

SODBA SODIŠČA PRVE STOPNJE (drugi senat)

z dne 4. julija 2006\*

V zadevi T-177/04,

**easyJet Airline Co. Ltd**, s sedežem v Lutonu (Združeno kraljestvo), ki so ga najprej zastopali J. Cook, J. Parker in S. Dolan, solicitors, nato pa M. Werner in M. Waha, odvetnika, L. Mills, solicitor, M. de Lasala Lobera in R. Malhotra, odvetnika,

tožeča stranka,

proti

**Komisiji Evropskih skupnosti**, ki jo zastopajo P. Oliver, A. Bouquet in A. Whelan, zastopniki, z naslovom za vročanje v Luxembourg,

tožena stranka,

\* Jezik postopka: angleščina.

ob intervenciji

**Francoske republike**, ki jo zastopa G. de Bergues, zastopnik, z naslovom za vročanje v Luxembourg,

intervenientka,

zaradi razglasitve ničnosti odločbe Komisije z dne 11. februarja 2004, s katero je združitev družb Air France in Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV pod pogojem izvajanja predlaganih zavez razglasila za združljivo s skupnim trgov (zadeva COMP/M.3280 – Air France/KLM),

SODIŠČE PRVE STOPNJE  
EVROPSKIH SKUPNOSTI (drugi senat),

v sestavi J. Pirrung, predsednik, N. J. Forwood in S. Papasavvas, sodnika,

sodna tajnica: K. Andová, administratorica,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 23. novembra 2005

izreka naslednjo

## Sodbo

### Pravni okvir

- 1 V skladu s členom 1 Uredbe Sveta (EGS) št. 4064/89 z dne 21. decembra 1989 o nadzoru koncentracij podjetij (UL L 395, str. 1, kot je bila popravljena, UL 1990, L 257, str. 13, in kot je bila spremenjena z Uredbo Sveta (ES) št. 1310/97 z dne 30. junija 1997 (UL L 180, str. 1), kot je bila popravljena, UL L 1998, L 40, str. 17) ta uredba velja za vse koncentracije na ravni Skupnosti, kakor je opredeljeno v odstavkih 2 in 3 navedenega člena.
  
- 2 V skladu s členom 4(1) Uredbe št. 4064/89 je treba koncentracije na ravni Skupnosti vnaprej priglasiti Komisiji.
  
- 3 Člen 6(1)(b) Uredbe št. 4064/89 določa, da če Komisija ugotovi, da pri priglašeni koncentraciji, čeprav sodi na področje uporabe te uredbe, ne obstaja resen dvom glede njene združljivosti s skupnim trgom, odloči, da ji ne bo nasprotovala, in jo razglasi za združljivo s skupnim trgom (v nadaljevanju: faza I).

4 Če pa v skladu s členom 6(1)(c) Uredbe št. 4064/89 ugotovi, da priglašena koncentracija sodi na področje uporabe te uredbe in da obstaja resen dvom glede njene združljivosti s skupnim trgov, se odloči, da uvede postopek (v nadaljevanju: faza II).

5 Člen 6(2) Uredbe št. 4064/89 določa:

„Če Komisija ugotovi, da priglašena koncentracija po spremembi, ki jo izvedejo udeležena podjetja, ne vzbuja več resnega dvoma v smislu odstavka 1(c), se lahko odloči, da razglasi koncentracijo za združljivo s skupnim trgov v skladu z odstavkom 1(b).

V skladu z odstavkom 1(b) lahko Komisija k odločbi priloži pogoje in obveznosti, s katerimi namerava zagotoviti, da udeležena podjetja upoštevajo obveznosti do Komisije, sprejete zato, da bi bila koncentracija združljiva s skupnim trgov.“

6 V skladu s členom 6(3)(b) Uredbe št. 4064/89 lahko Komisija prekliče sprejeto odločbo, če udeleženo podjetje krši obveznosti, ki jih vsebuje navedena odločba.

7 V sporočilu o korektivnih ukrepih, ki so dopustni v skladu z Uredbo Komisije št. 4064/89 in Uredbo Komisije (ES) št. 447/98 (UL 2001, C 68, str. 3, v nadaljevanju:

sporočilo o korektivnih ukrepih), Komisija določa smernice, katerim namerava slediti glede zavez, in navaja zlasti naslednje:

- stranke morajo natančno dokazati, da bodo korektivni ukrepi trajno vzpostavili razmere učinkovite konkurence na skupnem trgu (točka 6), in takoj odstraniti vsak dvom, povezan z vrsto, obsegom in pomenom predlaganega ukrepa ter z možnostjo, da bi ga stranke lahko v celoti izvedle uspešno in v rokih (točka 7);
  
- glavni cilj zavez je zagotavljanje konkurenčnih tržnih struktur; strukturne zaveze, kot je zaveza prodaje hčerinske družbe, imajo na splošno prednost z vidika cilja, opredeljenega v Uredbi št. 4064/89, ker preprečujejo ustvarjanje ali krepitev prevladujočega položaja, ki ju ugotovi Komisija, in poleg tega ne potrebujejo srednje- ali dolgoročnih kontrolnih ukrepov; kljub temu ni mogoče vnaprej izključiti, da bi druge vrste zavez lahko preprečile ustvarjanje ali krepitev prevladujočega položaja, in je treba torej od primera do primera presoditi, ali se take zaveze lahko sprejme (točka 9);
  
- zaveze, predložene Komisiji v fazi I, morajo zadostovati za jasno izključitev vseh „resnih dvomov“ v smislu člena 6(1)(c) Uredbe št. 4064/89 (točka 11);
  
- če predlagana koncentracija grozi, da bo ustvarila ali krepila prevladujoči položaj, ki bi zaviral učinkovito konkurenco, je poleg prepovedi najučinkovitejše sredstvo za ohranitev te konkurence vzpostavitev razmer, nujnih za pojav novega konkurenčnega subjekta ali za krepitev obstoječih konkurentov s prenosom (točka 13);

- preneseni elementi morajo pomeniti uspešno dejavnost, ki bo morala, če jo opravlja ustrezen kupec, smeti učinkovito in trajno konkurirati novemu subjektu; običajno je uspešna dejavnost obstoječa dejavnost, ki se jo lahko opravlja samostojno, to je neodvisno od strank, udeleženih pri koncentraciji, ob zagotavljanju surovin ali drugih oblik sodelovanja, razen v prehodnem obdobju (točka 14);
  
- v določenih primerih je uspešnost celote, ki jo je treba prenesti, ob upoštevanju premoženja, ki je njen del, v veliki meri odvisna od identitete kupca; Komisija bo torej dovolila koncentracijo samo, če se stranke zavežejo, da ne bodo izvedle priglašene postopka, preden s kupcem ne podpišejo zavezujočega sporazuma o prenosu, ki ga odobri Komisija (točka 20);
  
- čeprav je prenos korektivni ukrep, ki mu je Komisija naklonjena, lahko ta vseeno sprejme druge; obstajajo lahko namreč primeri, ko prenos dejavnosti ni možen; v takih primerih mora Komisija ugotoviti, ali bi lahko druge vrste korektivnih ukrepov imele zadosten učinek na trgu, da bi ponovno vzpostavile učinkovito konkurenco (točka 26).

8 Obvestilo Komisije o opredelitvi upoštevne trga za namene konkurenčnega prava Skupnosti (UL 1997, C 372, str. 5, v nadaljevanju: obvestilo o opredelitvi upoštevne trga) določa, da se podjetja soočajo s tremi glavnimi viri konkurenčnih omejitev: z zamenljivostjo povpraševanja, z zamenljivostjo ponudbe in s potencialno konkurenco. Z gospodarskega vidika je za opredelitev upoštevne trga zamenljivost povpraševanja najbolj neposredna in učinkovita sila discipliniranja za ponudnike obravnavanega proizvoda, zlasti v zvezi z njihovimi odločitvami glede oblikovanja cen (točka 13).

## Dejansko stanje

### 1. Zadevna podjetja

- 9 Komisija je 11. februarja 2004 na podlagi člena 6(2) Uredbe št. 4064/89 na koncu faze I sprejela odločbo, s katero je koncentracijo pod pogojem izvajanja predlaganih zavez razglasila za združljivo s skupnim trgom (zadeva COMP/M.3280 – Air France/KLM) (UL C 60, str. 5, v nadaljevanju: izpodbijana odločba). Tožeča stranka je nizkocenovna letalska družba s sedežem v Združenem kraljestvu, ki storitve v različne destinacije Evrope ponuja po privlačnih cenah.
- 10 Air France je letalski prevoznik s sedežem v Franciji, ki dejavnost opravlja v glavnem v treh sektorjih: zračni prevoz potnikov, prevoz tovora ter storitve ohranjanja in vzdrževanja. Air France upravlja zvezdasto mrežo, katere glavne ploščadi se nahajajo na letališču Roissy-Charles-de-Gaulle (v nadaljevanju: CDG) za mednarodne lete in na letališču Paris-Orly (v nadaljevanju: Orly) za notranje lete. Air France je tudi eden od članov ustanoviteljev zveze SkyTeam, pri čemer so druge članice te zveze družbe Aeromexico, Alitalia, Continental Airlines, CSA Czech Airlines, Delta, Northwest Airlines in Korean Air.
- 11 KLM je letalski prevoznik s sedežem na Nizozemskem, ki dejavnost opravlja v bistvenem v štirih sektorjih: zračni prevoz potnikov, prevoz tovora, storitve ohranjanja in opravljanje dejavnosti čarterskih in rednih nizkocenovnih letov s hčerinsko družbo Transavia. KLM upravlja zvezdasto mrežo, katere glavna ploščad se nahaja na letališču Amsterdam-Schiphol. KLM je z Northwest Airlines sklenil sporazum o zvezi, ki se nanaša v glavnem na severnoatlantske povezave.

## 2. Upravni postopek pred Komisijo

- 12 KLM in Air France sta 18. decembra 2003 na podlagi Uredbe št. 4064/89 Komisiji priglasila okvirni sporazum, podpisan 16. oktobra 2003. Ta sporazum je predvideval, da Air France pridobi celoto gospodarskih interesov KLM in postopno pridobi pravni nadzor nad tem. Air France je moral v prvem obdobju pridobiti tudi 49 % glasovalnih pravic v KLM, ki so mu dajale pravico do veta na strateške operacije, in sicer na sprejetje strateškega načrta, proračuna in na imenovanje direktorjev KLM, nato pa v drugem obdobju preostale glasovalne pravice (v nadaljevanju: koncentracija).
- 13 Komisija je 23. decembra 2003 na podlagi člena 11 Uredbe št. 4064/89 na več kot 90 konkurentov, med katerimi je bila tudi tožeča stranka, naslovila zahtevo za informacije glede koncentracije. Tožeča stranka je 14. januarja 2004 predložila pripombe.
- 14 Air France in KLM sta 21. januarja 2004 na podlagi člena 6(2) Uredbe št. 4064/89 Komisiji predlagala zaveze. Ta je 23. januarja 2004 navedene zaveze poslala zainteresiranim tretjim osebam, da bi zbrala njihove pripombe. Tožeča stranka je 30. januarja in 4. februarja 2004 sporočila pripombe v zvezi z zavezami, ki sta jih predlagali stranki, udeleženi pri koncentraciji.
- 15 Komisija je 11. februarja 2004 ob zaključku faze I sprejela izpodbijano odločbo, s katero je presodila, da je bila koncentracija združljiva s skupnim trgov, pod pogojem, da se predlagane zaveze spoštujejo.



### 3. Obveznosti, ki jih je Komisija sprejela

16 Da bi Air France in KLM odstranila resne dvome, ki jih koncentracija vzbuja v zvezi z združljivostjo s skupnim trgom, sta predlagala zaveze z namenom razrešitve težav v zvezi s konkurenco štirinajstih zvez, od katerih jih je devet v Evropi (Pariz-Amsterdam, Lyon-Amsterdam, Marseille-Amsterdam, Toulouse-Amsterdam, Bordeaux-Amsterdam, Milano-Amsterdam, Rim-Amsterdam, Benetke-Amsterdam in Bologna-Amsterdam). Zaveze, podvržene nadzoru mandatarja, je mogoče povzeti tako:

- zaveze, prevzete za povezave na kratkih letih (ali evropske povezave): združene pravne osebe se zavežejo, da bodo brez finančnega nadomestila in v skladu s postopkom, podrobno določenim v zavezah, dale na voljo število slotov v Amsterdamu in/ali Parizu in/ali Lyonu in/ali Milanu in/ali Rimu in da bodo enemu ali več novim udeležencem na trgu omogočile na navedenih evropskih povezavah opravljati dnevne storitve (nove ali dodatne) rednega zračnega prevoza potnikov brez vmesnih pristankov; za povezavo Pariz-Amsterdam je treba prenesti do šest letov na dan, za povezavo Milano-Amsterdam do štiri leta na dan, za povezave Lyon-Amsterdam in Rim-Amsterdam do tri leta na dan in za povezave Marseille-Amsterdam, Toulouse-Amsterdam, Bordeaux-Amsterdam, Benetke-Amsterdam in Bologna-Amsterdam do dva leta na dan;
  
- zaveze, prevzete za povezave na dolгих letih (ali medcelinske povezave): za povezave na dolгих letih, ki so v izpodbijani odločbi opredeljeni, kot da pomenijo težave za konkurenco, bodo sloti na voljo na letališčih Amsterdam in Pariz;

- obveznosti glede načinov sprostitve slotov: sloti, ki jih združena pravna oseba sprosti, se bodo nahajali v zaporedju slotov, ki se ne bo razlikoval za več kot 90 minut glede na uro, ki jo zahteva novi udeleženec na trgu za povezave na dolgih letih, in v zaporedju slotov, ki se ne bo razlikoval za več kot 30 minut glede na uro, ki jo zahteva novi udeleženec za evropske povezave; na podlagi medsebojne zamenljivosti CDG in Orlyja za evropske storitve zračnega prevoza potnikov lahko potencialni novi udeleženci zahtevajo slote v enem ali drugem od teh letališč;
  
- trajanje zavez glede slotov je neomejeno; vendar bo imela združena pravna oseba možnost uveljavljati klavzulo o pregledu, če to upravičujejo izjemne okoliščine ali bistvene spremembe na ravni tržnih razmer, kot je opravljanje konkurenčnega zračnega prevoza na opredeljeni povezavi za dolge lete ali evropski povezavi; Komisija lahko torej ukine, spremeni ali nadomesti eno ali več sprejetih zavez; če Komisija po tem pregledu sklene, da je obveznost združene pravne osebe, da sprosti slote na dani povezavi, prenehala, bo lahko novi udeleženec dalje uporabljal prej prejete slote; če preneha uporabljati slote na dani povezavi, jih je treba prenesti nazaj na koordinatorja slotov;
  
- zamrznitev števila letov: združena oseba se zaveže, da glede na posamezen primer ne bo dodajala letov na povezavah Pariz-Amsterdam ali Lyon-Amsterdam v začetnem obdobju obratovanja operacij novega ponudnika storitev zračnega prevoza na zadevni povezavi; ta zamrznitev števila letov se traja šest zaporednih sezon, kot jih je določil International Air Transport Association (IATA); poleg tega se združena oseba zavezuje, da ne bo dodajala več letov od skupnih štirinajstih na teden na povezavi Amsterdam-New York (letališče J. F. Kennedy) in da ne bo dodajala letov na povezavi Amsterdam-New York (letališče Newark) v šestih zaporednih sezonah, kot jih določa IATA, ki se začnejo z opravljanjem prevoza brez vmesnih pristanikov novega ponudnika storitev zračnega prevoza na tej povezavi;

- sporazumi interlining: če novi udeleženec na trgu to zahteva, se združena pravna oseba zaveže, da bo z njim sklenila sporazum interlining za vse povezave, opredeljene v izpodbijani odločbi;
  
- posebni dogovori o sorazmernosti: če potencialni novi udeleženec na trgu to zahteva, se združena pravna oseba zaveže, da bo z njim sklenila poseben dogovor o sorazmernosti za promet, katerega dejanska začetek in destinacija sta v Franciji in/ali na Nizozemskem, pod pogojem da del potovanja poteka na povezavi Pariz-Amsterdam;
  
- program nagrajevanja: če novi udeleženec na trgu to zahteva, mu združena pravna oseba omogoči, da sodeluje v njenem programu nagrajevanja za povezave, opredeljene v izpodbijani odločbi, pod enakimi pogoji kot drugi partnerji člani združenja, v katerem sodeluje združena pravna oseba;
  
- kombinirane storitve: če družba za železniški prevoz ali druga družba za prevoz po kopnem, ki opravlja storitve na povezavah med Francijo in Nizozemsko in/ali med Italijo in Nizozemsko, to zahteva, se združena pravna oseba zaveže, da bo z njo sklenila kombinirani sporazum; združena pravna oseba bo v skladu s tem sporazumom zagotovila zračni prevoz potnikov na enem delu proge, prevoz na preostalem delu proge pa bo zagotovil kombinirani partner;
  
- sporazumi o zadržanju določenega števila prostih sedežev: na zahtevo novega potencialnega udeleženca na trgu se združena pravna oseba zaveže, da bo z njim sklenila sporazum o zadržanju določenega števila prostih sedežev za promet, katerega dejanski začetek in destinacija sta na Nizozemskem in v Marseillu, Toulousu ali Bordeauxu, pod pogojem, da del potovanja poteka na povezavi Pariz-Amsterdam; sporazum o zadržanju določenega števila prostih sedežev temelji na številu sedežev in velja vsaj eno celotno sezono, kot jo določa IATA; ta sporazum pokriva največ 15 % sedežev, predlaganih na dano število letov in 30 sedežev na zrakoplov;

- obveznosti v zvezi s tarifami: vsakič ko združena pravna oseba zniža tarifo, objavljeno za povezavo Pariz-Amsterdam, se zaveže, da bo uporabila enakovredno znižanje ustrezne tarife za povezavo Lyon-Amsterdam, ker se na tej povezavi ne opravlja konkurenčen zračni prevoz.

## Postopek in predlogi strank

- 17 Tožeča stranka je z vlogo, vloženo v sodnem tajništvu Sodišča prve stopnje 14. maja 2004, vložila to tožbo.
- 18 Francoska republika je z vlogo, vloženo v sodnem tajništvu Sodišča prve stopnje 24. septembra 2004, predlagala intervencijo v podporo predlogom Komisije v tem postopku. Tožeča stranka je 9. novembra 2004 predlagala, naj se ji dodeli zaupno obravnavanje v zvezi z določenimi pomembnimi podatki, ki so po njenem mnenju poslovna skrivnost. Predsednik drugega senata Sodišča prve stopnje je s sklepom z dne 17. decembra 2004 Francoski republiki dovolil intervencijo. Intervenientka je predložila intervencijsko vlogo in druge stranke so predložile pripombe glede te vloge v predpisanih rokih.
- 19 Ker intervenientka ni ugovarjala predlogu za zaupno obravnavanje, ji je bila poslana nezaupna različica pisanj, kot jo je prvotno predvidel zgoraj navedeni sklep z dne 17. decembra 2004.
- 20 Intervenientka je z dopisom z dne 26. oktobra 2005 obvestila sodno tajništvo Sodišča prve stopnje, da se ne namerava udeležiti obravnave.

21 Sodišče prve stopnje je na podlagi poročila sodnika poročevalca odločilo, da odpre ustni postopek. Stranke so na obravnavi z dne 23. novembra 2005 podale ustne trditve in odgovorile na vprašanja, ki jih je postavilo Sodišče prve stopnje.

22 Tožeča stranka Sodišču prve stopnje predlaga, naj:

— izpodbijano odločbo razglasi za nično;

— Komisiji naloži plačilo stroškov.

23 Komisija in intervenientka Sodišču prve stopnje predlagata, naj:

— zavrne tožbo;

— tožeči stranki naloži plačilo stroškov.

### **Predlog za sprejetje ukrepov pripravljalnega postopka**

24 Tožeča stranka je z dopisom, vloženim v sodnem tajništvu Sodišča prve stopnje 3. oktobra 2005, predlagala sprejetje ukrepov pripravljalnega postopka, s katerimi bi Komisija predložila popolne odgovore, ki jih je prejela na zahtevo za informacije z dne 23. decembra 2003, in vse dokumente, ki so ji jih poslale letalske družbe

Meridiana, Virgin Express in Volare, ter vse njene delovne dokumente, ki se nanašajo na predlagane zaveze, in vse dopisovanje glede teh, izmenjano s strankama, udeležanima pri koncentraciji.

- 25 Sodišče prve stopnje meni, da ta predlog pomeni dokazni predlog. Tako lahko stranke v skladu s členom 48(1) Poslovnika Sodišča prve stopnje v repliki ali dupliki predlagajo nove dokazne predloge v podporo svojim trditvam in morajo navesti razloge za zamudo pri njihovi predložitvi.
- 26 V obravnavanem primeru je treba opozoriti, da je tožeča stranka predlagala sprejetje ukrepov pripravljalnega postopka skoraj enajst mesecev potem, ko je predložila repliko, vendar ne da bi jasno izrazila razloge za tako zamudo. Posledično je bila tožeča stranka na obravnavi pozvana, naj pojasni razloge, ki so po njenem mnenju upravičevali zamudo njenega predloga. V tem okviru je predstavila, da tako zamudo pojasnjuje dejstvo, da je prvotno nameravala vložiti tožbo zoper odločbo Komisije, s katero ji je ta zavrnila dostop do dokumentov, ki jih je želela pridobiti. Čeprav ta negotovost v zvezi s pravnim sredstvom, ki ga je treba izbrati, lahko pojasni, zakaj tožeča stranka predloga ni predložila takoj po navedeni zavrnitvi, to vseeno ni moglo upravičiti dejstva, da je tožeča stranka čakala več mesecev, preden je ustrezno ravnala.
- 27 Poleg tega in neodvisno od zamude tega predloga Sodišče prve stopnje meni, da je dovolj seznanjeno s pisanji in ustnimi trditvami strank, da se lahko izreče o tem sporu. Zato je predlog za sprejetje ukrepov pripravljalnega postopka zavrnjen.

## Dopustnost

### 1. *Trditve strank*

- 28 Tožeča stranka trdi, da jo izpodbijana odločba neposredno in posamično zadeva. Ker je tožeča stranka dejavna na trgih, na katerih bo opravljala storitve združena pravna oseba, meni, da jo izpodbijana odločba neposredno zadeva. Tožečo stranko naj bi zadevala tudi posamično, ker je eden od glavnih konkurentov Air Francea in KLM na različnih povezavah in ker jo je tudi treba šteti kot potencialnega konkurenta Air Francea na drugih zvezah v Franciji, zlasti tistih z destinacijo in odhodom na CDG in Orly. Poleg tega poudarja, da je igrala dejavno vlogo v upravnem postopku, ki je pripeljal do izpodbijane odločbe, pri čemer naj bi jo ta udeležba v skladu s sodno prakso individualizirala podobno kot naslovnike navedene odločbe (sodba Sodišča prve stopnje z dne 19. maja 1994 v zadevi Air France proti Komisiji, T-2/93, Recueil, str. II-323, točka 44).
- 29 Komisija dvomi o dopustnosti te tožbe, ker naj tožeča stranka ne bi imela interesa za povezave, dodeljene s koncentracijo.

### 2. *Presoja Sodišča prve stopnje*

#### *Procesno upravičenje*

- 30 Na podlagi člena 230, četrti odstavek, ES lahko fizične ali pravne osebe sprožijo postopke zoper nanje naslovljene odločbe ali zoper odločbe, ki jih neposredno in posamično zadevajo, čeprav so v obliki uredbe ali odločbe naslovljene na drugo osebo.

- 31 V obravnavanem primeru tožeča stranka ni ena od strank, udeleženih pri koncentraciji, torej ni naslovnik izpodbijane odločbe. Zato je treba preizkusiti, ali jo ta odločba neposredno in posamično zadeva.
- 32 V tej zadevi naj bi izpodbijana odločba, če omogoča takojšnjo izvedbo koncentracije, uvedla takojšnjo spremembo položaja zadevnih trgov. Ker želja strank, udeleženih pri koncentraciji, da to izvedeta, ni bila zanesljiva, so lahko gospodarski subjekti, ki so sodelovali na zadevnem trgu ali trgih, do datuma izpodbijane odločbe takojšnjo ali hitro spremembo stanja na trgu šteli kot potrjeno (v tem smislu glej sodbo Sodišča prve stopnje z dne 24. marca 1994 v zadevi Air France proti Komisiji, T-3/93, Recueil, str. II-121, točka 80). Iz tega izhaja, da izpodbijana odločba tožečo stranko neposredno zadeva.
- 33 Zato je treba presoditi, ali izpodbijana odločba tožečo stranko tudi posamično zadeva.
- 34 Po ustaljeni sodni praksi lahko tisti, ki ni naslovnik odločbe, domneva, da ga ta zadeva posamično le, če se ta odločba nanj nanaša zaradi njegovih posebnih osebnih lastnosti ali zaradi posebnih okoliščin, ki ga izključujejo iz kroga vseh drugih subjektov, in ga pri tem individualizira podobno kot naslovnika te odločbe (sodbi Sodišča z dne 15. julija 1963 v zadevi Plaumann proti Komisiji, 25/62, Recueil, str. 197, 223, in z dne 23. maja 2000 v zadevi Comité d'entreprise de la Société française de production in drugi proti Komisiji, C-106/98 P, Recueil, str. I-3659, točka 39; sodba Sodišča prve stopnje z dne 27. aprila 1995 v zadevi ASPEC in drugi proti Komisiji, T-435/93, Recueil, str. II-1281, točka 62).
- 35 Pri odločbi, s katero je ugotovljena združljivost postopka koncentracije s skupnim trgom in kar zadeva tretje podjetje, je odvisno od njegove udeležbe v upravnem



postopku in od dodelitve njegovega tržnega položaja treba ugotoviti, ali ga akt posamično zadeva. Če sama udeležba v postopku nedvomno ne zadostuje za ugotovitev, da odločba tožečo stranko posamično zadeva, zlasti na področju koncentracij, katerih temeljit preizkus zahteva reden stik s številnimi podjetji, pa kljub temu aktivna udeležba v upravnem postopku pomeni element, ki ga sodna praksa na področju konkurence, vključno s podrobnejšim področjem nadzora koncentracij, poleg drugih posebnih okoliščin redno upošteva pri ugotavljanju dopustnosti tožbe (v tem smislu glej sodbi Sodišča z dne 28. januarja 1986 v zadevi Cofaz in drugi proti Komisiji, 169/84, Recueil, str. 391, točki 24 in 25, in z dne 31. marca 1998 v združenih zadevah Francija in drugi proti Komisiji, tako imenovana „Kali & Salz“, C-68/94 in C-30/95, Recueil, str. I-1375, točke od 54 do 56; sodbi Sodišča prve stopnje z dne 19. maja 1994 v zadevi Air France proti Komisiji, točka 28 zgoraj, točke od 44 do 46, in z dne 3. aprila 2003 v zadevi BaByliss proti Komisiji, T-114/02, Recueil, str. II-1279, točka 95).

36 Prvič, glede udeležbe v upravnem postopku je treba opomniti, da je tožeča stranka v tem dejavno sodelovala, zlasti ker je 14. januarja 2004 odgovorila na zahtevo Komisije za informacije z dne 23. decembra 2003 in ker je 30. januarja 2004 sporočila pripombe glede zavez, ki jih je predlagal Air France. Poleg tega je tožeča stranka 30. januarja 2004 sodelovala v telefonski konferenci s Komisijo v zvezi s predlaganimi zavezami in je 4. februarja 2004 predložila odgovore na vprašanja glede zavez, ki sta jih predlagali stranki, udeleženi pri koncentraciji, ki ji jih je postavila Komisija.

37 Drugič, glede dodelitve tržnega položaja iz pisanj tožeče stranke, ki jim Komisija ni nasprotovala, izhaja, da je ta eden od glavnih konkurentov Air Francea v Franciji in na različnih neposrednih progah, kot so Pariz-Marseille, Pariz-Nica, Pariz-London, in KLM na različnih neposrednih progah, med katerimi so Amsterdam-Edinburg, Amsterdam-London in Amsterdam-Nica. Poleg tega tožeča stranka deluje na enem od trgov, kjer delujeta stranki, udeleženi pri koncentraciji, in sicer na povezavi Amsterdam-Nica.

- 38 Zato izpodbijana odločba tožečo stranko posamično zadeva.
- 39 Glede na zgoraj navedeno izpodbijana odločba tožečo stranko neposredno in posamično zadeva in tožeča stranka tako ima procesno upravičenje zoper njo.

### *Pravni interes*

- 40 Glede pravnega interesa tožeče stranke je treba spomniti, da je na podlagi ustaljene sodne prakse ničnostna tožba, ki jo vložijo fizična ali pravna oseba, dopustna le, če ima tožeča stranka interes, da se izpodbijani akt razglasi za ničnega (sodbe Sodišča prve stopnje z dne 14. septembra 1995 v združenih zadevah Antillean Rice Mills in drugi proti Komisiji, T-480/93 in T-483/93, Recueil, str. II-2305, točka 59; z dne 25. marca 1999 v zadevi Gencor proti Komisiji, T-102/96, Recueil, str. II-753, točka 40, in z dne 30. januarja 2002 v zadevi Nuove Industrie Molisane proti Komisiji, T-212/00, Recueil, str. II-347, točka 33). Ta interes mora biti obstoječ in dejanski (sodba Sodišča prve stopnje z dne 17. septembra 1992 v zadevi NBV in NVB proti Komisiji, T-138/89, Recueil, str. II-2181, točka 33), in se presoja na dan, ko je vložena tožba (sodba Sodišča z dne 16. decembra 1963 v zadevi Forges de Clabecq proti Visoki oblasti, 14/63, Recueil, str. 719 in 748, in sodba Sodišča prve stopnje z dne 24. aprila 2001 v zadevi Torre in drugi proti Komisiji, T-159/98, RecFP, str. I-A-83 in II-395, točka 28). Ta obstaja le, če lahko izid tožbe daje korist stranki, ki jo je vložila (glej sodbo Sodišča prve stopnje z dne 28. septembra 2004 v zadevi MCI proti Komisiji, T-310/00, ZOdl., str. II-3253, točka 44 in navedena sodna praksa).
- 41 V obravnavanem primeru je tožeča stranka ob vložitvi tožbe imela obstoječ in dejanski interes za razglasitev ničnosti izpodbijane odločbe, ker ta pod pogoji dovoljuje postopek koncentracije med dvema od njenih konkurentov, ki lahko vpliva na njen tržni položaj. Posledično se ne sme izpodbijati pravni interes tožeče stranke v zvezi z izpodbijano odločbo. Tega sklepa ne more postaviti pod vprašaj neobstoječ pravnega interesa, ki ga zatrjuje Komisija, glede tretjega in petega tožbenega razloga.

Tudi če domnevamo, da bi lahko pojem nedopustnosti veljal za neobstoj pravnega interesa samostojno za en sam tožbeni razlog, v obravnavanem primeru tretji in peti tožbeni razlog pomenita kritike zoper različne elemente utemeljevanja Komisije, ki so pripeljali do sprejetja izreka izpodbijane odločbe, v katerem je očitek tožeči stranki.

42 Iz vseh zgornjih ugotovitev izhaja, da je ta tožba dopustna.

### **Utemeljitev**

43 Tožeča stranka v podporo ničnostne tožbe navaja pet tožbenih razlogov. S prvim tožbenim razlogom tožeča stranka Komisiji očita, da je storila očitno napako pri presoji, ker je opustila analizo krepitev prevladujočega položaja združene pravne osebe na povezavah, kjer ni bilo neposrednega ali posrednega prekrivanja dejavnosti strank, udeleženih pri koncentraciji. Z drugim tožbenim razlogom tožeča stranka trdi, da je Komisija storila očitno napako pri presoji, ker je opustila analizo morebitne krepitev prevladujočega položaja združene pravne osebe na trgu nakupa letaliških storitev. S tretjim tožbenim razlogom tožeča stranka meni, da je Komisija storila očitno napako pri presoji, ker je ugotovila zamenljivost CDG in Orlyja. S četrtem tožbenim razlogom tožeča stranka navaja, da je Komisija storila očitno napako pri presoji, ker ni upoštevala prihodnjega konkurenčnega položaja za primer, da se koncentracija ne bi izvedla. Končno, s petim tožbenim razlogom tožeča stranka zatrjuje, da je izpodbijana odločba vsebovala očitno napako pri presoji, ker zaveze ne zadostujejo za odstranitev resnih dvomov, ki jih je izrazila Komisija v zvezi z združljivostjo koncentracije s skupnim trgov.

44 V skladu z ustaljeno sodno prakso mora nadzor, ki ga sodišče Skupnosti izvaja nad kompleksnimi gospodarskimi presojami Komisije pri izvrševanju diskrecijske pravice, ki ji jo podeljuje Uredba št. 4064/89, obsegati samo preverjanje spoštovanja

postopkovnih pravil in pravil glede obrazložitve ter nadzor nad vsebinsko točnostjo dejstev, neobstojem očitne napake pri presoji in zlorabo pooblastil (sodbi Sodišča prve stopnje z dne 3. aprila 2003 v zadevi Petrolessence in SG2R proti Komisiji, T-342/00, Recueil, str. II-1161, točka 101, in z dne 21. septembra 2005 v zadevi EDP proti Komisiji, T-87/05, ZOdl., str. II-3745, točka 151).

- 45 V skladu s členom 2(3) Uredbe št. 4064/89 je treba za nezdružljive s skupnim trgom razglasiti koncentracije, ki ustvarijo ali krepijo prevladujoči položaj, katerega posledica bi bila resno oviranje učinkovite konkurence na skupnem trgu ali na njegovem znatnem delu. V nasprotnem primeru pa je Komisija vsako priglašeno koncentracijo, za katero se uporablja navedena uredba, če oba pogoja iz navedene določbe nista izpolnjena, dolžna razglasiti za združljivo s skupnim trgom. Če se ne ustvari ali okrepi prevladujoči položaj, se torej koncentracija dovoli, ne da bi bilo treba preučiti vplive koncentracije na učinkovito konkurenco (sodba z dne 19. maja 1994 v zadevi Air France proti Komisiji, točka 28 zgoraj, točka 79).
- 46 Na podlagi zgoraj navedenih preudarkov je treba preizkusiti pet tožbenih razlogov tožeče stranke.

*1. Prvi tožbeni razlog: očitna napaka pri presoji zaradi neobstoja analize krepitve prevladujočega položaja združene pravne osebe na povezavah, kjer ni bilo prekrivanja dejavnosti Air Francea in KLM*

#### *Trditve strank*

- 47 Glede potniškega prevoza z rednimi leti tožeča stranka opaza, da je Komisija zadevni trg proizvodov opredelila na podlagi dvojic, ki jih oblikujeta odhodni kraj in

namembni kraj (v nadaljevanju: pristop O & N), pri čemer vsaka kombinacija pomeni trg, ki se razlikuje glede na povpraševanje. Tožeča stranka nasprotno meni, da bi morala Komisija analizirati ponudbo „letalskih potovanj za prosti čas“ na širši podlagi od razdelitve na dvojice mest, v okviru „splošnega trga prostega časa/počitnic“.

48 Poleg tega meni, da bi morala Komisija presoditi, ali se s koncentracijo tvega, da se vzpostavi ali okrepi prevladujoči položaj na celotnem trgu v Evropski uniji. Zato naj bi Komisija storila očitno napako pri presoji, ker je opustila preizkus učinkov koncentracije na povezave, izvzete iz prekrivanja dejavnosti Air Francea in KLM. Tožeča stranka Komisiji zlasti očita, da ni preverila, ali bi bil učinek dodatnih ugodnosti, ki izhajajo iz koncentracije, ter povečanje področja in teže Air Francea na mednarodni ravni krepitev njegovega položaja na navedenih povezavah. Tako tožeča stranka meni, da se je Komisija oddaljila od svoje prakse v zvezi s presojo krepitev prevladujočega položaja, kot je prikazana z več odločbami, sprejetimi na podlagi člena 8(2) Uredbe št. 4064/89, v katerih je upoštevala širši vpliv priglašeni koncentracij na povezane trge, zunaj področja neposrednega prekrivanja (v tem smislu glej zlasti Odločbo Komisije 2004/134/ES z dne 3. julija 2001, s katero je bila koncentracija razglašena za nezdružljivo s skupnim trgom in s Sporazumom EGP (zadeva COMP/M.2220 – General Electric/Honeywell) (UL 2004, L 48, str. 1)).

49 Očitno napako pri presoji, ki naj bi izhajala iz te opustitve analize krepitev prevladujočega položaja združene pravne osebe, naj bi še povečevalo dejstvo, da naj bi Komisija pri uporabi člena 81(3) ES priznala ugodnosti, ki so jih potrošnikom ponudila skupna podjetja ali drugi sporazumi o sodelovanju, ki združujejo letalske družbe. V obravnavanem primeru tožeča stranka meni, da lahko možnost, dana letalski družbi ali zvezi, da ponudi konkurenčne prednosti, kot so boljše zveze, nižje cene, pa tudi nove povezave, vpliva na potrošnike glede izbire letalske družbe ali zveze. Komisija pa naj bi napačno ugotovila, da so te prednosti naklonjene konkurenci in ne pomenijo krepitev prevladujočega položaja.

- 50 Primeroma in glede povečanja števila zvez tožeča stranka zatrjuje, da potniki, ki želijo potovati iz Biarritza v Amsterdam, nimajo ugodnosti neposrednega leta in na morajo prestopiti na letališču v Lyonu, Parizu ali Nici. Tako bo po njenem mnenju koncentracija okrepila položaj Air Francea na trgu Biarritz-Amsterdam. Potniki, ki želijo iz Biarritza v Amsterdam, naj bi bili nagnjeni k potovanju z Air Franceom, ker naj bi koncentracija omogočila povečanje števila zvez med temi štirimi letališči in Amsterdamom. Podoba razlaga naj bi veljala za povezavo Brest-Amsterdam, pri čemer naj bi povečanje števila zvez izhajalo iz koncentracije, ki je okrepila položaj Air Francea.
- 51 Komisija ugotavlja, da je bilo treba v obravnavanem primeru trg storitev zračnega potniškega prevoza opredeliti s pristopom O & N. V tej zvezi opozarja, da tožeča stranka ni natančneje določila tega, kar je razumela z „letalskimi potovanji za prosti čas“ niti s „splošnim trgom prostega časa/počitnic“, ker ni jasno navedla, kako naj bi bil sestavljen pristop za opredelitev trga na širši podlagi.
- 52 Glede učinkov na povezave, izvzete iz prekrivanja, Komisija meni, da se tožeča stranka ne more zadovoljiti s trditvijo, da bi jih morala preizkusiti, ne da bi natančneje določila, za katere povezave v tem primeru gre. Poleg tega naj niti stranki, udeleženi pri koncentraciji, niti tretje osebe, ki so bile zaprosene za mnenje v okviru upravnega postopka, ne bi nakazale, da se je s koncentracijo tvegalo protikonkurenčne učinke na povezave, izvzete iz prekrivanja, z izjemo tistih, kjer sta bila Air France in KLM potencialna konkurenta. Komisija glede trditve tožeče stranke v zvezi s povezavo Biarritz-Amsterdam ugotavlja, da je ta ločen trg in da mora njena analiza temeljiti po eni strani na potencialni konkurenci v obliki neposrednih letov med Biarritzom in Amsterdamom in po drugi strani na dejanski ali potencialni konkurenci na posrednih povezavah med tema destinacijama. Tako naj bi iz te analize izhajalo, da naj koncentracija ne bi omejevala konkurence, pri čemer podobna ugotovitev velja tudi za povezavo Brest-Amsterdam. Torej naj bi bil ta tožbeni razlog popolnoma neutemeljen.

53 Intervenientka meni, da je Komisija pravilno opredelila upoštevni trg in da je trditev tožeče stranke, da naj Komisija ne bi preizkusila učinkov koncentracije na trge, izvzete iz prekrivanja, neutemeljena.

### *Presoja Sodišča prve stopnje*

54 Ta tožbeni razlog je sestavljen iz dveh delov. Prvič, tožeča stranka zatrjuje, da Komisija ni analizirala konkurenčnega učinka postopka na trgu „letalskih potovanj za prosti čas“. Drugič, tožeča stranka opozarja, da Komisija ni analizirala učinkov koncentracije na trge, izvzete iz prekrivanja.

55 Za presojo, ali nameravana koncentracija vzpostavlja ali krepi prevladujoči položaj, mora Komisija najprej opredeliti upoštevni trg (sodba Sodišča z dne 21. februarja 1973 v zadevi Europemballage in Continental Can proti Komisiji, 6/72, Recueil, str. 215, točka 32, in sodba Sodišča prve stopnje z dne 12. decembra 1991 v zadevi Hilti proti Komisiji, T-30/89, Recueil, str. II-1439, točki 46 in 64).

56 V obravnavanem primeru in za namene opredelitve zadevnega trga proizvodov je Komisija izvedla analizo zamenjave glede na predlog. Iz izpodbijane odločbe izhaja, da je treba za storitve zračnega potniškega prevoza trg proizvodov po mnenju Komisije opredeliti na podlagi pristopa O & N. V skladu s tem pristopom je treba vsako povezavo med točko odhoda in točko namembnega kraja šteti kot ločen trg. Da bi Komisija ugotovila, ali kombinacija odhodnega kraja in namembnega kraja pomeni upoštevni trg proizvodov, je v uvodni izjavi 9 izpodbijane odločbe pravilno preizkusila različne možnosti prevoza, ponujene strankam med tema točkama (v tem smislu glej sodbo Sodišča z dne 11. aprila 1989 v zadevi Ahmed Saeed Flugreisen in drugi, 66/86, Recueil, str. 803, točke od 39 do 41, in sodbo z dne 19. maja 1994 v zadevi Air France proti Komisiji, točka 28 zgoraj, točka 84).

- 57 Sodišče prve stopnje je na obravnavi pozvalo tožečo stranko, naj pojasni stališče v zvezi z opredelitvijo trga, da bi navedla, ali namerava ugovarjati opredelitvi trga, ki jo je opravila Komisija. Tožeča stranka je odgovorila negativno, pri čemer je razložila, da ne namerava ugovarjati utemeljenosti izbranega pristopa O & N, ampak je želela nazorno prikazati samo to, da bi morala Komisija po njenem mnenju presojo konkurence usmeriti na druge upoštevne trge, ki bi jih bilo treba drugače opredeliti.

Neobstoj analize vpliva koncentracije na trg letalskih potovanj za prosti čas

- 58 Treba je opozoriti, da mora biti na podlagi člena 44(1)(c) Poslovnika v vsaki tožbi naveden predmet postopka in kratek povzetek tožbenih razlogov. Ta navedba mora biti dovolj jasna in natančna, da toženi stranki omogoči pripravo obrambe in Sodišču prve stopnje, da odloči o tožbi, glede na okoliščine primera, brez drugih dodatnih podatkov. Da bi se zagotovila pravna varnost in učinkovitost sojenja, je za dopustnost tožbe potrebno, da so bistveni pravni in dejanski elementi, na katerih ta temelji, razvidni, vsaj na kratko, vendar dosledno in razumljivo, iz besedila same tožbe (sklep Sodišča prve stopnje z dne 28. aprila 1993 v zadevi De Hoe proti Komisiji, T-85/92, Recueil, str. II-523, točka 20, in sodba Sodišča prve stopnje z dne 29. januarja 1998 v zadevi Dubois in sin proti Svetu in Komisiji, T-113/96, Recueil, str. II-125, točka 29).
- 59 V obravnavanem primeru, ne glede na omembo neobstoja analize koncentracije v zvezi z „letalskimi potovanji za prosti čas“, trg, ki ga tožeča stranka v pisanjih ni jasno opredelila, ne navaja nobene utemeljitve v podporo njenim trditvam. Tožeča stranka se omejuje na trditev, da so bili za določene potnike, ki so želeli potovati za prosti čas, različni namembni kraji medsebojno zamenljivi. Vendar ni opisala značilnosti tega domnevnega trga. Torej Sodišče prve stopnje brez natančnejše opredelitve trga, katerega obstoj zatrjuje tožeča stranka, ne more presoditi, ali bi ga Komisija morala preizkusiti.



- 60 Zato je treba skleniti, da v tem primeru niso izpolnjene zahteve, določene s členom 44(1)(c) Poslovnika.
- 61 Vsekakor Sodišče prve stopnje meni, da tožeča stranka ni dokazala, v čem naj opredelitev trga, ki je temeljila na pristopu O & N, ki večinoma združuje povezave za „letalska potovanja za prosti čas“, ne bi omogočala analize vseh težav v zvezi s konkurenco, ki bi jih lahko povzročila koncentracija.
- 62 Torej je prvi del pritožbenega razloga nedopusten.

Neobstoj analize vpliva koncentracije na trge, izvzete iz prekrivanj

- 63 Opozoriti je treba, da mora Komisija na podlagi člena 2 Uredbe št. 4064/89 preizkusiti zlasti konkurenčne učinke na trge, glede katerih obstaja tveganje vzpostavitve ali krepitve prevladujočega položaja, ki bi lahko znatno ovirala konkurenco. Torej ni mogoče izključiti, da bi lahko koncentracija povzročila take učinke na trge, na katerih ni prekrivanja med dejavnostmi strank, udeleženih pri koncentraciji.
- 64 Čeprav konkurenčno analizo, ki jo je opravila Komisija, delno vodijo pomisleki tretjih oseb, ki so bile zaprosene za mnenje v okviru upravnega postopka, mora ta, celo če ni nobene izrecne spodbude navedenih tretjih, ampak na podlagi resnih indicov, odkriti težave v zvezi s konkurenco, ki jih koncentracija povzroča na vseh trgih, na katere bi verjetno lahko vplivala.

- 65 Čeprav se Komisiji očita, da ni upoštevala morebitne težave v zvezi s konkurenco na trgih, izvzetih iz prekrivanja dejavnosti strank, udeleženih pri koncentraciji, je dolžnost tožeče stranke, da navede resne indice, ki bi očitno dokazali obstoj težave v zvezi s konkurenco, ki bi jo morala Komisija zaradi njenega vpliva preizkusiti.
- 66 Da bi tožeča stranka izpolnila to zahtevo, mora določiti zadevne trge, opisati konkurenčni položaj brez koncentracije in navesti, kakšni bi bili verjetni učinki koncentracije glede na konkurenčni položaj na teh trgih.
- 67 V obravnavanem primeru se tožeča stranka omejuje na trditev, da naj bi Komisija presojo konkurence napačno usmerila na trge, na katerih so obstajala neposredna in posredna prekrivanja dejavnosti strank, udeleženih pri koncentraciji, pri čemer utemeljevanja ni podprla. Tožeča stranka le poudarja, da je imel Air France monopol na 27 od 42 domačih progah z odhodom iz Pariza, da ima 61,8 % vse zmogljivosti pri progah z odhodom iz Francije in da ima 53 % vseh slotov, ki so na voljo na Orlyju, in 74 % tistih, ki so na voljo na CDG.
- 68 Navedbe s številkami pa ne zadostujejo za sklep o utemeljenosti trditve tožeče stranke v zvezi s trgi, izvzetimi iz prekrivanj, ker jih ta ne določa jasno.
- 69 Pri primerih, ki jih navaja tožeča stranka v zvezi s potniki, ki želijo potovati od Bresta ali Biarritza do Amsterdama in ki naj bi bili nagnjeni k izbiri Air Francea zaradi povečanja zvez, ki izhajajo iz koncentracije, se prikaz tožeče stranke omejuje samo na navedbo te ugotovitve, ki nikakor ne temelji na prepričljivih dejstvih. Poleg tega, kot dokazuje Komisija, mora analiza trga upoštevati potencialno konkurenco na neposrednih letih med Biarritzom ali Brestom in Amsterdamom ter dejansko ali

potencialno konkurenco na posrednih letih med istimi mesti. Po mnenju Komisije torej noben prepričljiv element ni dokazal, da sta bila Air France in KLM potencialna konkurenta na povezavi Biarritz-Amsterdam za neposredne lete niti da bi bilo KLM mogoče šteti za potencialnega konkurenta Air Francea na posrednih letih med tema mestoma.

- 70 Poleg tega je Komisija za povezavo Brest-Amsterdam poudarila, tožeča stranka pa tega ni izpodbijala, da ker ni bilo nobenega neposrednega leta, so morali potniki prestopiti v Lyonu, Marseillu, Nici ali Parizu. V zvezi s tem je treba opozoriti, da je bilo v izpodbijani odločbi ugotovljeno, da so trgi Lyon-Amsterdam, Marseille-Amsterdam in Pariz-Amsterdam povzročili težave v zvezi s konkurenco, pri čemer so bile ponujene zaveze, da bi se jih odpravilo. Glede trga Nica-Amsterdam, ki se nanaša samo na manjše število potnikov, iz izpodbijane odločbe izhaja, da sta KLM in njegova hčerinska družba Basiq Air konkurenta tožeče stranke, ki naj bi imela na tej povezavi pomemben tržni delež. Nasprotno naj bi Air France opravljal samo storitev zveze in naj bi imel na tej povezavi tržni delež, manjši od 1 % (uvodna izjava 79 izpodbijane odločbe). Komisija je zato presodila, da ta povezava ni povzročila težav v zvezi s konkurenco.
- 71 Sodišče prve stopnje meni, da tožeča stranka ni navedla nobenega elementa, ki bi lahko dokazal, da bi te ugotovitve vsebovale očitno kršitev presoje.
- 72 Nazadnje, dejstvo, da je Komisija ob uporabi člena 81(1) in (3) ES priznala ugodnosti, ki so jih potrošnikom ponudila skupna podjetja ali drugi sporazumi o sodelovanju, ki združujejo letalske družbe, naj ne bi dokazovalo obstoja očitne napake pri presoji. Postopek koncentracije lahko tako kot sporazum med konkurenti, izvzet iz člena 81(3) ES, ustvari posledične konkurenčne prednosti, od katerih imajo potrošniki korist. V zvezi s tem je treba opozoriti, da nadzor koncentracij ne temelji na prepovedi takih prednosti, ampak preprečiti vsako

vzpostavitev ali vsako krepitev prevladujočega položaja, katerega posledica je znatno ovirana učinkovita konkurenca na skupnem trgu. Možnost ponuditi potnikom storitve po ugodnejši ceni kot posledica koncentracije bi lahko bila samo v omejenih primerih morebitni pokazatelj vzpostavitve ali krepitev prevladujočega položaja, na primer če bi imela združena pravna oseba namen ali sposobnost uporabe plenilskih cen.

- 73 Ker v obravnavanem primeru tožeča stranka ni prepričljivo prikazala, da naj bi združena pravna oseba potnikom ponujala privlačne konkurenčne prednosti na drugih trgih, ki jih sicer ni opredelila, vzpostavitev ali krepitev prevladujočega položaja in istočasno škodovanje konkurenci, ki naj bi na navedenih trgih izhajalo iz tega, niso bili dokazani.
- 74 Sodišče prve stopnje zato meni, da tožeča stranka ni pravno zadostno dokazala, da je Komisija storila očitno napako pri presoji, ker se njena analiza ni nanašala na trge, izvezete iz prekrivanj.
- 75 Iz tega izhaja, da je treba drugi del tožbenega razloga zavrniti ter s tem prvi tožbeni razlog v celoti zavrniti.

*2. Drugi tožbeni razlog: očitna napaka pri presoji zaradi neobstoja analize krepitev prevladujočega položaja združene pravne osebe na trgu nakupa letaliških storitev*

*Trditve strank*

- 76 Tožeča stranka zatrjuje, da Komisija ni upoštevala kakovosti kupcev letaliških storitev Air Francea in KLM, medtem ko njena praksa odločanja stremi k preizkusu

učinkov koncentracije na nakupne trge (Odločba Komisije 97/277/ES z dne 20. novembra 1996 o razglasitvi nezdržljivosti koncentracije s skupnim trgov (zadeva IV/M.784 – Kesko/Tuku) (UL 1997, L 110, str. 53); Odločba Komisije 97/816/ES z dne 30. julija 1997 o razglasitvi koncentracije za združljivo s skupnim trgov in z delovanjem Sporazuma EGP (zadeva IV/M.877 – Boeing/McDonnell Douglas) (UL L 336, str. 16) in Odločba Komisije 1999/674/ES z dne 3. februarja 1999 o postopku, začetem na podlagi Uredbe št. 4064/89 (zadeva IV/M.1221 – Rewe/Meinl) (UL L 274, str. 1)). V obravnavanem primeru naj bi bil nabavni trg storitev, povezanih z letališkimi infrastrukturami, za katere se plača pristojbina, pri čemer navedene storitve obsegajo upravljanje in vzdrževanje vzletno-pristajalnih stez, uporabo voznih stez in prometnih območij ter vodenje prihoda civilnih letal (Odločba Komisije 2000/521/ES z dne 26. julija 2000 o postopku uporabe člena 86(3) Pogodbe ES (UL L 208, str. 36)).

77 Tožeča stranka opozarja, da je Komisija v izpodbijani odločbi priznala, da je upoštevala pomisleke, ki so jih navedli konkurenti, posebej glede obstoja prevladujočega položaja na ploščadih (uvodna izjava 161 izpodbijane odločbe). Tako naj bi Komisija zahtevala, naj se sprejmejo določene zaveze, da bi se odpravil prevladujoči položaj, od katerega naj bi imel Air France korist na svoji ploščadi v Parizu. S tem naj bi Komisija implicitno ugotovila, da je koncentracija lahko okrepila položaj Air Francea na CDG in na Orlyju na trgu nakupa letaliških storitev.

78 Tožeča stranka zatrjuje, da na CDG in Orlyju prevladuje Air France, pri čemer sicer poudarja, da sta Aéroports de Paris (v nadaljevanju: AdP), ki upravlja ti letališči in dodeljuje slotte, ter Air France javni podjetji. V zvezi s tem tožeča stranka opozarja, da je organe, pristojne za dodelitev slotov, mogoče šteti, kot da opravljajo gospodarsko dejavnost (sodba Sodišča prve stopnje z dne 12. decembra 2000 v zadevi Aéroports de Paris proti Komisiji, T-128/98, Recueil, str. II-3929, točka

121). Komisija naj torej ne bi upoštevala dejstva, da bi koncentracija lahko povzročila vzpostavitev ali krepitev prevladujočega položaja na trgu nakupa letaliških storitev, kot je pariški trg, na katerem prevladuje AdP.

- 79 Komisija opozarja, da tožeča stranka prvič, in to v okviru te tožbe, uveljavlja obstoj trga nakupa letaliških storitev, saj to vprašanje ni bilo med upravnim postopkom nikoli sproženo. Poleg tega navaja, da tožeča stranka ne določa podrobneje, kaj razume pod „letališkimi storitvami“, in se omejuje na navedbo trditev v zvezi z dodelitvijo slotov. Nikakor se ne bi smelo sklicevati na letališke storitve, kot se na splošno razumejo, in sicer na primer storitve restavracij in zemeljske oskrbe. Komisija zato meni, da jih ni bilo treba preizkusiti, pri čemer poudarja, da ni nič dokazovalo, da bi moral biti trg nakupa teh storitev predmet njene preiskave.
- 80 Prvič, Komisija opozarja, da je splošno sprejeto, da so sloti nujno potrebni za zagotavljanje storitev zračnega prevoza potnikov. Posledično trdi, da ni bilo nobenega razloga, da bi te storitve šteli kot ločeno dejavnost. Poleg tega je po mnenju Komisije dodelitev slotov upravna in ne gospodarska dejavnost, pri čemer AdP torej deluje kot javni organ in ne kot podjetje. Pri koordiniranih letališčih naj bi bil za dodelitev slotov v Franciji odgovorni organ Association pour la coordination des horaires (COHOR) in ne AdP, kot zatrjuje tožeča stranka. Poleg tega niti združena pravna oseba niti kakšno drugo podjetje ne bi smela nad organi, pristojnimi za dodelitev slotov, izvrševati nadzora, ki bi ga lahko šteli kot prevladujoči položaj v smislu Uredbe št. 4064/89 ali člena 82 ES.
- 81 Drugič, glede storitev, opredeljenih kot tiste v zvezi z dostopom do letaliških infrastruktur, za katere se plačuje pristojbina, Komisija meni, da ne zadostuje, da tožeča stranka dokaže, da tak trg obstaja, ampak je treba dokazati še, da je Komisija storila očitno napako pri presoji, ker se njena preiskava ni nanašala na ta trg.

*Presoja Sodišča prve stopnje*

- 82 Ta tožbeni razlog se deli na dva dela. Prvič, tožeča stranka zatrjuje, da Komisija ni analizirala krepitev položaja združene pravne osebe na trgu nakupa letaliških storitev, ki ga opredeljuje kot trg storitev v zvezi z infrastrukturami, kot so upravljanje in vzdrževanje vzletno-pristajalnih stez, uporaba vozniških stez in prometnih območij ter vodenje dostopa civilnih letal, za katere se plača pristojbina. Drugič, tožeča stranka opozarja, da naj Komisija ne bi preizkusila tržnega vpliva, ki bi ga združena pravna oseba lahko izvajala nad AdP.
- 83 Stranke so bile na obravnavi pozvane, da navedejo, ali te storitve pomenijo enega ali več upoštevanih trgov, ki bi jih bilo treba ločiti od tistih, opredeljenih na podlagi pristopa O & N. Komisija je menila, česar tožeča stranka ni izpodbijala, da so te storitve pomenile več upoštevanih trgov, ki so bili ločeni od tistih, ki jih opredeljuje navedeni pristop.

Neupoštevanje krepitev prevladujočega položaja na trgu nakupa letaliških storitev

- 84 V obravnavanem primeru tožeča stranka izhaja samo iz predpostavke, da naj bi obstajal ločen trg za storitve, povezane z dostopom do letaliških infrastruktur, za katere se plača pristojbina, in na katerem naj bi združena pravna oseba imela povečano kupno moč, ne da bi navedla najmanjši dokaz o vzpostavitvi ali krepitevi prevladujočega položaja, ki lahko ovira konkurenco na njem.

- 85 Tožeča stranka je bila na obravnavi pozvana, da navede, kako naj bi po njenem mnenju koncentracija povzročila krepitev prevladujočega položaja na zadevnem trgu, saj so bila njena pisanja v zvezi s tem pomanjkljiva. Sodišče prve stopnje meni, da tožeča stranka ni mogla navesti upoštevni elementov, ki bi lahko dokazali tako krepitev in posledično obstoj očitne napake pri presoji, ki se jo v tej zvezi pripisuje Komisiji.
- 86 Podredno, Sodišče prve stopnje opozarja, da je uvodna izjava 73 izpodbijane odločbe priznala, da imata stranki, udeleženi pri koncentraciji, „v primerjavi z njunimi konkurenti prednost ekonomije obsega na obeh letališčih [...] in prednost širšega pogajalskega pooblastila pri cenah z zunanjimi ponudniki, ki se nanaša na inženirstvo, storitve zemeljske oskrbe, letališke instalacije itn.“ Iz tega na podlagi izpodbijane odločbe sledi, da „je imela združena pravna oseba na tej povezavi zelo močen položaj med vozlišči“, ki sta Pariz in Amsterdam.
- 87 Torej je Komisija priznala konkurenčne učinke, ki bi jih koncentracija lahko povzročila na vozliščih. To, da je Komisija štela, da obstajajo težave v zvezi s konkurenco glede na tržne dejavnosti, ki se opravljajo na ploščadih strank, udeleženih pri koncentraciji, ne da bi opravila natančno analizo navedenih trgov, ne bi smelo pomeniti očitne napake pri presoji, zaradi katere bi lahko bila vprašljiva zakonitost izpodbijane odločbe. Ta ugotovitev je Komisijo pripeljala do sprejetja zavez, katerih javno izražen namen je bil odstraniti povečano breme, gledano v celoti, v zvezi s priznanjem prevladujočega položaja pa zlasti na vozliščih združene pravne osebe.
- 88 Zato je treba prvi del tožbenega razloga zavrniti.



## Povečan vpliv združene pravne osebe glede na AdP

- 89 Tožeča stranka zatrjuje, da bi prevladujoči položaj združene pravne osebe v Parizu lahko vplival na AdP, ki je po njenem mnenju zadolžen zlasti za dodelitev slotov.
- 90 Prvič in glede dodelitve slotov je treba opozoriti, da je to ob nastanku dejstev urejala Uredba Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL L 14, str. 1). Člen 4 navedene uredbe določa:

„[...] Država članica zagotovi, da je koordinator pri opravljanju svojih dolžnosti, določenih [s to] uredbo, neodvisen [...] Koordinator ravna [...] na nevtralen, nediskriminatoren in pregleden način [...] je pristojen za dodeljevanje slotov [...] in spremlja uporabo slotov [...]“

- 91 Iz vseh zgornjih ugotovitev izhaja, da dodeljevanje slotov sodi v ureditveni okvir, ki načeloma preprečuje, da bi organ, pristojen za dodeljevanje, združeni pravni osebi dajal posebne ugodnosti s tem, da bi ji prepustil več slotov kot njenim konkurentom. V zvezi s tem sta tožeča stranka in Komisija na obravnavi izrazili, da se ne želita opredeliti glede dejanske identitete združene pravne osebe (AdP ali COHOR).
- 92 Ugotoviti pa je treba, da tožeča stranka ne navaja nobenega upoštevnega elementa, ki bi lahko dokazal, da bi stranki, udeleženi pri koncentraciji, lahko v obravnavanem primeru tako ali drugače vplivali na navedeni organ.

- 93 Drugič, opozoriti je treba, da se navadno razlikuje med čisto upravnimi dejavnostmi AdP, kot so policijske misije, ter dejavnostmi upravljanja in izkoriščanja pariških letališč, ki se plačajo s poslovnimi pristojbinami, ki so odvisne od opravljenega prometa (sodba Aéroports de Paris proti Komisiji, točka 78 zgoraj, točka 112). Tako se ne bi smelo izpodbijati, da je AdP pristojen za obe vrsti dejavnosti, ki se po svoji naravi razlikujeta, po eni strani dejavnosti, imenovane „javne službe“, in po drugi strani gospodarske dejavnosti, ki so obvezno podrejene pravilom konkurence. Posledično dejstvo, da sta bila Air France in AdP oba javni podjetji, ne bi smelo pomeniti domneve sporazuma, kot se zdi, da je to razumela tožeča stranka.
- 94 Glede na zgoraj navedeno je treba drugi del tožbenega razloga zavrni in s tem zavrni drugi tožbeni razlog v celoti.

### *3. Tretji tožbeni razlog: očitno napačna presoja zamenljivosti CDG in Orlyja*

#### *Trditve strank*

- 95 Tožeča stranka izpodbija sklepanje Komisije v zvezi z zamenljivostjo CDG in Orlyja. Ob upoštevanju lokacije teh letališč tožeča stranka opozarja, da se v skladu z izračuni, ki jih je opravila, CDG v razdalji od centra Pariza nahaja skoraj dvakrat dlje kot Orly (30 kilometrov proti 18 kilometrom), pri čemer vemo, da se Orly nahaja na jugu centra Pariza in CDG na severovzhodu. Poleg tega meni, da ker je Orly manjše letališče, je čas, potreben za izkrcanje iz letala in prihod do povezav z drugimi prevoznimi sredstvi, tam krajši, kot je čas, potreben na CDG. Posledično bi bilo proti centru Pariza hitreje potovati z Orlyja.

- 96 Tožeča stranka zatrjuje, da je v praksi večina mrežnih prevoznikov na dolgih letih osredotočila svoje dejavnosti na CDG, ker je Orly že dlje namenjen evropskemu in nacionalnemu prevozu na kratke lete. Po njenem mnenju CDG upravlja številne transfere med leti, medtem ko je Orly starejše in zato slabše opremljeno letališče, da bi se lahko soočilo s takim obsegom. Tudi Air France naj bi svoje medcelinske dolge lete osredotočil na CDG in uporabljal Orly za svoje domače lete. Da bi imeli dostop do medcelinskih letov, naj bi bilo torej nujno iti s CDG, ker so mrežni prevozniki tam. In ker so tudi letališke dajatve očitno višje od tistih na Orlyju, naj bi bili nizkocenovni prevozniki tako bolj nagnjeni k delovanju z Orlyja. Tožeča stranka dodaja, da je Komisija sama priznala, da naj velik del potrošnikov ne bi štel obeh letališč za zamenljive (uvodna izjava 28 izpodbijane odločbe). Meni, da če Komisija navaja, da je treba upoštevati zamenljivost letališč, tako z vidika povpraševanja kot z vidika ponudbe, kljub temu ne analizira položaja, ki bi letališča štel kot neposredne ponudnike storitev letalskim družbam. Tako naj Komisija ne bi sklepala tako, kot iz tega izhaja, in sicer da imajo letališča kot potrošniki letalskih storitev različne potrebe, na podlagi katerih gre za mrežne letalske družbe, kot je Air France, ali nizkocenovne prevoznike.
- 97 Komisija opozarja, da priznanje zamenljivosti CDG in Orlyja novim potencialnim udeležencem na trgu omogoča, da zaprosijo za slote na enem ali drugem od teh letališč (točka 1.3.9 paketa zavez). V teh okoliščinah naj sporna ugotovitev v ničemer ne obtežuje tožeče stranke, ker ta ni imela pravno utemeljenega interesa za uveljavljanje tega tožbenega razloga, ki bi bil posledično nedopusten (sodba NBV in NVB proti Komisiji, točka 40 zgoraj, točka 31 in naslednje).
- 98 Glede temelja tožbenega razloga naj za priznanje zemljepisne zamenljivosti ne bi bila odločilna razdalja, ki obe letališči loči od centra Pariza, ampak čas, ki je potreben za pot tja. V nasprotju s tem, na kar navaja tožeča stranka, naj bi CDG opravljal ustrezno prometno zvezo z javnimi prevoznimi sredstvi, pri čemer naj bi bili poleg tega obe letališči enako dobro povezani s centrom Pariza. Poleg tega Komisija ne

izpodbija trditev tožeče stranke, da naj bi se CDG v glavnem uporabljal za dolge lete, medtem ko naj bi se Orly v bistvenem osredotočil na kratke lete. Kljub temu naj bi se te trditve opirale na ponudbo, ki je za ugotavljanje obstoja zamenljivosti manj pomemben element kot povpraševanje.

### *Presoja Sodišča prve stopnje*

- 99 Kot je Komisija navedla v obvestilu o opredelitvi upoštevnega trga, se podjetja soočajo s tremi glavnimi viri ali konkurenčnimi omejitvami: z zamenljivostjo povpraševanja, z zamenljivostjo ponudbe in s potencialno konkurenco. Z gospodarskega vidika je za opredelitev upoštevnega trga zamenljivost povpraševanja najbolj neposredna in učinkovita sila discipliniranja za ponudnike obravnavanega proizvoda, zlasti v zvezi z njihovimi odločitvami glede oblikovanja cen (točka 13). Tako je treba zamenljivost upoštevati ne samo z vidika ponudbe, ampak tudi z vidika povpraševanja, ki načeloma ostaja najučinkovitejše merilo presoje.

– Lokacija obeh letališč

- 100 Kot poudarja Komisija, odločilni element za presojo zemljepisne zamenljivosti CDG in Orlyja pri povpraševanju ni razdalja med točko glavnega odhoda in letališčema, ampak čas, potreben za dostop do njih s te točke. Tožeča stranka ni navedla nobenega elementa, ki bi lahko dokazal, da to merilo ni pomemben pokazatelj obstoja zemljepisne zamenljivosti.

- 101 V obravnavanem primeru tožeča stranka ne more izpodbijati dejstva, da je čas dostopa do teh letališč enak, saj je sama navedla, da naj bi bilo potrebnih (na liniji podzemne železnice B) za prihod na CDG z bulevarja Saint-Michel 33 minut in 30 minut za prihod na Orly (na liniji podzemne železnice B ali z linijo Orlyval). V zvezi s tem trditve tožeče stranke, da naj bi se ta čas dostopa do centra Pariza razlikoval glede na letališči zaradi časa, ki se od izkrcanja z letala zahteva za prihod do drugih prevoznih sredstev, ne podpira nobeno prepričljivo dejstvo.
- 102 Zato tožeča stranka ni dokazala očitne napake, ki naj bi jo storila Komisija s tem, da je priznala zamenljivost obeh letališč, ker je potrošniku vseeno, ali pride na CDG ali na Orly, da bi letel, in ali dospe do centra Pariza z enega ali drugega letališča.

– Vrsta letov, ki se zagotavljajo z obeh letališč

- 103 Prvič, glede zamenljivosti na področju povpraševanja Komisija meni, da za potnike, ki potujejo z dane točke na drugo, kamor so obenem vključeni potniki z omejitvami glede časa in tisti brez njih, naj bi bila CDG in Orly medsebojno zamenljiva, ker sta na istem območju dejavnosti in imata primerljive možnosti dostopa (uvodna izjava 29 izpodbijane odločbe).
- 104 Opozoriti je treba, da mora Komisija za namene preizkusa zamenljivosti obeh letališč upoštevati celotno povpraševanje, ker imajo stranke brez omejitev glede časa drugačne zahteve, saj so bolj fleksibilne. Tako je Komisija lahko priznala, da CDG in Orly za številne poslovne stranke nista bila zamenljiva, ker Orly ponuja manj zvez (uvodna izjava 28 izpodbijane odločbe). Posebna pričakovanja poslovnih strank so tako Komisijo vodila k ugotovitvi, da so obstajali „podtrgi“ glede na to, ali gre za potnike z omejitvami pri času ali za potnike brez njih. Vendar njene ugotovitve, ki

veljajo za določene poslovne stranke, ki pomenijo samo del povpraševanja, ne bi smele biti take, da bi bil zaradi njih vprašljiv sklep v zvezi z zamenljivostjo. Po eni strani je Komisija izrecno priznala posebne zahteve te kategorije potnikov. Po drugi strani tožeča stranka ne navaja nobenega elementa, ki bi lahko dokazal, da bi morala imeti posebna pričakovanja potnikov z omejitvami glede časa, ki pomenijo večino poslovnih strank, prednost pred tistimi drugih strank brez omejitev glede časa, za katere sta obe letališči zamenljivi.

105 Glede trditve tožeče stranke, da naj Komisija ne bi ugotovila, da so imele letalske družbe kot stranke in torej potrošniki letaliških storitev različne potrebe, na podlagi katerih gre za mrežne letalske družbe ali nizkocenovne prevoznike, tako da obeh letališč ne bi bilo mogoče šteti za zamenljivi, Sodišče prve stopnje ugotavlja, da tožeča stranka ne ponuja prepričljivih podatkov, ki bi pojasnili to stališče.

106 Iz vsega zgoraj navedenega izhaja, da tožeča stranka ne navaja nobenega upoštevnega elementa, ki bi lahko dokazal, da je Komisija na področju povpraševanja napačno sklepala glede zamenljivosti dveh pariških letališč.

107 Drugič, glede ponudbe letalskih družb potrošnikom z enega od letališč je treba ugotoviti, da so trditve tožeče stranke, ki so se nanašale, po eni strani, na vrste letov, ki jih ponujata letališči glede na posebnost njunih infrastruktur, in, po drugi strani, na posebne značilnosti obeh letališč, kot je bilo že prej navedeno, omejenega pomena.

108 Sodišče prve stopnje navaja, da je Komisija priznala funkcionalne posebnosti obeh letališč, ki jih uveljavlja tožeča stranka, ker je ugotovila, da je na področju ponudbe večina mrežnih letalskih prevoznikov presodila, da sta obe letališči zamenljivi, čeprav so dejavnosti osredotočili na CDG, medtem ko letalske družbe, ki delujejo na Orlyju, osredotočijo svoje dejavnosti v glavnem na notranji promet. Za določene letalske družbe naj obe letališči ne bi mogli biti zamenljivi, kar naj bi bilo odvisno od trgov, katerim služijo (tranzitni promet ali promet od točke do točke, notranje ali mednarodne povezave), in od nastalih stroškov (v tem smislu glej uvodno izjavo 28 izpodbijane odločbe). Tako izpodbijana odločba navaja, da je mogoče zamenljivost presoditi drugače zlasti pri nizkocenovnih letalskih družbah, za katere je pomembna možnost izbire letališča, da si znižajo stroške, pri čemer se lahko letališke takse na posameznih letališčih razlikujejo (uvodna izjava 28 izpodbijane odločbe). Iz tega izhaja, da je Komisija opravila celotno analizo, da bi priznala zamenljivost obeh letališč, s tem da je med drugimi merili upoštevala tržne posebnosti nizkocenovnih družb.

109 Glede na zgoraj navedeno tožeča stranka ne navaja prepričljivega elementa, ki bi dokazal obstoj očitne napake pri presoji zamenljivosti CDG in Orlyja.

110 Zato je treba tretji tožbeni razlog zavrnuti.

*4. Četrty tožbeni razlog: očitno napačna presoja zaradi neobstoja preizkusa učinkov koncentracije na potencialno konkurenco*

*Trditve strank*

111 Tožeča stranka meni, prvič, da bi morala Komisija upoštevati tržno strategijo KLM za primer, da se koncentracija ne bi izvedla, in to ob upoštevanju vpliva sprememb,

ki jih bosta povzročila liberalizacija letalskega sektorja in Komisiji podeljeno pooblastilo za doseg sporazumov v zvezi z letalskimi storitvami med Skupnostjo in tretjimi državami. Zatrjuje, da bi morala biti letalskim družbam Skupnosti, med katerimi je KLM, zagotovljena svoboda ponujanja neomejenih storitev zlasti s širšimi prometnimi pravicami in brez omejitev glede cen ali voznih redov.

- 112 Tožeča stranka meni, drugič, da bi bil KLM brez koncentracije z Air Franceom najverjetnejši novi udeleženec na trgu v Parizu, ker bi bil domači trg KLM bolj omejen, kar naj bi ga spodbudilo k razširitvi na mednarodni ravni in v Evropi. Poleg tega naj bi KLM opravljal dejavnosti v bližini Pariza, kar mu je omogočilo dobro poznavanje francosko-belgijskega trga, poleg tega pa bi bila omejena konkurenca glede storitev mednarodnih letalskih prevozov z odhodom iz Pariza. Tako tožeča stranka meni, da koncentracija Air Franceu omogoča izločiti njegove najverjetnejše potencialne konkurente v Parizu in ohraniti prevladujoči položaj na domačih trgih.
- 113 Komisija trdi, da je zaradi obsežnosti liberalizacije letalskega sektorja in zaradi veliko zadevnih sporazumov o trajanju takega procesa mogoče le domnevati. Poleg tega trdi, da ker KLM ni podjetje, ki bi lahko imelo dejanske in konkretne možnosti vstopa na zadevni trg, ga ni mogoče šteti za potencialnega konkurenta Air Francea v Parizu.

### *Presoja Sodišča prve stopnje*

- 114 Ta tožbeni razlog je sestavljen iz dveh delov, ki se nanašata, prvič, na konkurenčne posledice, ki jih je povzročila liberalizacija letalskega sektorja, in, drugič, na KLM kot potencialnega konkurenta v Parizu.



- 115 Glede liberalizacije letalskega sektorja tožeča stranka brez konkretnega elementa v podporo trditvi ne uspe dokazati, da naj bi navedena liberalizacija, katere vpliv je težko izmeriti, KLM omogočila razviti konkurenčno osnovo in s tem povečati tržno težo ter konkurirati Air Francea v Parizu, zlasti s ponudbo storitev iz Pariza na destinacije neevropskih držav. Zato je treba prvi del tožbenega razloga zavrnilo.
- 116 Glede KLM kot potencialnega konkurenta v Parizu je treba opozoriti, da v skladu z ustaljeno sodno prakso preizkus konkurenčnih razmer ne temelji samo na obstoječi konkurenci med podjetji, ki so že prisotna na zadevnem trgu, ampak tudi na potencialni konkurenci, da bi se ob upoštevanju strukture trga in gospodarskega ter pravnega konteksta, ki ureja njegovo delovanje, ugotovilo, ali obstajajo dejanske in konkretne možnosti za konkurenco med zadevnimi podjetji ali za to, da bi novi konkurent vstopil na zadevni trg in konkuriral že obstoječim podjetjem (sodba Sodišča prve stopnje z dne 15. septembra 1998 v združenih zadevah *European Night Services* in drugi proti Komisiji, T-374/94, T-375/94, T-384/94 in T-388/94, Recueil, str. II-3141, točka 137).
- 117 Zato je treba, prvič, obravnavati trditev v zvezi z omejenostjo domačega trga KLM, kot jo zatrjuje tožeča stranka, in, drugič, v zvezi z bližino Amsterdama, središča dejavnosti KLM, do Pariza.

### Omejenost domačega trga KLM

- 118 Iz izpodbijane odločbe izhaja, da je mrežno letalsko družbo mogoče šteti kot potencialnega konkurenta na povezavi le, če jo je mogoče neposredno povezati z njenim vozliščem. Uvodna izjava 17 izpodbijane odločbe navaja, da „[je] zvezdasti

sistem odločilen pri odločanju mrežnih prevoznikov, ali bodo opravljali storitve zračnega potniškega prevoza na določeni progi O & D (ali ne)“. Dodaja, da „[l]etalske družbe osredotočijo promet na določeno vozlišče in potnike razkropijo po povezavah na številne smeri zvezdaste mreže“ in da „[l]etalske družbe na splošno ne vstopajo v pare mest, ki niso povezani z njihovimi vozlišči“. Pri tem je treba poudariti, da tožeča stranka ne izpodbija dejstva, da mrežne letalske družbe dejavnosti dejansko osredotočijo na svoja vozlišča.

119 Pri povezavah na kratke lete, kot pojasnjuje Komisija, so stroški za mrežne letalske družbe taki, da na splošno obvezujejo k njihovem zagotavljanju samo, če so povezani z njihovimi vozlišči ali če so edino podjetje na teh povezavah. Posledično naj bi bil vsak novi udeleženelec na teh povezavah logično nacionalna družba z začetka ali destinacije navedene povezave ali nizkocenovna družba, kar pojasnjuje, da KLM ne bi mogel opravljati storitev na teh trgih, če povezave ne bi bile povezane z Amsterdamom.

120 V zvezi s povezavami na dolge lete iz pisanj Komisije izhaja, da morajo biti določen del potnikov potniki, ki potujejo na povezovalnih letih, da bi lahko letalska družba prodala številne sedeže in ohranila dolgoročno uspešnost svojih storitev. To bi zato predpostavljalo, da svoje storitve za dolge lete oskrbuje s prometom iz drugih povezav preko vozlišč.

121 V obravnavanem primeru stranki nista izpodbijali, da večina potnikov v Amsterdamu potuje na povezovalnih letih, kar tudi KLM omogoča ohranitev sposobnosti preživetja njegove dejavnosti na njegovem vozlišču. Tožeča stranka ne dokazuje, da naj bi KLM imel mrežo, ki mu omogoča, da potnike odpravi proti drugim destinacijam v Franciji, in to z odhodom iz Pariza. Zato pod predpostavko,

da je imel KLM namen razviti dejavnosti, ki jih tožeča stranka razvršča kot omejene, se ne zdi, da bi organizacija KLM temu podjetju omogočala izvajati konkurenčni pritisk na Air France v Parizu.

- 122 Ugotoviti je treba, da v tem primeru tožeča stranka ni pravno zadostno dokazala, da bi bila s pristopom v zvezi s centralizacijo dejavnosti KLM v Amsterdamu, kot ga je sprejela Komisija, storjena očitna napaka pri presoji.

Bližina Amsterdamu, središča dejavnosti KLM, do Pariza in omejenost konkurence med storitvami mednarodnega letalskega prevoza z odhodi iz Pariza

- 123 Iz pisanj Komisije izhaja, da vzpostavitev vozlišča letališč, ki ležita enako blizu kot Pariz in Amsterdam, ni strateško smiselna. Tako naj bi imele druge letalske družbe očitnejše poslovne razloge glede vstopa na trg kot KLM, ker je malo verjetno, da bi potnik gledal na vmesni pristanek ali v Parizu ali v Amsterdamu kot na ugodnost. Ker so glavne destinacije KLM iz Amsterdamu v Združene države in Daljni vzhod, tožeča stranka ne dokazuje, da naj bi imel KLM gospodarski interes za razvoj dejavnosti iz Pariza, saj ima v Amsterdamu dobiček tako od potnikov, ki potujejo na povezovalnih letih iz Združenih držav, kot od lokalnih potnikov, ki letijo na Daljni vzhod. Poleg tega bi taka poslovna strategija neposredno ogrožala konkurenco dejavnosti, ki je razvita in osredotočena na Amsterdam in za katero se zdi, da je sestavni del organizacijske posebnosti KLM. Končno naj bi bile potrebne obsežne naložbe, vendar ne da bi bile jasno razpoznavne s tem povezane prednosti, kar pomembno omejuje upoštevnost trditve tožeče stranke, da bi bilo treba KLM razvrstiti kot potencialnega konkurenta Air Francea v Parizu.

- 124 Nazadnje, glede trditve tožeče stranke, da naj bi bila omejena konkurenca med storitvami mednarodnega letalskega prevoza iz Pariza, je treba ugotoviti, da poleg te gole opazke tožeča stranka ni podala nobene utemeljitve v podporo temu stališču. Sodišče prve stopnje se torej ne more opredeliti o učinku te trditve.
- 125 Posledično tožeča stranka ni pravno zadostno dokazala, da je Komisija storila očitno napako pri presoji, s tem ko je ugotovila, da KLM ni bil potencialni konkurent Air Francea v Parizu.
- 126 Iz tega izhaja, da je treba drugi del tožbenega razloga zavrniti in s tem zavrniti četrti tožbeni razlog v celoti.

*5. Peti tožbeni razlog: očitna kršitev pri presoji zavez, ki sta jih sprejeli stranki, udeleženi pri koncentraciji*

- 127 Ta tožbeni razlog je sestavljen iz sedmih delov. V prvem delu tožeča stranka zatrjuje, da bi bilo treba zaveze razširiti na trge, izvzete iz prekrivanj. V drugem in tretjem delu tožeča stranka poudarja neprivačnost zavez za nizkocenovne družbe in neobstoje prenosa uspešne dejavnosti. V četrtem in petem delu uveljavlja pomanjkljivost prenosa slotov in drugih sprejetih korektivnih ukrepov. V šestem delu tožeča stranka poudarja, da naj ne bi bil določen noben nov udeleženec na trgu in da naj noben konkurent ne bi vstopil na trg hitro in trajno. Končno, v sedmem delu tožeča stranka poudarja neupoštevanje hitrega vlaka Thalys kot konkurenta.

128 V skladu z ustaljeno sodno prakso ima Komisija široko pooblastilo pri presoji za presojo nujnosti pridobitve zavez, da bi odstranila resne dvome, ki jih postavlja koncentracija. Iz tega sledi, da ni dolžnost Sodišča prve stopnje, da s svojo presojo nadomesti presojo Komisije, saj se mora njegov nadzor omejiti na preverjanje, ali Komisija ni storila očitne napake pri presoji. Zlasti domnevno neupoštevanje zavez, ki jih je predlagala tožeča stranka, samo po sebi ni dokaz, da ima izpodbijana odločba očitno napako pri presoji, in okoliščina, da tudi drugih zavez ne bi bilo mogoče sprejeti, celo če bi bile ugodnejše za konkurenco, ne more pripeljati do razglasitve ničnosti navedene odločbe, ker je Komisija lahko razumno sklepal, da so zaveze, vsebovane v odločbi, omogočale razpršitev resnih dvomov (sodba Sodišča prve stopnje z dne 30. septembra 2003 v zadevi ARD proti Komisiji, T-158/00, Recueil, str. II-3825, točki 328 in 329).

129 Sodišče prve stopnje mora v okviru izvajanja sodnega nadzora upoštevati poseben namen zavez, sprejetih v fazi I, katerih cilj drugače kot pri zavezah, sprejetih med fazo II, ni preprečiti vzpostavitve ali krepitev prevladujočega položaja, ampak odpraviti vse resne dvome v zvezi s tem. Če mora Sodišče prve stopnje torej preizkusiti, ali zaveze, sprejete med fazo I, Komisiji omogočajo sprejeti sklep o odobritvi, ne da bi odprlo fazo II, mora preveriti, ali je Komisija lahko, ne da bi storila očitno napako pri presoji, ugotovila, da so navedene zaveze pomenile neposreden in zadosten odgovor, ki jasno odstrani vse resne dvome (sodba Sodišča prve stopnje z dne 3. aprila 2003 v zadevi Royal Philips Electronics proti Komisiji, T-119/02, Recueil, str. II-1433, točki 79 in 80).

Prvi del: neobstoj razširitve zavez na trge, izvzete iz prekrivanj

– Trditve strank

130 Tožeče stranka meni, da bi bilo treba zaveze razširiti, da bi vključevale povezave, na katerih Komisija ni ugotovila težav v zvezi s konkurenco, ker naj ti trgi ne bi bili

zanimivi. Tožeča stranka opozarja, da je med upravnim postopkom Komisiji predlagala prenos cele vrste slotov, s čimer bi bile lahko zaveze popolnoma učinkovite. Zato se sprašuje, ali je bilo njeno stališče dejansko upoštevano. Poleg tega zatrjuje, da bi se morala Komisija omejiti na sprejetje zavez glede povezav, ne da bi upoštevala zadevne trge na vsaki od predvidenih povezav.

- 131 Komisija meni, da brez dejanske nujnosti ne bi bilo upravičeno zahtevati od strank, udeleženih pri koncentraciji, da se odpovesta slotom na povezavah, kjer ni težav v zvezi s konkurenco.

– Presoja Sodišča prve stopnje

- 132 Komisija je v točki 17 sporočila o korektivnih ukrepih priznala, da bo zato, „[d]a bi zagotovili izvedljivost dejavnosti, [...] morda nujno v odsvojitve vključiti tiste dejavnosti, ki so povezane s trgi, ki se Komisiji niso zdeli težavni glede konkurence, ker bi bil to edini možni način za vzpostavitev učinkovite konkurence na prizadetih trgih“. V pisanjih podrobneje navaja, da se je za navedene ukrepe treba odločiti ob upoštevanju načela sorazmernosti.

- 133 V skladu z ustaljeno sodno prakso načelo sorazmernosti zahteva, da akti institucij Skupnosti ne prekoračijo omejitev tega, kar je primerno in nujno za uresničitev zasledovanih ciljev. Če pri tem obstaja izbira med več primernimi ukrepi, je treba izbrati manj obremenjujočega; dalje, povzročene slabosti morajo biti sorazmerne s postavljenimi cilji (sodba Sodišča z dne 5. maja 1998 v zadevi National Farmers’

Union in drugi, C-157/96, Recueil, str. I-2211, točka 60; sodbi Sodišča prve stopnje z dne 27. septembra 2002 v zadevi Tideland Signal proti Komisiji, T-211/02, Recueil, str. II-3781, točka 39, in z dne 13. aprila 2005 v zadevi Verein für Konsumenteninformation proti Komisiji, T-2/03, ZOdl., str. II-1121, točka 99).

- 134 Iz vseh zgornjih ugotovitev izhaja, da se je treba za zaveze odločiti ob upoštevanju težav v zvezi s konkurenco, ki se pojavijo na zadevnih trgih, pri čemer, če je mogoče ohraniti konkurenco na navedenih trgih, na podlagi načela sorazmernosti ni nujno, da Komisija razširi področje veljavnosti zavez na neprizadete trge.
- 135 V obravnavanem primeru tožeča stranka zatrjuje, da bi morala Komisija razširiti zaveze na trge, izvzete iz prekrivanj, da bi odstranila vse ovire za vstop. Vendar samo zatrjuje in ne označi trgov, na katere bi morala Komisija razširiti navedene zaveze.
- 136 Poleg tega Sodišče prve stopnje opozarja, da je tožeča stranka med upravnim postopkom dajala vtis, da je naklonjena temu, da bi se uporabili določeni sloti, ki naj bi jih stranki, udeleženi pri koncentraciji, odstopili za trge, na katere se koncentracija ne nanaša. Zato je tožeča stranka dokazala svojo namero, da bi izkoristila ugodnost zavez, ki naj bi jih sprejela združena pravna oseba, da bi povečala poslovni obseg na trgih, izvzetih iz težav v zvezi s konkurenco, ni pa dokazala, da bi ta uporaba zagotovila učinkovito konkurenco na prizadetih trgih.
- 137 Torej je treba opozoriti, da se zavez ne sme razumeti kot sredstva, s katerim se brez konkurenčnega razloga daje prednost morebitnemu zaželenemu konkurentu za prodor na določen trg. Zato dejstvo, da Komisija ni razširila zavez na trge, izvzete iz prekrivanj, čeprav bi ta ukrep lahko dal prednost lastnim poslovnim interesom tožeče stranke na trgih, na katere se koncentracija ne nanaša, nikakor ne dokazuje, da bi ta razširitev pomenila edini možni način za ustvarjanje učinkovitega konkurenta na prizadetih trgih.

- 138 Končno, glede trditve tožeče stranke, da bi se morala Komisija omejiti na sprejetje zavez glede povezav, ampak ne zadevnih trgov na vsaki od predvidenih povezav, je treba ugotoviti, da tožeča stranka, ki je bila na obravnavi pozvana, da pojasni to trditev, ni označila navedenih trgov in ni navedla upoštevnihih elementov, ki bi lahko dokazali očitno napako pri presoji.
- 139 Iz vseh zgornjih ugotovitev izhaja, da tožeča stranka ni dokazala, da je Komisija storila očitno napako pri presoji. Zato je treba prvi del tožbenega razloga zavrniti.

Drugi del: neobstoj privlačnosti zavez za nizkocenovne družbe

– Trditve strank

- 140 Po mnenju tožeče stranke so zadevni korektivni ukrepi le malo zanimivi za nizkocenovne prevoznike ali tiste, ki nimajo mreže, ker naj bi bili povezani s poslovnimi zvezami in odvisnostmi, ki zvišujejo stroške. Po mnenju tožeče stranke je nizkocenovna družba konkurent, ki je najbolj naklonjen vstopu v povezavo Pariz-Amsterdam. Tožeča stranka zatrjuje, da naj bi bile na devetih zadevnih trgih v Evropi samo tri povezave, ki imajo dovolj potnikov, ki bi jih nizkocenovna družba lahko štela kot donosne. Poleg tega naj bi se na teh trgih zahtevale znatne reklamne naložbe, da bi se povečala vidnost novih udeležencev na trgu in da bi se ovirala prisotnost strank, udeleženih pri koncentraciji, in Alitalie. Končno, vozlišča naj ne bi ponujala razmer, zanimivih za nizkocenovne družbe, zaradi preobremenitev, ki naj bi povzročale zamude, in s tem stroške.



141 Komisija izpodbija stališče tožeče stranke, da naj bi bili korektivni ukrepi malo zanimivi za nizkocenovne letalske družbe.

– Presoja Sodišča prve stopnje

142 Sodišče prve stopnje ugotavlja, da iz izpodbijane odločbe izhaja, da se Komisija ni omejila na sprejetje prenosa slotov, ker bi morale dospeti druge zaveze, ki krepijo ta ukrep, da bi spodbudili vse letalske družbe, vključno z nizkocenovnimi družbami, da vstopijo na zadevne trge.

143 V skladu s korektivnim ukrepom v zvezi s programom zvestobe lahko potniki na letih, ki jih opravijo konkurenčne letalske družbe na zadevnih trgih, pridobijo „miles“ pri združeni pravni osebi, ki tako svojim potnikom in s tem posredno konkurenčnim letalskim družbam daje pomembno ugodnost (točka 6 paketa zavez). Če tožeča stranka ne bi želela sodelovati, na primer v programu zvestobe zaradi lastnih potreb in svoje organizacije, bi bilo to obnašanje rezultat njene lastne poslovne odločitve. Zato taka strateška možnost ne more dokazati neprimernosti sprejetih korektivnih ukrepov in posledično tega, da je Komisija storila očitno napako pri presoji.

144 Ugotoviti je treba, da bi nizkocenovne družbe lahko imele korist od sporazumov interlining, ki omogočajo ponudbo povratnega potovanja, katerega en del poti zagotavlja združena pravna oseba (točka 5 paketa zavez). Poleg tega zaveze določajo, da lahko letalske družbe v Parizu pridobijo slotne ali na CDG ali na Orlyju, da bi ustrezale različnim organizacijskim in poslovnim prednostim letalskih družb.

- 145 Dejstvo, da naj bi bile samo tri od devetih povezavah, za katere je Komisija označila, da povzročajo težave v zvezi s konkurenco, donosne za nizkocenovne letalske družbe, ne dokazuje, da je Komisija storila očitno napako pri presoji. Zaveze, sprejete ob koncu faze I, so namenjene odstranitvi resnih dvomov, ki jih je imela Komisija glede združljivosti koncentracije s skupnim trgom, in ne bi mogle novih udeležencev na trgu oprostiti stroškov, povezanih z vstopom na trg, ker so te naložbe logični sestavni del vsake poslovne dejavnosti.
- 146 Poleg tega malo potnikov na določenih zadevnih trgih, in sicer manj kot 70.000 potnikov na leto, ne more dokazati, da zaveze niso zanimive za nizkocenovne družbe. Iz pisanj Komisije izhaja, da je tožeča stranka izrazila interes po vstopu na tako vrsto trga, kot dokazuje njen vstop na trg Amsterdam-Bristol leta 2003, povezavo, ki se je nanašala samo na 59.314 potnikov na leto.
- 147 Poleg tega lahko prisotnost pomembnih udeležencev na trgu oteži vstop novim konkurentom, vendar je ni mogoče šteti kot absolutno oviro za tak vstop. To dokazuje zlasti povečano število nizkocenovnih družb, ki prodirajo na trge, kjer že delujejo močne letalske družbe.
- 148 Glede trditve tožeče stranke, da vozlišča ne ponujajo zanimivih razmer za nizkocenovne družbe zaradi preobremenitev in prometnih konic, ki naj bi povzročale zamude in s tem povezane stroške, Sodišče prve stopnje ugotavlja, da si je tožeča stranka v upravnem postopku prizadevala dokazati, da prenos slotov ni zadostoval za spodbudo novim udeležencem na trgu. Taka trditev pa je v nasprotju z vsebino njenega odgovora, naslovljenega na Komisijo 14. januarja 2004, v katerem pojasnjuje, da „je z omejeno prisotnostjo v Parizu kljub temu najbližji konkurent [...]

Air Francea v smislu domačih letalskih potovanj na francoskem ozemlju na Orlyju“, da „aktivno poskuša vzpostaviti operativno bazo“, da „ima trenutno v lasti štiri dodatna letala, ki delujejo na CDG“ in, nazadnje, da „raje uporablja Orly kot CDG zaradi njegove bližine do središča Pariza“.

- 149 Končno je treba poudariti, da je Komisija opravila raziskavo trga pri 90 konkurentih in se zato ni omejila samo na skrbi nizkocenovnih družb, kar pojasnjuje, da zaveze verjetno v vseh točkah ne ustrezajo potrebam tožeče stranke. Zaveze morajo namreč varovati vso konkurenco na zadevnih trgih, ki se ne omejuje le na konkurenco letalskih družb, ker so železniški prevozniki glede na trge dejavni konkurenti, kot poudarja Komisija (v tem smislu glej točko 7 paketa zavez).
- 150 Iz vseh zgornjih ugotovitev izhaja, da tožeča stranka ni navedla upoštevnega elementa, ki bi lahko dokazal, da je Komisija storila očitno napako pri presoji.
- 151 Zato je treba drugi del tožbenega razloga zavrniti.

Tretji del: neobstoj prenosa uspešne dejavnosti

– Trditve strank

- 152 Tožeča stranka poudarja, da se je Komisija omejila bolj na zmanjšanje ovir za vstop na trg, kot da bi konkurentu zagotovila prenos uspešne dejavnosti ali tržnih deležev, kar ne ustreza njeni običajni praksi.

- 153 Komisija meni, da ji tožeča stranka ne bi mogla očitati, da ni zahtevala prenosa uspešne dejavnosti, saj nobena od strank, udeleženih pri koncentraciji, ni opravljala dejavnosti, ki bi jih bilo lahko prenesti. Poleg tega opozarja, da sporočilo o korektivnih ukrepih določa, da se lahko sprejmejo drugačni ukrepi.

– Presoja Sodišča prve stopnje

- 154 Omeniti je treba, da morajo v skladu s sporočilom o korektivnih ukrepih preneseni elementi pomeniti uspešno dejavnost, ki bo morala, če jo opravlja ustrezen kupec, smeti učinkovito in trajno konkurirati novemu subjektu. Čeprav je prenos korektivni ukrep, ki mu je Komisija naklonjena, lahko ta vseeno sprejme druge. Dejansko lahko obstajajo primeri, ko se izkaže, da prenos dejavnosti ni možen. V takih primerih mora Komisija ugotoviti, ali bi lahko drugačni korektivni ukrepi imeli zadosten učinek na trgu, da bi ponovno vzpostavili učinkovito konkurenco (točki 14 in 26 sporočila).
- 155 Iz pisanj Komisije izhaja, da stranke, udeležene pri koncentraciji, niso opravljale uspešne dejavnosti, ki bi se jo lahko preneslo, saj je presodila, da je glavna ovira za vstop na trg povezana z nezadostnim številom razpoložljivih slotov na velikih letališčih.
- 156 Glede na to Komisija pravno zadostno dokazuje, da odsvojitvev zrakoplovov mogoče ne bo odpravila učinkovito težav v zvezi s konkurenco, ki jih sproži koncentracija, ker je težko, celo nemogoče preveriti, ali kupci navedenih zrakoplovov te uporabljajo na zadevnih trgih. Poleg tega lahko potencialni novi udeleženec na trgu najame ali kupi rabljen zrakoplov, tako da se posest ali lastništvo zrakoplova ne zdi kot najbolj neposredna ovira vstopu.

157 V obravnavanem primeru je treba ugotoviti, da tožeča stranka ne navede ničesar oprijemljivega, kar bi dokazalo, da dostop do slotov ni bil ovira najbolj neposrednemu vstopu.

158 Glede na to Sodišče prve stopnje opozarja, da bi morala tožeča stranka kljub trditvam, ki jih navaja v tej tožbi, priznati, da je dostop do slotov pomenil bistveno oviro vstopu, ker je v odgovorih z dne 14. in 30. januarja 2004 menila:

„Neobstoj dostopa do [slotov] je najbolj očitna fizična ovira vstopu. Brez dostopa do [slotov] [...] letalske družbe ne morejo uvesti novih storitev niti vzpostaviti novih operativnih baz za razširitev dejavnosti [...] Na konkurenčni ravni [jo] ovira pomanjkanje dostopa do [slotov] in drugih infrastruktur, ki jih potrebuje za razširitev svoje mreže [...] Pomanjkanje dostopa do [slotov] in drugih infrastruktur [tožeči stranki] preprečuje vzpostavitev operativnih baz v mestih [...] kot je Pariz [...]“

159 Zato tožeča stranka ni pravno zadostno dokazala, da je Komisija storila očitno napako pri presoji s tem, da je dovolila koncentracijo na podlagi zavez, ki so usmerjene bolj v omejitve ovir vstopu kot v prenos uspešne dejavnosti na konkurenta.

160 Zato je treba tretji del pritožbenega razloga zavriniti.

## Četrty del: pomanjkljivost prenosa slotov

## – Trditve strank

- <sup>161</sup> Tožeča stranka zatrjuje, da prenosi slotov ne spodbujajo novih vstopov niti ne vodijo k vzpostavitvi konkurence, kot naj bi dokazovali zadevi Lufthansa/SAS/ United Airlines (zadeve COMP/D-2/36.201, 36.076 in 36.078) in Swissair/Sabena (zadeva IV/M.616). Ker naj bi koncentracija sicer povzročila trajno strukturno spremembo trga, bi morala biti vsaka zaveza trajna. Zato je dejstvo, da je bil prenos slotov naložen za nedoločen čas, brez pomena.
- <sup>162</sup> Po mnenju tožeče stranke se je Komisija napačno omejila na ovire vstopu, ki jih postavljajo sloti, ne da bi analizirala vprašanje prevlade na vozliščih ali prednosti ugleda strank, udeleženih pri koncentraciji, in pogostosti letov, ki jih ponujata. Poleg tega naj Komisija ne bi pojasnila, kako naj bi število slotov, ki jih je treba prenesti, zagotovilo zadosten prenos tržnih deležev, ki bi omogočili odstranitev delnega monopola strank, udeleženih pri koncentraciji, na zadevnih trgih, zlasti ker sloti niso bili preneseni „en block“. Prenos slotov naj bi bil nezadosten tudi zato, ker omogoča samo največ šest letov na dan in to le za povezavo Pariz-Amsterdam.
- <sup>163</sup> Tožeča stranka poleg tega zatrjuje, da naj bi Komisija storila očitno napako pri presoji s tem, da je strankama, udeleženima pri koncentraciji, z zavezami dovolila obdržati več kot 50 % slotov, razpoložljivih na vsaki od zadevnih povezav, ne da bi poskrbela za vstop enega samega konkurenta na te povezave. Poudarja, da stranki,

udeleženi pri koncentraciji, ohranjata vsaj 59 % vseh letov, kar je po njenem mnenju nesorazmeren odstotek, saj naj bi bila privlačnost te povezave omejena zaradi prisotnosti Thalysa, ki naj bi imel 45-odstotni tržni delež na tej povezavi.

- 164 Komisija izpodbija trditev, da naj bi bil odstop slotov neprimeren ukrep in napotuje na svoje nedavne odločbe (zadevi British Midland/Lufthansa/SAS (zadeva COMP/37.812) in British Airways/SN Brussels Airlines (zadeva COMP/A/38.477/D2)).
- 165 Intervenientka opozarja, da se, prvič, odstop slotov zahteva za nedoločen čas, pri čemer poudarja, da so zaveze usklajene z vsemi postopkovnimi zagotovili, potrebnimi za zagotavljanje dejanskega konkurenčnega učinka.

– Presoja Sodišča prve stopnje

- 166 Kot je Komisija pravilno dokazala (glej točko 155 in naslednje), je glavna ovira za vstop v letalski sektor nezadostno število razpoložljivih slotov na velikih letališčih. Posledično je treba ugotoviti, ali je Komisija napačno presodila, da je v prvi zadevi odstop slotov, kot ga predvideva paket zavez, lahko pomenil učinkovit ukrep za ohranitev učinkovite konkurence. V tem okviru mora tožeča stranka dokazati, da je bil odstop slotov, kot je predviden s korektivnimi ukrepi, nezadosten, da bi se odpravili sprožene težave v zvezi s konkurenco.

- 167 V obravnavanem primeru tožeča stranka navaja samo dejstvo, da je v okviru upravnega postopka predlagala, da se prenese večje število slotov, kar naj bi po njenem mnenju novim udeležencem na trgu omogočilo trajno konkurirati strankama, udeleženima pri koncentraciji.
- 168 V zvezi s tem je treba opozoriti, da je Komisija za določitev ustreznega števila slotov, ki jih je treba prenesti, upoštevala vse elemente, ki so ji jih sporočili udeleženci na trgu, s katerimi se je posvetovala. Iz njenih pisanj izhaja, da se je oprla na okoliščino, da za večino poslovnih strank odločilni dejavnik ni število dnevnih letov, ampak število letov, ponujenih v prometnih konicah, tako da bi navedene stranke lahko v istem dnevu opravile povratno potovanje.
- 169 Komisija poudarja, da so številni konkurenti zaveze šteli kot zadovoljive za odstranitev težav v zvezi s konkurenco, ki jih je sprožila koncentracija. Deset izmed štirinajstih poslovnih strank, s katerimi se je Komisija posvetovala v okviru raziskave trga, je menilo, da je bil odstop slotov zadosten, ker je šest letov na dan po njihovem mnenju pomenilo alternativo združeni pravni osebi na povezavi Amsterdam-Pariz. Tožeča stranka je bila edina med nizkocenovnimi družbami, ki je menila, da so nezadostne. Zato je Komisija lahko glede na pridobljene odzive menila, da je bil predlog tožeče stranke, da bi bilo treba na Orlyju prenesti skoraj 22.600 slotov, to je skoraj 31 letov na dan, nesorazmeren.
- 170 Poleg tega je treba navesti, da bo novi udeleženec na trgu v praksi imel možnost prekoračitve števila šestih letov na dan na tej povezavi zaradi sporazumov o zadržanju določenega števila prostih sedežev, ker je združena pravna oseba zavezana, da potnikom novega udeleženca na trgu da na voljo določeno število sedežev na njenih letih (točka 9 paketa zavez).



- 171 V zvezi s številom letov, ki je naloženo drugim zadevnim trgov in ki niha med dvema in štirimi leti na dan, Sodišče prve stopnje ugotavlja, da tožeča stranka ne navaja nobenega elementa, ki bi lahko dokazal, da naj bi bilo to nezadostno za odstranitev težav v zvezi s konkurenco, saj argumente osredotoča na trg Pariz-Amsterdam.
- 172 Glede trditve tožeče stranke, da bi bilo treba slotne prenesti *en block*, ne pa različnim konkurentom, je treba opozoriti, da zaveze podrobno določajo, da je treba dati prednost novemu udeležencu na trgu, ki bi lahko opravil večje število dnevnih letov na povezavi Pariz-Amsterdam (točka 3.4 paketa zavez). Zato odstop *en block* ostaja možnost v primeru, da bi novi udeleženec na trgu lahko zagotovil veliko dnevnih letov na tej povezavi. Prožnost, ki jo s tem ponujajo zaveze, omogoča odstop slotov, ki se lahko prilagodi potrebam potencialnih novih udeležencev na trgu, saj bo imel novi udeleženec na trgu v Parizu možnost, da se odloči za Orly ali CDG.
- 173 Iz vsega zgoraj navedenega izhaja, da tožeča stranka ni podala upoštevnega elementa v podporo trditvi, da naj Komisija ne bi dokazala, v čem bi odstop slotov omogočil prenos tržnih deležev, tako da se odstrani prevlada strank, udeleženih pri koncentraciji, na štirinajstih zadevnih trgih.
- 174 Poleg tega je treba opozoriti, da je zaradi tržnih deležev v lasti strank, udeleženih pri koncentraciji, Komisija ugotovila, da bi bilo treba predlagati zaveze na zadevnih trgih, na katerih sta imeli navedeni stranki skoraj 50-odstotni tržni delež, pri čemer je tako upoštevana domneva prevlade, kot izhaja iz sodne prakse (v tem smislu glej sodbo Sodišča z dne 3. julija 1991 v zadevi AKZO proti Komisiji, C-62/86, Recueil, str. I-3359, točka 60).

175 Torej, dejstvo, da bi stranki, udeleženi pri koncentraciji, lahko obdržali pomemben tržni delež na zadevnih trgih, kot ga za trg Pariz-Amsterdam zatrjuje tožeča stranka, ne more dokazati očitne napake pri presoji Komisije. Ta je sprejela pomembne zaveze na tem trgu, vedoč, da bodo korektivni ukrepi spodbudili vstop novih konkurentov v to povezavo in da bo zaradi izboljšav infrastrukture Thalysa, ki bodo izvedene leta 2007, ta postal bolj konkurenčen za potnike z omejitvami glede časa. Ti elementi pomenijo dovolj dejavnikov, da se zmanjša konkurenčna moč združene pravne osebe.

176 Iz zgoraj navedenega izhaja, da tožeča stranka ni dokazala, da je Komisija storila očitno napako pri presoji.

177 Zato je treba četrti del tožbenega razloga zavrni.

Peti del: pomanjkljivost drugih korektivnih ukrepov

– Trditve strank

178 Tožeča stranka meni, da korektivni ukrepi ne pomenijo stopnje zanesljivosti in zaupanja, ki bi omogočala zagotavljanje ponovne vzpostavitve konkurenčne strukture. Navaja, da sta stranki, udeleženi pri koncentraciji, korektivne ukrepe v zvezi s sloti okrepili s tako imenovanimi zavezami glede obnašanja in v mejah člena 81 ES. Tožeča stranka iz tega sklepa, da so korektivni ukrepi neučinkoviti in ne

preprečujejo pojava ali krepitve prevladujočega položaja, ker naj ne bi bili niti gospodarsko niti strateško dosledni. Komisija naj poleg tega v izpodbijani odločbi ne bi predvidela preklica svoje odločbe ob morebitni neuskladitvi z zavezami.

- 179 Končno, tožeča stranka meni, da naj bi pristop, ki ga je sprejela Komisija, pomenil kršitev zaupanja v pravo, in dodaja, da naj besedilo zavez ne bi dokazovalo, v čem naj bi bile te popolnoma učinkovite.
- 180 Komisija zatrjuje, da tožeča stranka svoje argumentacije ni utemeljila. V zvezi s tem poudarja, da so mrežne letalske družbe menile, da je vrsta predlaganih zavez zadostovala za razrešitev težav v zvezi s konkurenco. Poleg tega in glede narave obnašanja zadevnih zavez Komisija vztraja pri tem, da se dajanje na voljo slotov za nedoločen čas nikakor ne opira na same zaveze glede obnašanja, ker obveznosti, naložene združeni pravni osebi, pomenijo pogoje in ne samo obveznosti.

– Presoja Sodišča prve stopnje

- 181 V obravnavanem primeru iz izpodbijane odločbe izhaja, da so bile sprejete zaveze glede slotov okrepljene s pomembnimi dodatnimi ukrepi, ugodnimi za konkurenco, kot so zamrznitev števila letov v šestih zaporednih sezonah, kot jih določa IATA, sporazumi interlining, sporazumi o zadržanju določenega števila prostih sedežev, posebni dogovori o sorazmernosti, dostop do programa nagrajevanja, kombinirane storitve in zaveze v zvezi s tarifami. Zato Komisiji ni mogoče očitati, da se je omejila samo na vprašanje dostopa do slotov.

- 182 Glede trditve tožeče stranke v zvezi z neprepičljivostjo zavez zaradi njihove narave obnašanja je treba opozoriti, da zaveze glede obnašanja same po sebi ne zadostujejo za preprečitev vzpostavitve ali krepitve prevladujočega položaja in jih je treba presojati od primera do primera na isti podlagi kot strukturne zaveze (sodba EDP proti Komisiji, točka 44 zgoraj, točka 100; v tem smislu glej tudi sodbe Sodišča prve stopnje v zadevi Gencor proti Komisiji, točka 40 zgoraj, točka 319; z dne 25. oktobra 2002 v zadevi Tetra Laval proti Komisiji, T-5/02, Recueil, str. II-4381, točka 161, potrjena s sodbo Sodišča z dne 15. februarja 2005 v zadevi Komisija proti Tetra Lavalu, C-12/03 P, ZOdl., str. I-987, točka 85).
- 183 Glede na določbe izpodbijane odločbe v zvezi z odstopom slotov, najpomembnejšim korektivnim ukrepom v tej zadevi, je zadevne zaveze mogoče razvrstiti kot strukturne (točki 2 in 14 paketa zavez). Stranki, udeleženi pri koncentraciji, se za nedoločen čas, razen v izjemnih okoliščinah, ki bi upravičevale dvig ali spremembo zavez, zavežeta, da ne bosta uporabljali prenesenih slotov. Tako stranki, udeleženi pri koncentraciji, ne moreta ponovno pridobiti slotov, ki sta jih prenesli, ker je tiste, ki se ne uporabljajo več, nujno treba prepustiti koordinatorju, s čimer je odpravljeno vsakršno obnašanje, ki bi lahko vplivalo na učinkovitost zavez (točka 2.2 paketa zavez).
- 184 Poudariti je tudi treba, da so bile zaveze pomembno okrepljene, ker sta se stranki, udeleženi pri koncentraciji, zavezali skrajšati zaporedje slotov s 45 na 30 minut za povezave na kratkih letih in s 120 na 90 minut za povezave na dolgih letih, kar so pogoji, glede katerih so novi udeleženci na trgu presodili, da so temeljni za olajšanje vstopa na trge (v tem smislu glej uvodne izjave od 159 do 167 izpodbijane odločbe).
- 185 Iz zgoraj navedenega izhaja, da v obravnavanem primeru tožeči stranki ni uspelo dokazati, da so korektivni ukrepi neučinkoviti, ker je njeno utemeljevanje v tej zvezi pomanjkljivo.

- 186 Poleg tega Sodišče prve stopnje glede trditve tožeče stranke, da naj Komisija ne bi predvidela, da se izpodbijana odločba izrecno prekliče ob morebitni neuskladitvi z zavezami, navaja, da izpodbijana odločba predvideva hitri postopek reševanja sporov za primer, da bi novi udeleženec na trgu, novi ponudnik storitev zračnega prevoza ali kombinirani partner imel razloge, zaradi katerih bi menil, da združena pravna oseba ne spoštuje pogojev zavez, sprejetih glede njega (točka 12 paketa zavez).
- 187 Poleg tega je treba opozoriti, da so zaveze podvržene nadzoru mandatarja. Ta je pristojen za skrb, da združena pravna oseba pravilno izvaja obveznosti, dogovorjene v zavezah, če sodijo v okvir pooblastil, ki so mu bila podeljena, in lahko združeni pravni osebi predlaga ukrepe, za katere meni, da so nujni za zagotavljanje spoštovanja zavez (točka 11.2.1 paketa zavez).
- 188 Iz zgoraj navedenega izhaja, da stranki, udeleženi pri koncentraciji, nista zavezani preprostim izjavam o namenu, ampak imata v obravnavanem primeru obveznosti, katerih kakršna koli kršitev bo povzročila preklic izpodbijane odločbe, ki dovoljuje koncentracijo, na podlagi člena 6(3)(b) Uredbe št. 4064/89. Iz tega izhaja, da tožeča stranka ni pravno zadostno dokazala, da je Komisija storila očitno napako pri presoji v zvezi z drugimi ukrepi, naloženimi strankama, udeleženima pri koncentraciji, niti da je kršila načelo zaupanja v pravo s tem, da ni uporabila, kot bi morala, določb sporočila o korektivnih ukrepih.
- 189 Končno, glede trditve tožeče stranke, da naj besedilo zavez ne bi zagotavljalo njihove učinkovitosti za ohranitev konkurence, je treba navesti, da v okoliščinah tega primera zaveze niso bile tako široke in kompleksne, da jih Komisija ne bi mogla določiti z zeleno stopnjo gotovosti, da bi bila vzpostavljena učinkovita konkurenca na trgu (v tem smislu glej sodbo BaByliss proti Komisiji, točka 35 zgoraj, točka 178).

Ugotoviti je tudi treba, da so bile zaveze, ki jih je Komisija sprejela, dovolj natančne, da so ji omogočale presojo njihovih učinkov na zadevne trge, ker paket zavez natančno predstavlja, kako se izvajajo korektivni ukrepi. Zato je treba to trditev zavrniiti kot neutemeljeno.

190 Zato je treba peti del tožbenega razloga zavrniiti.

Šesti del: neobstoj identifikacije novega udeleženca na trgu in določitve roka za ta vstop

– Trditve strank

191 Tožeča stranka opozarja, da je Komisija v prejšnji praksi odločanja v sektorju letalstva že zahtevala, naj stranke, udeležene pri koncentraciji, vnaprej identificirajo potencialnega novega udeleženca na trgu na zvezah, za katere je Komisija označila, da povzročajo težave v zvezi s konkurenco (zadeva Austrian Airlines/Lufthansa (zadeva COMP/37.730)). Torej, Komisija naj bi se v obravnavanem primeru zadovoljila s „konkretnim interesom“, ki so ga izrazile letalske družbe Volare, Meridiana in Virgin Express, ne da bi se prepričala, ali bi te izjave o namenu pripeljale do dejanskega vstopa, ki bi lahko kljuboval protikonkurenčnim učinkom. Poleg tega tožeča stranka meni, da če bi Komisija opravila preproste raziskave, bi se finančne težave družbe Volare z lahkoto odkrile, tako da te letalske družbe ni bilo mogoče šteti kot primerne kupca. Zato tožeča stranka meni, da Komisija stavi na vstop novega udeleženca na trgu, kar naj bi bil odnos v nasprotju z njeno obveznostjo zagotavljanja, da se odstranijo resni dvomi v zvezi z združljivostjo koncentracije.

- 192 Komisija naj bi poleg tega le ugotovila, da so zaveze omogočale „pomembno zmanjšanje tveganja za neobstoj novega vstopa“. Vendar naj bi priznala, da naj bi obstajalo dejansko tveganje za neobstoj novega vstopa s tem, da je v odgovoru na tožbo navedla, da „lahko zaveze izpolnijo cilj tudi ob neobstoju vstopa novega konkurenta v dano povezavo“, in dodala, da „bi bilo tako, če bi zaradi potencialne konkurence te zaveze ovirale obnašanje nove pravne osebe“.
- 193 Tožeča stranka poleg tega poudarja, da sporočilo o korektivnih ukrepih navaja, da mora biti vsaka zaveza sposobna učinkovitega izvajanja v kratkem roku. Tako in ob upoštevanju pomembnosti identitete novega udeleženca na trgu in negotovosti v zvezi z obstojem potencialnih novih udeležencev na trgu bi se moral vstop zgoditi pred izvajanjem združitve. Tožeča stranka vztraja pri tem, da noben od novih udeležencev na trgu ni začel opravljati dejavnosti na katerem koli od prenesenih slotov. Tako naj bi Komisija s tem, da ni predvidela mehanizma, ki bi zagotavljal učinkovit vstop v določenem roku, kršila zahteve, določene z Uredbo št. 4064/89.
- 194 Komisija zatrjuje, da ni bilo potrebno, da bi stranki, udeleženi pri koncentraciji, vnaprej opisali novega udeleženca na trgu, ker je posvetovanje z akterji na trgu, ki ga je opravila pred sprejetjem izpodbijane odločbe, omogočilo ugotovitev identitete novih potencialnih udeležencev, kot so Volare, Virgin Express in Meridiana.
- 195 Glede trditve tožeče stranke, da naj bi se Komisija omejila na naložitev korektivnih ukrepov, ki „pomembno zmanjš[uje] tveganj[e] za neobstoj novega vstopa“, Komisija poudarja, da je tožeča stranka to navedbo napačno razlagala, ker je bil cilj tega odlomka odgovora na tožbo dokazati, da ima učinek korektivnih ukrepov velik pomen in da bo tako omogočil „povečanje vrednosti prenesenih slotov in s tem

znatno zmanjšanje tveganja za neobstoj novega vstopa“. Komisija je tako v tem odlomku opravila primerjavo med koncentracijo, kot se je pojavila ob upoštevanju naloženih korektivnih ukrepov, in prejšnjimi odločbami glede zvez in koncentracij v sektorju letalskega prevoza.

- <sup>196</sup> Končno, glede trditve tožeče stranke, da naj izpodbijana odločba ne bi predvidela učinkovitega in hitrega izvajanja zavez, Komisija poudarja, da ta ni bila podana v tožbi in je zato nedopustna. Komisija vsekakor meni, da dejstvo, da še ni bilo novega udeleženca na trgu, ni upoštevno, ker je veljavnost izpodbijane odločbe treba presoditi glede na položaj, kot je obstajal ob njenem sprejetju.

– Presoja Sodišča prve stopnje

- <sup>197</sup> Opozoriti je treba, da lahko Komisija na podlagi člena 6(2) Uredbe št. 4064/89 dovoli koncentracijo, če zaveze, ki jih predlagajo stranke, omogočajo odstranitev resnih dvomov v zvezi z združljivostjo navedenega postopka s skupnim trgom. Uredba št. 4064/89 tako določa cilj, ki ga mora Komisija doseči, vendar ji dopušča široko diskrecijsko pravico pri obliki, v kateri morajo biti zadevne zaveze. Navedena uredba ne zahteva, naj stranke, ki priglašajo koncentracijo, označijo novega udeleženca na trgu, čeprav bi bila taka označitev v določenih primerih lahko nujna, zlasti če noben konkurent ne izkaže interesa za prodor na zadevni trg.

- <sup>198</sup> Sodišče prve stopnje meni, da v tej zadevi tožeča stranka ni uspelo dokazati, da je bila zahtevana označitev z imenom, ker so različni konkurenti, kot so Meridiana, Virgin Express in Volare med upravnim postopkom izkazali interes za vstop na



zadevne trge na podlagi zavez, ki sta jih predlagali stranki, udeleženi pri koncentraciji.

199 Iz pisanj Komisije izhaja, da je družba Volare zaprosila za slote za povezave Pariz-Amsterdam, Amsterdam-Milano, Amsterdam-Benetke in Amsterdam-Bologna. Komisija je poleg tega na obravnavi navedla, da je družba Volare pridobila slote na podlagi Odločbe Komisije 2004/841/ES z dne 7. aprila 2004 o postopkih v skladu s členom 81 pogodbe ES (zadeva COMP/A.38284/D2 – Air France/Alitalia) (UL L 362, str. 17), in to malo pred sprejetjem izpodbijane odločbe, dejstvom, s katerim je podprla svoje ugotovitve, da je bil interes, ki ga je družba Volare izkazala v tej zadevi, verodostojen.

200 Zaradi spremembe lastništva delnic v družbi Volare, kot zatrjuje Komisija, ta nazadnje ni vstopila na zgoraj navedene trge. Če bi bil neobstoj prodora povezan s finančnimi težavami Volare, kot je trdila tožeča stranka, in tudi če bi Komisija lahko opravila temeljito preiskavo finančnega položaja te letalske družbe, da bi zagotovila, da bo njena prošnja za slote lahko uspešna, naj neobstoj takega preverjanja ne bi smel pomeniti napake pri presoji, ki bi jo lahko označili kot očitno in tako, da je lahko zaradi nje vprašljiva zakonitost izpodbijane odločbe. Kot izhaja iz pisanj Komisije, so drugi konkurenti lahko prodirali na zadevne trge, saj v Evropi obstajajo številne nizkocenovne letalske družbe, ki so naklonjene vstopu na navedene trge, kot so Ryanair, Virgin Express, Smartwings, Sterling, Air Service in SkyEurope.

201 Poleg tega je treba upoštevati, da je za prodor na nov trg lahko potreben določen čas, v katerem se novim udeležencem na trgu omogoči, da presodijo donosnost vstopa na zadevni trg, zlasti zaradi naložb, ki so s tem povezane. V zvezi s tem je treba

opozoriti, da izpodbijana odločba navaja, da je odstop slotov časovno neomejen, kar novim udeležencem na trgu omogoča, da kadar koli in brez časovnih omejitev prodrejo na zadevne trge (točka 2 paketa zavez).

- 202 Poleg tega v primeru, da noben nov udeleženec na trgu ne bi prodrl na zadevne trge, bi vsekakor obstajal določen konkurenčni pritisk na stranki, udeleženi pri koncentraciji, ker če bi se združena pravna oseba odločila zvišati svoje cene, bi to lahko nove konkurente spodbudilo, da prodrejo na te trge, ki bi postali privlačnejši. Iz spisa namreč izhaja, da na povezavah med Avstrijo in Nemčijo že pet let nobena letalska družba ne konkurira Lufthansi in Austrian Airlines. Vendar je obstoj znatnih stopenj dobička zaradi visokih cen, ki jih imata ti družbi, privabil nove udeležence na trgu, pri čemer sta se bili Lufthansa in Austrian Airlines prisiljeni odzvati se s prilagoditvijo politike cen, da bi ostali konkurenčni. Iz tega izhaja, da je Komisija iz tega lahko sklepala, da bi bil vstop novih konkurentov na zadevne trge zelo verjeten.
- 203 Glede trditve, da naj ne bi noben nov udeleženec prodrl na zadevne trge, je treba opozoriti, da je treba v skladu z ustaljeno sodno prakso zakonitost posamičnega izpodbijanega akta presoditi glede na dejanske in pravne elemente, ki obstajajo ob sprejetju akta (sodbi Sodišča z dne 7. februarja 1979 v združenih zadevah Francija proti Komisiji, 15/76 in 16/76, Recueil, str. 321, točka 7, in z dne 17. maja 2001 v zadevi IECC proti Komisiji, C-449/98 P, Recueil, str. I-3875, točka 87; sodba Sodišča prve stopnje z dne 12. decembra 1996 v združenih zadevah Altmann in drugi proti Komisiji, T-177/94 in T-377/94, Recueil, str. II-2041, točka 119).
- 204 Posledično je treba izpodbijano odločbo preučiti glede na dejanske vidike, ki so obstajali ob njenem sprejetju, in ne glede na poznejše dejanske elemente. Tako je okoliščina, da noben nov udeleženec na trgu do dne obravnave ni prodrl na zadevne trge, brezpredmetna.

- 205 Glede trditve tožeče stranke, da naj Komisija ne bi preverila, ali je kateri novi udeleženec na trgu vstopil kmalu po odobritvi koncentracije, Sodišče prve stopnje meni, da ta kritika, ki ni bila navedena v tožbi, sodi pod ta tožbeni razlog, ker je usmerjena k dokazovanju obstoja očitne napake pri presoji v zvezi z vsebino danih zavez. Iz tega izhaja, da ta trditev ne pomeni novega tožbenega razloga, kot zatrjuje Komisija, in je zato dopustna.
- 206 Opozoriti je treba, da Komisiji ni bilo treba z gotovostjo identificirati novega udeleženca na trgu, ker so različni konkurenti izrazili interes za prodor na zadevne trge. Torej preostane le očitek tožeče stranke, da se Komisija ni prepričala, da bi novi udeleženec verjetno hitro prodrl na zadevne trge.
- 207 V zvezi s tem mora biti na podlagi sporočila o korektivnih ukrepih vsaka zaveza sposobna učinkovitega izvajanja v kratkih rokih, da bi Komisija dovolila postopek koncentracije (točki 10 in 19). V obravnavanem primeru izpodbijana odločba zahteva, naj se sloti ponudijo vsaj po opravljeni koncentraciji (točka 13 paketa zavez). Torej sta bili stranki, udeleženi pri koncentraciji, zavezani odstopiti sloti v kratkem in prisilnem obdobju, pri čemer je bil s tem omogočen in olajšan hiter vstop novega konkurenta.
- 208 Posledično je očitek Komisiji, da se ni prepričala, ali bi novi udeleženec hitro vstopil na trg, neutemeljen.

209 Glede na zgoraj navedeno tožeča stranka ni pravno zadostno dokazala, da je Komisija storila očitno napako pri presoji s tem, ko ni identificirala novega udeleženca na trgu in ni določila ciljnega datuma za vstop na zadevne trge.

210 Zato je treba šesti del tožbenega razloga zavrnil.

Sedmi del: neupoštevanje hitrega vlaka Thalys kot konkurenta

– Trditve strank

211 Po mnenju tožeče stranke naj bi prisotnost Thalysa pomenila zavoro vstopu novih udeležencev v povezavo Pariz-Amsterdam. Opozarja, da ima Thalys na tej povezavi že približno 45-odstotni tržni delež, ki se bo verjetno povečal zaradi izboljšav infrastrukture, ki bodo skrajšale potovalni čas. Poleg tega naj bi Komisija napačno presodila, da šest letov na dan zadostuje za potnike z omejitvami glede časa, medtem ko naj bi priznala, da taka pogostost za Thalys ne zadostuje (uvodna izjava 71 izpodbijane odločbe).

212 Komisija izpodbija te navedbe in opozarja, da Thalys ni konkurenčen za stranke z omejitvami glede časa in to predvsem zaradi trajanja potovanja z vlakom. Samo

skrajšanje potovalnega časa bi omogočilo spremembo tega položaja, kar bi zahtevalo znatno izboljšanje infrastrukture.

– Presoja Sodišča prve stopnje

- 213 V obravnavanem primeru je treba razumeti očitok tožeče stranke tako, kot da želi prikazati, da je Komisija s tem, da ni ustrezno razumela konkurenčnega vpliva Thalysa na trgu Pariz-Amsterdam, storila očitno napako pri presoji.
- 214 Iz izpodbijane odločbe izhaja, da Thalys na povezavi Pariz-Amsterdam zagotavlja šest dnevniških voženj s potovalnim časom 4 ure in 9 minut, pri čemer so za let od središča mesta do središča mesta potrebne približno tri ure (uvodne izjave od 70 do 72 izpodbijane odločbe). Tako je glede potnikov brez omejitev pri času Thalys mogoče trenutno šteti za konkurenta. Nasprotno je Komisija lahko sklepala, da Thalys ni bil konkurenčen za stranke z omejitvami glede časa zlasti zaradi potovalnega časa, ker sta za povratno potovanje z vlakom potrebni skoraj dve uri več. Torej bi samo skrajšanje potovalnega časa omogočilo spremembo tega položaja, za kar bi bilo, kot navaja Komisija, potrebno znatno izboljšanje infrastrukture.
- 215 V obravnavanem primeru tožeča stranka ni navedla nobenega elementa, ki bi lahko dokazal, da naj bi bilo glede Thalysa razlikovanje, ki ga je Komisija opravila med potniki z omejitvami glede časa in tistimi brez omejitev, napačno. Zato ni mogoče sprejeti kritike tožeče stranke v zvezi s tem, da naj bi Komisija napačno presodila, da šest letov na dan zadostuje za potnike z omejitvami glede časa, medtem ko je

v uvodni izjavi 71 izpodbijane odločbe priznala, da taka pogostost glede Thalysa ne zadostuje za odstranitev težav v zvezi s konkurenco glede potnikov z omejitvami glede časa.

- 216 Glede trditve tožeče stranke, da naj bi bil Thalys zavora vstopu novih udeležencev na trg, je treba poudariti, da se je tržna rast Thalysa zgodila pred koncentracijo, tako da so letalske družbe, ki so nameravale prodreti na navedeni trg, morale upoštevati ta konkurenčni dejavnik. Prisotnost Thalysa na trgu Pariz-Amsterdam je zato pripeljala Komisijo do prepričanja, da ne bi bila zavarovana samo konkurenca letalskih družb, ampak tudi konkurenca ponudnikov drugih prevoznih sredstev, kot je železniški prevoz.
- 217 Ker se korektivni ukrepi nanašajo na kombinirane storitve, omogočajo na primer družbi, ki opravlja storitve Thalys, da proda povratno vozovnico Pariz-Amsterdam, s katero lahko potnik potuje z vlakom v eno smer in z letalom v drugo. Da bi ta možnost postala vabljiva, je predvideno, da bo družba, ki opravlja storitve Thalys, lahko za povratni let koristila vse promocijske cene, ki jih ponuja združena pravna oseba, in bo tako imela možnost ponujati kombinirane storitve po konkurenčnih cenah (točka 7 paketa zavez). V zvezi s tem iz pisanj Komisije izhaja, da se železniška družba Georg Verkehrsorganisation GmbH pogaja z Air Franceom, da bi sklenila kombinirani sporazum za trg Pariz-Amsterdam, kar prikazuje vabljivost kombiniranih sporazumov.
- 218 Zato trditev tožeče stranke, da naj bi bil Thalys zavora vstopu novega konkurenta na povezavi Pariz-Amsterdam, ne dokazuje, da je Komisija pri presoji konkurence

storila očitno napako pri presoji. Zato je treba sedmi del pritožbenega razloga zavrni.

219 Iz zgoraj navedenih ugotovitev izhaja, da tožeča stranka ni navedla dokaza očitne napake pri presoji, ki naj bi jo storila Komisija, saj ji ni uspelo prikazati, da navedene zaveze niso zadostovale za odstranitev resnih dvomov glede združljivosti postopka s skupnim trgov. Posledično je treba peti tožbeni razlog v celoti zavrni.

220 V teh okoliščinah je treba tožbo zavrni.

## **Stroški**

221 V skladu s členom 87(2) Poslovnika se neuspeli stranki naloži plačilo stroškov, če so bili ti priglašeni. Tožeča stranka ni uspela, zato se ji v skladu s predlogi Komisije naloži plačilo stroškov.

222 V skladu s členom 87(4), prvi pododstavek, Poslovnika Francoska republika nosi svoje stroške.

Iz teh razlogov je

SODIŠČE PRVE STOPNJE (drugi senat)

razsodilo:

- 1. Tožba se zavrne.**
- 2. Tožeča stranka nosi svoje stroške in stroške, ki jih je priglasila Komisija.**
- 3. Francoska republika nosi svoje stroške.**

Pirrung

Forwood

Papasavvas

Razglašeno na javni obravnavi v Luxembourggu, 4. julija 2006.

Sodni tajnik

Predsednik

E. Coulon

J. Pirrung



## Stvarno kazalo

Pravni okvir .....	II - 1942
Dejansko stanje .....	II - 1946
1. Zadevna podjetja .....	II - 1946
2. Upravni postopek pred Komisijo .....	II - 1947
3. Obveznosti, ki jih je Komisija sprejela .....	II - 1948
Postopek in predlogi strank .....	II - 1951
Predlog za sprejetje ukrepov pripravljalnega postopka .....	II - 1952
Dopustnost .....	II - 1954
1. Trditve strank .....	II - 1954
2. Presoja Sodišča prve stopnje .....	II - 1954
Procesno upravičenje .....	II - 1954
Pravni interes .....	II - 1957
Utemeljitev .....	II - 1958
1. Prvi tožbeni razlog: očitna napaka pri presoji zaradi neobstoja analize krepitve prevladujočega položaja združene pravne osebe na povezavah, kjer ni bilo prekrivanja dejavnosti Air Francea in KLM .....	II - 1959
Trditve strank .....	II - 1959
Presoja Sodišča prve stopnje .....	II - 1962
Neobstoj analize vpliva koncentracije na trg letalskih potovanj za prosti čas .....	II - 1963
Neobstoj analize vpliva koncentracije na trge, izvzete iz prekrivanj .....	II - 1964
II - 2012	

2. Drugi tožbeni razlog: očitna napaka pri presoji zaradi neobstoja analize krepitev prevladujočega položaja združene pravne osebe na trgu nakupa letaliških storitev . . .	II - 1967
Trditve strank . . . . .	II - 1967
Presoja Sodišča prve stopnje . . . . .	II - 1970
Neupoštevanje krepitev prevladujočega položaja na trgu nakupa letaliških storitev . . . . .	II - 1970
Povečan vpliv združene pravne osebe glede na AdP . . . . .	II - 1972
3. Tretji tožbeni razlog: očitno napačna presoja zamenljivosti CDG in Orlyja . . . . .	II - 1973
Trditve strank . . . . .	II - 1973
Presoja Sodišča prve stopnje . . . . .	II - 1975
– Lokacija obeh letališč . . . . .	II - 1975
– Vrsta letov, ki se zagotavljajo z obeh letališč . . . . .	II - 1976
4. Četrti tožbeni razlog: očitno napačna presoja zaradi neobstoja preizkusa učinkov koncentracije na potencialno konkurenco . . . . .	II - 1978
Trditve strank . . . . .	II - 1978
Presoja Sodišča prve stopnje . . . . .	II - 1979
Omejenost domačega trga KLM . . . . .	II - 1980
Bližina Amsterdama, središča dejavnosti KLM, do Pariza in omejenost konkurence med storitvami mednarodnega letalskega prevoza z odhodi iz Pariza . . . . .	II - 1982
5. Peti tožbeni razlog: očitna kršitev pri presoji zavez, ki sta jih sprejeli stranki, udeleženi pri koncentraciji . . . . .	II - 1983
Prvi del: neobstoj razširitve zavez na trge, izvzete iz prekrivanj . . . . .	II - 1984
– Trditve strank . . . . .	II - 1984
– Presoja Sodišča prve stopnje . . . . .	II - 1985

Drugi del: neobstoj privlačnosti zavez za nizkocenovne družbe .....	II - 1987
– Trditve strank .....	II - 1987
– Presoja Sodišča prve stopnje .....	II - 1988
Tretji del: neobstoj prenosa uspešne dejavnosti .....	II - 1990
– Trditve strank .....	II - 1990
– Presoja Sodišča prve stopnje .....	II - 1991
Četrti del: pomanjkljivost prenosa slotov .....	II - 1993
– Trditve strank .....	II - 1993
– Presoja Sodišča prve stopnje .....	II - 1994
Peti del: pomanjkljivost drugih korektivnih ukrepov .....	II - 1997
– Trditve strank .....	II - 1997
– Presoja Sodišča prve stopnje .....	II - 1998
Šesti del: neobstoj identifikacije novega udeleženca na trgu in določitve roka za ta vstop .....	II - 2001
– Trditve strank .....	II - 2001
– Presoja Sodišča prve stopnje .....	II - 2003
Sedmi del: neupoštevanje hitrega vlaka Thalys kot konkurenta .....	II - 2007
– Trditve strank .....	II - 2007
– Presoja Sodišča prve stopnje .....	II - 2008
Stroški .....	II - 2010