija varēja radīt vai nostiprināt dominējošo stāvokli lidostas pakalpojumu iegādes tirgū, tādu kā Parīzē, kur dominē *AdP*.

- 79 Komisija atzīmē, ka prasītāja pirmo reizi tikai šīs prasības ietvaros ir izvirzījusi jautājumu par lidostas pakalpojumu iegādes tirgus pastāvēšanu, jo šis jautājums nekad nav bijis izvirzīts administratīvās procedūras laikā. Komisija turklāt atzīmē, ka prasītāja nav precizējusi, ko tā saprot ar "lidostas pakalpojumiem", un ir tikai izvirzījusi argumentus attiecībā uz laika nišu piešķiršanu. Nekādā veidā nav norādīts uz lidostas pakalpojumiem to parastajā nozīmē, piemēram, ēdināšanas pakalpojumiem un uz zemes sniegtajiem pakalpojumiem. Komisija līdz ar to uzskata, ka nebija jāizskata šie pakalpojumi, uzsverot, ka nekas neliecināja par to, ka šo pakalpojumu iegādes tirgum būtu nepieciešama izmeklēšana.
- 80 Pirmkārt, Komisija norāda, ka ir vispārzināms, ka laika nišas ir neatņemama gaisa transporta pakalpojumu sniegšanas sastāvdaļa. Līdz ar to Komisija apgalvo, ka nebija nekāda iemesla uzskatīt šos pakalpojumus par atsevišķu darbību. Papildus tam, pēc Komisijas domām, laika nišu piešķiršana ir administratīva, nevis ekonomiska darbība, un līdz ar to *AdP* darbojas kā publiska iestāde un nevis kā uzņēmums. Turklāt koordinētu lidostu gadījumā par laika nišu piešķiršanu atbildīgā organizācija Francijā ir *Association pour la coordination des horaires (COHOR)* un nevis *AdP*, kā to apgalvo prasītāja. Bez tam nedz apvienojusies vienība, nedz kāds cits uzņēmums nevarētu iegūt tādu kontroli pār organizācijām, kas atbildīgas par laika nišu piešķiršanu, ko varētu uzskatīt par dominējošo stāvokli Regulas Nr. 4064/89 vai EKL 82. panta izpratnē.
- 81 Otrkārt, attiecībā uz pakalpojumiem, kas definēti kā tādi, kas attiecas uz piekļuvi lidostas infrastruktūrai, un par kuriem maksājama atlīdzība, Komisija uzskata, ka ar to vien nepietiek, ka prasītāja pierāda šāda tirgus pastāvēšanu, tai ir arī jāpierāda, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, neattiecinot savu izmeklēšanu arī uz šo tirgu.

*Pirmās instances tiesas vērtējums*

82 Šīs prasības pamats sastāv no divām daļām. Pirmkārt, prasītāja norāda, ka Komisija nav izvērtējusi apvienojušās vienības stāvokļa lidostas pakalpojumu iegādes tirgū nostiprināšanos, ko tā definē kā tādu, kas sastāv no pakalpojumiem saistībā ar infrastruktūru, tādiem kā skrejceļu izmantošana un uzturēšana, satiksmes ceļu un perona izmantošana, kā arī civilo lidmašīnu pietuvošanās koordinēšana, par kuriem ir maksājama atlīdzība. Otrkārt, prasītāja norāda, ka Komisija nav pārbaudījusi komerciālo ietekmi, ko *AdP* varētu realizēt apvienojusies vienība.

83 Lietas dalībnieki tiesas sēdes laikā tika lūgti norādīt, vai šie pakalpojumi veido vienu vai vairākus attiecīgos tirgus, kas būtu nošķirami no tiem tirgiem, kas ir definēti saskaņā ar *O & D* pieeju. Komisija, kuru prasītāja šajā jautājumā neapstrīdēja, norādīja, ka šie pakalpojumi ietver vairākus attiecīgos tirgus, kas ir atšķirīgi no tiem, kas definēti saskaņā ar minēto pieeju.

— Par dominējošā stāvokļa nostiprināšanās lidostas pakalpojumu iegādes tirgū neņemšanu vērā

84 Šajā gadījumā prasītāja vienīgi apgalvo, ka pastāv atšķirīgs tirgus attiecībā uz pakalpojumiem, kas saistīti ar piekļuvi lidostas infrastruktūrai un par kuriem maksājama atlīdzība, un kurā apvienotajai vienībai ir paaugstināta pirktspēja, nesniedzot kaut niecīgākos pierādījumus par dominējošā stāvokļa radīšanu vai nostiprināšanos, kas varētu ierobežot konkurenci šajā tirgū.

- 85 Prasītāja tiesas sēdes laikā tika lūgta norādīt, kādā veidā, pēc tās domām, koncentrācija izraisa dominējošā stāvokļa nostiprināšanos attiecīgajā tirgū, jo tās rakstveida apsvērumi šajā jautājumā bija nepilnīgi. Pirmās instances tiesa uzskata, ka prasītāja nevarēja iesniegt atbilstošu informāciju, kas varētu pierādīt šādu nostiprināšanos un līdz ar to — Komisijas šajā jautājumā pieļautu acīmredzamu kļūdu vērtējumā.
- 86 Pabeigtības nolūkos Pirmās instances tiesa norāda, ka apstrīdētā lēmuma 73. apsvērumā bija atzīts, ka koncentrācijas puses “salīdzinājumā ar to konkurentiem gūst labumu no saimniecības lieluma priekšrocībām šajās divās lidostās [..], kā arī lielākas cenu apspriešanas iespējas ar ārējiem piegādātājiem attiecībā uz inženier-tehnisko aprīkojumu, uz zemes sniegtā atbalsta pakalpojumiem, lidostas aprīkojumu utt.”. Saskaņā ar apstrīdēto lēmumu no tā izriet, ka “apvienotajai vienībai būs ļoti spēcīgs stāvoklis šajā maršrutā starp tranzīta platformām”, kas ir Parīze un Amsterdamā.
- 87 Līdz ar to Komisija ir atzinusi, ka koncentrācijas rezultātā tranzīta platformās var rasties ietekme uz konkurenci. Tas, ka Komisija uzskatīja, ka pastāv konkurences problēmas attiecībā uz komercdarbībām, ko koncentrācijas puses veic uz platformām, neveicot precīzu minēto tirgu analīzi, nevar tikt uzskatīts par acīmredzamu kļūdu vērtējumā, kas var apšaubīt apstrīdētā lēmuma tiesiskumu. Būtībā šī secinājuma rezultātā Komisija akceptēja saistības, kuru afišētais mērķis bija mazināt iegūto nozīmīgumu vispārīgi ņemot un konkrēti attiecībā uz dominējošā stāvokļa atzīšanu uz apvienojušās vienības tranzīta platformām.
- 88 Līdz ar to šī prasības pamata pirmā daļa ir noraidāma.



— Par apvienojušās vienības ietekmes nostiprināšanos attiecībā pret *AdP*

89 Prasītāja uzskata, ka *AdP*, kas, pēc tās domām, tostarp ir atbildīgs par laika nišu piešķiršanu, varētu ietekmēt apvienojušās vienības dominējošais stāvoklis Parīzē.

90 Pirmkārt, attiecībā uz laika nišu piešķiršanu ir jāatceras, ka faktu rašanās brīdī to reglamentēja Padomes 1993. gada 18. janvāra Regula (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (OV L 14, 1. lpp.). Minētās regulas 4. pants noteica:

“[...] Dalībvalsts nodrošina, ka koordinators izpilda savus pienākumus saskaņā ar šo regulu, darbojoties neatkarīgi [...]. Koordinators [...] darbojas neitrāli, nediskriminējoši un caurskatāmi [...], atbild par laika nišu piešķiršanu [...] un] kontrolē laika nišu izmantošanu [...]”.

91 No iepriekš minētā izriet, ka laika nišu piešķiršanu reglamentē tiesiskais regulējums, kas principā liedz par piešķiršanu atbildīgajai organizācijai sniegt priekšrocības apvienotajai vienībai, piešķirot tai vairāk laika nišu nekā tās konkurentiem. Šajā sakarā prasītāja un Komisija tiesas sēdē ir norādījušas, ka tās nav vēlējušās identificēt kompetento iestādi (*AdP* vai *COHOR*).

92 Tāpat ir jākonstatē, ka prasītāja nav sniegusi nekādu informāciju, kas varētu pierādīt, ka koncentrācijas puses šajā gadījumā var vienā vai otrā veidā ietekmēt minēto organizāciju.

- 93 Otrkārt, ir jānorāda, ka parasti tiek nošķirta *AdP* tikai un vienīgi administratīvā darbība, tāda kā uzraudzības pienākumi, un Parīzes lidostu apsaimniekošanas un izmantošanas darbība, kas tiek atlīdzināta no komercatlīdzības, kuras apmērs ir atkarīgs no sasniegtā apgrozījuma (iepriekš 78. punktā minētais spriedums lietā *Aéroports de Paris/Komisija*, 112. punkts). Tādējādi nevar apstrīdēt, ka *AdP* ir atbildīgs par divu veidu darbībām, kas pēc to rakstura ir atšķirīgas, no vienas puses, — par darbībām, kas tiek sauktas par “publiskajiem pakalpojumiem”, un, no otras puses, — par komerciālo darbību, kas vienmēr ir pakļauta konkurences noteikumiem. Līdz ar to fakts, ka *Air France* un *AdP* ir divi publiski uzņēmumi, nav uzskatāms par aizliegtas vienošanās prezumpciju, kā to, šķiet, apgalvo prasītāja.
- 94 Ņemot vērā iepriekš minēto, šī prasības pamata otrā daļa ir noraidāma, tāpat kā viss otrais prasības pamats tā kopumā.

3. *Par trešo prasības pamatu attiecībā uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā saistībā ar CDG un Orly lidostu savstarpējo aizvietojamību*

#### *Lietas dalībnieku argumenti*

- 95 Prasītāja apstrīd Komisijas argumentāciju saistībā ar *CDG* un *Orly* lidostu savstarpējo aizvietojamību. Ņemot vērā šo lidostu atrašanās vietu, prasītāja norāda, ka saskaņā ar tās veiktajiem aprēķiniem *CDG* lidosta atrodas gandrīz divreiz tālāk no Parīzes centra nekā *Orly* lidosta (30 kilometri pret 18 kilometriem), jo *Orly* lidosta atrodas uz dienvidiem no Parīzes centra un *CDG* lidosta — uz ziemeļaustrumiem. Papildus tam prasītāja uzskata, ka sakarā ar to, ka *Orly* lidosta ir mazāka, laiks, kas vajadzīgs, lai izkāptu no lidmašīnas un nonāktu savienojuma punktos ar citiem transportlīdzekļiem, šajā lidostā ir zemāks nekā tas laiks, kas nepieciešams *CDG* lidostā. Līdz ar to Parīzes centrā ātrāk var nokļūt no *Orly* lidostas.

96 Prasītāja norāda, ka praksē lielākā daļa liela attāluma pārvadātāju, kas darbojas tīklā, ir koncentrējuši savu darbību *CDG*, bet *Orly* lidosta vairāk ir paredzēta neliela attāluma Eiropas un vietējai satiksmei. Prasītāja uzskata, ka *CDG* lidosta pārvalda ievērojamu lidojuma transfēru apjomu, kamēr *Orly* ir vecāka un tādēļ sliktāk aprīkota lidosta, lai varētu apkalpot šādu apjomu. Arī *Air France* ir koncentrējusi savus liela attāluma starpkontinentālos lidojumus *CDG* lidostā un izmanto *Orly* iekšzemes lidojumiem. Tādēļ būtu jāizlido no *CDG*, lai varētu iegūt piekļuvi starpkontinentālajiem lidojumiem, jo tur atrodas visi tīklā darbojošies pārvadātāji. Turklāt, tā kā lidostas nodevas *CDG* ir ievērojami augstākas nekā *Orly* lidostā, zemo izmaksu pārvadātājiem tādējādi ir izdevīgāk darboties no *Orly* lidostas. Prasītāja piebilst, ka arī pati Komisija ir atzinusi, ka liela daļa patērētāju neuzskata šīs lidostas par savstarpēji aizvietojamām (apstrīdētā lēmuma 28. apsvērums). Prasītāja uzskata, ka, kaut arī Komisija atzīst, ka lidostu savstarpējā aizvietojamība ir novērtējama gan no pieprasījuma viedokļa, gan no piedāvājuma viedokļa, tā tomēr nav novērtējusi situāciju, uzskatot lidostas par tiešiem pakalpojumu sniedzējiem aviosabiedrībām. Tādējādi Komisija neesot izdarījusi no tā izrietošo secinājumu, ka aviosabiedrībām kā lidostas pakalpojumu patērētājām ir dažādas vajadzības atkarībā no tā, vai tās darbojas tīklā kā *Air France* vai tās ir zemo izmaksu pārvadātāji.

97 Komisija atgādina, ka *CDG* un *Orly* lidostu savstarpējās aizvietojamības atzīšana ļauj potenciālajiem jauniešiem lūgt laika nišas vienā vai otrā no šīm lidostām (saistību paketes 1.3.9. punkts). Pastāvot šādiem apstākļiem, apstrīdētais secinājums nekādi nenodarot kaitējumu prasītājam, jo tai neesot leģitīmas intereses izvirzīt šo prasības pamatu, kurš tādējādi ir nepieņemams (iepriekš 40. punktā minētais spriedums lietā *NBV* un *NVB*/Komisija, 31. un turpmākie punkti).

98 Attiecībā uz šī prasības pamata būtību noteicošais elements, lai atzītu ģeogrāfisko aizvietojamību, neesot attālums, kas atdala abas lidostas no Parīzes centra, bet gan nepieciešamais laiks, lai tur nokļūtu. Pretēji prasītājas minētajam *CDG* lidosta pienācīgā veidā tiek nodrošināta ar sabiedrisko transportu, un abām lidostām ir vienādi labi nodrošināta satiksme ar Parīzes centru. Papildus tam Komisija neapstrīd

prasītājas argumentus, saskaņā ar kuriem *CDG* galvenokārt tiek izmantota liela attāluma pārvadājumiem, kamēr *Orly* lidosta pārsvarā tiek izmantota neliela attāluma pārvadājumiem. Tomēr šie argumenti ir saistīti ar piedāvājumu, kas ir mazāk svarīgs kritērijs nekā pieprasījums, lai noteiktu, vai pastāv savstarpēja aizvietojamība.

### *Pirmās instances tiesas vērtējums*

- 99 Kā Komisija ir norādījusi paziņojumā par tirgus definīciju, konkurence pakļauj uzņēmumus trim lieliem ierobežojumiem: savstarpējai aizvietojamībai no pieprasījuma viedokļa, piedāvājuma aizvietojamībai un potenciālai konkurencei. No ekonomiskā viedokļa konkrētā tirgus definēšanas nolūkos savstarpējā aizvietojamība no pieprasījuma viedokļa ir visātrākais un visefektīvākais disciplīnas faktors attiecībā pret konkrētā produkta nodrošinātājiem, it īpaši saistībā ar to lēmumiem cenu noteikšanas jautājumos (13. punkts). Tādēļ aizvietojamība ir jāizvērtē ne tikai no piedāvājuma viedokļa, bet arī no pieprasījuma viedokļa, kas principā ir visefektīvākais izvērtēšanas kritērijs.

— Par abu lidostu atrašanās vietu

- 100 Kā norāda Komisija, noteicošais elements, lai novērtētu *CDG* un *Orly* lidostu savstarpējo ģeogrāfisko aizvietojamību no pieprasījuma viedokļa, ir nevis attālums, kas pastāv starp galveno izejas punktu un abām lidostām, bet gan laiks, kas nepieciešams, lai nokļūtu šajās lidostās no minētā punkta. Prasītāja nav sniegusi nekādu informāciju, kas ļautu pierādīt, ka šis kritērijs nav nozīmīga norāde par savstarpējās ģeogrāfiskās aizvietojamības pastāvēšanu.

- 101 Šajā gadījumā prasītāja nevar apstrīdēt faktu, ka nokļūšanai šajās divās lidostās nepieciešamais laiks ir līdzvērtīgs, jo tā pati ir norādījusi, ka ir vajadzīgas 30 minūtes (izmantojot *RER B*), lai nokļūtu *CDG* lidostā no *Boulevard Saint-Michel*, un 30 minūtes, lai nokļūtu *Orly* lidostā (izmantojot *RER B* vai *Orlyval* līniju). Šajā kontekstā prasītājas arguments — saskaņā ar kuru laiks, kas nepieciešams, lai nonāktu Parīzes centrā no abām šīm lidostām, ir atšķirīgs, ņemot vērā laiku, kas nepieciešams, lai izkāptu no lidmašīnas un sasniegtu citus transportlīdzekļus — nav apstiprināts ar pierādījumiem.
- 102 Līdz ar to prasītāja nav pierādījusi, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, atzīstot, ka starp šīm divām lidostām pastāv savstarpēja aizvietojamība, ņemot vērā, ka patērētājam nav svarīgi, vai viņš izmanto lidojumam *CDG* vai *Orly* lidostu un nokļūst Parīzes centrā no vienas vai otras minētās lidostas.

— Par lidojumu veidu, kas tiek nodrošināts no šīm divām lidostām

- 103 Pirmkārt, attiecībā uz savstarpējo aizvietojamību no pieprasījuma viedokļa — Komisija bija secinājusi, ka pasažieriem, kas ceļo no viena konkrēta punkta uz otru, tai skaitā gan tādiem pasažieriem, kuriem ir svarīgs laika faktors, gan tādiem, kam tas nav svarīgs, *CDG* un *Orly* lidostas ir savstarpēji aizvietošanas, jo tās atrodas vienā un tajā pašā transporta zonā un tām ir salīdzināmas piekļuves iespējas (apstrīdētā lēmuma 29. apsvērums).
- 104 Ir jāatceras, ka, lai novērtētu divu lidostu savstarpējo aizvietojamību, Komisijai ir jāņem vērā viss pieprasījuma kopums, jo klientiem, kam nav svarīgs laika faktors, ir citas prasības, tāpēc ka tie ir elastīgāki. Tāpēc Komisija varēja atzīt, ka daudziem biznesa klientiem *CDG* un *Orly* lidostas nebija savstarpēji aizvietošanas, jo *Orly* lidosta piedāvā mazāku savienojumu skaitu (apstrīdētā lēmuma 28. apsvērums). Tādējādi, ņemot vērā īpašās biznesa klientu vēlmes, Komisija secināja, ka pastāv “apakštirgi” atkarībā no tā, vai pasažieriem ir vai nav svarīgs laika faktors. Tomēr šie

apsvērumi, kas attiecas tikai uz atsevišķiem biznesa klientiem, kas pārstāv tikai vienu pieprasījuma daļu, nevar apstrīdēt secinājumu par savstarpējo aizvietojamību. No vienas puses, Komisija ir tieši atzinusi šīs pasažieru kategorijas īpašās prasības. No otras puses, prasītāja nav iesniegusi nekādu informāciju, kas varētu pierādīt, ka to pasažieru vēlmēm, kuriem ir svarīgs laika faktors un kas ir lielākā biznesa klientu daļa, būtu jābūt prioritārām pār citu klientu vēlmēm, kam laika faktors nav svarīgs un kas uzskata abas lidostas par savstarpēji aizvietojamām.

105 Saistībā ar prasītājas apgalvojumu, saskaņā ar kuru Komisija nav uzskatījusi, ka aviosabiedrībām kā lidostu pakalpojumu klientiem un līdz ar to patērētājiem ir dažādas vajadzības atkarībā no tā, vai runa ir par aviosabiedrībām, kas darbojas tīklā, vai zemo izmaksu pārvadātājiem, kā rezultātā abas lidostas nevar uzskatīt par savstarpēji aizvietojamām, Pirmās instances tiesa konstatē, ka prasītāja nav iesniegusi pārliecinošu informāciju šīs nostājas izskaidrošanai.

106 No iepriekš minētā izriet, ka prasītāja nav iesniegusi nekādu informāciju, kas varētu pierādīt, ka Komisija ir kļūdaini secinājusi, ka no pieprasījuma viedokļa abas Parīzes lidostas ir savstarpēji aizvietojamās.

107 Otrkārt, attiecībā uz piedāvājumu, ko patērētājiem vienā vai otrā no šīm lidostām nodrošina aviosabiedrības, ir jāatzīst, ka prasītājas argumentiem, kas, no vienas puses, attiecas uz lidojumu veidiem, ko lidostas piedāvā atkarībā no to infrastruktūras specifikas, un, no otras puses, — uz pašu šo lidostu raksturiezīmēm, kā jau tas iepriekš norādīts, ir mazāka nozīme.

- 108 Pirmās instances tiesa atzīmē, ka Komisija ir atzinusi prasītājas norādītās abu lidostu darbības īpatnības, jo tā ir konstatējusi, ka no piedāvājuma viedokļa lielākā daļa tīklā darbojošos pārvadātāju uzskatīja, ka abas lidostas ir savstarpēji aizvietošanas, pat ja tie ir koncentrējuši savu darbību *CDG* lidostā, kamēr *Orly* darbojošās aviosabiedrības galvenokārt darbojas iekšzemes pārvadājumu jomā. Dažām aviosabiedrībām abas lidostas varētu nebūt savstarpēji aizvietošanas atkarībā no to apkalpotajiem tirgiem (tranzīta pārvadājumi vai pārvadājumi no viena punkta uz otru, iekšējie vai starptautiskie pārvadājumi) un izmaksām (šajā sakarā skat. apstrīdētā lēmuma 28. apsvērumu). Tādējādi apstrīdētajā lēmumā ir paredzēts, ka savstarpējo aizvietojamību var novērtēt citādāk, it īpaši attiecībā uz zemo izmaksu aviosabiedrībām, kurām ir svarīgi spēt izvēlēties lidostu ar mērķi samazināt izmaksas, jo lidostu nodevas katrā lidostā var atšķirties (apstrīdētā lēmuma 28. apsvēruma). No tā izriet, ka Komisija ir veikusi vispārēju novērtējumu, lai atzītu savstarpējas aizvietojamības pastāvēšanu starp šīm divām lidostām, starp citiem kritērijiem ņemot vērā arī zemo izmaksu sabiedrībām raksturīgās komerciālās īpatnības.
- 109 Ņemot vērā iepriekš minēto, prasītāja nav iesniegusi pārlicinošu informāciju, kas varētu pierādīt acīmredzamas kļūdas vērtējumā pastāvēšanu attiecībā uz *CDG* un *Orly* lidostu savstarpējās aizvietojamības novērtēšanu.
- 110 Līdz ar to trešais prasības pamats ir noraidāms.

4. *Par ceturto prasības pamatu attiecībā uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā sakarā ar to, ka nav izvērtēta koncentrācijas ietekme uz potenciālo konkurenci*

*Lietas dalībnieku argumenti*

- 111 Prasītāja, pirmkārt, uzskata, ka Komisijai bija jāņem vērā *KLM* komerciālā stratēģija gadījumā, ja koncentrācija netiktu īstenota, ņemot vērā izmaiņu ietekmi, kas radīsies

gaisa transporta nozares liberalizācijas rezultātā, un Komisijai piešķirtās pilnvaras noslēgt nolīgumus attiecībā uz gaisa transporta pakalpojumiem starp Kopienu un trešām valstīm. Prasītāja norāda, ka Kopienas aviosabiedrībām, tai skaitā arī *KLM*, būtu jāiegūst brīvība piedāvāt neierobežotus pakalpojumus, tostarp ar plašām pārvadāšanas tiesībām un bez jebkādiem ierobežojumiem attiecībā uz cenu vai laika grafikiem.

112 Otrkārt, prasītāja uzskata, ka, nepastāvot koncentrācijai ar *Air France*, *KLM* būtu visiespējamākais jaunienācējs Parīzē, jo *KLM* vietējais tirgus ir nedaudz ierobežots, kas to iedrošinātu paplašināties starptautiskajā un Eiropas līmenī. *KLM* turklāt veic savas darbības Parīzes apkaimē, kas nodrošina tai ievērojamas zināšanas par Francijas–Beļģijas tirgu, un konkurence starptautiskajos gaisa transporta pakalpojumos, kas tiek piedāvāti no Parīzes, līdz ar to tiktu ierobežota. Tādējādi prasītāja uzskata, ka koncentrācija ļauj *Air France* izslēgt savu visiespējamāko potenciālo konkurentu Parīzē un saglabāt savu dominējošo stāvokli iekšzemes tirgos.

113 Komisija apgalvo, ka sakarā ar gaisa transporta nozares liberalizācijas mērogu un lielo attiecīgo nolīgumu skaitu, šāda procesa ilguma paredzēšana var būt tikai spekulatīva. Papildus tam Komisija uzsver, ka, tā kā *KLM* visdrīzāk nav reālas un konkrētas iespējas ienākt attiecīgajā tirgū, to nevar uzskatīt par potenciālo *Air France* konkurentu Parīzē.

#### *Pirmās instances tiesas vērtējums*

114 Šīs prasības pamats sastāv no divām daļām, kas attiecas, pirmkārt, uz gaisa transporta nozares liberalizācijas radīto ietekmi uz konkurenci un, otrkārt, uz *KLM* potenciālā konkurenta statusu Parīzē.



- 115 Attiecībā uz gaisa transporta liberalizāciju prasītāja, nepastāvot konkrētai informācijai sava apgalvojuma pamatojumam, nav pierādījusi, ka minētā liberalizācija, kuras ietekmi ir grūti novērtēt, būtu atļāvusi *KLM* attīstīt tās konkurētspēju un tādējādi palielināt tās komerciālo nozīmīgumu un konkurēt ar *Air France* Parīzē, tai skaitā piedāvājot pakalpojumus no Parīzes uz valstīm ārpus Eiropas. Tādēļ šī prasības pamata pirmā daļa ir noraidāma.
- 116 Runājot par *KLM* kā potenciālo konkurentu Parīzē, ir jāatceras, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru konkurences apstākļu pārbaude balstās ne tikai uz pastāvošo konkurenci, kas pastāv starp jau attiecīgajā tirgū esošajiem uzņēmumiem, bet arī uz potenciālo konkurenci, lai noskaidrotu, vai, ņemot vērā tirgus struktūru un tā darbību regulējošo ekonomisko un juridisko kontekstu, pastāv faktiskas un konkrētas iespējas, ka attiecīgie uzņēmumi konkurēs savā starpā vai ka attiecīgajā tirgū var parādīties jaunienācējs, kas konkurēs ar jau izveidotajiem uzņēmumiem (Pirmās instances tiesas 1998. gada 15. septembra spriedums apvienotajās lietās T-374/94, T-375/94, T-384/94 un T-388/94 *European Night Services* u.c./Komisija, *Recueil*, II-3141. lpp., 137. punkts).
- 117 Šajā sakarā, pirmkārt, ir jāpārbauda arguments attiecībā uz *KLM* iekšzemes tirgus ierobežoto raksturu, kā to norādījusi prasītāja, un, otrkārt, prasītājas izvirzītais arguments saistībā ar Amsterdamas, kas ir *KLM* darbības centrs, tuvumu, salīdzinot ar Parīzi.

— Par *KLM* iekšzemes tirgus ierobežoto raksturu

- 118 No apstrīdētā lēmuma izriet, ka aviosabiedrība, kas darbojas tīklā, var tikt uzskatīta par potenciālo konkurentu kādā maršrutā tikai tad, ja tā var tikt tieši savienota ar tās platformu. Apstrīdētā lēmuma 17. apsvērumā ir paredzēts, ka “starveida sistēma ir

noteicošais kritērijs tīklā darbojošos pārvadātāju lēmumā nodrošināt (vai nenodrošināt) pasažieru gaisa transporta pakalpojumus noteiktā *O & D* pāri". Tā piebilst, ka "tīkla aviosabiedrības koncentrē satiksmi tranzīta platformā un sadala pasažierus, izmantojot savienojumu uz dažādām savienotajām lidostām", un ka "parasti aviosabiedrības atturas iesaistīties tādu pilsētu satiksmes nodrošināšanā, kas nav saistītas ar to tranzīta platformām". Šajā sakarā ir jānorāda, ka prasītāja neapstrīd, ka tīkla aviosabiedrības koncentrē savas darbības uz to attiecīgajām platformām.

119 Attiecībā uz neliela attāluma maršrutiem, un kā paskaidro Komisija, tīkla aviosabiedrībām radušies izdevumi ir tādi, ka tās parasti uzņemas sniegt šos pakalpojumus tikai tad, ja tās ir savienotas ar to platformām vai ja tās ir vienīgās šo maršrutu nodrošinātājas. Līdz ar to visi jaunienācēji šajos maršrutos loģiski būs nacionālā sabiedrība no minēto maršrutu izlidošanas vai galamērķa vietas vai zemo izmaksu sabiedrība, kas izskaidro to, ka *KLM* nevarētu darboties šajos tirgos gadījumā, ja maršruti nebūtu savienoti ar Amsterdamu.

120 Attiecībā uz liela attāluma maršrutiem no Komisijas rakstveida apsvērumiem izriet, ka noteiktam skaitam pasažieru ir jābūt tranzīta pasažieriem, lai aviosabiedrība varētu pārdot ievērojamu biļešu skaitu un saglabāt sava pakalpojuma dzīvotspēju ilgtermiņā. Tas ir iespējams tikai tad, ja tā var uzturēt savu liela attāluma pakalpojumu ar satiksmi citos maršrutos, izmantojot savu tranzīta platformu.

121 Šajā gadījumā lietas dalībnieki nav apstrīdējuši, ka Amsterdamā lielākā daļa pasažieru ceļo tranzītā, tādējādi ļaujot *KLM* saglabāt savas darbības dzīvotspēju tās platformā. Prasītāja nav pierādījusi, ka *KLM* rīcībā būtu tīkls, kas ļautu tai novirzīt pasažierus no Parīzes uz citiem galamērķiem Francijā. Tādēļ, pieņemot, ka

*KLM* būtu nodoms attīstīt savu darbību, kuru prasītāja apraksta kā ierobežotu, nešķiet, ka *KLM* organizācija ļautu tai izdarīt konkurences spiedienu uz *Air France* Parīzē.

- 122 Ir jākonstatē, ka šajā gadījumā prasītāja nav tiesībās paredzētajā apmērā pierādījusi, ka pieeja attiecībā uz *KLM* darbības centralizāciju Amsterdamā, kuru izmantojusi Komisija, ietver acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

— Par Amsterdamas, *KLM* darbības centra, tuvumu, salīdzinot ar Parīzi, un par ierobežoto konkurenci saistībā ar starptautiskajiem gaisa transporta pakalpojumiem no Parīzes

- 123 No Komisijas rakstveida apsvērumiem izriet, ka savienojuma izveidošana starp divām tik tuvu atrodošām lidostām kā Parīze un Amsterdama nešķiet stratēģiski iespējama. Tādējādi citām aviosabiedrībām ir acīmredzamāki komerciālie iemesli ienākt šajā tirgū nekā *KLM*, jo pasažierim diez vai šķistu interesanti veikt pārsēšanos gan Parīzē, gan Amsterdamā. Ņemot vērā, ka galvenie *KLM* galamērķi iziet no Amsterdamas uz ASV un Tālajiem Austrumiem, prasītāja nav pierādījusi, ka *KLM* bija ekonomiska interese attīstīt savu darbību no Parīzes, zinot, ka Amsterdamā tā gūst labumu gan no tranzītā ceļojošajiem pasažieriem no ASV, gan no vietējiem pasažieriem, kas ceļo uz Tālajiem Austrumiem. Tāpat šāda komerciālā stratēģija, pēc Komisijas domām, rada risku konkurēt tieši ar Amsterdamā izveidoto un centralizēto darbību, kas, šķiet, ir *KLM* īpašās organizatoriskās struktūras neatņemama sastāvdaļa. Visbeidzot, nepastāvot skaidri nosakāmiem ienākumiem, būtu nepieciešamas nozīmīgas investīcijas, kas ievērojami ierobežo prasītājas apgalvojuma atbilstību, saskaņā ar kuru *KLM* būtu kvalificējams kā *Air France* potenciālais konkurents Parīzē.

- 124 Visbeidzot, attiecībā uz prasītājas apgalvojumu, saskaņā ar kuru konkurence, kas pastāv saistībā ar starptautiskajiem gaisa transporta pakalpojumiem no Parīzes, ir ierobežota, ir jākonstatē, ka, izņemot šo vienkāršo norādi, prasītāja nav sniegusi nekādus argumentus šīs nostājas pamatojumam. Pirmās instances tiesa tādēļ nevar pieņemt nolēmumu par šī apgalvojuma atbilstību.
- 125 Līdz ar to prasītāja nav tiesībās paredzētajā apjomā pierādījusi, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, uzskatot, ka *KLM* nebija *Air France* potenciālais konkurents Parīzē.
- 126 No tā izriet, ka šī prasības pamata otrā daļa ir noraidāma, tāpat kā ceturtais prasības pamats tā kopumā.

5. *Par piekto prasības pamatu attiecībā uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā, izvērtējot koncentrācijas pušu ierosinātās saistības*

- 127 Šis prasības pamats sastāv no septiņām daļām. Pirmajā daļā prasītāja norāda, ka saistības bija jāattiecina arī uz tiem tirgiem, kuros nepastāv pārklāšanās. Otrajā un trešajā daļā prasītāja, no vienas puses, uzsver, ka saistības nav pievilcīgas zemo izmaksu sabiedrībām un, no otras puses, ka nepastāv dzīvotspējīgas darbības nodalīšana. Ceturtajā un piektajā daļā prasītāja norāda uz laika nišu piešķiršanas un citu pieņemto aizsardzības līdzekļu nepietiekamību. Sestajā daļā prasītāja uzsver jaunienācēja neidentificēšanu un ātras un ilgstošas konkurenta ienākšanas neesamību. Visbeidzot, septītajā daļā prasītāja uzsver, ka kā konkurents nav ņemts vērā ātrvilciens *Thalys*.

- 128 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru Komisijai ir plaša rīcības brīvība, lai izvērtētu nepieciešamību saņemt saistības ar mērķi novērst koncentrācijas radītās nopietnās šaubas. No tā izriet, ka Pirmās instances tiesai nav jāaizvieto Komisijas novērtējums ar savējo, jo tās kontrolei ir jāprobežojas ar pārbaudi, vai Komisija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā. It īpaši prasītājas apgalvotā saistību neņemšana vērā pati par sevi nepierāda, ka apstrīdētais lēmums ietver acīmredzamu kļūdu vērtējumā, un tas apstāklis, ka varēja tikt pieņemtas arī citas saistības, pat ja tās varētu būt bijušas labvēlīgākas konkurencei, nevar būt pamats minētā lēmuma atcelšanai tiktāl, ciktāl Komisija varēja saprātīgi secināt, ka lēmumā minētās saistības ļāva novērst nopietnās šaubas (Pirmās instances tiesas 2003. gada 30. septembra spriedums lietā T-158/00 *ARD/Komisija*, *Recueil*, II-3825. lpp., 328. un 329. punkts).
- 129 Veicot tiesas kontroli, Pirmās instances tiesai ir jāņem vērā I posma laikā pieņemto saistību konkrētais mērķis, kas pretēji II posma laikā pieņemtajām saistībām nav paredzētas, lai novērstu dominējošā stāvokļa radīšanu vai nostiprināšanos, bet gan lai kļiedētu visas nopietnās šaubas šajā jautājumā. Līdz ar to, kad Pirmās instances tiesai ir jāpārbauda, vai I posma laikā pieņemtās saistības, ņemot vērā to apjomu un saturu, var ļaut Komisijai pieņemt apstiprinošu lēmumu, neuzsākot II posmu, tai ir jāpārbauda, vai Komisija varēja, nepieļaujot acīmredzamu kļūdu vērtējumā, atzīt, ka minētās saistības ir uzskatāmas par tiešu un pietiekamu atbildi, kas var acīmredzami novērst visas nopietnās šaubas (Pirmās instances tiesas 2003. gada 3. aprīļa spriedums lietā T-119/02 *Royal Philips Electronics/Komisija*, *Recueil*, II-1433. lpp., 79. un 80. punkts).

Par pirmo daļu attiecībā uz saistību neattiecināšanu uz tirgiem, kuros nepastāv pārklāšanās

— Lietas dalībnieku argumenti

- 130 Prasītāja uzskata, ka saistības bija jāattiecina arī uz tiem maršrutiem, kuros Komisija nebija konstatējusi konkurences problēmu, jo šie tirgi nebija pievilcīgi. Prasītāja

atgādina, ka administratīvās procedūras laikā tā bija piedāvājusi Komisijai iekļaut vairākas papildu laika nišas, lai saistības būtu pilnībā efektīvas. Tādēļ prasītāja apšaubā, vai Komisija patiesībā ir ņēmusi vērā tās nostāju. Papildus tam prasītāja norāda, ka Komisija ir tikai un vienīgi pieņēmusi saistības attiecībā uz maršrutiem, ņemot vērā konkrētos tirgus katrā no attiecīgajiem maršrutiem.

- 131 Komisija uzskata, ka, nepastāvot reālai nepieciešamībai, lūgt koncentrācijas pusēm atteikties no laika nišām tajos maršrutos, kuros nepastāv konkurences problēmas, būtu nepamatoti.

— Pirmās instances tiesas vērtējums

- 132 Komisija paziņojuma par aizsardzības līdzekļiem 17. punktā ir atzinusi — “lai nodrošinātu dzīvotspējīgu uzņēmumu, var izrādīties, ka nodalīšanā jāietver darbības, kas saistītas ar tirgiem, attiecībā uz kuriem Komisijai nav radušās bažas par konkurenci, jo tas būtu vienīgais iespējamais veids, kā izveidot efektīvu konkurentu ietekmētajos tirgos”. Komisija savos rakstveida apsvērumos precizē, ka minētie līdzekļi ir jāizvēlas, ņemot vērā samērīguma principu.

- 133 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru samērīguma princips noteic, ka Kopienas iestāžu veiktie pasākumi nedrīkst pārsniegt apmēru, kāds ir piemērots un vajadzīgs, lai sasniegtu paredzētos mērķus, ar to saprotot — ja pastāv izvēle starp vairākiem piemērotiem pasākumiem, ir jāizmanto vismazāk apgrūtinošais, un radītās neērtības nedrīkst būt nesamērīgas ar paredzētajiem mērķiem (Tiesas 1998. gada 5. maija spriedums lietā C-157/96 *National Farmers' Union* u.c., *Recueil*, I-2211. lpp.,

60. punkts; Pirmās instances tiesas 2002. gada 27. septembra spriedums lietā T-211/02 *Tideland Signal/Komisija*, *Recueil*, II-3781. lpp., 39. punkts, un 2005. gada 13. aprīļa spriedums lietā T-2/03 *Verein für Konsumenteninformation/Komisija*, *Krājums*, II-1121. lpp., 99. punkts).

134 No iepriekš minētā izriet, ka lēmums par saistībām ir jāpieņem, ņemot vērā ietekmētajos tirgos konstatētās konkurences problēmas, jo, ja minētajos tirgos konkurence var tikt saglabāta, nav nepieciešams, lai Komisija attiecinātu šo saistību piemērošanas jomu arī uz tirgiem, kas nav skarti, saskaņā ar samērīguma principu.

135 Šajā gadījumā prasītāja norāda, ka Komisijai bija jāattiecinā saistības arī uz tirgiem, kuros nepastāv pārklāšanās, lai novērstu visas barjeras ienākšanai tirgū. Tomēr prasītāja tikai norāda, ka tas tā ir, un nemin tirgus, uz kuriem Komisijai būtu bijis jāattiecinā minētās saistības.

136 Papildus tam Pirmās instances tiesa atzīmē, ka administratīvās procedūras laikā prasītājam, kā šķiet, bija vēlme izmantot noteiktas laika nišas, ko koncentrācijas puses nodotu saistībā ar tirgiem, kurus koncentrācija nebūtu skārusi. Tādējādi prasītāja ir apliecinājusi savu nodomu gūt labumu no saistībām, kuras uzņemsies apvienojusies vienība, lai palielinātu savu komerciālo klātbūtni tirgos, kuros nepastāv konkurences problēmas, tomēr nepierādot, ka šī izmantošana garantētu efektīvu konkurenci ietekmētajos tirgos.

137 Ir jāatceras, ka saistības nevar uztvert kā veidu, ar kuru bez konkurences iemesla dodama priekšroka iespējamajam konkurentam, kurš vēlas ienākt konkrētajā tirgū. Tādēļ fakts, ka Komisija neattiecināja saistības uz tirgiem, kuros nepastāv pārklāšanās, lai arī šis pasākums varētu nākt par labu prasītājas komerciālajām interesēm tirgos, ko koncentrācija nav skārusi, nekādā gadījumā nepierāda, ka šī attiecināšana ir vienīgais veids, kas var radīt efektīvu konkurentu ietekmētajos tirgos.

- 138 Visbeidzot, attiecībā uz prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru Komisija ir tikai un vienīgi akceptējusi saistības, kas attiecas uz maršrutiem, nevis uz attiecīgajiem tirgiem katrā no konkrētajiem maršrutiem, ir jākonstatē, ka prasītāja, kad tā tiesas sēdes laikā tika lūgta paskaidrot šo apgalvojumu, neidentificēja minētos tirgus un neizvirzīja atbilstošus faktoros, kas varētu pierādīt acīmredzamu kļūdu vērtējumā.
- 139 No iepriekš minētā izriet, ka prasītāja nav pierādījusi, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā. Tādēļ šī prasības pamata pirmā daļa ir noraidāma.

Par otro daļu, saskaņā ar kuru saistības nav pievilcīgas zemo izmaksu sabiedrībām

— Lietas dalībnieku argumenti

- 140 Pēc prasītājas domām, attiecīgie aizsardzības līdzekļi zemo izmaksu pārvadātājiem vai pārvadātājiem, kas nedarbojas tīklā, nav pievilcīgi, jo tie ir saistīti ar komerciālām saitēm un attiecībām, kas palielina izmaksas. Prasītāja uzskata, ka visiespējamākais konkurents ienākšanai maršrutā Parīze–Amsterdama ir zemo izmaksu sabiedrība. Prasītāja norāda, ka deviņos ietekmētajos tirgos Eiropā tikai trīs maršrutos ir pietiekams skaits pasažieru, lai zemo izmaksu sabiedrībai tie šķistu rentabli. Turklāt šajos tirgos būtu nepieciešami ievērojami ieguldījumi reklāmā, lai palielinātu patērētāju informētību par jaunienācēju klātbūtni un apslāpētu koncentrācijas pušu un *Alitalia* klātbūtni. Visbeidzot, tranzīta platformas nepiedāvā pievilcīgus apstākļus zemo izmaksu sabiedrībām sakarā ar sastrēgumiem, kas rada kavējumus un līdz ar to izmaksas.



- 141 Komisija apstrīd prasītājas nostāju, saskaņā ar kuru aizsardzības līdzekli zemo izmaksu sabiedrībām ir nepievilcīgi.

— Pirmās instances tiesas vērtējums

- 142 Pirmās instances tiesa konstatē, ka no apstrīdētā lēmuma izriet, ka Komisija nav tikai un vienīgi pieņēmusi laika nišu nodošanu, jo citas saistības pastiprināja šo līdzekli, lai veicinātu visu aviosabiedrību, tai skaitā zemo izmaksu sabiedrību, ienākšanu ietekmētajos tirgos.
- 143 Saskaņā ar aizsardzības līdzekli, kas attiecas uz lojalitātes programmām, ietekmētajos tirgos konkurējošo aviosabiedrību apkalpoto lidojumu pasažieri var saņemt “jūdzes” no apvienojušās vienības, kas tādējādi piešķir ievērojamu priekšrocību šiem pasažieriem un tādējādi netieši arī konkurējošajām aviosabiedrībām (saistību paketes 6. punkts). Gadījumā, ja prasītāja nevēlas piedalīties, piemēram, lojalitātes programmās sakarā ar tās pašas vajadzībām un tās organizācijas dēļ, tas būtu viņas pašas komerciāls lēmums. Tādēļ šāda stratēģiska izvēle nevar pierādīt pieņemto aizsardzības līdzekļu nepiemērotību un līdz ar to — Komisijas pieļautu acīmredzamu kļūdu vērtējumā.
- 144 Ir jākonstatē, ka zemo izmaksu sabiedrības tāpat var gūt labumu no starplīniju nolīgumiem, kas ļauj piedāvāt ceļojumu turp un atpakaļ, kurā vienu no savienojumiem nodrošina apvienojusies vienība (saistību paketes 5. punkts). Papildus tam saistībās ir paredzēts, ka Parīzē aviosabiedrības var saņemt laika nišas vai nu *CDG*, vai *Orly* lidostā, lai nodrošinātu atbilstību dažādajām aviosabiedrību organizatoriskajām un komerciālajām vajadzībām.

- 145 Fakts, ka deviņos maršrutos, ko Komisija bija identificējusi kā tādus, kuros pastāv konkurences problēmas, tikai trīs būtu rentabli zemo izmaksu sabiedrībai, nepierāda, ka Komisija ir pieļāvusi acimredzamu kļūdu vērtējumā. I posma beigās pieņemto saistību mērķis ir novērst Komisijas nopietnās šaubas par koncentrācijas saderību ar kopējo tirgu, un tās nevar atbrīvot jaunienācējus no ar ienākšanu tirgū saistītajām izmaksām, jo šie ieguldījumi ir jebkuras komercdarbības loģiska sastāvdaļa.
- 146 Turklāt necīgais pasažieru skaits atsevišķos ietekmētajos tirgos, proti, mazāk par 70 000 pasažieru gadā, nevar pierādīt, ka saistības nav pievilcīgas zemo izmaksu sabiedrībām. Būtībā no Komisijas rakstveida apsvērumiem izriet, ka prasītāja ir deklarējusi savu ieinteresētību ienākt šī veida tirgos, kā to apliecina tās ienākšana tirgū Amsterdama–Bristole 2003. gadā, kas ir maršruts, kurā tiek pārvadāti tikai 59 314 pasažieri gadā.
- 147 Tāpat nozīmīgu dalībnieku esamība tirgū var sarežģīt jauna konkurenta ienākšanu tirgū, bet tā nevar tikt uzskatīta par absolūtu šķērslī šādai ienākšanai. Par to tostarp liecina pieaugošais zemo izmaksu sabiedrību skaits, kas ienāk tirgos, kuros jau darbojas ietekmīgas aviosabiedrības.
- 148 Attiecībā uz prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru tranzīta platformas nepiedāvā pievilcīgus nosacījumus zemo izmaksu sabiedrībām sakarā ar sastrēgumiem un satiksmes punktiem, kas izraisa kavējumus un ar to saistītas izmaksas, Pirmās instances tiesa konstatē, ka prasītāja administratīvās procedūras laikā vēlējās pierādīt, ka laika nišu nodošana bija nepietiekama, lai veicinātu jaunienācēju ienākšanu tirgū. Tomēr šāds apgalvojums ir pretrunā prasītājas atbildes vēstules saturam, kura tika nosūtīta Komisijai 2004. gada 14. janvārī un kurā tā izskaidro, ka, “ kaut arī tai ir ierobežota klātbūtne Parīzē, [tā] tomēr ir tuvākais *Air France*

konkurents [...] iekšzemes lidojumu ziņā Francijas teritorijā”, ka “[tā] aktīvi mēģina izveidot darbības bāzi [*Orly* lidostā]”, ka “pašreizējā brīdī [tai] ir četras lidmašīnas, kas atrodas šajā lidostā [...], trīs papildu lidmašīnas, [kas darbojas] [*CDG* lidostā],” un, visbeidzot, ka “[tā] dod priekšroku [*Orly* lidostas], nevis [*CDG* lidostas] izmantošanai, ņemot vērā tās tuvumu Parīzes centram”.

149 Visbeidzot, ir jāuzsver, ka Komisija ir izjautājusi 90 konkurentus un līdz ar to nav aprobežojusies tikai ar zemo izmaksu sabiedrību izvirzītajiem problēmjasautājumiem, kas izskaidro to, ka saistības, iespējams, varētu visos punktos neatbilst prasītājas vajadzībām. Saistībām ir jānodrošina viss konkurences kopums ietekmētajos tirgos, ko nevar ierobežot tikai ar aviosabiedrībām, jo atkarībā no tirgus arī dzelzceļa pārvadātāji ir aktīvi konkurenti, kā to uzsver Komisija (šajā sakarā skat. saistību paketes 7. punktu).

150 No iepriekš minētā izriet, ka prasītāja nav iesniegusi atbilstošu informāciju, kas varētu pierādīt, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

151 Tādēļ šī prasības pamata otrā daļa ir noraidāma.

Par trešo daļu attiecībā uz dzīvotspējīgas darbības nenodalīšanu

— Lietas dalībnieku argumenti

152 Prasītāja uzsver, ka Komisija ir tikai samazinājusi barjeras ienākšanai tirgū, nevis garantējusi konkurentam, ka tiks nodalīta dzīvotspējīga darbība vai tirgus daļas, kas neatbilst tās parastajai praksei.

153 Komisija uzskata, ka prasītāja nevar tai pārnest, ka tā nav prasījusi nodalīt dzīvotspējīgu darbību, jo nevienai no koncentrācijas pusēm nav darbības, ko varētu viegli nodalīt. Papildus tam Komisija atgādina, ka paziņojums par aizsardzības līdzekļiem noteic, ka var tikt pieņemti arī cita veida līdzekļi.

— Pirmās instances tiesas vērtējums

154 Ir jāatzīmē, ka saskaņā ar paziņojumu par aizsardzības līdzekļiem nodalītajām darbībām jāveido dzīvotspējīgs uzņēmums, kas, ja to vada piemērots pircējs, var efektīvi un ilgstoši konkurēt ar apvienojušos vienību. Lai gan nodalīšanai kā aizsardzības līdzeklim tiek dota priekšroka, tas nav vienīgais Komisijai pieņemamais aizsardzības līdzeklis. Var būt situācijas, kad uzņēmuma nodalīšana nav iespējama. Šādos gadījumos Komisijai jānosaka, vai citiem aizsardzības līdzekļu veidiem var būt pietiekama ietekme uz tirgu, lai atjaunotu efektīvu konkurenci (paziņojuma 14. un 26. punkts).

155 No Komisija rakstveida apsvērumiem izriet, ka koncentrācijas pusēm nepieder dzīvotspējīgs uzņēmums, ko varētu nodalīt, jo tā ir secinājusi, ka galvenā barjera ienākšanai tirgū ir saistīta ar lielajās lidostās pieejamo laika nišu nepietiekamību.

156 Šajā sakarā Komisija ir tiesībās paredzētajā apjomā pierādījusi, ka lidmašīnu flotes nodalīšana nevar efektīvi atrisināt koncentrācijas rezultātā radušās konkurences problēmas, jo ir sarežģīti un gandrīz neiespējami pārbaudīt, vai minētās lidmašīnu flotes pircēji to patiešām izmanto ietekmētajos tirgos. Papildus tam potenciālais jaunienācējs var irēt vai iegādāties lietotu lidmašīnu floti, jo lidmašīnu flotes izmantošana vai pārvaldīšana nav visbiežāk sastopamā barjera ienākšanai tirgū.

157 Šajā gadījumā ir jākonstatē, ka prasītāja nav iesniegusi konkrētu informāciju, lai pierādītu, ka pieeja laika nišām nebija visnozīmīgākā barjera ienākšanai tirgū.

158 Šajā sakarā Pirmās instances tiesa norāda, ka prasītāja, neraugoties uz tās šajā prasībā izvirzītajiem argumentiem, ir atzinusi, ka pieeja laika nišām bija nozīmīga barjera ienākšanai tirgū, jo savās 2004. gada 14. un 30. janvāra atbildēs tā bija norādījusi:

“Pieejas [laika nišām] neesamība ir visuzskatāmākā fiziskā barjera ienākšanai tirgū. Bez pieejas [laika nišām] [..] aviosabiedrības nevar uzsākt jaunu pakalpojumu piedāvāšanu, nedz arī izveidot jaunas darbības bāzes, lai paplašinātu savas darbības [..]. [Tā] ir bezspēcīga no konkurences viedokļa, jo tai nav pieejas [laika nišām] un citai infrastruktūrai, kas tai ir nepieciešama sava tīkla paplašināšanai [..]. Pieejas [laika nišām] un pārējai infrastruktūrai neesamība traucē [prasītājai] izveidot darbības bāzes tādās pilsētās [..] kā Parīze [..].”

159 Līdz ar to prasītāja nav tiesībās paredzētajā apmērā pierādījusi, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, atļaujot koncentrācijas darījumu pēc tādu saistību pieņemšanas, kas centrētas uz ierobežojumu saistībā ar ienākšanu tirgū, nevis uz dzīvotspējīgas darbības nodošanu konkurentam.

160 Tādējādi šī prasības pamata trešā daļa ir noraidāma.

Par ceturto daļu attiecībā uz nodoto laika nišu nepietiekamību

— Lietas dalībnieku argumenti

- 161 Prasītāja norāda, ka laika nišu nodošana neveicina jaunu dalībnieku ienākšanu tirgū vai konkurences atjaunošanu, kā to apliecina lieta *Lufthansa/SAS/United Airlines* (lietas COMP/D-2/36.201, 36.076 un 36.078) un lieta *Swissair/Sabena* (lieta IV/M.616). Papildus tam, tā kā koncentrācija rada ilgstošas strukturālas izmaiņas tirgū, visām saistībām ir jābūt pastāvīgām. Līdz ar to faktam, ka laika nišu nodošana bija paredzēta neierobežotu laika posmu, neesot nozīmes.
- 162 Prasītāja uzskata, ka Komisija ir kļūdaini aprobežojusies tikai ar barjeru ienākšanai tirgū izskatīšanu, kuras attiecas uz laika nišām, neizskatot jautājumu par dominējošo stāvokli platformās vai koncentrācijas pušu iegūtās priekšrocības saistībā ar to atpazīstamību un lidojumu skaitu. Tāpat Komisija neesot paskaidrojusi, kādā veidā nododamo laika nišu skaits garantē pietiekamu tirgus daļu nodošanu, kas ļauj izslēgt koncentrācijas pušu kvazi-monopolu ietekmētajos tirgos, jo vairāk tāpēc, ka laika nišas netika nodotas "blokā". Laika nišu nodošana, pēc prasītājas domām, ir arī nepietiekama, jo tā pieļauj tikai maksimāli sešus lidojumus dienā un tikai maršrutā Parīze–Amsterdama.
- 163 Prasītāja turklāt norāda, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, ļaujot koncentrācijas pusēm saglabāt vairāk nekā 50 % no visām laika nišām, kas pieejamas katrā no attiecīgajiem maršrutiem, uz kuriem attiecas saistības, nenodrošinot kaut vai viena konkurenta ienākšanu šajos maršrutos. Prasītāja uzsver, ka maršrutā Parīze–Amsterdama koncentrācijas puses saglabā vismaz 59 % no

kopējā lidojumu skaita, kas ir īpatsvars, kuru tā uzskata par pārmērīgu, ņemot vērā, ka šī maršruta pievilcīgums ir ierobežots sakarā ar *Thalys* klātbūtni šajā tirgū, kuram šajā maršrutā pieder tirgus daļa 45 % apmērā.

164 Komisija apstrīd argumentu, saskaņā ar kuru laika nišu nodošana ir nepiemērots līdzeklis un atsaucas uz saviem nesenojiem lēmumiem [lieta *British Midland/Lufthansa/SAS* (lieta COMP/37.812) un *British Airways/SN Brussels Airlines* (lieta COMP/A/38.477/D2)].

165 Persona, kas iestājusies lietā, atzīmē, ka laika nišu nodošana ir paredzēta uz nenoteiktu laika posmu, un uzsver, ka saistības ir papildinātas ar visām nepieciešamajām procesuālajām garantijām, lai nodrošinātu to reālu ietekmi uz konkurenci.

— Pirmās instances tiesas vērtējums

166 Kā to pamatoti ir norādījusi Komisija (skat. šī sprieduma 155. un turpmākos punktus), galvenā barjera ienākšanai gaisa transporta nozarē ir lielajās lidostās pieejamo laika nišu nepietiekamība. Līdz ar to ir jānosaka, vai Komisija ir kļūdaini secinājusi, ka šajā lietā laika nišu nodošana, kas paredzēta saistību paketē, var tikt uzskatīta par efektīvu līdzekli efektīvas konkurences nodrošināšanai. Šajā kontekstā prasītājam ir jāsniedz pierādījumi par to, ka saistībās paredzētā laika nišu nodošana bija nepietiekama, lai atrisinātu konstatētās konkurences problēmas.

- 167 Šajā gadījumā prasītāja tikai norāda uz faktu, ka tā administratīvās procedūras laikā ir piedāvājusi ievērojami lielāku nododamo laika nišu skaitu, kas, pēc tās domām, ļautu jaunienācējiem ilgstoši konkurēt ar koncentrācijas pusēm.
- 168 Šajā sakarā ir jāatceras, ka, lai noteiktu piemēroto nododamo laika nišu skaitu, Komisija ir ņēmusi vērā visus elementus, ko tai bija iesnieguši tie tirgus dalībnieki, ar kuriem tā bija apspriedusies. No Komisijas rakstveida apsvērumiem izriet, ka tā ir pamatojusies uz apstākli, saskaņā ar kuru galvenokārt attiecībā uz biznesa klientiem noteicošais faktors bija nevis ikdienas lidojumu skaits, bet gan lidojumu skaits, kas tiek piedāvāts sastrēguma stundās, lai minētie klienti varētu veikt lidojumu turp un atpakaļ tajā pašā dienā.
- 169 Papildus tam Komisija uzsver, ka ievērojams skaits konkurentu bija uzskatījuši saistības par apmierinošām, lai novērstu koncentrācijas izraisītās konkurences problēmas. Faktiski no četrpadsmit biznesa klientiem, ar kuriem notika apspriede Komisijas uzsāktās tirgus izpētes ietvaros, desmit no šiem klientiem uzskatīja, ka nodoto laika nišu skaits ir pietiekams, jo seši lidojumi dienā, pēc to domām, ir alternatīva attiecībā pret apvienojušos vienību maršrutā Amsterdamā–Parīze. Prasītāja bija vienīgā zemo izmaksu sabiedrību vidū, kas to uzskatīja par nepietiekamu. Līdz ar to Komisija, ņemot vērā saņemtās atbildes, varēja uzskatīt, ka prasītājas piedāvājums, saskaņā ar kuru *Orly* lidostā būtu jānodod gandrīz 22 600 laika nišas, kas ir 31 lidojums dienā, ir nesamērīgs.
- 170 Turklāt ir jānorāda, ka jaunienācējam praktiski būtu iespēja pārsniegt sešus lidojumus dienā šajā maršrutā, pateicoties nolīgumiem par brīvu vietu saglabāšanu, jo apvienotajai vienībai ir pienākums nodot jaunienācēja pasažieru rīcībā noteiktu vietu skaitu savos lidojumos (saistību paketes 9. punkts).



- 171 Attiecībā uz citiem ietekmētajiem tirgiem noteikto lidojumu skaitu, kas variējas no diviem līdz četriem lidojumiem dienā, Pirmās instances tiesa konstatē, ka prasītāja nav iesniegusi nekādu informāciju, kas varētu pierādīt, ka tie ir nepietiekami, lai atrisinātu konkurences problēmas, ņemot vērā, ka prasītāja koncentrē savu argumentāciju uz tirgu Parīze–Amsterdama.
- 172 Attiecībā uz prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru laika nišas bija jāpiešķir blokā, nevis dažādiem konkurentiem, ir jānorāda, ka saistībās bija konkretizēts, ka priekšroka ir dodama jaunienācējam, kas var nodrošināt lielāko skaitu ikdienas lidojumu maršrutā Parīze–Amsterdama (saistību paketes 3.4. punkts). Līdz ar to nodošana blokā ir iespējama gadījumā, ja jaunienācējs būtu spējīgs nodrošināt ievērojamu skaitu ikdienas lidojumu šajā maršrutā. Tādējādi saistību piedāvātā elastība pieļauj tādu laika nišu nodošanu, kas var nodrošināt potenciālo jaunienācēju vajadzības, ņemot vērā, ka jaunienācējam būs iespēja attiecībā uz Parīzi izvēlēties vai nu *Orly* vai *CDG* lidostu.
- 173 No iepriekš minētā izriet, ka prasītāja nav iesniegusi atbilstošus pierādījumus sava apgalvojuma pamatojumam, saskaņā ar kuru Komisija neesot pierādījusi, kādā veidā minēto laika nišu nodošana būtu ļāvusi nodot tādu tirgus daļu skaitu, kas ļautu izslēgt koncentrācijas pušu dominējošo stāvokli četrpadsmit ietekmētajos tirgos.
- 174 Papildus tam ir jāatceras, ka koncentrācijas pusēm piederošo tirgus daļu apmērs jāva Komisijai uzskatīt, ka saistības ir jāpiedāvā ietekmētajos tirgos, kuros minētajām pusēm ir tirgus daļa gandrīz 50 % apmērā, tādējādi respektējot dominējošā stāvokļa prezumpciju, kas izriet no judikatūras (šajā sakarā skat. Tiesas 1991. gada 3. jūlija spriedumu lietā C-62/86 *AKZO/Komisija*, *Recueil*, I-3359. lpp., 60. punkts).

175 Līdz ar to fakts, ka koncentrācijas puses, iespējams, var saglabāt ievērojamu tirgus daļu ietekmētajos tirgos, kā to attiecībā uz tirgu Parīze–Amsterdama norāda prasītāja, nevar pierādīt Komisijas pieļautu acīmredzamu kļūdu vērtējumā. Būtībā Komisija ir akceptējusi nozīmīgas saistības šajā tirgū, zinot, no vienas puses, ka ar aizsardzības līdzekļiem tiks veicināta jaunu konkurentu ienākšana šajā maršrutā, un, no otras puses, ka *Thalys* infrastruktūras uzlabojumi, kas tiks realizēti 2007. gadā, padarīs to konkurētspējīgāku attiecībā pret tiem pasažieriem, kuriem ir svarīgs laika faktors. Šie elementi ir faktori, kas var samazināt apvienojušās vienības ietekmi uz konkurenci.

176 No iepriekš minētā izriet, ka prasītāja nav pierādījusi, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

177 Tādēļ šī prasības pamata ceturtnā daļa ir noraidāma.

Par piekto daļu attiecībā uz pārējo aizsardzības līdzekļu nepietiekamību

— Lietas dalībnieku argumenti

178 Prasītāja uzskata, ka aizsardzības līdzekļiem nav tāds noteiktības un uzticamības līmenis, kas ļautu garantēt konkurētspējīgas struktūras atjaunošanos. Prasītāja atzīmē, ka koncentrācijas puses ir pastiprinājušas to aizsardzības līdzekļus attiecībā uz laika nišām ar saistībām, ko tā kvalificē kā rīcības saistības, kas ietilpst EKL 81. pantā. Prasītāja no tā secina, ka aizsardzības līdzekļi ir neefektīvi un tie

nenovērsīs dominējošā stāvokļa rašanos vai nostiprināšanos, jo tie nav ekonomiski un stratēģiski saskaņoti. Komisija turklāt apstrīdētajā lēmumā neesot paredzējusi atsaukumu gadījumā, ja saistības netiek pildītas.

179 Visbeidzot, prasītāja uzskata, ka Komisijas pieņemtā nostāja ir tiesiskās palāvības principa pārkāpums, un piebilst, ka saistību formulējums nepierāda, kādā veidā tās būtu pilnībā efektīvas.

180 Komisija norāda, ka prasītājas argumentācija nav pamatota. Šajā sakarā tā atgādina, ka tiklā darbojošās aviosabiedrības bija uzskatījušas, ka ierosināto saistību virkne bija pietiekama, lai atrisinātu konkurences problēmas. Turklāt attiecībā uz konkrēto saistību rīcības saistību raksturu — Komisija uzstāj uz to, ka laika nišu nodošana uz nenoteiktu laika posmu nekādā veidā nav balstīta tikai uz rīcības rakstura saistībām, jo apvienotajai vienībai uzliktie pienākumi ir uzskatāmi par nosacījumiem, nevis vienkārši par pienākumiem.

— Pirmās instances tiesas vērtējums

181 Šajā gadījumā no apstrīdētā lēmuma izriet, ka ierosinātās saistības attiecībā uz laika nišām tika pastiprinātas ar ievērojamiem konkurencei labvēlīgiem papildu līdzekļiem, tādiem kā frekvenču iesaldēšana uz sešām turpmākajām sezonām, kā to noteikusi IATA, starplīniju nolīgumi, nolīgumi par brīvu vietu saglabāšanu, īpaši nolīgumi attiecībā uz proporcionālas daļas samaksu, pieeja lojalitātes programmai, starpmodāli pakalpojumi un saistības attiecībā uz tarifiem. Tāpēc nevar pārmest Komisijai, ka tā ir izskatījusi tikai jautājumu par pieeju laika nišām.

182 Attiecībā uz prasītājas apgalvojumu par saistību vājumu to rīcības rakstura saistību dēļ ir jāatceras, ka rīcības rakstura saistības savas dabas dēļ nav nepietiekamas, lai novērstu dominējoša stāvokļa radīšanu vai nostiprināšanu, un tās ir jāizvērtē katrā atsevišķā gadījumā tāpat kā strukturālas saistības (iepriekš 44. punktā minētais spriedums lietā *EDP/Komisija*, 100. punkts; šajā sakarā skat. arī iepriekš 40. punktā minēto Pirmās instances tiesas spriedumu lietā *Gencor/Komisija*, 319. punkts; 2002. gada 25. oktobra spriedumu lietā *T-5/02 Tetra Laval/Komisija*, *Recueil*, II-4381. lpp., 161. punkts, ko apstiprinājis Tiesas 2005. gada 15. februāra spriedums lietā *C-12/03 P Komisija/Tetra Laval*, Krājums, I-987. lpp., 85. punkts).

183 Ņemot vērā apstrīdētā lēmuma noteikumus attiecībā uz laika nišu nodošanu, šajā lietā svarīgākais aizsardzības līdzeklis — attiecīgās saistības — var tikt uzskatītas par strukturālām (saistību paketes 2. un 14. punkts). Koncentrācijas puses uz nenoteiktu laika posmu, izņemot ārkārtas apstākļus, kas pamato saistību atcelšanu vai izmaiņas, apņemas atturēties no nodoto laika nišu izmantošanas. Tāpat koncentrācijas puses, tiklīdz tās ir nodevušas laika nišas, vairs nevar tās atgūt, jo tās laika nišas, kas vairs netiek izmantotas, ir jānodod koordinatoram, kas izslēdz jebkādu rīcības rakstura aspektu, kas varētu ietekmēt saistību efektivitāti (saistību paketes 2.2. punkts).

184 Tāpat ir jāuzsver, ka saistības tika ievērojami pastiprinātas, jo koncentrācijas puses apņēmās samazināt laika amplitūdu no 45 līdz 30 minūtēm īsa attāluma maršrutiem un no 120 līdz 90 minūtēm liela attāluma maršrutiem, kas ir nosacījumi, kurus jaunienācēji uzskatīja par fundamentāliem, lai veicinātu ienākšanu šajos tirgos (šajā sakarā skat. apstrīdētā lēmuma 159.–167. apsvērumu).

185 No iepriekš minētā izriet, ka šajā gadījumā prasītāja nav pierādījusi, ka aizsardzības līdzekļi ir neefektīvi, jo tās argumentācija šajā sakarā ir pilnībā neatbilstoša.

- 186 Tāpat attiecībā uz prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru Komisija nav paredzējusi apstrīdētā lēmuma tiešu atsaukšanu gadījumā, ja saistības netiek pildītas, Pirmās instances tiesa norāda, ka apstrīdētajā lēmumā ir paredzēta ātra strīdu atrisināšanas procedūra gadījumā, ja jaunienācējam, jaunajam gaisa transporta pakalpojumu sniedzējam vai starpmodālajam partnerim rodas iemesls uzskatīt, ka apvienojusies vienība neievēro attiecībā uz to pieņemto saistību nosacījumus (saistību paketes 12. punkts).
- 187 Papildus tam ir jāatceras, ka saistības ir pakļautas pilnvarotās personas uzraudzībai. Šī persona ir atbildīga par to, ka apvienojusies vienība pilda saistībās paredzētos pienākumus tiktāl, ciktāl tas ietilpst tai piešķirto pilnvaru ietvaros, un var piedāvāt apvienotajai vienībai pasākumus, ko tā uzskata par nepieciešamiem, lai garantētu saistību ievērošanu (saistību paketes 11.2.1. punkts).
- 188 No iepriekš minētā izriet, ka koncentrācijas puses nav pakļautas vienkāršai nodomu deklarācijai, bet šajā lietā arī pienākumiem, kuru pārkāpums izraisa apstrīdētā lēmuma, ar kuru atļauta koncentrācija, atcelšanu, saskaņā ar Regulas Nr. 4064/89 6. panta 3. punkta b) apakšpunktu. No tā izriet, ka prasītāja nav tiesībās paredzētajā apmērā pierādījusi, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz pārējiem koncentrācijas pusēm piemērotajiem līdzekļiem, nedz arī ka tā ir pārkāpusi tiesiskās palāvēības principu, nepiemērojot paziņojumu par aizsardzības līdzekļiem, kā tai tas būtu bijis jā dara.
- 189 Visbeidzot, attiecībā uz prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru saistību formulējums negarantē to efektivitāti konkurences saglabāšanas nolūkiem, ir jānorāda, ka šajā lietā pastāvošajos apstākļos saistībām nebija tāds apmērs un sarežģītība, lai Komisija nevarētu precīzi noteikt, ka tirgū tiks atjaunota efektīva konkurence (šajā sakarā skat. iepriekš 35. punktā minēto spriedumu lietā *BaByliss*/Komisija, 178. punkts). Tāpat ir

jākonstatē, ka Komisijas akceptētās saistības bija pietiekami precīzas, lai ļautu tai izvērtēt to ietekmi uz ietekmētajiem tirgiem, jo saistību paketē ir precīzi izklāstīts veids, kādā aizsardzības līdzekļi tiks īstenoti. Tādēļ šis arguments ir noraidāms kā nepamatots.

190 Līdz ar to šī prasības pamata piektā daļa ir noraidāma.

Par sesto daļu attiecībā uz jaunienācēja neidentificēšanu un šīs ienākšanas termiņa nenoteikšanu

— Lietas dalībnieku argumenti

191 Prasītāja atgādina, ka Komisija savā iepriekšējā lēmumu pieņemšanas praksē gaisa transporta nozarē ir jau pieprasījusi, lai koncentrācijas puses jau iepriekš identificētu potenciālo jaunienācēju attiecībā uz pakalpojumiem, kurus Komisija identificējusi kā tādus, kuros pastāv konkurences problēmas [lieta *Austrian Airlines/Lufthansa* (lieta COMP/37.730)]. Šajā gadījumā Komisija ir aprobežojusies ar “konkrētajām interesēm”, ko paukušas aviosabiedrības *Volare*, *Meridiana* un *Virgin Express*, nepārliecinoties, ka šo nodomu deklarāciju rezultātā notiks faktiskā ienākšana tirgū, kas varēs novērst pret konkurenci vērsto ietekmi. Papildus tam prasītāja uzskata — ja Komisija būtu veikusi vienkāršu izpēti, tad viegli būtu atklājušās *Volare* finansiālās grūtības, kā rezultātā šī aviosabiedrība nevarētu tikt uzskatīta par piemērotu pircēju. Līdz ar to prasītāja uzskata, ka Komisija spekulē attiecībā uz jaunienācēja iesaistīšanos tirgū, kas ir tās pienākumam nodrošināt, ka tiek novērstas nopietnas šaubas par koncentrācijas saderīgumu, pretēja rīcība.

- 192 Pēc prasītājas domām, Komisija turklāt ir vienkārši secinājusi, ka saistības ļauj “ievērojami samazināt jaunienācēja neesamības risku”. Tomēr Komisija ir atzinusi, ka pastāv reāls jaunienācēja neesamības risks, savā iebildumu rakstā norādot, ka, “pat nepastāvot jauna konkurenta ienākšanai attiecīgajā maršrutā, saistības var izpildīt to mērķi”, un piebilstot, ka “tā tas būtu gadījumā, ja potenciālās konkurences dēļ šīs saistības ierobežo apvienojušās vienības rīcību”.
- 193 Prasītāja turklāt uzsver, ka paziņojums par aizsardzības līdzekļiem paredz, ka visas saistības ir jāvar īstenot efektīvi un īsā laika periodā. Tādējādi un, ņemot vērā jaunienācēja personības nozīmību un neskaidriības attiecībā uz potenciālo jaunienācēju pastāvēšanu, ienākšanai tirgū bija jānotiek pirms darījuma īstenošanas. Prasītāja uzstāj, ka neviens jaunienācējs nav uzsācis nodoto laika nišu izmantošanu. Tādēļ, neparedzot mehānismu, kas garantētu faktisku ienākšanu tirgū precīzā laika periodā, Komisija, pēc prasītājas domām, ir pārkāpusi Regulā Nr. 4064/89 paredzētās prasības.
- 194 Komisija norāda, ka nav nepieciešams, lai koncentrācijas puses jau sākotnēji noteiktu jaunienācēju, jo apspriešanās ar tirgus dalībniekiem, ko tā veica pirms apstrīdētā lēmuma pieņemšanas, ļāva noteikt potenciālos jaunienācējus, tādus kā *Volare*, *Virgin Express* un *Meridiana*.
- 195 Attiecībā uz prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru Komisija ir tikai un vienīgi noteikusi aizsardzības līdzekļus, kas “ievērojami samazina jaunienācēja neesamības risku”, Komisija uzsver, ka prasītāja ir kļūdaini interpretējusi šo norādi, jo šīs iebildumu raksta rindkopas mērķis bija parādīt, ka aizsardzības līdzekļu ietekmei ir plaša piemērojāmība un tādēļ tie ļautu “palielināt nodoto laika [nišu] vērtību un līdz

ar to ievērojami samazināt jaunienācēja neesamības risku”. Komisija tādējādi šajā rindkopā ir veikusi salīdzinājumu starp koncentrāciju, tādu kāda tā pastāvēja, ņemot vērā ierosinātos aizsardzības līdzekļus, no vienas puses, un iepriekšējiem lēmumiem attiecībā uz aliansēm un koncentrācijām gaisa transporta nozarē, no otras puses.

- 196 Visbeidzot, attiecībā uz prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru apstrīdētais lēmums neparedzēja saistību efektīvu un ātru īstenošanu, Komisija norāda, ka šis arguments nebija izvirzīts prasības pieteikumā un līdz ar to tas ir nepieņemams. Katrā ziņā Komisija uzskata, ka faktam, ka vēl nav notikusi jaunienācēja ienākšana tirgū, nav nozīmes, jo apstrīdētā lēmuma tiesiskā spēkā esamība ir novērtējama, ņemot vērā stāvokli, kas pastāvēja lēmuma pieņemšanas brīdī.

— Pirmās instances tiesas vērtējums

- 197 Jāatceras, ka saskaņā ar Regulas Nr. 4064/89 6. panta 2. punktu Komisija var atļaut koncentrāciju, ja pušu ierosinātās saistības ļauj novērst konstatētās nopietnās šaubas par minētās darbības saderību ar kopējo tirgu. Tādējādi Regula Nr. 4064/89 nosaka mērķi, kas jāasniedz Komisijai, bet atstāj tai nozīmīgu rīcības brīvību attiecībā uz attiecīgo saistību formu. Minētā regula neprasa, lai paziņojumu izdarošās puses identificētu jaunienācēju, lai gan šāda identifikācija noteiktos gadījumos var būt nepieciešama, it īpaši, ja neviens konkurents neizrāda interesi par ienākšanu attiecīgajā tirgū.

- 198 Pirmās instances tiesa uzskata, ka šajā lietā prasītāja nav pierādījusi, ka bija nepieciešama identifikācija, norādot konkrētu vārdu, jo dažādi konkurenti, tādi kā *Meridiana*, *Virgin Express* un *Volare*, administratīvās procedūras laikā bija izrādījuši



interesi par ienākšanu ietekmētajos tirgos pēc tam, kad koncentrācijas puses bija ierosinājušas saistības.

199 No Komisijas rakstveida apsvērumiem izriet, ka *Volare* bija lūgusi laika nišas maršrutiem Parīze–Amsterdama, Amsterdama–Milāna, Amsterdama–Venēcija un Amsterdama–Boloņa. Komisija turklāt tiesas sēdē ir norādījusi, ka *Volare* bija saņēmusi laika nišas pēc Komisijas 2004. gada 7. aprīļa Lēmuma 2004/841/EK par EK līguma 81. panta piemērošanas procedūru (lieta *COMP/A.38284/D2 — Air France/Alitalia*) (OV L 362, 17. lpp.), t.i., īsi pirms apstrīdētā lēmuma pieņemšanas, kas savukārt ir apstākļi, kurš apliecināja tās uzskatu, ka *Volare* izrādītajai interesei šajā lietā ir ticams raksturs.

200 Saistībā ar kontroles izmaiņām *Volare* akcionāru vidū, kā to norāda Komisija, šī sabiedrība galu galā neienāca iepriekš minētajos tirgos. Gadījumā, ja ienākšanas neesamība būtu saistīta ar *Volare* finansiālajām grūtībām, kā to norāda prasītāja, un pat pieņemot, ka Komisija varēja veikt detalizētu šīs aviosabiedrības finansiālās situācijas izpēti, lai pārliecinātos, ka tās lūgums piešķirt laika nišas varētu tikt apmierināts, šādas pārbaudes neesamība nevar tikt uzskatīta par kļūdu vērtējumā, kas var tikt kvalificēta kā acīmredzama un tāda, kas var apstrīdēt apstrīdētā lēmuma tiesiskumu. Būtībā, un kā tas izriet no Komisijas rakstveida apsvērumiem, citi konkurenti varēja ienākt ietekmētajos tirgos, jo Eiropā pastāv daudzas zemo izmaksu sabiedrības, kurām būtu vēlme ienākt minētajos tirgos, tādas kā *Ryanair*, *Virgin Express*, *Smartwings*, *Sterling*, *Air Service* un *SkyEurope*.

201 Papildus tam ir jāatzīst, ka ienākšanai jaunā tirgū var būt nepieciešams noteikts laiks, lai ļautu jaunienācējiem izvērtēt ienākšanas minētajā tirgū izdevīgumu, tai skaitā sakarā ar ieguldījumiem, kas saistīti ar šo ienākšanu. Šajā sakarā ir jāatceras, ka

apstrīdētais lēmums noteic, ka laika nišu nodošana ir uz nenoteiktu laika periodu, kas ļauj jaunienācējiem ienākt ietekmētajos tirgos jebkurā brīdī un bez laika ierobežojumiem (saistību paketes 2. punkts).

202 Turklāt gadījumā, ja neviens jaunienācējs neienāktu ietekmētajos tirgos, jebkurā gadījumā pastāvētu zināms konkurences spiediens uz koncentrācijas pusēm, jo, ja apvienojusies vienība nolemtu paaugstināt savas cenas, jauni konkurenti tiktu iedrošināti ienākt šajos tirgos, kas būtu kļuvuši pievilcīgāki. No lietas materiāliem izriet, ka maršrutos starp Austriju un Vāciju pirms pieciem gadiem neviena aviosabiedrība nekonkurēja ar *Lufthansa* un *Austrian Airlines*. Tomēr ievērojamas peļņas robežas pastāvēšana, kas saistīta ar šo divu sabiedrību praktizēto augsto cenu politiku, piesaistīja jaunienācējus, tādējādi liekot *Lufthansa* un *Austrian Airlines* rīkoties, pieņemot savu cenu politiku, lai paliktu konkurētspējīgas. No tā izriet, ka Komisija varēja secināt, ka ietekmētajos tirgos visdrīzāk ienāks jauns konkurents.

203 Attiecībā uz argumentu, saskaņā ar kuru neviens jaunienācējs nav ienācis ietekmētajos tirgos, ir jāatceras, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru apstrīdētā individuālā tiesību akta tiesiskā spēkā esamība ir jānovērtē, ņemot vērā faktiskos un tiesiskos elementus, kas pastāvēja akta pieņemšanas brīdī (Tiesas 1979. gada 7. februāra spriedums apvienotajās lietās 15/76 un 16/76 Francija/Komisija, *Recueil*, 321. lpp., 7. punkts, un 2001. gada 17. maija spriedums lietā C-449/98 P *IECC*/Komisija, *Recueil*, I-3875. lpp., 87. punkts; Pirmās instances tiesas 1996. gada 12. decembra spriedums apvienotajās lietās T-177/94 un T-377/94 *Altmann u.c./Komisija*, *Recueil*, II-2041. lpp., 119. punkts).

204 Līdz ar to apstrīdētais lēmums ir izvērtējams, ņemot vērā faktiskos elementus, kas pastāvēja tā pieņemšanas brīdī, nevis tos faktiskos elementus, kas radušies pēc tā pieņemšanas. Arī apstāklim, ka uz tiesas sēdes brīdī neviens jaunienācējs nebija iesaistījies ietekmētajos tirgos, nav nozīmes.

205 Attiecībā uz prasītājas apgalvojumu, saskaņā ar kuru Komisija nav nodrošinājusi, ka jaunienācējs ienāk tirgū neilgi pēc koncentrācijas atļaušanas, Pirmās instances tiesa uzskata, ka šī kritika, kas nav ietverta prasības pieteikumā, ir saistīta ar izskatāmo prasības pamatu, jo tās mērķis ir pierādīt acīmredzamas kļūdas vērtējumā esamību attiecībā uz pieņemto saistību saturu. No tā izriet, ka šis arguments nav jauns prasības pamats, kā to norāda Komisija, un līdz ar to tas ir pieņemams.

206 Ir jāatceras, ka Komisija varēja konkrēti neidentificēt jaunienācēju, jo dažādi konkurenti bija pauduši savu interesi iesaistīties ietekmētajos tirgos. No prasītājas argumentiem paliek vienīgi iebildums par to, ka Komisija nav nodrošinājusi, lai jaunienācējs ienāktu šajos tirgos īsā laika periodā.

207 Šajā sakarā saskaņā ar paziņojumu par aizsardzības līdzekļiem, lai Komisija varētu atļaut koncentrāciju, saistības jāvar īstenot efektīvi un īsā laika periodā (10. un 19. punkts). Šajā gadījumā apstrīdētais lēmums prasīja, lai laika nišas tiktu piešķirtas vienu mēnesi pēc koncentrācijas īstenošanas (saistību paketes 13. punkts). Līdz ar to koncentrācijas pusēm bija pienākums nodot laika nišas īsā un saistošā laika periodā, tādējādi atļaujot un nākot par labu jauna konkurenta ienākšanai tirgū īsā laika periodā.

208 Līdz ar to iebildums par to, ka Komisija nav nodrošinājusi, ka jaunienācējs ienāk tirgū īsā laika periodā, nav pamatots.

209 Nemot vērā iepriekš minēto, prasītāja nav tiesībās paredzētajā apmērā pierādījusi, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, neidentificējot jaunienācēju un neparedzot mērķa datumu ienākšanai ietekmētajos tirgos.

210 Līdz ar to šī prasības pamata sestā daļa ir noraidāma.

Par septīto daļu attiecībā uz ātrvilciena *Thalys* neņemšanu vērā kā konkurentu

— Lietas dalībnieku argumenti

211 Prasītāja uzskata, ka *Thalys* pastāvēšana attur jaunienācēju ienākšanu maršrutā Parīze–Amsterdama. Tā norāda, ka *Thalys* šajā maršrutā šobrīd ir tirgus daļa aptuveni 45 % apmērā, kas, visticamāk, pieaugs sakarā ar infrastruktūras uzlabošanos, kas samazinās brauciena laiku. Turklāt Komisija esot kļūdaini uzskatījusi, ka seši lidojumi dienā ir pietiekami attiecībā uz pasažieriem, kam ir svarīgs laika faktors, lai gan tā ir atzinusi, ka tāds pats biežums attiecībā uz *Thalys* nav pietiekams (apstrīdētā lēmuma 71. apsvērums).

212 Komisija apstrīd šo apgalvojumu un atgādina, ka *Thalys* nav konkurētspējīgs attiecībā uz klientiem, kam ir svarīgs laika faktors, un tas tā ir galvenokārt sakarā ar

brauciena ar vilcienu ilgumu. Šo situāciju varētu izmainīt tikai brauciena laika samazināšana, kam būtu nepieciešami nozīmīgi infrastruktūras uzlabojumi.

— Pirmās instances tiesas vērtējums

213 Prasītājas iebildums šajā gadījumā ir saprotams kā tāds, kura mērķis ir pierādīt, ka Komisija, pienācīgā veidā nenovērtējot *Thalys* konkurējošo ietekmi uz tirgu Parīze–Amsterdama, ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

214 No apstrīdētā lēmuma izriet, ka maršrutā Parīze–Amsterdama *Thalys* nodrošina sešus braucienus dienā, kuru ilgums ir 4 stundas un 9 minūtes (turpceļš), salīdzinot ar lidojuma ilgumu, kas ilgst aptuveni trīs stundas no pilsētas centra līdz pilsētas centram (apstrīdētā lēmuma 70.–72. apsvērumi). Tādējādi attiecībā uz pasažieriem, kam nav svarīgs laika faktors, *Thalys* šobrīd var tikt uzskatīts par konkurentu. Savukārt Komisija varēja secināt, ka *Thalys* nav konkurētspējīgs attiecībā pret klientiem, kuriem ir svarīgs laika faktors, tai skaitā sakarā ar brauciena ilgumu, jo turpceļam un atpakaļceļam ar vilcienu ir nepieciešams gandrīz divas stundas ilgāks laiks. Šādā gadījumā vienīgi brauciena ilguma samazināšana ļautu izmainīt šo situāciju, kam, kā to norāda Komisija, būtu nepieciešama būtiska infrastruktūras uzlabošana.

215 Šajā gadījumā prasītāja nav iesniegusi nekādu informāciju, kas varētu pierādīt, ka *Thalys* gadījumā Komisijas paredzētā atšķirība starp pasažieriem, kam ir svarīgs laika faktors un tiem, kam tas nav svarīgs, ir kļūdaina. Līdz ar to nav pieņemama prasītājas kritika par to, ka Komisija ir kļūdaini uzskatījusi, ka seši lidojumi dienā ir pietiekami attiecībā uz pasažieriem, kam ir svarīgs laika faktors, lai gan apstrīdētā lēmuma

71. apsvērumā tā ir atzinusi, ka šāds pats skaits *Thalys* gadījumā ir nepietiekams, lai novērstu konkurences problēmas attiecībā uz pasažieriem, kam ir svarīgs laika faktors.

216 Attiecībā uz prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru *Thalys* attur jaunienācējus no ienākšanas tirgū, ir jānorāda, ka *Thalys* komerciālā izaugsme notika pirms koncentrācijas, kā rezultātā aviosabiedrībām, kas gatavojās ienākt minētajā tirgū, bija jārēķinās ar šo konkurences faktoru. *Thalys* klātbūtne tirgū Parīze–Amsterdama līdz ar to lika Komisijai pārliecināties, ka tiks saglabāta ne tikai aviosabiedrību radītā konkurence, bet arī citu transportlīdzekļu, piemēram, dzelzceļa transporta, radītā konkurence.

217 Aizsardzības līdzekļi attiecībā uz starpmodālajiem pakalpojumiem ļauj, piemēram, *Thalys* pārvaldošajai sabiedrībai pārdot biļeti turpceļam un atpakaļceļam maršrutā Parīze–Amsterdama, ar kuru pasažieris var izmantot vilcienu turpceļā un lidmašīnu atpakaļceļā. Lai padarītu šo iespēju pievilcīgāku, ir paredzēts, ka *Thalys* pārvaldošā sabiedrība attiecībā uz atpakaļlidojumu varēs saņemt apvienotā uzņēmuma piedāvātos īpašos veicināšanas tarifus un tādējādi tai būs iespēja piedāvāt starpmodālos pakalpojumus par konkurētspējīgām cenām (saistību paketes 7. punkts). Šajā sakarā no Komisijas rakstveida apsvērumiem izriet, ka dzelzceļa pārvadājumu sabiedrība *Georg Verkehrsorganisation GmbH* risina pārrunas ar *Air France* ar mērķi noslēgt starpmodālu nolīgumu attiecībā uz tirgu Parīze–Amsterdama, kas aplicina starpmodālo nolīgumu pievilcīgumu.

218 Līdz ar to prasītājas arguments, saskaņā ar kuru *Thalys* attur jauna konkurenta ienākšanu maršrutā Parīze–Amsterdama, nevar pierādīt, ka Komisijas veiktais

konkurences novērtējums ietver acīmredzamu kļūdu vērtējumā. Tādēļ šī prasības pamata septītā daļa ir noraidāma.

219 No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka prasītāja nav pierādījusi, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, jo nav pierādījusi, ka minētās saistības nevarēja novērst nopietnas šaubas par koncentrācijas saderību ar kopējo tirgu. Līdz ar to piektais prasības pamats ir noraidāms tā kopumā.

220 Pastāvot šādiem apstākļiem, prasība ir noraidāma.

### **Par tiesāšanās izdevumiem**

221 Saskaņā ar Reglamenta 87. panta 2. punktu lietas dalībniekam, kuram spriedums nav labvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā prasītājam spriedums nav labvēlīgs, tai jāpiespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus saskaņā ar Komisijas prasījumiem.

222 Atbilstoši Reglamenta 87. panta 4. punkta pirmajai daļai Francijas Republika sedz savus tiesāšanās izdevumus pati.

Ar šādu pamatojumu

PIRMĀS INSTANCES TIESA (otrā palāta)

nospriež:

- 1) **prasību noraidīt;**
- 2) **prasītāja sedz savus, kā arī atlīdzina Komisijas tiesāšanās izdevumus;**
- 3) **Francijas Republika sedz savus tiesāšanās izdevumus pati.**

Pirrung

Forwood

Papasavvas

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2006. gada 4. jūlijā.

Sekretārs

E. Coulon

Priekšsēdētājs

J. Pirrung



## Satura rādītājs

Atbilstošās tiesību normas .....	II - 1942
Prāvas rašanās fakti .....	II - 1946
1. Attiecīgie uzņēmumi .....	II - 1946
2. Administratīvā procedūra Komisijā .....	II - 1947
3. Komisijas akceptētās saistības .....	II - 1948
Process un lietas dalībnieku prasījumi .....	II - 1951
Par lūgumu veikt pierādījumu savākšanas pasākumus .....	II - 1952
Par pieņemamību .....	II - 1954
1. Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 1954
2. Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 1954
Par tiesībām celt prasību .....	II - 1954
Par interesi celt prasību .....	II - 1957
Par lietas būtību .....	II - 1958
1. Par pirmo prasības pamatu, kas attiecas uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā sakarā ar to, ka nav izvērtēta apvienojušās vienības dominējošā stāvokļa nostiprināšanās tajos maršrutos, kuros nepastāv pārklāšanās starp <i>Air France</i> un <i>KLM</i> darbībām .....	II - 1959
Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 1959
Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 1962
— Par koncentrācijas ietekmes uz atpūtas braucienu, izmantojot lidmašīnu, tirgu neizvērtēšanu .....	II - 1963
— Par koncentrācijas ietekmes neizvērtēšanu attiecībā uz tirgiem, kuros nepastāv pārklāšanās .....	II - 1964

2. Par otro prasības pamatu, kas attiecas uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā sakarā ar to, ka nav novērtēta apvienojušās vienības dominējošā stāvokļa nostiprināšanās lidostas pakalpojumu iegādes tirgū .....	II - 1967
Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 1967
Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 1970
— Par dominējošā stāvokļa nostiprināšanās lidostas pakalpojumu iegādes tirgū neņemšanu vērā .....	II - 1970
— Par apvienojušās vienības ietekmes nostiprināšanos attiecībā pret AdP .....	II - 1972
3. Par trešo prasības pamatu attiecībā uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā saistībā ar <i>CDG</i> un <i>Orly</i> lidostu savstarpējo aizvietojamību .....	II - 1973
Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 1973
Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 1975
— Par abu lidostu atrašanās vietu .....	II - 1975
— Par lidojumu veidu, kas tiek nodrošināts no šīm divām lidostām ..	II - 1976
4. Par ceturto prasības pamatu attiecībā uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā sakarā ar to, ka nav izvērtēta koncentrācijas ietekme uz potenciālo konkurenci .....	II - 1978
Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 1978
Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 1979
— Par <i>KLM</i> iekšzemes tirgus ierobežoto raksturu .....	II - 1980
— Par Amsterdamas, <i>KLM</i> darbības centra, tuvumu, salīdzinot ar Parīzi, un par ierobežoto konkurenci saistībā ar starptautiskajiem gaisa transporta pakalpojumiem no Parīzes .....	II - 1982
5. Par piekto prasības pamatu attiecībā uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā, izvērtējot koncentrācijas pušu ierosinātās saistības .....	II - 1983
Par pirmo daļu attiecībā uz saistību neattiecināšanu uz tirgiem, kuros nepastāv pārklšanās .....	II - 1984
— Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 1984
— Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 1985

Par otro daļu, saskaņā ar kuru saistības nav pievilcīgas zemo izmaksu sabiedrībām .....	II - 1987
— Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 1987
— Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 1988
Par trešo daļu attiecībā uz dzīvotspējīgas darbības nenodalīšanu .....	II - 1990
— Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 1990
— Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 1991
Par ceturto daļu attiecībā uz nodoto laika nišu nepietiekamību .....	II - 1993
— Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 1993
— Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 1994
Par piekto daļu attiecībā uz pārējo aizsardzības līdzekļu nepietiekamību ..	II - 1997
— Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 1997
— Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 1998
Par sesto daļu attiecībā uz jaunienācēja neidentificēšanu un šīs ienākšanas termiņa nenoteikšanu .....	II - 2001
— Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 2001
— Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 2003
Par septīto daļu attiecībā uz ātrvilciena <i>Thalys</i> neņemšanu vērā kā konkurentu .....	II - 2007
— Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 2007
— Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 2008
Par tiesāšanās izdevumiem .....	II - 2010