

ROZSUDEK SOUDU (druhého senátu)

4. července 2006 *

Ve věci T-177/04,

easyJet Airline Co. Ltd, se sídlem v Lutonu (Spojené království), původně zastoupená J. Cookem, J. Parkerem a S. Dolanem, solicitors, dále M. Wernerem a M. Wahou, avocats, L. Mills, solicitor, M. de Lasala Loberou a R. Malhotrou, avocats,

žalobkyně,

proti

Komisi Evropských společenství, zastoupené P. Oliverem, A. Bouquetem a A. Whelanem, jako zmocněnci, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

žalované,

* Jednací jazyk: angličtina.

podporované

Francouzskou republikou, zastoupenou G. de Berguesem, jako zmocněncem, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

vedlejší účastníci,

jejímž předmětem je návrh na zrušení rozhodnutí Komise ze dne 11. února 2004 prohlašující spojení společností Air France a Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV za slučitelné se společným trhem pod podmínkou dodržení navrhovaných závazků (věc COMP/M.3280 – Air France/KLM),

SOUD PRVNÍHO STUPNĚ
EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ (druhý senát),

ve složení J. Pirrung, předseda, N. J. Forwood a S. Papasavvas, soudci,
vedoucí soudní kanceláře: K. Andová, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 23. listopadu 2005,

vydává tento

Rozsudek

Právní rámec

- ¹ Nařízení Rady (EHS) č. 4064/89 ze dne 21. prosince 1989 o kontrole spojování podniků (Úř. věst. L 395, s. 1; Zvl. vyd. 08/01, s. 31, v opraveném znění Úř. věst. 1990, L 257, s. 13), a ve znění nařízení Rady (ES) č. 1310/97 ze dne 30. června 1997 (Úř. věst. L 180, s. 1; Zvl. vyd. 08/01, s. 164, v opraveném znění Úř. věst. 1998, L 40, s. 17), se podle svého článku 1 vztahuje na všechna spojení podniků s významem pro celé Společenství, jak jsou definována v odstavcích 2 a 3 téhož článku.
- ² Podle čl. 4 odst. 1 nařízení č. 4064/89 se spojení mající význam pro celé Společenství musí předem oznámit Komisi.
- ³ Podle čl. 6 odst. 1 písm. b) nařízení č. 4064/89, pokud Komise zjistí, že oznámené spojení, ačkoliv spadá do působnosti tohoto nařízení, nevyvolává vážné pochybnosti o jeho slučitelnosti se společným trhem, rozhodne, že proti němu nevznese námitky a prohlásí, že je slučitelné se společným trhem (dále jen „fáze I“).

- 4 Pokud naopak Komise podle čl. 6 odst. 1 písm. c) nařízení č. 4064/89 zjistí, že oznámené spojení spadá do působnosti tohoto nařízení, ale že vyvolává vážné pochybnosti o jeho slučitelnosti se společným trhem, rozhodne o zahájení řízení (dále jen „fáze II“).

- 5 Podle čl. 6 odst. 2 nařízení č. 4064/89:

„Pokud Komise zjistí, že poté, co bylo oznámené spojení změněno, již nevyvolává vážné pochybnosti ve smyslu odst. 1 [písm.] c), může rozhodnout, že prohlásí spojení za slučitelné se společným trhem podle odst. 1 [písm.] b).

Komise může podle odst. 1 [písm.] b) připojit ke svému rozhodnutí podmínky a povinnosti, aby zajistila, že dotyčné podniky plní závazky, které převzaly vůči Komisi, aby bylo spojení slučitelné se společným trhem.“

- 6 Podle čl. 6 odst. 3 písm. b) nařízení č. 4064/89 Komise může přijaté rozhodnutí podle odst. 1 písm. a) nebo b) zrušit, pokud dotyčné podniky poruší povinnosti uvedené v rozhodnutí.

- 7 V oznámení o opravných prostředcích [nápravných opatřeních], které jsou přijatelné podle nařízení č. 4064/89 a nařízení Komise (ES) č. 447/98 (Úř. věst. 2001, C 68, s. 3,

dále jen „sdělení o nápravných opatřeních“), Komise stanoví pravidla, která má v úmyslu dodržovat v oblasti závazků, a uvádí zejména následující:

- účastníkům vyplývá povinnost jasně prokázat, že nápravná opatření trvale obnoví účinnou hospodářskou soutěž na společném trhu (bod 6) a od začátku odstraňovat jakékoli nejistoty týkající se typu, rozsahu a oblasti působnosti navrženého opatření, jakož i pravděpodobnosti jeho úspěšného, úplného a včasného provedení účastníky (bod 7);
- hlavním cílem závazků je zajistit konkurenční struktury trhu; závazky, které mají strukturální povahu, například závazek prodat dceřinou společnost, jsou obecně přijatelnější s ohledem na cíl nařízení č. 4064/89, neboť takový závazek vyloučí vytvoření nebo posílení dominantního postavení, na které Komise předtím upozornila, a navíc nevyžaduje střednědobá nebo dlouhodobá kontrolní opatření; nicméně není možné automaticky vyloučit možnost, že i jiné typy závazků jsou svou povahou schopné zabránit vzniku nebo posílení dominantního postavení, a proto se přijatelnost takových závazků posuzuje případ od případu (bod 9);
- závazky, které se Komisi předloží ve fázi I, musí stačit k jasnému vyloučení „vážných pochybností“ ve smyslu čl. 6 odst. 1 písm. c) nařízení č. 4064/89 (bod 11);
- hrozí-li, že navrhovaná fúze vytvoří nebo posílí dominantní postavení, které by bránilo účinné hospodářské soutěži, je mimo zákaz nejúčinnějším způsobem obnovení účinné hospodářské soutěže vytvoření podmínek pro vznik nových soutěžních subjektů nebo pro posílení stávajících soutěžitelů prostřednictvím převodu podniku (bod 13);

- při převáděných činnostech se musí jednat o životaschopný podnik, který může za předpokladu, že ho provozuje vhodný kupující, trvale a účinně soutěžit se subjektem, který vznikne fúzí; obvykle se životaschopným podnikem rozumí již existující podnik, který může s výjimkou přechodného období působit samostatně, tedy nezávisle na účastnících spojení, pokud jde o dodávku vstupních materiálů nebo jiné formy spolupráce (bod 14);

- v některých případech životaschopnost převáděného balíčku, s ohledem na aktiva, z nichž se skládá, do značné míry závisí na totožnosti kupujícího; za takových okolností Komise nepovolí fúzi, dokud se účastníci nezaváží, že oznámenou fúzi nedokončí před uzavřením závazné dohody s kupujícím převáděného podniku, kterou Komise schválí (bod 20);

- přestože je převod upřednostňovaným nápravným opatřením, není to jediné nápravné opatření, které je pro Komisi přijatelné; mohou totiž nastat situace, za nichž je převod podniku nemožný; za takových okolností musí Komise určit, zda jiné typy nápravných opatření mohou nebo nemohou mít dostatečný vliv na to, aby se na trhu obnovila účinná soutěž (bod 26).

⁸ Sdělení Komise o definici relevantního trhu pro účely práva hospodářské soutěže Společenství (Úř. věst. 1997, C 372, s. 5, dále jen „sdělení o definici trhu“) uvádí, že podniky podléhají třem hlavním zdrojům konkurenčního omezování: nahraditelnosti poptávky, nahraditelnosti nabídky a potenciální hospodářské soutěži. Z hospodářského hlediska představuje pro definici relevantního trhu možnost nahrazení poptávky nejbezprostřednější a nejúčinnější tlak na dodavatele určitého výrobku, zejména pokud jde o jejich rozhodnutí ohledně stanovení ceny (bod 13).

Skutkový základ sporu

1. Dotčené podniky

- 9 Dne 11. února 2004, na konci fáze I, Komise na základě čl. 6 odst. 2 nařízení č. 4064/89 přijala rozhodnutí prohlašující spojení za slučitelné se společným trhem pod podmínkou dodržení navrhovaných závazků (věc COMP/M.3280 – Air France/KLM) (Úř. věst. C 60, s. 5, dále jen „napadené rozhodnutí“). Žalobkyně je nízkonákladová letecká společnost se sídlem ve Spojeném království, která nabízí své služby za lákavé ceny do několika evropských destinací.
- 10 Air France je letecký dopravce usazený ve Francii, který vykonává svou činnost především ve třech oblastech: osobní letecká doprava, nákladní doprava a údržbářské a opravárenské služby. Air France provozuje hvězdicovou síť, přičemž hlavními přestupními středisky jsou letiště Roissy-Charles-de-Gaulle (dále jen „CDG“) pro mezinárodní lety a letiště Paris-Orly (dále jen „Orly“) pro vnitrostátní lety. Air France je rovněž zakládajícím členem aliance SkyTeam, jejímiž dalšími členy jsou společnosti Aeromexico, Alitalia, Continental Airlines, ČSA Czech Airlines, Delta, Northwest Airlines a Korean Air.
- 11 KLM je letecký dopravce usazený v Nizozemsku, který vykonává svou činnost především ve čtyřech oblastech: osobní letecká doprava, nákladní doprava, údržbářské služby a provoz nízkonákladových pravidelných a charterových letů prostřednictvím své dceřiné společnosti Transavia. KLM provozuje hvězdicovou síť, jejíž hlavním přestupním střediskem je letiště Amsterdam-Schiphol. KLM uzavřela s Northwest Airlines alianční smlouvu týkající se především severoatlantského spojení.

2. *Správní řízení před Komisí*

- ¹² Dne 18. prosince 2003 Air France a KLM v souladu s nařízením č. 4064/89 oznámily Komisi rámcovou dohodu, kterou podepsaly dne 16. října 2003. Podle této dohody měla Air France převzít veškeré hospodářské zájmy KLM a postupně nad ní převzít kontrolu. V první etapě měla Air France nabýt 49 % hlasovacích práv v KLM, což by jí zajistilo právo veta v otázkách strategických úkonů, totiž při přijímání strategického plánu, rozpočtu a při jmenování ředitelů KLM, ve druhé etapě pak zbývající část hlasovacích práv (dále jen „spojení podniků“).
- ¹³ Na základě článku 11 nařízení č. 4064/89 Komise dne 23. prosince 2003 zaslala více než 90 soutěžitelům, včetně žalobkyně, žádost o informace týkající se spojení podniků. Dne 14. ledna 2004 žalobkyně předložila své připomínky.
- ¹⁴ Dne 21. ledna 2004 Air France a KLM předložily Komisi návrh závazků podle čl. 6 odst. 2 nařízení č. 4064/89. Dne 23. ledna 2004 Komise sdělila navrhované závazky dotčeným třetím osobám, aby získala jejich připomínky. Dne 30. ledna a dne 4. února 2004 žalobkyně oznámila své připomínky k závazkům navrhovaným účastníky spojení podniků.
- ¹⁵ Dne 11. února 2004, na konci fáze I, Komise přijala napadené rozhodnutí, když dospěla k názoru, že spojení podniků je slučitelné se společným trhem pod podmínkou dodržení navrhovaných závazků.

3. *Závazky, s nimiž Komise souhlasila*

¹⁶ Air France a KLM navrhly závazky, aby tak odstranily vážné pochybnosti o slučitelnosti se společným trhem, které vyvstaly v důsledku spojení podniků, a aby vyřešily problémy z oblasti hospodářské soutěže na čtrnácti linkách, včetně devíti linek v rámci Evropy (Paříž–Amsterdam, Lyon–Amsterdam, Marseille–Amsterdam, Toulouse–Amsterdam, Bordeaux–Amsterdam, Milán–Amsterdam, Řím–Amsterdam, Benátky–Amsterdam a Bologna–Amsterdam). Závazky, které podléhají dohledu zmocněnce, lze shrnout následovně:

- závazky týkající se krátkých letů (evropské linky): spojený podnik se zavazuje dát k dispozici, bez finanční náhrady a v souladu s postupem uvedeným v závazcích, určitý počet letištních časů v Amsterdamu, v Paříži, v Lyonu, v Milánu nebo v Římě a umožnit jednomu nebo více novým účastníkům na trhu každodenní (nový nebo další) provoz osobní letecké dopravy na určených evropských linkách, a to pravidelný a bez mezipřistání; na lince Paříž–Amsterdam bude přenechaných až šest zpátečních letů denně, na lince Milán–Amsterdam až čtyři zpáteční lety denně, na linkách Lyon–Amsterdam a Řím–Amsterdam až tři zpáteční lety denně a na linkách Marseille–Amsterdam, Toulouse–Amsterdam, Bordeaux–Amsterdam, Benátky–Amsterdam a Bologna–Amsterdam až dva zpáteční lety denně;
- závazky týkající se dálkových letů (mezikontinentální linky): na letištích v Amsterdamu a v Paříži budou dány k dispozici letištní časy pro dálkové lety označené v napadeném rozhodnutí za problémové z hlediska hospodářské soutěže;

- závazky týkající se podmínek uvolňování letištních časů: spojený podnik přidělí uvolněné letištní časy v době, která se od času požadovaného novým účastníkem bude lišit maximálně 90 minutami pro dálkové lety a maximálně 30 minutami pro evropské lety; na základě zastupitelnosti CDG a Orly pro účely letecké přepravy osob v rámci Evropy mohou potenciální noví účastníci na trhu žádat o letištní časy na kterémkoli z uvedených letišť;

- závazky týkající se letištních časů se přijímají na neomezenou dobu; spojený podnik nicméně bude mít možnost dovolávat se doložky o přezkoumání, pokud to odůvodní mimořádné okolnosti nebo radikální změny na úrovni tržních podmínek, jako provoz konkurenční letecké dopravy na označených dálkových nebo evropských linkách; Komise pak může rozhodnout o zrušení, změně či nahrazení jednoho nebo více závazků; pokud po takovém přezkoumání Komise dospěje k závěru, že povinnost spojeného podniku uvolnit letištní časy na dané lince zanikla, nový účastník na trhu bude moci využívat dříve přidělené letištní časy; přestanou-li být letištní časy na dané lince využívány, musí být vráceny koordinátorovi letištních časů;

- udržení počtu letů: spojený podnik se zavazuje nezvyšovat počet letů na linkách Paříž–Amsterdam, případně Lyon–Amsterdam, a to ode dne začátku poskytování služeb letecké přepravy na příslušné lince; udržení počtu letů potrvá po dobu šesti po sobě následujících sezón, které stanoví International Air Transport Association (IATA); dále se spojený podnik zavazuje, že jednak nebude přidávat další lety nad celkový počet čtrnácti zpátečních letů týdně na lince Amsterdam–New York (letišť J. F. Kennedy), a jednak že nebude přidávat další lety na lince Amsterdam–New York (letišť Newark) po dobu šesti po sobě následujících sezón, které stanoví IATA, a to ode dne, kdy nový přepravce začne na uvedené lince poskytovat služby letecké přepravy bez mezipřistání;

- mezilinkové dohody: v případě žádosti nového účastníka na trhu se spojený podnik zavazuje, že s ním uzavře mezilinkovou dohodu na veškeré linky označené v napadeném rozhodnutí;
- dohody *pro-rata*: v případě žádosti potenciálního nového účastníka na trhu se spojený podnik zavazuje, že s ním uzavře dohodu *pro-rata* pro dopravu se skutečným místem příletu nebo odletu ve Francii nebo v Nizozemsku za podmínky, že se alespoň část cesty uskuteční na lince Paříž–Amsterdam;
- věrnostní program: v případě žádosti potenciálního nového účastníka na trhu mu spojený podnik umožní účastnit se svého věrnostního programu na linkách označených v napadeném rozhodnutí za stejných podmínek jako partnerům, kteří jsou členy téže aliance jako spojený podnik;
- kombinovaná (intermodální) doprava: v případě žádosti železniční dopravní společnosti či jiného dopravce zajišťujícího povrchové dopravní spojení mezi Francií a Nizozemskem nebo mezi Itálií a Nizozemskem se spojený podnik zavazuje, že s ní(m) uzavře smlouvu o kombinované dopravě; na základě takové smlouvy spojený podnik zajistí leteckou přepravu cestujících na části cesty, přičemž zbývající část cesty zajistí partnerská společnost pro kombinovanou dopravu;
- dohody o vyhrazení míst (blocked space agreements): na žádost potenciálního nového účastníka na trhu se spojený podnik zavazuje, že s ním uzavře dohodu o vyhrazení míst pro dopravu se skutečným místem příletu nebo odletu v Nizozemsku na jedné straně a v Marseille, Toulouse nebo Bordeaux na straně druhé, a to za podmínky, že alespoň část cesty probíhá na lince Paříž–Amsterdam; dohoda o vyhrazení míst spočívá v pevně stanoveném počtu sedadel a její platnost je nejméně jednu celou sezónu stanovenou IATA; taková dohoda může pokrývat jednak maximálně 15 % kapacity sedadel nabízených na dané lince a jednak 30 sedadel v jednom letadle;

- povinnosti týkající se tarifů: při každém snížení zveřejněného tarifu na lince Paříž–Amsterdam se spojený podnik zavazuje, že odpovídajícím způsobem sníží i příslušný tarif na lince Lyon–Amsterdam, pokud leteckou přepravu na druhé z uvedených linek neprovozuje konkurenční letecká společnost.

Řízení a návrhová žádání účastnic řízení

- 17 Návrhem došlým kanceláři Soudu dne 14. května 2004 žalobkyně podala projednávanou žalobu.

- 18 Podáním došlým kanceláři Soudu dne 24. září 2004 Francouzská republika podala návrh na vstup do tohoto řízení jako vedlejší účastnice na podporu návrhových žádání Komise. Dne 9. listopadu 2004 žalobkyně požádala o důvěrné zacházení s některými údaji, které podle ní podléhají obchodnímu tajemství. Usnesením ze dne 17. prosince 2004 předseda druhého senátu Soudu povolil vedlejší účastenství Francouzské republiky. Vedlejší účastnice předložila svůj spis a ostatní účastníci se k němu vyjádřili ve stanovených lhůtách.

- 19 Vedlejší účastnice nevznesla námitky vůči žádosti o důvěrné zacházení, a tak jí byla zaslána nedůvěrná verze písemností, jak bylo původně stanoveno ve výše uvedeném usnesení ze dne 17. prosince 2004.

- 20 Dopisem ze dne 26. října 2005 vedlejší účastnice sdělila kanceláři Soudu, že se nehodlá zúčastnit ústního jednání.

21 Na základě zprávy soudce zpravodaje Soud rozhodl o zahájení ústní části řízení. Řeči účastníků řízení a jejich odpovědi na otázky Soudu byly vyslechnuty na jednání konaném dne 23. listopadu 2005.

22 Žalobkyně navrhuje, aby Soud:

- zrušil napadené rozhodnutí;
- uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

23 Komise a vedlejší účastnice navrhují, aby Soud:

- zamítl žalobu;
- uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

K žádosti o přijetí důkazních opatření

24 Dopisem došlým kanceláři Soudu dne 3. října 2005 žalobkyně navrhla přijetí důkazních opatření, kterými by bylo Komisi nařízeno, aby předložila jednak veškeré obdržené odpovědi na žádost o informace ze dne 23. prosince 2003, jakož i všechny dokumenty, které jí byly zaslány leteckými společnostmi Meridiana, Virgin Express

a Volare, a jednak všechny vlastní pracovní dokumenty vztahující se na navrhované závazky, jakož i veškerou korespondenci s účastníky spojení podniků týkající se uvedených závazků.

25 Soud má za to, že tento návrh představuje návrh důkazů. Podle čl. 48 odst. 1 jednacího řádu Soudu účastníci řízení mohou v replice a v duplice navrhnout na podporu své argumentace další důkazy a toto prodlení musí odůvodnit.

26 V projednávaném případě je třeba poznamenat, že žalobkyně navrhla přijetí důkazních opatření přibližně jedenáct měsíců po předložení své repliky, aniž by přitom vysvětlila důvody takového prodlení. Z toho důvodu byla žalobkyně na jednání vyzvána, aby uvedla důvody, které podle ní odůvodňují prodlení jejího návrhu. Žalobkyně v této souvislosti uvedla, že prodlení lze vysvětlit skutečností, že na začátku uvažovala o podání žaloby proti rozhodnutí Komise, kterým jí odeprěla přístup k dokumentům, o jejichž zaslání požádala. Přestože by váháním ve volbě mezi opravnými prostředky bylo možné vysvětlit, že žalobkyně svůj návrh nepodala neprodleně po uvedeném odepření, nelze jím odůvodnit skutečnost, že žalobkyně začala jednat v návaznosti na toto váhání až za několik měsíců.

27 Krom toho, nezávisle na zmeškání lhůty pro podání uvedeného návrhu, Soud pokládá na základě písemností a řečí účastníků řízení tuto věc za dostatečně objasněnou k tomu, aby mohl o projednávaném sporu rozhodnout. Z toho důvodu se návrh na přijetí důkazních opatření zamítá.

K přípustnosti

1. *Argumenty účastníků řízení*

28 Žalobkyně tvrdí, že je bezprostředně a osobně dotčena napadeným rozhodnutím. Žalobkyně má do té míry, v níž je činná na trzích, na nichž bude působit spojený podnik, za to, že je napadeným rozhodnutím dotčena bezprostředně. Žalobkyně je údajně dotčena rovněž osobně, jelikož je jedním z hlavních konkurentů Air France a KLM na různých linkách, a musí být proto považována za potenciálního konkurenta Air France i na dalších linkách ve Francii, zejména na linkách přilétajících na letiště CDG a Orly nebo z nich odlétajících. Dále připomíná, že hrála aktivní roli ve správním řízení, v němž bylo vydáno napadené rozhodnutí, přičemž s ohledem na judikaturu ji tato účast individualizuje způsobem obdobným tomu, jakým by byl individualizován adresát aktu (rozsudek Soudu ze dne 19. května 1994, *Air France v. Komise*, T-2/93, Recueil, s. II-323, bod 44).

29 Komise se zabývá přípustností projednávané žaloby v rozsahu, v němž zájem žalobkyně nezahrnuje linky dotčené spojením podniků.

2. *Závěry Soudu*

K aktivní legitimaci

30 Podle čl. 230 čtvrtého pododstavce ES každá fyzická nebo právnická osoba může podat žalobu proti rozhodnutím, která jsou jí určena, jakož i proti rozhodnutím, která, byť vydána ve formě nařízení nebo rozhodnutí určeného jiné osobě, se jí bezprostředně a osobně dotýkají.

- 31 V projednávaném případě žalobkyně není ani jedním z účastníků spojení podniků, a tudíž ani adresátem napadeného rozhodnutí. Je proto třeba přezkoumat, zda se jí uvedené rozhodnutí bezprostředně a osobně dotýká.
- 32 Rozhodnutí napadené v projednávané věci, jelikož umožňuje okamžité provedení spojení podniků, mohlo vést k okamžité změně situace na dotčených trzích. Vzhledem k tomu, že vůle účastníků spojení podniků toto spojení provést byla nesporná, hospodářské subjekty působící na dotčeném trhu nebo na dotčených trzích mohly k datu napadeného rozhodnutí považovat bezprostřední nebo urychlenou změnu stavu trhu za danou (viz v tomto smyslu rozsudek Soudu ze dne 24. března 1994, *Air France v. Komise*, T-3/93, Recueil, s. II-121, bod 80). Z toho plyne, že se napadené rozhodnutí žalobkyně dotýká bezprostředně.
- 33 Je proto třeba posoudit, zda se napadené rozhodnutí žalobkyně dotýká rovněž osobně.
- 34 Podle ustálené judikatury subjekty jiné než adresáti rozhodnutí mohou tvrdit, že jsou osobně dotčeny, pouze tehdy, pokud jsou tímto rozhodnutím zasaženy z důvodu určitých vlastností, které jsou pro ně zvláštní, nebo faktické situace, která je vymezuje vzhledem ke všem ostatním osobám, a tím je individualizuje způsobem obdobným tomu, jakým by byl individualizován adresát tohoto rozhodnutí (rozsudky Soudního dvora ze dne 15. července 1963, *Plaumann v. Komise*, 25/62, Recueil, s. 197, 223, a ze dne 23. května 2000, *Comité d'entreprise de la Société française de production a další v. Komise*, C-106/98 P, Recueil, s. I-3659, bod 39; rozsudek Soudu ze dne 27. dubna 1995, *ASPEC a další v. Komise*, T-435/93, Recueil, s. II-1281, bod 62).
- 35 Pokud jde o podnik, který je třetí stranou, je v případě rozhodnutí, jímž se konstatuje slučitelnost spojení podniků se společným trhem, třeba otázku, zda je podnik osobně

dotčen, posuzovat v závislosti jednak na jeho účasti ve správním řízení a jednak na zásahu do jeho postavení na trhu. Ačkoli pouhá účast v řízení sama o sobě samozřejmě nepostačuje k prokázání, že se rozhodnutí žalobkyně osobně dotýká, obzvláště pak v případech spojení podniků, kdy jejich podrobný přezkum vyžaduje pravidelný kontakt s množstvím podniků, nic to nemění na tom, že aktivní účast ve správním řízení představuje skutečnost, kterou judikatura v oblasti hospodářské soutěže, včetně oblasti kontroly spojování podniků, v kombinaci s jinými zvláštními okolnostmi, zpravidla bere v úvahu při stanovování přípustnosti žaloby (viz v tomto smyslu rozsudky Soudního dvora ze dne 28. ledna 1986, Cofaz a další v. Komise, 169/84, Recueil, s. 391, body 24 a 25, a ze dne 31. března 1998, Francie a další v. Komise, zvaný „Kali & Salz“, C-68/94 a C-30/95, Recueil, s. I-1375, body 54 až 56; rozsudky Soudu ze dne 19. května 1994, Air France v. Komise, viz bod 28 výše, body 44 až 46, a ze dne 3. dubna 2003, BaByliss v. Komise, T-114/02, Recueil, s. II-1279, bod 95).

³⁶ Pokud jde, zaprvé, o účast ve správním řízení, je třeba poznamenat, že žalobkyně se jej aktivně účastnila, a to zejména tím, že dne 14. ledna 2004 odpověděla na žádost Komise o informace ze dne 23. prosince 2003, a dále tím, že se dne 30. ledna 2004 vyjádřila ke znění závazků, které navrhla Air France. Žalobkyně se krom toho dne 30. ledna 2004 zúčastnila telefonické konference s Komisí o navrhovaných závazcích a dne 4. února 2004 předložila odpovědi na otázky Komise týkající se závazků navrhovaných účastníky spojení podniků.

³⁷ Zadruhé, pokud jde o zásah do postavení na trhu, z písemností žalobkyně, které Komise nezpochybnuje, vyplývá, že žalobkyně je jedním z hlavních konkurentů Air France ve Francii a na několika přímých linkách, jako Paříž–Marseille, Paříž–Nice, Paříž–Londýn, a KLM na různých přímých linkách, mezi jinými Amsterdam–Edinburgh, Amsterdam–Londýn a Amsterdam–Nice. Vedle toho žalobkyně působí na jednom z trhů, kde působí i účastníci spojení podniků, totiž na lince Amsterdam–Nice.

38 Napadené rozhodnutí se tedy žalobkyně dotýká i osobně.

39 Z výše uvedeného vyplývá, že napadené rozhodnutí se žalobkyně dotýká bezprostředně a osobně, a proto je žalobkyně aktivně legitimovaná podat proti němu žalobu.

K právnímu zájmu na podání žaloby

40 Pokud jde o právní zájem žalobkyně na podání žaloby, je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury je žaloba na neplatnost podaná fyzickou nebo právnickou osobou přípustná pouze v případě, že žalobce má zájem na zrušení napadeného aktu (rozsudky Soudu ze dne 14. září 1995, Antillean Rice Mills a další v. Komise, T-480/93 a T-483/93, Recueil, s. II-2305, bod 59; ze dne 25. března 1999, Gencor v. Komise, T-102/96, Recueil, s. II-753, bod 40, a ze dne 30. ledna 2002, Nuove Industrie Molisane v. Komise, T-212/00, Recueil, s. II-347, bod 33). Takový zájem musí existovat, musí být skutečný (rozsudek Soudu ze dne 17. září 1992, NBV a NVB v. Komise, T-138/89, Recueil, s. II-2181, bod 33) a musí být posouzen ke dni podání žaloby (rozsudek Soudního dvora ze dne 16. prosince 1963, Forges de Clabecq v. Vysoký úřad, 14/63, Recueil, s. 719, 748, a rozsudek Soudu ze dne 24. dubna 2001, Torre a další v. Komise, T-159/98, Recueil FP, s. I-A-83 a II-395, bod 28). Existuje pouze v případě, že žaloba může ve svém výsledku přinést prospěch straně, která ji podala (viz rozsudek Soudu ze dne 28. září 2004, MCI v. Komise, T-310/00, Sb. rozh. s. II-3253, bod 44 a citovaná judikatura).

41 V projednávaném případě žalobkyně měla ke dni podání žaloby existující a skutečný zájem na zrušení napadeného rozhodnutí, jelikož toto rozhodnutí podmíněně povoluje spojení dvou konkurentů, které může zasáhnout do jejího obchodního postavení. O právním zájmu žalobkyně na podání žaloby proti napadenému rozhodnutí proto nelze pochybovat. Uvedený závěr nelze zpochybnit ani nedostatkem právního zájmu na podání žaloby, který uvádí Komise v odpovědi na třetí a čtvrtý žalobní důvod. Totiž i za předpokladu, že by institut nepřipustnosti

z důvodu nedostatku právního zájmu na podání žaloby bylo možné uplatnit samostatně pouze na jeden žalobní důvod, v projednávaném případě třetí a čtvrtý žalobní důvod představují kritiku jednotlivých úvah Komise, které ji vedly k přijetí výroku napadeného rozhodnutí, které nepříznivě zasahuje do právního postavení žalobkyně.

42 Z výše uvedených skutečností vyplývá, že projednávaná žaloba je přípustná.

K věci samé

43 Žalobkyně uvádí na podporu své žaloby pět žalobních důvodů. V rámci prvního žalobního důvodu žalobkyně vytýká Komisi, že se dopustila zjevně nesprávného posouzení tím, že neprovedla analýzu posílení dominantního postavení spojeného podniku na linkách, kde se působení účastníků spojení podniků přímo ani nepřímo nepřekrývalo. V rámci druhého žalobního důvodu žalobkyně tvrdí, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení tím, že neprovedla analýzu případného posílení dominantního postavení spojeného podniku na trhu pořizování letištních služeb. V rámci třetího žalobního důvodu se žalobkyně domnívá, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení tím, že dospěla k závěru o zastupitelnosti letišť CDG a Orly. V rámci čtvrtého žalobního důvodu žalobkyně uvádí, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení tím, že nevezala v úvahu budoucí stav hospodářské soutěže, pokud by se spojení podniků neuskutečnilo. Konečně v rámci pátého žalobního důvodu žalobkyně uplatňuje, že napadené rozhodnutí je stíženo zjevně nesprávným posouzením, jelikož závazky nepostačují k odstranění vážných pochybností, které Komise vyjádřila vůči slučitelnosti spojení podniků se společným trhem.

44 Podle ustálené judikatury musí být přezkum složitých hospodářských posouzení provedených Komisí při výkonu posuzovací pravomoci, kterou jí přiznává nařízení č. 4064/89, vykonávaný soudem Společenství omezen na ověření dodržení

procesních pravidel a pravidel týkajících se odůvodnění, jakož i věcné správnosti skutkových zjištění, neexistence zjevně nesprávného posouzení a zneužití pravomoci (rozsudky Soudu ze dne 3. dubna 2003, *Petrolessence a SG2R v. Komise*, T-342/00, *Recueil*, s. II-1161, bod 101, a ze dne 21. září 2005, *EDP v. Komise*, T-87/05, *Sb. rozh.* s. II-3745, bod 151).

45 Podle čl. 2 odst. 3 nařízení č. 4064/89 se spojení, která vytvářejí nebo posilují dominantní postavení, v jehož důsledku je významně narušena účinná hospodářská soutěž na společném trhu nebo na jeho podstatné části, prohlásí za neslučitelná se společným trhem. Komise je naopak povinna prohlásit každé oznámené spojení, které spadá do rozsahu působnosti uvedeného nařízení, za slučitelné se společným trhem, pokud nejsou splněny obě podmínky stanovené v uvedeném ustanovení. Nedojde-li k vytvoření nebo posílení dominantního postavení, musí být spojení povoleno, aniž by bylo třeba zkoumat účinek spojení na účinnou hospodářskou soutěž (rozsudek ze dne 19. května 1994, *Air France v. Komise*, bod 28 výše, bod 79).

46 Pět žalobních důvodů, které žalobkyně uvedla, je tudíž třeba přezkoumat s ohledem na uvedené úvahy.

1. K prvnímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu ze zjevně nesprávného posouzení způsobeného neprovedením analýzy posílení dominantního postavení spojeného podniku na linkách, kde se působení Air France a KLM nepřekrývá

Argumenty účastníků řízení

47 Pokud jde o pravidelnou linkovou přepravu cestujících, žalobkyně poznamenává, že Komise vymezila dotčený výrobní trh na základě dvojic tvořených místem odletu

a místem příletu (dále jen „přístup O & P“), jelikož z hlediska poptávky každá kombinace představuje odlišný trh. Žalobkyně má ovšem za to, že Komise měla provést analýzu nabídky „rekreačního leteckého cestování“ na širším základě, než je rozdělení podle dvojic měst, a sice v rámci „obecného trhu s rekreačními aktivitami“.

⁴⁸ Dále se domnívá, že Komise měla posoudit, zda spojení podniků nemohlo vytvořit nebo posílit dominantní postavení na všech trzích v Evropské unii. Komise se tak dopustila zjevně nesprávného posouzení tím, že nepřezkoumala účinky spojení podniků na linky, na nichž se působení Air France a KLM nepřekrývá. Žalobkyně Komisi zejména vytýká, že neproověřila, zda další výhody plynoucí ze spojení podniků, jakož i rozšiřování sítě a růst významu Air France na mezinárodní úrovni mohly vyvolat její posílení na uvedených linkách. Žalobkyně má tudíž za to, že Komise se odchýlila od své praxe při posuzování posílení dominantního postavení, jak dosvědčuje několik rozhodnutí přijatých podle čl. 8 odst. 2 nařízení č. 4064/89, v jejichž rámci zohlednila širší dopad oznámených spojení na související trhy mimo oblast přímého překrývání [viz v tomto smyslu zejména rozhodnutí Komise 2004/134/ES ze dne 3. července 2001 prohlašující spojení za neslučitelné se společným trhem a s dohodou o EHP (věc COMP/M.2220 – General Electric/Honeywell) (Úř. věst. 2004, L 48, s. 1)].

⁴⁹ Zjevně nesprávné posouzení, které je důsledkem uvedeného opomenutí při analyzování posílení dominantního postavení spojeného podniku, je zvýrazněno i skutečností, že Komise podle čl. 81 odst. 3 ES uznala výhody, které spotřebitelům nabízejí společné podniky či další dohody o spolupráci sdružující letecké společnosti. V projednávaném případě se žalobkyně domnívá, že možnost letecké společnosti či aliance nabízet konkurenční výhody, jako lepší přestupy, nižší tarify, ale i nové linky, může ovlivnit spotřebitele při výběru letecké společnosti či aliance. Komise se ovšem nesprávně domnívala, že uvedené výhody mají příznivé účinky pro hospodářskou soutěž, a nikoli že představují posílení dominantního postavení.

50 Pokud jde o nárůst spojení, žalobkyně uvádí jako příklad, že cestující, kteří zamýšlí cestovat z Biarritz do Amsterdamu, nemají k dispozici přímé spojení, a musejí si proto vybrat přestup na letišti v Clermont-Ferrand, v Lyonu, v Paříži nebo v Nice. Podle ní tak spojení podniků posílí postavení Air France na trhu Biarritz–Amsterdam. Cestující z Biarritz do Amsterdamu by totiž zřejmě upřednostnili cestování s Air France, jelikož spojení podniků by jim umožnilo zvýšit počet spojení mezi uvedenými čtyřmi letišti a Amsterdamem. Podobné uvažování by bylo možné použít i v případě spojení Brest–Amsterdam, kde by nárůst počtu spojení v důsledku spojení podniků posílil postavení Air France.

51 Komise se domnívá, že v projednávaném případě bylo namístě vymezit trh osobní letecké dopravy podle přístupu O & P. V tomto ohledu poukazuje na to, že žalobkyně neupřesnila, co rozumí pod pojmy „rekreační letecké cestování“ a „obecný trh s rekreačními aktivitami“, a tudíž se jasně nevyjádřila, v čem by měl spočívat přístup, který by trh vymezoval na širším základě.

52 Pokud jde o účinky spojení podniků na linky, na nichž se působení nepřekrývá, Komise má za to, že žalobkyně se nemůže omezit na tvrzení, že je Komise měla přezkoumat, aniž by uvedla, o které linky se v daném případě mělo jednat. Krom toho se ani účastníci spojení podniků, ani třetí osoby, které byly v rámci správního řízení konzultovány, nevyjádřily v tom smyslu, že by spojení podniků mohlo mít protisoutěžní účinky na linky, na nichž se působení nepřekrývá, s výjimkou těch, na nichž Air France nebo KLM byly potenciálními konkurenty. Pokud jde o tvrzení žalobkyně vztahující se na spojení Biarritz–Amsterdam, Komise se domnívá, že tvoří odlišný trh a že její analýza musí vycházet jednak z potenciální hospodářské soutěže ve formě přímých letů mezi Biarritz a Amsterdamem a jednak ze skutečné nebo potenciální hospodářské soutěže v případě spojení uvedených destinací s přestupy. Z této analýzy přitom vyplývá, že spojení podniků by hospodářskou soutěž neomezilo, přičemž k obdobnému zjištění lze dospět u spojení Brest–Amsterdam. První žalobní důvod je tak zcela neodůvodněný.

- 53 Vedlejší účastnice se domnívá, že Komise vymezila relevantní trh správně a že argument žalobkyně, podle nějž Komise nepřezkoumala účinky spojení podniků na trhy, kde se jejich působení nepřekrývá, je neodůvodněný.

Závěry Soudu

- 54 Tento žalobní důvod se dělí na dvě části. Žalobkyně zaprvé uplatňuje, že Komise neprovedla analýzu soutěžního dopadu spojení podniků na trh „rekreačního leteckého cestování“. Zadruhé žalobkyně poznamenává, že Komise neprovedla analýzu účinků spojení podniků na trhy, kde se jejich působení nepřekrývá.
- 55 Aby Komise mohla posoudit, zda zamýšlené spojení podniků nevytváří nebo neposiluje dominantní postavení, musí nejprve vymezit relevantní trh (rozsudek Soudního dvora ze dne 21. února 1973, *Europemballage a Continental Can v. Komise*, 6/72, Recueil, s. 215, bod 32, a rozsudek Soudu ze dne 12. prosince 1991, *Hilti v. Komise*, T-30/89, Recueil, s. II-1439, body 46 a 64).
- 56 Za účelem vymezení relevantního výrobního trhu Komise v projednávaném případě provedla analýzu nahrazení poptávky. Z napadeného rozhodnutí plyne, že podle Komise musí být výrobní trh pro osobní leteckou dopravu vymezen za pomoci přístupu O & P. Podle tohoto přístupu musí být každé spojení mezi místem odletu a místem příletu považováno za odlišný trh. Komise, aby určila, zda kombinace místa odletu a místa příletu představuje relevantní výrobní trh, správně přezkoumala v bodě 9 odůvodnění napadeného rozhodnutí různé možnosti přepravy nabízené zákazníkům mezi oběma místy (viz v tomto smyslu rozsudek Soudního dvora ze dne 11. dubna 1989, *Ahmed Saeed Flugreisen a další*, 66/86, Recueil, s. 803, body 39 až 41, a rozsudek ze dne 19. května 1994, *Air France v. Komise*, bod 28 výše, bod 84).

- 57 Soud na jednání vyzval žalobkyni, aby objasnila své stanovisko k vymezení trhu, a aby tak sdělila, zda má či nemá v úmyslu zpochybnit vymezení trhu, které podala Komise. Žalobkyně odpověděla záporně, když uvedla, že neměla v úmyslu zpochybnit odůvodněnost použitého přístupu O & P, ale že si přála prokázat skutečnost, že podle jejího názoru Komise měla do své analýzy hospodářské soutěže zahrnout i jiné relevantní trhy, které měly být vymezeny jinak.

K neprovedení analýzy dopadu spojení podniků na trh rekreačního leteckého cestování

- 58 Je třeba připomenout, že podle čl. 44 odst. 1 písm. c) jednacího řádu musí všechny žaloby obsahovat předmět sporu a stručný popis dovolávaných žalobních důvodů. Tyto údaje musí být dostatečně jasné a přesné pro to, aby umožnily žalovanému připravit svou obranu a Soudu rozhodnout o žalobě případně i bez dalších podpůrných informací. Za účelem zajištění právní jistoty a řádného výkonu spravedlnosti je třeba pro to, aby byla žaloba přípustná, aby hlavní skutkové a právní okolnosti, na kterých je založena, vyplývaly, přinejmenším stručně, ale uceleně a srozumitelně, z textu samotné žaloby (usnesení Soudu ze dne 28. dubna 1993, *De Hoe v. Komise*, T-85/92, Recueil, s. II-523, bod 20, a rozsudek Soudu ze dne 29. ledna 1998, *Dubois et Fils v. Rada a Komise*, T-113/96, Recueil, s. II-125, bod 29).

- 59 Žalobkyně v projednávaném případě kromě zmínky o neprovedení analýzy spojení podniků s ohledem na „rekreační letecké cestování“, tedy na trh, který ve svých písemnostech jasně nevymezila, nepředložila žádné argumenty na podporu svého tvrzení. Žalobkyně se totiž omezila na tvrzení, že pro některé cestující, kteří mají v úmyslu cestovat za účelem rekreace, jsou různá místa příletu zaměnitelná. Nicméně charakteristiky uvedeného údajného trhu nepopsala. Pokud tedy trh, o němž žalobkyně tvrdí, že existuje, není přesněji vymezen, není Soud schopen posoudit, zda jej Komise mohla a měla přezkoumat.

60 Z toho důvodu je třeba konstatovat, že požadavky stanovené v čl. 44 odst. 1 písm. c) jednacího řádu nejsou v projednávaném případě splněny.

61 V každém případě se Soud domnívá, že žalobkyně neprokázala, z jakého důvodu by vymezení trhu založené na přístupu O & P, který do značné míry zahrnuje linky vztahující se na „rekreační letecké cestování“, neumožňovalo provést analýzu všech problémů z oblasti hospodářské soutěže, které by ze spojení podniků mohly vyvstat.

62 První část prvního žalobního důvodu je proto nepřípustná.

K neprovedení analýzy dopadu spojení podniků na trhy, kde se jejich působení nepřekrývá

63 Je třeba připomenout, že Komise je zejména podle článku 2 nařízení č. 4064/89 povinna přezkoumat účinky hospodářské soutěže na trzích, u nichž existuje riziko vytvoření nebo posílení dominantního postavení, které může závažným způsobem narušit hospodářskou soutěž. Nelze přitom vyloučit možnost, že spojení podniků vyvolá takové účinky na trzích, kde se působení účastníků spojení nepřekrývá.

64 Přestože analýza hospodářské soutěže provedená Komisí byla zčásti vedena obavami třetích osob konzultovaných v rámci správního řízení, musela odhalit, a to i bez jakéhokoli podnětu ze strany uvedených třetích osob, ovšem s ohledem na závažné indicie, problémy z oblasti hospodářské soutěže, které spojení podniků vyvolá na všech trzích, kterých by se spojení mohlo dotknout.

- 65 Nicméně, pokud je Komisi vytýkáno, že nezohlednila případný problém z oblasti hospodářské soutěže na trzích, na nichž se působení účastníků spojení podniků nepřekrývá, je povinností žalobkyně, aby předložila závažné indicie, které mohou hmatatelně prokázat existenci problému z oblasti hospodářské soutěže, jež Komise měla z důvodu jeho dopadů přezkoumat.
- 66 Pro splnění uvedeného požadavku musí žalobkyně označit relevantní trhy, popsat soutěžní situaci za neexistence spojení podniků a uvést, jaké pravděpodobné účinky by spojení podniků mohlo mít na soutěžní situaci na uvedených trzích.
- 67 V projednávaném případě se žalobkyně omezuje na tvrzení, že Komise svou analýzu hospodářské soutěže nesprávně omezila na trhy, na nichž se působení účastníků spojení podniků přímo i nepřímo překrývalo, přičemž svou argumentaci nepodpřela. Žalobkyně totiž pouze zdůrazňuje, že Air France má monopol na 27 z 42 vnitrostátních linek odlétajících z Paříže, že využívá 61,8 % celkové kapacity na linkách odlétajících z Francie a že má k dispozici 53 % veškerých letištních časů na letišti Orly a 74 % časů na CDG.
- 68 Tyto vyčíslené údaje ovšem stále nepostačují k tomu, aby bylo možné dospět k závěru o opodstatněnosti tvrzení žalobkyně týkajícího se trhů, na nichž se působení nepřekrývá, a sice proto, že žalobkyně tyto trhy jasně neoznačila.
- 69 Pokud jde o příklady, které žalobkyně uvedla v souvislosti s cestujícími, kteří by měli v úmyslu cestovat z Brestu či Biarritz do Amsterdamu a kteří by zřejmě upřednostnili cestování s Air France z důvodu vyššího počtu spojů v důsledku spojení podniků, důkaz žalobkyně spočívá v pouhém odkazu na uvedené zjištění bez uvedení jakýchkoli průkazných skutečností. Navíc, jak dokazuje Komise, analýza trhu musí zohledňovat jednak potenciální konkurenci ve formě přímých letů mezi Biarritz či Brestem a Amsterdamem a jednak skutečnou nebo potenciální

konkurenci ve formě nepřímých letů mezi uvedenými městy. Podle Komise přitom neexistuje skutečnost, která by prokazovala, že by Air France a KLM byly potenciálními konkurenty na lince Biarritz–Amsterdam pro případ přímých letů nebo že by KLM mohla být kvalifikována jako potenciální konkurent Air France v případě nepřímých letů mezi uvedenými městy.

70 Krom toho, pokud jde o linku Brest–Amsterdam, Komise zdůraznila, že žádné přímé spojení neexistuje, a že cestující musí přestupovat v Lyonu, Marseille, Nice nebo v Paříži, což žalobkyně nespochybňuje. V tomto ohledu je třeba připomenout, že napadené rozhodnutí připustilo, že trhy Lyon–Amsterdam, Marseille–Amsterdam a Paříž–Amsterdam vykazují problémy z oblasti hospodářské soutěže, přičemž závazky byly nabídnuty s cílem zjednat jejich nápravu. Pokud jde o trh Nice–Amsterdam, který se týká pouze malého počtu cestujících, z napadeného rozhodnutí plyne, že KLM, a její dceřiná společnost Basiq Air, je konkurentem žalobkyně, která má na této lince významný podíl na trhu. Naproti tomu Air France provozuje pouze přepravu s přestupy a její podíl na trhu na uvedené lince je méně než 1 % (bod 79 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Komise má z toho důvodu za to, že uvedená linka nevykazuje problémy z oblasti hospodářské soutěže.

71 Soud se domnívá, že žalobkyně nepředložila jakýkoli důkaz, který by mohl prokázat, že by uvedená zjištění byla stižena zjevně nesprávným posouzením.

72 Konečně skutečnost, že Komise uznala výhody, které spotřebitelům nabízejí společné podniky či další dohody o spolupráci sdružující letecké společnosti podle čl. 81 odst. 1 a 3 ES, nemůže prokázat existenci zjevně nesprávného posouzení. Spojení podniků totiž, stejně jako dohoda mezi soutěžiteli požívající výjimky podle čl. 81 odst. 3 ES, může vytvořit významné konkurenční výhody, jichž mohou spotřebitelé využívat. V tomto ohledu je třeba připomenout, že kontrola spojování podniků není založena na zakazování podobných výhod, ale na snaze zamezit každému vytvoření či každému posílení dominantního postavení, v jehož důsledku

by byla významně narušena účinná hospodářská soutěž na společném trhu. Možnost po spojení podniků poskytovat cestujícím služby za lepší ceny může být případným ukazatelem vytvoření nebo posílení dominantního postavení pouze v omezených případech, například pokud by spojený podnik měl v úmyslu uplatňovat predátorské ceny nebo by měl k jejich uplatňování prostředky.

73 Jelikož žalobkyně v projednávaném případě neprokázala, že by spojený podnik mohl cestujícím nabízet atraktivní konkurenční výhody i na jiných trzích, které ostatně nevymezila, nebylo zjištěno vytvoření nebo posílení dominantního postavení ani průvodní narušení hospodářské soutěže, ke kterému by na uvedených trzích mohlo dojít.

74 Soud se proto domnívá, že žalobkyně neprokázala právně dostačujícím způsobem, že by se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení tím, že do své analýzy nezahrnula trhy, na kterých se působení účastníků spojení podniků nepřekrývá.

75 Z uvedeného vyplývá, že musí být zamítnuta druhá část prvního žalobního důvodu, a tudíž i první žalobní důvod v plném rozsahu.

2. Ke druhému žalobnímu důvodu, vycházejícímu ze zjevně nesprávného posouzení způsobeného neprovedením analýzy případného posílení dominantního postavení spojeného podniku na trhu pořizování letištních služeb

Argumenty účastníků řízení

76 Žalobkyně tvrdí, že Komise nezohlednila postavení Air France a KLM jakožto odběratelů letištních služeb, přičemž její rozhodovací praxe se přikláněla

k přezkoumávání účinků spojení podniků na nákupních trzích [rozhodnutí Komise 97/277/ES ze dne 20. listopadu 1996 prohlašující spojení za neslučitelné se společným trhem (věc IV/M.784 – Kesko/Tuko) (Úř. věst. 1997, L 110, s. 53); rozhodnutí Komise 97/816/ES ze dne 30. července 1997 prohlašující spojení za slučitelné se společným trhem a s fungováním Dohody o EHP (věc IV/M.877 – Boxing/McDonnell Douglas) (Úř. věst. L 336, s. 16); a rozhodnutí Komise 1999/674/ES ze dne 3. února 1999 v řízení podle nařízení č. 4064/89 (věc IV/M.1221 – Rewe/Meinl) (Úř. věst. L 274, s. 1)]. V projednávaném případě je předcházejícím trhem trh služeb spojených s letištními infrastrukturami, za něž se platí poplatky, jako provoz a údržba vzletových a přistávacích drah, používání pojezdových drah a odbavovacích ploch, jakož i řízení přiblížení civilních letadel [rozhodnutí Komise 2000/521/ES ze dne 26. července 2000 v řízení podle čl. 86 odst. 3 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 208, s. 36)].

77 Žalobkyně poukazuje na to, že Komise v napadeném rozhodnutí připustila, že zohlednila obavy vznesené konkurenty, zejména pokud jde o existenci dominantního postavení v přestupních střediscích (hubech) (bod 161 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Komise proto vyžadovala přijetí některých závazků za účelem odstranění dominantního postavení Air France v přestupním středisku Paříž. Komise se při tomto postupu implicitně domnívala, že spojení podniků mohlo posílit postavení Air France na letištích CDG a Orly na trhu pořizování letištních služeb.

78 Žalobkyně uplatňuje, že CDG a Orly jsou ovládány Air France, a zdůrazňuje, že Aéroports de Paris (dále jen „AdP“), která spravuje letiště a přiděluje letištní časy, a Air France jsou podniky veřejného práva. V tomto ohledu žalobkyně připomíná, že orgány zodpovědné za přidělování letištních časů lze považovat za orgány vyvíjející hospodářskou činnost (rozsudek Soudu ze dne 12. prosince 2000, Aéroports de Paris

v. Komise, T-128/98, Recueil, s. II-3929, bod 121). Komise ovšem nepřihlédla ke skutečnosti, že spojení podniků by mohlo vytvořit nebo posílit dominantní postavení na trhu pořizování letištních služeb, jako například na trhu v Paříži ovládaném AdP.

79 Komise uvádí, že žalobkyně v rámci této žaloby vůbec poprvé uplatňuje existenci trhu pořizování letištních služeb a že v průběhu správního řízení tato otázka nikdy nebyla nastolena. Dále poznamenává, že žalobkyně neuvádí, co rozumí pod pojmem „letištních služeb“, a dovolává se pouze argumentů týkajících se přidělování letištních časů. Vůbec neodkazuje na letištní služby v podobě, v níž jsou všeobecně chápány, například na restaurační a odbavovací služby. Komise se proto domnívá, že nebylo namístě se jimi zabývat, a zdůrazňuje, že nic nenavštěvovalo tomu, že by trh pořizování uvedených služeb měl být předmětem jejího šetření.

80 Komise zaprvé poznamenává, že se obecně uznává, že letištní časy jsou nezbytné pro poskytování služeb souvisejících s leteckou dopravou. Z toho důvodu tvrdí, že nebylo nejmenšího důvodu považovat uvedené služby za odlišnou činnost. Krom toho přidělování letištních časů je podle Komise správní, nikoli hospodářská činnost, tudíž AdP jedná jako orgán veřejné správy, a nikoli jako podnik. Ostatně institucí odpovědnou za přidělování letištních časů ve Francii je v případě koordinovaných letišť Sdružení pro koordinaci letových řádů (Association pour la coordination des horaires, COHOR), a nikoli AdP, jak tvrdí žalobkyně. Navíc ani spojený, ani žádný jiný podnik nemůže vykonávat nad institucemi pověřenými přidělováním letištních časů kontrolu, o níž by bylo možné se domnívat, že představuje dominantní postavení ve smyslu nařízení č. 4064/89 nebo článku 82 ES.

81 Zadruhé, pokud jde o služby definované jako služby spojené s přístupem k letištním infrastrukturám, za něž se platí poplatky, Komise má za to, že nepostačuje, aby žalobkyně prokázala existenci takového trhu, ale že musí ještě prokázat, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení tím, že do svého šetření uvedený trh nezahrnula.

Závěry Soudu

⁸² Projednávaný žalobní důvod se dělí na dvě části. V té první žalobkyně uplatňuje, že Komise neprovedla analýzu posílení postavení spojeného podniku na trhu pořizování letištních služeb, který vymezuje jako trh služeb spojených s letištními infrastrukturami, jako jsou například provoz a údržba vzletových a přistávacích drah, používání pojezdových drah a odbavovacích ploch, jakož i řízené přiblížení civilních letadel, za něž se platí poplatky. V té druhé žalobkyně poznamenává, že Komise se nezabývala obchodním vlivem, který by mohl mít spojený podnik v AdP.

⁸³ Účastníci řízení byli na jednání vyzváni, aby uvedli, zda uvedené služby představují jeden nebo více trhů, které by bylo možné oddělit od trhů vymezených na základě přístupu O & P. Komise, které žalobkyně v tomto bodě neodporuje, má za to, že tyto služby představují více relevantních trhů odlišných od trhů vymezených na základě uvedeného přístupu.

K nezohlednění posílení dominantního postavení na trhu pořizování letištních služeb

⁸⁴ V projednávaném případě se žalobkyně omezuje na pouhý předpoklad, podle nějž pro služby spojené s přístupem k letištní infrastruktuře, za něž se platí poplatky, existuje samostatný trh, na němž by spojený podnik disponoval větší kupní silou, aniž by ovšem předložila důkaz o vytvoření nebo posílení dominantního postavení, které by na tomto trhu narušovalo hospodářskou soutěž.

85 Žalobkyně byla na jednání vyzvána, aby uvedla, jakým způsobem by podle ní spojení podniků mohlo vyvolat posílení dominantního postavení na uvedeném trhu, jelikož její písemnosti byly v tomto ohledu neúplné. Soud však dospěl k názoru, že žalobkyně nebyla schopna předložit relevantní důkazy, které by mohly prokázat takové posílení, potažmo existenci zjevně nesprávného posouzení, které by v tomto ohledu mohlo být Komisi přičteno.

86 Pro úplnost Soud uvádí, že bod 73 odůvodnění napadeného rozhodnutí uznává, že účastníci spojení podniků „oproti svým konkurentům požívají výhod úspor z rozsahu na obou letištích [...], jakož i silnější pozice při vyjednávání o cenách se svými externími dodavateli v oblasti stavebního inženýrství, odbavovacích služeb, letištních zařízení atd.“. Podle napadeného rozhodnutí z uvedeného vyplývá, že „spojený podnik by měl velmi silné postavení na lince mezi přestupními středisky“, kterými jsou Paříž a Amsterdam.

87 Komise proto uznala dopady na hospodářskou soutěž, které by spojení podniků mohlo mít v přestupních střediscích. Skutečnost, že Komise považovala problémy z oblasti hospodářské soutěže s ohledem na obchodní činnost účastníků spojení podniků vykonávanou v přestupních střediscích za dané, aniž by provedla přesnou analýzu uvedených trhů, nemůže být příčinou zjevně nesprávného posouzení, které by mohlo zpochybnit legalitu napadeného rozhodnutí. Toto zjištění totiž Komisi vedlo k souhlasu se závazky, jejichž cílem bylo, vzato celkově a zejména s ohledem na uznání dominantního postavení, zmírnit větší váhu spojeného podniku v přestupních střediscích.

88 První část druhého žalobního důvodu proto musí být zamítnuta.

Ke zvýšenému vlivu spojeného podniku vůči AdP

89 Žalobkyně tvrdí, že by AdP, která je podle jejího názoru pověřená zejména přidělováním letištních časů, mohla být dotčena dominantním postavením spojeného podniku v Paříži.

90 Zaprvé, pokud jde o přidělování letištních časů, je třeba připomenout, že se v rozhodné době řídilo nařízením Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, s. 1; Zvl. vyd. 07/02, s. 3). Článek 4 uvedeného nařízení uvádí:

„[...] Členský stát zajistí, aby koordinátor vykonával úkoly stanovené v [...] nařízení zcela nezávisle. [...] Koordinátor jedná [...] neutrálně, bez diskriminace a průhledně [...], je pověřen přidělováním letištních časů [...] a) dohlíží nad využíváním letištních časů [...]“

91 Z výše uvedeného vyplývá, že přidělování letištních časů spadá do rámce právní úpravy, která v zásadě brání tomu, aby instituce pověřená přidělováním upřednostnila spojený podnik tím, že mu přenechá větší množství letištních časů než jeho konkurentům. V této souvislosti žalobkyně a Komise na jednání uvedly, že si nepřejí vyjadřovat se k otázce skutečně příslušné instituce (AdP nebo COHOR).

92 Krom toho je třeba konstatovat, že žalobkyně nepředložila žádný relevantní důkaz, který by mohl prokázat, že by účastníci spojení podniků mohly v daném případě uvedenou instituci jakýmkoli způsobem ovlivnit.

93 Zadruhé je třeba poukázat na to, že se zpravidla rozlišuje mezi čistě správní činností AdP, jako je dohled a dozor, a činností řízení a provozování pařížských letišť, za níž se odvádějí obchodní poplatky, jejichž výše závisí na dosaženém obratu (rozsudek Aéroports de Paris v. Komise, bod 78 výše, bod 112). Nelze proto zpochybňovat, že působnost AdP se skládá ze dvou zcela odlišných typů činností, a to jednak z činností „veřejné služby“ a jednak z činností obchodních, které nutně podléhají pravidlům hospodářské soutěže. Z toho důvodu skutečnost, že Air France a AdP jsou dva podniky veřejného práva, nemůže vést k domněnce o existenci kartelové dohody, což, zdá se, naznačuje žalobkyně.

94 Vzhledem k výše uvedenému musí být zamítnuta druhá část druhého žalobního důvodu, a tudíž i druhý žalobní důvod v plném rozsahu.

3. Ke třetímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu ze zjevně nesprávného posouzení zastupitelnosti letišť CDG a Orly

Argumenty účastníků řízení

95 Žalobkyně zpochybňuje uvažování Komise týkající se zastupitelnosti CDG a Orly. Vzhledem k umístění uvedených letišť žalobkyně poukazuje na to, že podle výpočtů, které provedla, je vzdálenost CDG od centra Paříže přibližně dvakrát větší než v případě Orly (30 kilometrů oproti 18 kilometrům), přičemž Orly leží jižně a CDG severovýchodně od centra Paříže. Dále má za to, že doba potřebná na vystoupení z letadla a dosažení přestupních bodů na jiné dopravní prostředky je na Orly, jelikož je to letiště menších rozměrů, kratší než doba k tomu potřebná na CDG. Cestování co centra Paříže je proto rychlejší z letiště Orly.

96 Žalobkyně uplatňuje, že v praxi se většina dopravců provozujících sítě dálkových letů soustředila na CDG, přičemž Orly je určeno především pro krátké evropské a vnitrostátní lety. Podle ní totiž CDG zabezpečuje značné množství přestupů mezi lety, zatímco Orly je letiště starší, a tudíž méně vybavené na to, aby takovým množstvím čelilo. Air France rovněž soustředila mezinárodní dálkové lety na CDG a Orly využívá pro své vnitrostátní lety. V případě mezikontinentálních letů je proto třeba odlétat z CDG, kde jsou usazeni dopravci poskytující služby síťovým způsobem. Krom toho, jelikož jsou letištní poplatky jednoznačně vyšší než na Orly, nízkonákladové dopravní společnosti zřejmě upřednostní působení na Orly. Žalobkyně dodává, že Komise sama uznala, že velká část spotřebitelů nepovažovala tato dvě letiště za zastupitelná (bod 28 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Podle jejího názoru, i když Komise prohlašuje, že zastupitelnost letišť je třeba posuzovat jak z hlediska poptávky, tak z hlediska nabídky, neprovedla analýzu situace tak, aby letiště považovala za přímé dodavatele služeb leteckým společnostem. Komise tudíž nedospěla k závěru, který z toho plyne, totiž že letecké společnosti jakožto odběratelé letištních služeb mají odlišné potřeby podle toho, zda se jedná o letecké společnosti poskytující služby síťovým způsobem jako Air France nebo o nízkonákladové dopravní společnosti.

97 Komise připomíná, že uznání zastupitelnosti mezi CDG a Orly umožňuje potenciálním novým účastníkům na trhu žádat o letištní časy na kterémkoli z uvedených letišť (bod 1.3.9 balíčku závazků). Za těchto podmínek napadený závěr žádným způsobem nezasahuje nepříznivě do právního postavení žalobkyně, která proto nemá právní zájem na uplatnění projednávaného žalobního důvodu, a ten je v důsledku toho nepřipustný (rozsudek NBV a NVB v. Komise, bod 40 výše, body 31 a následující).

98 Pokud jde o podstatu žalobního důvodu, rozhodující skutečností pro uznání zeměpisné zastupitelnosti není vzdálenost, která odděluje obě letiště od centra Paříže, nýbrž čas potřebný pro přesun na ně. Na rozdíl od toho, co uvádí žalobkyně, CDG je přiměřeně obsluhováno hromadnou dopravou a obě letiště mají s centrem Paříže stejně dobré spojení. Komise nezpochybňuje argumenty žalobkyně, podle

nichž je CDG využíváno především pro dálkové lety, zatímco Orly se soustřeďuje zejména na lety krátké. Tyto argumenty se ovšem vztahují ke kritériu nabídky, které je pro stanovení existence zastupitelnosti méně relevantní než kritérium poptávky.

Závěry Soudu

- 99 Jak uvedla Komise ve sdělení o definici trhu, podniky podléhají třem hlavním zdrojům konkurenčního omezování: nahraditelnosti poptávky, nahraditelnosti nabídky a potenciální hospodářské soutěži. Z hospodářského hlediska představuje pro definici relevantního trhu možnost nahrazení poptávky nejbezprostřednější a nejúčinnější tlak na dodavatele určitého výrobku, zejména pokud jde o jejich rozhodnutí ohledně stanovení ceny (bod 13). Zastupitelnost je proto třeba posuzovat nejen z hlediska nabídky, ale rovněž z hlediska poptávky, která v zásadě zůstává nejúčinnějším hodnotícím kritériem.

— K umístění obou letišť

- 100 Jak zdůrazňuje Komise, určující skutečností pro posouzení zeměpisné zastupitelnosti CDG a Orly z hlediska poptávky není vzdálenost hlavního místa odletu od obou letišť, nýbrž čas potřebný pro přesun z uvedeného místa na ně. Žalobkyně nepředložila žádný důkaz, který by mohl prokázat, že toto kritérium nepředstavuje faktor relevantní pro existenci zeměpisné zastupitelnosti.

101 V projednávaném případě žalobkyně nemůže zpochybnit skutečnost, že čas potřebný na přesun na uvedená letiště je přibližně stejný, přičemž sama uvedla, že pro dosažení CDG z bulváru Saint-Michel je zapotřebí 33 minut [RER (příměstskou vlakovou dopravou) trasou B] a pro příjezd na Orly je potřeba 30 minut (RER trasou B anebo linkou Orlyval). V tomto ohledu argument žalobkyně – podle nějž se čas potřebný na příjezd do centra Paříže liší v případě obou letišť v závislosti na čase potřebném na vystoupení z letadla a dosažení jiných dopravních prostředků – není podepřen žádnou průkaznou skutečností.

102 Žalobkyně tedy neprokázala zjevně nesprávné posouzení, kterého se Komise údajně dopustila tím, že uznala zastupitelnost obou letišť v důsledku postoje spotřebitele, kterému je lhotejně, zda se za účelem odletu dopraví na CDG či na Orly a zda se do centra Paříže dostane z jednoho či druhého letiště.

— K typu letů, které zajišťují obě uvedená letiště

103 Zaprvé, pokud jde o nahraditelnost poptávky, Komise se domnívala, že pro cestující z daného bodu do jiného bodu, a to jak pro cestující, kterým záleží na čase, tak pro ty, kterým na něm nezáleží, jsou CDG a Orly navzájem zastupitelná, jelikož leží v téže zóně dopravní obslužnosti a disponují srovnatelnými přístupovými možnostmi (bod 29 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

104 Je totiž třeba připomenout, že pro účely přezkoumání zastupitelnosti obou letišť musí Komise zvážit celkovou poptávku, přičemž zákazníci, kterým nezáleží na čase, mají odlišné požadavky – mohou se totiž přizpůsobit. Komise mohla rovněž poznat, že pro mnohé firemní zákazníky CDG a Orly zastupitelná nejsou, jelikož Orly nabízí méně návazných letů (bod 28 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Očekávání firemních zákazníků tak vedla Komisi k úvaze, že existují „pod-trhy“ v závislosti na tom, zda cestující kladou či nekladou důraz na čas. Nicméně uvedené úvahy

firemních zákazníků, kteří představují pouze část poptávky, nemohou zpochybnit závěry o zastupitelnosti. Na jedné straně Komise výslovně uznala zvláštní požadavky této kategorie cestujících. Na straně druhé žalobkyně nepředložila žádný důkaz, který by mohl prokázat, že očekávání cestujících, kterým záleží na čase, k nimž patří i většina firemních zákazníků, by měla mít přednost před očekáváními zákazníků, kterým na čase nezáleží a kteří považují obě předmětná letiště za zastupitelná.

105 Pokud jde o tvrzení žalobkyně, podle nějž Komise nezohlednila skutečnost, že letecké společnosti jakožto odběratelé, potažmo spotřebitelé letištních služeb, mají odlišné potřeby podle toho, zda se jedná o letecké společnosti poskytující služby síťovým způsobem nebo o nízkonákladové dopravní společnosti, a že tudíž daná letiště nemohou být považována za zastupitelná, Soud konstatuje, že žalobkyně nepředložila skutečnosti, které by toto stanovisko ozřejmily a prokázaly.

106 Z výše uvedeného plyne, že žalobkyně nepředložila žádný relevantní důkaz, který by mohl prokázat, že Komise dospěla k nesprávnému závěru o zastupitelnosti obou pařížských letišť z hlediska poptávky.

107 Zadruhé, pokud jde o nabídku leteckých společností spotřebitelům, aby odlétali z jednoho z letišť, je třeba mít za to, že argumenty žalobkyně související jednak s typy letů, které letiště nabízejí v závislosti na specifických rysech své infrastruktury, a jednak s vlastnostmi obou letišť mají, jak již bylo uvedeno výše, spíše omezený dopad.

108 Soud poukazuje na to, že Komise uznala tvrzení žalobkyně, že obě letiště mají specifické vlastnosti pokud jde o jejich funkci, neboť konstatovala, že z hlediska nabídky považovala většina dopravců daná letiště za zastupitelná, ačkoli svou činnost soustředili na CDG, zatímco letecké společnosti působící na Orly se zaměřili na provozování vnitrostátní dopravy. Pro některé letecké společnosti totiž uvedená letiště nemusejí být zastupitelná, a to podle obsluhovaných trhů (tranzitní doprava či přeprava z místa do místa, vnitrostátní či mezinárodní linky) a vynaložených nákladů (viz v tomto smyslu bod 28 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Napadené rozhodnutí pak uvádí, že zastupitelnost lze posuzovat odlišně především v případě nízkonákladových leteckých společností, pro něž je nezbytné vybírat letiště s ohledem na minimalizaci nákladů, přičemž letištní poplatky se mohou lišit letiště od letiště (bod 28 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Z toho plyne, že Komise provedla celkovou analýzu, aby uznala zastupitelnost obou letišť, a to s ohledem, krom dalších kritérií, i na obchodní zvláštnosti nízkonákladových společností.

109 Jak bylo uvedeno výše, žalobkyně nepředložila důkaz, který by prokázal existenci zjevně nesprávného posouzení zastupitelnosti mezi CDG a Orly.

110 Z toho důvodu musí být třetí žalobní důvod zamítnut.

4. Ke čtvrtému žalobnímu důvodu, vycházejícímu ze zjevně nesprávného posouzení způsobeného nepřezkoumáním účinků spojení podniků na potenciální hospodářskou soutěž

Argumenty účastníků řízení

111 Žalobkyně se zprvė domnívá, že Komise měla zohlednit obchodní strategii KLM pro případ, že by se spojení podniků neuskutečnilo, a to s ohledem na dopad změn

způsobených liberalizací odvětví letecké dopravy a na pravomoc Komise jednat o dohodách o letecké dopravě mezi Společenstvím a třetími zeměmi. Uplatňuje, že letecké společnosti ve Společenství, včetně KLM, by měly dostat svobodu nabízet neomezené služby, a zejména rozsáhlá dopravní práva bez omezení týkajících se cen a letových řádů.

- 112 Zadruhé má žalobkyně za to, že pokud by se spojení s Air France neuskutečnilo, KLM by byla nejpravděpodobnějším novým účastníkem na trhu v Paříži, jelikož vnitrostátní trh KLM je poněkud omezen, což by ji vybízelo k rozšiřování svého působení do mezinárodního a vnitroeurovského prostoru. Krom toho by KLM vyvíjela svou činnost v blízkém okolí Paříže, což by jí umožnilo důkladně poznat francouzsko-belgický trh, jinak by hospodářská soutěž v oblasti mezinárodní letecké dopravy s odlety z Paříže byla omezená. Žalobkyně se proto domnívá, že spojením podniků Air France odstraní nejpravděpodobnějšího potenciálního konkurenta v Paříži a uhájí své dominantní postavení na vnitrostátních trzích.
- 113 Komise tvrdí, že z důvodu rozsahu liberalizace odvětví letecké dopravy a velkého počtu dotyčných dohod je předpovídání doby trvání takového procesu pouhou spekulací. Dále poukazuje na to, že KLM, která není podnikem s reálnými a konkrétními možnostmi vstupu na dotčený trh, nelze považovat za potenciálního konkurenta Air France v Paříži.

Závěry Soudu

- 114 Projednávaný žalobní důvod se dělí na dvě části, z nichž první se týká soutěžních dopadů liberalizace odvětví letecké dopravy a druhá postavení KLM jakožto potenciálního konkurenta v Paříži.

- 115 Pokud jde o liberalizaci odvětví letecké dopravy, žalobkyně není schopna prokázat, jelikož na podporu svého tvrzení nepředložila konkrétní důkazy, že by tato liberalizace, jejíž dopad není snadné změřit, umožnila KLM rozšiřovat svou konkurenční základnu, a tím i zvětšovat svůj obchodní význam a konkurovat Air France v Paříži především nabídkou přepravy s odlety z Paříže a do mimoevropských zemí. První část čtvrtého žalobního důvodu proto musí být zamítnuta.
- 116 Pokud jde o postavení KLM jakožto potenciálního konkurenta v Paříži, je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury se podmínky hospodářské soutěže zkoumají nejen s ohledem na skutečnou hospodářskou soutěž mezi podniky již přítomnými na relevantním trhu, ale i s ohledem na potenciální hospodářskou soutěž, aby se zjistilo, zda vzhledem ke struktuře trhu a hospodářskému a právnímu kontextu, kterým se řídí jeho fungování, existují reálné a konkrétní možnosti, že dotyčné podniky budou navzájem soutěžit, anebo zda na relevantní trh bude moci vstoupit nový soutěžitel a soutěžit s již zavedenými podniky (rozsudek Soudu ze dne 15. září 1998, *European Night Services a další v. Komise*, T-374/94, T-375/94, T-384/94 a T-388/94, Recueil, s. II-3141, bod 137).
- 117 V tomto ohledu je třeba přezkoumat nejprve argument vztahující se k omezené povaze, kterou má podle tvrzení žalobkyně vnitrostátní trh KLM, a zadruhé argument, který žalobkyně uvádí především v souvislosti s malou vzdáleností Amsterdamu, ústředí činnosti KLM, od Paříže.

K omezené povaze vnitrostátního trhu KLM

- 118 Z napadeného rozhodnutí plyne, že leteckou společností poskytující služby síťovým způsobem lze považovat za potenciálního konkurenta na určité lince pouze v případě, že by mohla být spojena přímo s jejím přestupním střediskem. Napadené

rozhodnutí totiž v bodě 17 svého odůvodnění uvádí, že „[h]vězdicový systém je určující, když se dopravci provozující síť rozhodují, zda mají (či nemají) provozovat osobní leteckou dopravu na určité dvojici míst O & P“. Dodává, že „[l]etecké společnosti poskytující služby síťovým způsobem soustřeďují dopravu v přestupním středisku, v němž dále směřují cestující prostřednictvím návazných spojů do ostatních částí hvězdicové sítě“, a že „[l]etecké společnosti zpravidla nezavádějí linky mezi dvojicemi měst, která nejsou spojena s jejich přestupními středisky“. V této souvislosti je třeba poukázat na to, že žalobkyně nepochybně skutečnost, že letecké společnosti poskytující služby síťovým způsobem skutečně soustřeďují svou činnost do vlastních přestupních středisek.

- 119 Pokud jde o linky na malou vzdálenost (krátké lety), jak objasňuje Komise, jsou náklady vzniklé leteckým společností poskytujícím služby síťovým způsobem takové povahy, že se společnosti zavazují k jejich poskytování pouze za předpokladu, že jsou spojené s jejich přestupními středisky anebo že jsou na takových linkách jediným dopravcem. Z toho důvodu každý nový účastník na trhu na podobných linkách je logicky buď národní dopravce místa odletu nebo příletu uvedených linek nebo nízkonákladová společnost, což vysvětluje, proč by KLM nemohla na uvedených trzích působit, kdyby linky nebyly spojeny s Amsterdamem.
- 120 Pokud jde o dlouhé lety, z písemností Komise vyplývá, že určitou část cestujících musí tvořit cestující na linkách s přestupem, aby letecká společnost mohla prodat většinu míst a zachovat tak dlouhodobou životaschopnost takové dopravy. Předpokladem pro to tím pádem je, že letecká společnost bude schopna naplnit kapacitu dlouhých letů za pomoci dopravy na jiných linkách, a to prostřednictvím svého přestupního střediska.
- 121 V projednávaném případě účastníci řízení nepochybně, že většina cestujících se v Amsterdamu nachází kvůli přestupu, což KLM umožňuje zachovat životaschopnost svého působení ve svém přestupním středisku. Žalobkyně ovšem neprokázala, že by KLM měla k dispozici síť, která by jí umožnila přepravovat cestující do jiných destinací v rámci Francie s odletem z Paříže. I za předpokladu, že by KLM měla

v úmyslu rozšiřovat svou činnost, kterou žalobkyně kvalifikuje jako omezenou, se tedy zdá, že organizace KLM neumožní vyvíjet konkurenční tlak na Air France v Paříži.

- 122 Je třeba konstatovat, že v projednávaném případě žalobkyně neprokázala právně dostatečným způsobem, že by byl přístup použitý Komisí a týkající se soustředování činnosti KLM v Amsterdamu stížen zjevně nesprávným posouzením.

K malé vzdálenosti Amsterdamu, ústředí činnosti KLM, od Paříže a k omezené hospodářské soutěži v oblasti mezinárodní letecké dopravy s místem odletu v Paříži

- 123 Z písemností Komise vyplývá, že propojení dvou letišť tak blízkých jako Paříž a Amsterdam se ze strategického hlediska nejeví jako životaschopné. Jiné letecké společnosti mají silnější obchodní pohnutky pro vstup na daný trh než KLM, jelikož pro cestujícího není příliš zajímavé využívat spojení s přestupem v Paříži i v Amsterdamu v rámci jedné cesty. Protože hlavní destinace KLM, totiž Spojené státy a Dálný Východ, mají odlety z Amsterdamu, žalobkyně neprokázala, že by KLM měla hospodářský zájem na rozvoji své činnosti z Paříže, neboť v Amsterdamu má prospěch zároveň z cestujících, kteří přestupují z linek s místem odletu ve Spojených státech, a současně z místních cestujících směřujících na Dálný Východ. Navíc by při takové obchodní strategii hrozila přímá konkurence činností vyvíjeným a soustředěným v Amsterdamu, která je zřejmě součástí organizační zvláštnosti KLM. Konečně by bylo potřebné vynaložit značné investice, aniž by přitom byly jasně identifikovatelné odpovídající zisky, což značně omezuje průkaznost tvrzení žalobkyně, podle něž by KLM měla být kvalifikována jako potenciální konkurent Air France v Paříži.

124 Nakonec, pokud jde o tvrzení žalobkyně, podle nějž je hospodářská soutěž v mezinárodní letecké dopravě s odletem z Paříže omezená, je třeba konstatovat, že krom této pouhé zmínky žalobkyně nepředložila žádné argumenty na podporu svého stanoviska. Soud tudíž nemůže rozhodnout o dopadu uvedeného tvrzení.

125 Žalobkyně tudíž neprokázala právně dostatečným způsobem, že by se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení tím, že KLM nepovažovala za potenciálního konkurenta Air France v Paříži.

126 Z toho vyplývá, že musí být zamítnuta druhá část čtvrtého žalobního důvodu, a tudíž i čtvrtý žalobní důvod v plném rozsahu.

5. K pátému žalobnímu důvodu, vycházejícímu ze zjevně nesprávného posouzení závazků přijatých účastníky spojení podniků

127 Projednávaný žalobní důvod se dělí na sedm částí. V rámci první části žalobkyně uplatňuje, že závazky měly být rozšířeny i na trhy, na nichž se působení účastníků spojení podniků nepřekrývá. V rámci druhé a třetí části žalobkyně poukazuje jednak na to, že pro nízkonákladové společnosti jsou závazky neatraktivní, a jednak na to, že nedošlo k převedení životaschopného podniku. V rámci čtvrté a páté části uplatňuje, že postoupení letištních časů a další přijatá nápravná opatření jsou nedostatečná. V rámci šesté části žalobkyně klade důraz na neoznačení nového účastníka na trhu a na neexistenci včasného a trvalého vstupu soutěžitele. V rámci poslední, sedmé části žalobkyně zdůrazňuje, že jakožto konkurent nebyl zohledněn vysokorychlostní vlak Thalys.

128 Podle ustálené judikatury má Komise širokou posuzovací pravomoc při hodnocení potřeby požadovat závazky za účelem odstranění vážných pochybností vyvolaných spojením podniků. Z toho vyplývá, že Soudu nepřísluší nahrazovat svým vlastním posouzením posouzení Komise a že se jeho přezkum musí omezit na prověření, zda se Komise nedopustila zjevně nesprávného posouzení. Konkrétně tvrzení, že nebyly zohledněny závazky, které navrhla žalobkyně, samo o sobě neprokazuje, že by napadené rozhodnutí bylo stíženo zjevně nesprávným posouzením, a skutečnost, že mohly být přijaty rovněž další závazky, které dokonce mohly být pro hospodářskou soutěž příznivější, nemůže vést ke zrušení uvedeného rozhodnutí, pokud Komise mohla odůvodněně dospět k závěru, že závazky uvedené v rozhodnutí umožňují odstranit vážné pochybnosti (rozsudek Soudu ze dne 30. září 2003, *ARD v. Komise*, T-158/00, *Recueil*, s. II-3825, body 328 a 329).

129 V rámci výkonu soudního přezkumu Soud musí přihlížet ke zvláštnímu cíli závazků přijatých v průběhu fáze I, jejichž účelem, na rozdíl od závazků přijatých v průběhu fáze II, není zabránit vytvoření nebo posílení dominantního postavení, nýbrž odstranit veškeré vážné pochybnosti v této otázce. Proto když Soud zkoumá, zda závazky přijaté v průběhu fáze I Komisi umožní – vzhledem k jejich dosahu a obsahu – přijmout rozhodnutí o povolení spojení podniků bez zahájení fáze II, musí ověřit, zda se Komise mohla domnívat, aniž by se přitom dopustila zjevně nesprávného posouzení, že uvedené závazky představují přímou a dostatečnou odpověď, která odstraňuje veškeré vážné pochybnosti (rozsudek Soudu ze dne 3. dubna 2003, *Royal Philips Electronics v. Komise*, T-119/02, *Recueil*, s. II-1433, body 79 a 80).

K první části pátého žalobního důvodu, vycházející z nerozšíření závazků na trhy, na nichž se působení účastníků spojení podniků nepřekrývá

— Argumenty účastníků řízení

130 Žalobkyně se domnívá, že závazky měly být rozšířeny tak, aby zahrnovaly i linky, u nichž Komise nezjistila žádný problém z oblasti hospodářské soutěže, a to

z důvodu, že dotčené trhy nejsou atraktivní. Žalobkyně připomíná, že v průběhu správního řízení Komisi navrhla postoupení značného množství letištních časů, aby tak závazky dosáhly nejvyšší možné účinnosti. Proto si klade otázku, nakolik bylo její stanovisko skutečně zohledněno. Krom toho uplatňuje, že Komise pouze udělila souhlas se závazky, které se týkají linek, aniž by vzala v úvahu relevantní trhy na příslušných jednotlivých linkách.

- 131 Komise má za to, že pokud to není skutečně nezbytné, bylo by neodůvodněné požadovat po účastnících spojení podniků, aby se vzdaly letištních časů na linkách, které jsou z pohledu hospodářské soutěže bezproblémové.

— Závěry Soudu

- 132 Komise v bodě 17 sdělení o nápravných opatřeních uznala, že „[p]ři zajišťování životaschopnosti podniku se může ukázat, že je nutné zahrnout do převodu i takové činnosti, které souvisejí s trhy, které v Komisi nevyvolaly obavy o ohrožení hospodářské soutěže, protože to může být jediný způsob, jak vytvořit na dotčených trzích účinného soutěžitele“. V písemnostech upřesňuje, že o uvedených opatřeních musí být rozhodnuto s ohledem na zásadu proporcionality.

- 133 Podle ustálené judikatury zásada proporcionality vyžaduje, aby akty orgánů Společenství nepřekročily meze toho, co je přiměřené a nezbytné k dosažení sledovaných cílů, přičemž se rozumí, že pokud se nabízí volba mezi vícero přiměřenými opatřeními, je třeba zvolit nejméně omezující opatření a způsobené nepříznivé následky nesmí být nepřiměřené vzhledem ke sledovaným cílům (rozsudek Soudního dvora ze dne 5. května 1998, National Farmers' Union

a další, C-157/96, Recueil, s. I-2211, bod 60; rozsudky Soudu ze dne 27. září 2002, Tideland Signal v. Komise, T-211/02, Recueil, s. II-3781, bod 39, a ze dne 13. dubna 2005, Verein für Konsumenteninformation v. Komise, T-2/03, Sb. rozh. II-1121, bod 99).

134 Z výše uvedeného vyplývá, že o závazcích je třeba rozhodovat s ohledem na problémy z oblasti hospodářské soutěže, které vyvstaly na dotčených trzích, přičemž pokud lze na daných trzích hospodářskou soutěž ochránit, není v souladu se zásadou proporcionality nezbytné, aby Komise rozšiřovala působnost závazků na trhy, které nejsou dotčené.

135 V projednávaném případě žalobkyně uplatňuje, že Komise měla za účelem odstranění veškerých překážek vstupu rozšířit závazky i na trhy, na nichž se působení účastníků spojení podniků nepřekrývá. Nicméně pouze předložila tvrzení a neoznačila trhy, na něž Komise měla uvedené závazky rozšířit.

136 Dále Soud poukazuje na to, že se v průběhu správního řízení zdálo, že by žalobkyně ráda využívala některých letištních časů postoupených účastníky spojení podniků na trzích mimo dosah tohoto spojení. Žalobkyně tím projevila svůj úmysl využít závazků, které by spojený podnik převzal, aby posílila svou obchodní přítomnost na trzích, které nevykazují problémy z oblasti hospodářské soutěže, aniž by přitom prokázala, že by uvedené využívání bylo zárukou účinné hospodářské soutěže na dotčených trzích.

137 Je přitom třeba připomenout, že závazky nelze vnímat jako prostředek zvýhodnění – bez soutěžního důvodu – případného konkurenta, který chce proniknout na určitý konkrétní trh. Z toho důvodu skutečnost, že Komise nerozšířila závazky na trhy, na nichž se působení účastníků spojení podniků nepřekrývá, ačkoli by uvedené opatření zvýhodnilo vlastní obchodní zájmy žalobkyně na trzích, jichž se spojení podniků nedotklo, v žádném případě neprokazuje, že by takové rozšíření představovalo jediný možný způsob, jak vytvořit na dotčených trzích účinného soutěžitele.

138 Nakonec, pokud jde o argument žalobkyně, podle něž Komise pouze udělila souhlas se závazky, které se týkají linek, nikoli ovšem relevantních trhů na příslušných jednotlivých linkách, je třeba konstatovat, že žalobkyně, která byla na jednání vyzvána, aby toto tvrzení vysvětlila, neoznačila uvedené trhy a nepředložila žádný důkaz, který by mohl prokázat, že došlo ke zjevně nesprávnému posouzení.

139 Z výše uvedeného vyplývá, že žalobkyně neprokázala, že by se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení. První část pátého žalobního důvodu proto musí být zamítnuta.

Ke druhé části pátého žalobního důvodu, vycházející z neatraktivnosti závazků pro nízkonákladové společnosti

— Argumenty účastníků řízení

140 Podle žalobkyně jsou dotčená nápravná opatření jen málo zajímavá pro nízkonákladové dopravce a pro dopravce bez vlastní sítě, jelikož zavazují k obchodním vztahům a závislostem, které zvyšují náklady. Podle žalobkyně totiž soutěžitel, který se nejspíše bude snažit proniknout na linku Paříž–Amsterdam, bude nízkonákladová společnost. Žalobkyně ovšem uplatňuje, že z devíti dotčených evropských trhů se pouze na třech linkách soustřeďuje dostatečné množství cestujících pro to, aby je nízkonákladové společnosti považovaly za ziskové. Krom toho by na uvedených trzích bylo potřebné vynaložit značné investice na propagaci a zviditelnění nových účastníků na trhu a na členění přítomnosti účastníků spojení podniků a společnosti Alitalia. Nakonec přestupní střediska nenabízejí atraktivní podmínky pro nízkonákladové společnosti z důvodu dopravního přetížení způsobujícího zpoždění letů, potažmo náklady.

- 141 Komise zpochybňuje stanovisko žalobkyně, podle nějž jsou dotčená nápravná opatření pro nízkonákladové dopravce málo zajímavá.

— Závěry Soudu

- 142 Soud konstatuje, že z napadeného rozhodnutí vyplývá, že se Komise neomezila na udělení souhlasu s postoupením letištních časů, jelikož další závazky toto opatření posílily, aby povzbudily všechny ostatní letecké společnosti, včetně nízkonákladových, k pronikání na dotčené trhy.

- 143 Podle nápravného opatření vztahujícího se na věrnostní programy budou mít totiž cestující na letech provozovaných leteckými společnostmi soutěžícími na dotčených trzích možnost získávat „míle“ u spojeného podniku, čímž získají nezanedbatelnou výhodu jak cestující, tak nepřímo i soutěžící letecké společnosti (bod 6 balíčku závazků). Pokud by žalobkyně například neměla zájem účastnit se věrnostního programu z důvodu svých potřeb a organizace, tento postoj vyplývá z jejího vlastního obchodního rozhodnutí. Taková strategická volba proto nemůže prokázat nepřiměřenost přijatých nápravných opatření, a tudíž ani existenci zjevně nesprávného posouzení, které by bylo možné Komisi přičíst.

- 144 Je třeba konstatovat, že nízkonákladové společnosti mohou mít prospěch rovněž z mezilinkových dohod, které umožňují nabízet zpáteční cestu, z nichž cestu v jednom směru zajistí spojený podnik (bod 5 balíčku závazků). Závazky dále stanoví, že v Paříži mohou letecké společnosti získávat letištní časy na CGD nebo na Orly, což odpovídá rozdílným organizačním a obchodním preferencím každé letecké společnosti.

145 Skutečnost, že z devíti linek, které Komise označila za problémové z hlediska hospodářské soutěže, by pouze tři byly pro nízkonákladovou leteckou společnost ziskové, neprokazuje, že by se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení. Závazky přijaté na konci fáze I totiž směřují k odstranění vážných pochybností, s nimiž se Komise setkala v souvislosti se slučitelností spojení podniků se společným trhem, a nové účastníky na trhu nemohou osvobodit od nákladů souvisejících s pronikáním na trh, neboť uvedené investice jsou nedílnou součástí logiky každé obchodní činnosti.

146 Dále pak nízkým počtem cestujících na některých dotčených trzích, totiž počtem nižším než 70 000 cestujících ročně, nelze prokázat, že by závazky nebyly atraktivní pro nízkonákladové společnosti. Z písemností Komise totiž plyne, že žalobkyně projevila zájem na proniknutí na tento typ trhů, o čemž ostatně svědčí její vstup na trh Amsterdam–Bristol v roce 2003, tedy linky, která se týká pouhých 59 314 cestujících za rok.

147 Krom toho, přítomnost velkých hráčů na trhu může znesnadnit vstup nového účastníka, ale nelze ji považovat za naprosté zbrždění takového vstupu. O tom svědčí zejména zvýšený počet nízkonákladových společností, které pronikají na trhy, na nichž již působí velké letecké společnosti.

148 Pokud jde o argument žalobkyně, podle nějž přestupní střediska nenabízejí podmínky atraktivní pro nízkonákladové letecké společnosti v důsledku dopravního přetížení a dob nejvyššího provozu způsobujících zpoždění a související náklady, Soud konstatuje, že žalobkyně se ve správním řízení snažila prokázat, že postoupení letištních časů bylo jako pobídka pro nové účastníky na trhu nedostatečné. Takové tvrzení je ovšem v rozporu s odpovědí, kterou zaslala Komisi dne 14. ledna 2004, v níž uvádí, že „[i] s omezenou přítomností v Paříži je přesto nejbližším

konkurentem [...] Air France, pokud jde o vnitrostátní lety na francouzském území“, že „aktivně usiluje o zřízení základny na [Orly]“, že „v současné době vlastní čtyři letadla, která tam mají základnu [...], tři další letadla [s působištěm] na [CDG]“, a nakonec že „by raději využívala [Orly] než [CDG], a to vzhledem k jeho malé vzdálenosti od centra Paříže“.

149 Nakonec je třeba poukázat na to, že Komise provedla šetření na trhu u 90 soutěžitelů, a tudíž se neomezila pouze na obavy nízkonákladových společností, což vysvětluje, proč závazky případně nemusejí v celém rozsahu odpovídat potřebám žalobkyně. Závazky totiž na dotčených trzích musí v plném rozsahu chránit hospodářskou soutěž, která není omezená pouze na soutěžení leteckých společností, protože, jak zdůrazňuje Komise, aktivními soutěžiteli jsou v závislosti na trhu i železniční dopravci (viz v tomto smyslu bod 7 balíčku závazků).

150 Z výše uvedeného vyplývá, že žalobkyně nepředložila relevantní důkaz, který by mohl prokázat zjevně nesprávné posouzení přičitatelné Komisi.

151 Druhá část pátého žalobního důvodu proto musí být zamítnuta.

Ke třetí části pátého žalobního důvodu, vycházející z nepřevedení životaschopného podniku

— Argumenty účastníků řízení

152 Žalobkyně poukazuje na to, že Komise se omezila spíše na odstraňování překážek vstupu, než aby zajistila převod životaschopného podniku nebo podílů na trhu na jiného soutěžitele, což neodpovídá její obvyklé praxi.

- 153 Komise má za to, že žalobkyně jí nemůže vytýkat, že nevyžadovala převod životaschopného podniku, jelikož žádný z účastníků spojení podniků nevlastnil podniky, které by se daly snadno převést. Dále připomíná, že sdělení o nápravných opatřeních uvádí, že lze souhlasit i s jinými typy opatření.

— Závěry Soudu

- 154 Je třeba poznamenat, že podle sdělení o nápravných opatřeních se při převáděných činnostech musí jednat o životaschopný podnik, který může za předpokladu, že ho provozuje vhodný kupující, trvale a účinně soutěžit se subjektem, který vznikne fúzí. Přestože je převod upřednostňovaným nápravným opatřením, není jediným, které je pro Komisi přijatelné. Mohou totiž nastat situace, za nichž se převod podniku projeví jako nemožný. Za takových okolností musí Komise určit, jestli jiné typy nápravných opatření mohou nebo nemohou mít dostatečný vliv na to, aby se na trhu obnovila účinná hospodářská soutěž (body 14 a 26 sdělení).
- 155 Z písemností Komise vyplývá, že účastníci spojení podniků nevlastní životaschopný podnik, který by bylo možné převést, přičemž má za to, že hlavní překážka vstupu na trh je spojena s nedostatkem letištních časů, které jsou na velkých letištích k dispozici.
- 156 V tomto ohledu Komise právně dostačujícím způsobem prokázala, že převod letadel nemusí účinně zajistit nápravu problémů z oblasti hospodářské soutěže, které vyvstaly ze spojení podniků, jelikož je náročné, ne-li nemožné, ověřit, zda kupující skutečně využívají daná letadla na dotčených trzích. Krom toho má potenciální nový účastník možnost si pronajmout nebo odkoupit použité letadlo, takže užívání či vlastnictví letadla se pak nejeví jako nejbezprostřednější překážka.

157 V projednávaném případě je třeba konstatovat, že žalobkyně nepředložila žádný hmatatelný důkaz o tom, že by přístup k letištním časům nebyl nejzávažnější překážkou vstupu.

158 V této souvislosti Soud poukazuje na to, že žalobkyně, i přes argumenty, které předložila v rámci projednávané žaloby, připustila, že přístup k letištním časům představuje zásadní překážku vstupu, jelikož ve svých odpovědích ze dne 14. a 30. ledna 2004 uvedla následující:

„Chybějící přístup k [letištním časům] je nejpatrnější fyzickou překážkou vstupu. Bez přístupu k [letištním časům] [...] letecké společnosti nemohou zavádět nové lety ani zřizovat nové základny pro rozšiřování svých aktivit [...] [Žalobkyně] je v soutěžení rovněž postižena nedostatkem přístupu k [letištním časům] a k dalším infrastrukturám, které potřebuje pro rozšiřování své sítě [...] Nedostatek přístupu k [letištním časům] a k dalším infrastrukturám [žalobkyni] brání ve zřizování základen ve městech [...] jako Paříž [...]“

159 Žalobkyně tedy neprokázala právně dostačujícím způsobem, že by se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení tím, že povolila spojení podniků na základě závazků orientovaných spíše na omezení překážek vstupu než na převod životaschopného podniku na jiného soutěžitele.

160 Třetí část pátého žalobního důvodu proto musí být zamítnuta.

Ke čtvrté části pátého žalobního důvodu, vycházející z nedostatku postoupených letištních časů

— Argumenty účastníků řízení

¹⁶¹ Žalobkyně uplatňuje, že postoupení letištních časů nepodporuje vstup nových soutěžitelů, resp. že nevede k obnovení hospodářské soutěže, jak svědčí věci Lufthansa/SAS/United Airlines (věci COMP/D-2/36.201, 36.076 a 36.078) a Swissair/Sabena (věc IV/M.616). Krom toho, jelikož spojení podniků vyvolává trvalou strukturální změnu trhu, musí být i každý závazek trvalý. Proto skutečnost, že by postoupení letištních časů bylo uloženo na dobu neurčitou, je irelevantní.

¹⁶² Podle žalobkyně se Komise neprávem omezila na překážky vstupu způsobené letištními časy, aniž by provedla analýzu otázky dominantního postavení v přestupních střediscích či výhod plynoucích z dobrého jména účastníků spojení podniků a letů, které tito účastníci nabízejí. Komise navíc nevysvětlila, jak množství letištních časů, které mají být postoupeny, zajistí, že převod podílů na trhu bude dostatečný a umožní odstranit téměř monopolní postavení účastníků spojení podniků na dotčených trzích, poněvadž letištní časy nebyly postoupeny *en bloc*. Postoupení letištních časů je rovněž nedostatečné proto, že umožňuje dosáhnout maximálně šesti zpátečních letů denně, a to pouze na lince Paříž–Amsterdam.

¹⁶³ Žalobkyně dále uplatňuje, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení tím, že účastníkům spojení podniků povolila, aby si ponechali více než 50 % celkového množství letištních časů, které jsou k dispozici na každé lince dotčené závazky, aniž by se ujistila o vstupu byt' jediného soutěžitele na uvedené linky. Poukazuje na to, že na lince Paříž–Amsterdam si účastníci spojení podniků

ponechají nejméně 59 % z celkového počtu zpátečních letů a tento procentuální podíl hodnotí jako nepřiměřený, neboť přitažlivost této linky je omezena existencí vlaků Thalys, jejichž podíl na trhu na uvedené lince představuje 45 %.

164 Komise nesouhlasí s argumentem, podle něž je postoupení letištních časů nepřiměřeným opatřením a odkazuje na svá rozhodnutí přijatá v poslední době [věci British Midland/Lufthansa/SAS (věc COMP/37.812) a British Airways/SN Brussels Airlines (věc COMP/A/38.477/D2)].

165 Vedlejší účastnice poukazuje na skutečnost, že postoupení letištních časů je vůbec poprvé uloženo na dobu neurčitou, a zdůrazňuje, že za účelem zajištění skutečného dopadu na hospodářskou soutěž jsou závazky doprovázeny všemi nezbytnými procesními zárukami.

— Závěry Soudu

166 Jak správně prokázala Komise (viz výše body 155 a násl.), hlavní překážka vstupu do odvětví letecké dopravy spočívá v nedostatku letištních časů, které jsou na velkých letištích k dispozici. Je proto třeba určit, zda se Komise domnívala neprávem, že postoupení letištních časů v projednávané věci, jak bylo stanoveno v balíčku závazků, může představovat účinné opatření pro ochranu hospodářské soutěže. V této souvislosti žalobkyně nese důkazní břemeno, že postoupení letištních časů, jak bylo stanoveno v nápravných opatřeních, bylo pro účely zajištění nápravy vzniklých problémů z oblasti hospodářské soutěže nedostatečné.

- 167 V projednávaném případě se žalobkyně omezila na uvedení skutečnosti, že v rámci správního řízení navrhla, aby bylo postoupeno větší množství letištních časů, což by podle ní novým účastníkům na trhu umožnilo trvale soutěžit s účastníky spojení podniků.
- 168 V tomto ohledu je třeba připomenout, že pro určení přiměřeného množství letištních časů, které mají být postoupeny, Komise vzala v potaz veškeré skutečnosti, které jí sdělily oslovené subjekty působící na trhu. Z jejich písemností totiž plyne, že se opřela o skutečnost, podle níž pro převážnou část firemních zákazníků není určujícím faktorem počet letů za den, nýbrž množství letů nabízených v době nejvyššího provozu, aby uvedení cestující mohli uskutečnit zpáteční cestu za jeden den.
- 169 Krom toho Komise poukazuje na to, že mnozí soutěžitelé považovali závazky za dostatečné pro účely zmírnění problémů z oblasti hospodářské soutěže, které spojení podniků vyvolává. Ze čtrnácti firemních zákazníků dotázaných v rámci průzkumu trhu provedeného Komisí deset považovalo postoupení letištních časů za dostatečné, přičemž šest zpátečních letů denně je v jejich očích alternativou spojenému podniku na lince Amsterdam–Paříž. Žalobkyně byla mezi nízkonákladovými společnostmi jedinou, která tento počet považovala za nedostatečný. Komise tedy s ohledem na obdržené odpovědi mohla mít za to, že návrh žalobkyně, podle nějž mělo být postoupeno téměř 22 600 letištních časů na Orly, což představuje přibližně 31 letů denně, je nepřiměřený.
- 170 Krom toho je třeba poukázat na to, že nový účastník na trhu prakticky bude mít možnost překročit počet šesti letů denně na uvedené lince, a to díky dohodám o vyhrazení míst, jelikož spojený podnik bude povinen dát cestujícím nového účastníka na trhu k dispozici určitý počet míst na svých letech (bod 9 balíčku závazků).

- 171 Pokud jde o stanovený počet letů na ostatních dotčených trzích, který se pohybuje mezi dvěma až čtyřmi zpátečními lety denně, Soud konstatuje, že žalobkyně nepředložila důkaz, kterým by mohla prokázat, že by tento počet byl nedostatečný pro účely zmírnění problémů z oblasti hospodářské soutěže, přičemž svou argumentaci soustředila na trh Paříž–Amsterdam.
- 172 Pokud jde o argument žalobkyně, podle něž letištní časy měly být postoupeny spíše *en bloc* než jednotlivým soutěžitelům, je třeba uvést, že závazky stanoví, že přednost má být dána tomu novému účastníkovi na trhu, který je schopen provozovat největší počet denních letů na lince Paříž–Amsterdam (bod 3.4 balíčku závazků). Proto si lze postoupení *en bloc* představit za předpokladu, že by nový účastník na trhu byl schopen na této lince zajistit každý den značný počet letů. Pružnost, kterou nabízejí závazky, tak umožňuje, aby se postoupení letištních časů mohlo přizpůsobit potřebám potenciálních nových účastníků na trhu, přičemž nový účastník na trhu má možnost si vybrat, pokud jde o Paříž, mezi letištěm v Orly nebo v CDG.
- 173 Z výše uvedeného vyplývá, že žalobkyně nepředložila žádný relevantní důkaz na podporu svého tvrzení, podle něž Komise neobjasnila, jak postoupení uvedených letištních časů umožní převod podílů na trhu, jímž lze zabránit dominantnímu postavení účastníků spojení podniků na čtrnácti dotčených trzích.
- 174 Krom toho je třeba uvést, že podíly na trhu účastníků spojení podniků vedly Komisi k závěru, že závazky musí být navrženy pro dotčené trhy, na nichž podíl účastníků byl téměř 50 %, a že musí být dodržena presumpce dominantního postavení vyplývající z judikatury (viz v tomto smyslu rozsudek Soudního dvora ze dne 3. července 1991, AKZO v. Komise, C-62/86, Recueil, s. I-3359, bod 60).

175 Skutečností, že by si účastníci spojení podniků mohli případně udržet značný podíl na dotčených trzích, jak tvrdí žalobkyně ohledně trhu Paříž–Amsterdam, tedy nelze prokázat zjevně nesprávné posouzení přičitatelné Komisi. Komise totiž souhlasila se závazky relevantními pro uvedený trh jednak s ohledem na to, že příchod nových soutěžitelů na danou linku bude podpořen nápravnými opatřeními, a jednak na to, že díky zlepšení infrastruktury pro vlaky Thalys plánovanému na rok 2007 se zvýší i konkurenceschopnost těchto vlaků z pohledu cestujících, kterým záleží na čase. Uvedené skutečnosti tak představují faktory, které mohou zmenšit význam spojeného podniku v rámci hospodářské soutěže.

176 Z výše uvedeného vyplývá, že žalobkyně neprokázala existenci zjevně nesprávného posouzení, které by bylo možné přičíst Komisi.

177 Čtvrtá část pátého žalobního důvodu proto musí být zamítnuta.

K páté části pátého žalobního důvodu, vycházející z nedostatku ostatních nápravných opatření

— Argumenty účastníků řízení

178 Žalobkyně se domnívá, že nápravná opatření nepředstavují takový stupeň jistoty a důvěryhodnosti, který by zaručil obnovení soutěžní struktury. Poznává totiž, že účastníci spojení podniků posílili svá nápravná opatření týkající se letištních časů prostřednictvím závazků, které kvalifikuje jako závazky vztahující se ke způsobu chování spadající do působnosti článku 81 ES. Žalobkyně z toho vyvozuje, že nápravná opatření nejsou dostatečně účinná a nejsou schopna zabránit vzniku či

posílení dominantního postavení, neboť postrádají hospodářskou a strategickou soudržnost. Komise navíc v napadeném rozhodnutí nestanovila možnost zrušení rozhodnutí pro případ nedodržování závazků.

179 Nakonec se žalobkyně domnívá, že přístup, pro který se rozhodla Komise, představuje porušení legitimního očekávání, a dodává, že formulace závazků neukazuje, jak bude dosažena jejich nejvyšší možná účinnost.

180 Komise uplatňuje, že argumentace žalobkyně je zcela nepodložená. V tomto ohledu připomíná, že letecké společnosti poskytující služby síťovým způsobem měly za to, že sada navrhaných závazků je pro vyřešení problémů z oblasti hospodářské soutěže dostatečná. Mimoto, co se týče způsobu chování, k němuž se vztahují dotčené závazky, Komise trvá na skutečnosti, že uvolnění letištních časů na dobu neurčitou se nezakládá na obvyklých závazcích vztahujících se ke způsobu chování, jelikož povinnosti uložené spojenému podniku představují nikoli pouhé povinnosti, nýbrž podmínky.

— Závěry Soudu

181 V projednávaném případě z napadeného rozhodnutí vyplývá, že přijaté závazky týkající se letištních časů byly posíleny dalšími nezanedbatelnými opatřeními s příznivými účinky na hospodářskou soutěž, jako udržení počtu letů na šest po sobě následujících sezón stanovených sdružením IATA, mezilinkové dohody, dohody o vyhrazení míst, dohody *pro-rata*, přístup k věrnostnímu programu, kombinovaná doprava a závazky týkající se tarifů. Z toho důvodu nelze Komisi vytýkat, že by se zaměřila pouze na otázku přístupu k letištním časům.

182 Pokud jde o tvrzení žalobkyně o nedostatečných závazků z důvodu, že se vztahují ke způsobu chování, je třeba připomenout, že závazky vztahující se ke způsobu chování nejsou svojí povahou nedostatečné k tomu, aby zabránily vytvoření nebo posílení dominantního postavení, a že musí být posouzeny případ od případu stejným způsobem jako strukturální závazky (rozsudek EDP v. Komise, bod 44 výše, bod 100; v tomto smyslu viz rovněž rozsudky Soudu Gencor v. Komise, bod 40 výše, bod 319; ze dne 25. října 2002, Tetra Laval v. Komise, T-5/02, Recueil, s. II-4381, bod 161, potvrzený rozsudkem Soudního dvora ze dne 15. února 2005, Komise v. Tetra Laval, C-12/03 P, Sb. rozh. s. I-987, bod 85).

183 S ohledem na ustanovení napadeného rozhodnutí, která se týkají postoupení letištních časů, nejdůležitějšího nápravného opatření v rámci projednávané věci, lze dotčené závazky kvalifikovat jako strukturální (body 2 a 14 balíčku závazků). Účastníci spojení podniků se totiž na dobu neurčitou zavazují, že pokud nenastanou mimořádné okolnosti odůvodňující zrušení nebo změnu závazku, zdrží se využívání postoupených letištních časů. Účastníci spojení podniků tak nebudou v situaci, kdy by mohli získat zpět letištní časy, které již jednou postoupili, jelikož časy, které přestanou být využívány, musí být bezpodmínečně vráceny koordinátorovi, což vylučuje jakýkoli aspekt vztahující se ke způsobu chování, který by se mohl dotknout účinnosti závazků (bod 2.2 balíčku závazků).

184 Rovněž je třeba zdůraznit, že závazky byly posíleny nezanedbatelně, jelikož účastníci spojení podniků se zavázali zkrátit dobu ze 45 na 30 minut pro krátké lety a ze 120 na 90 minut pro dálkové lety a noví účastníci na trhu tyto podmínky vyhodnotili jako zásadní pro umožnění vstupu na trh (viz v tomto smyslu body 159 až 167 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

185 Z výše uvedeného vyplývá, že v projednávaném případě žalobkyně nebyla schopna prokázat, že by nápravná opatření byla neúčinná, přičemž její argumentace byla v tomto ohledu jednou z nejslabších.

186 Krom toho, pokud jde o argument žalobkyně, podle nějž Komise neučinila napadené rozhodnutí předmětem výslovného zrušení pro případ nedodržování závazků, Soud poukazuje na to, že napadené rozhodnutí stanoví rychlý postup pro řešení sporů, pokud by se nový účastník na trhu, nový letecký dopravce nebo partner pro kombinovanou dopravu mohl důvodně domnívat, že spojený podnik nedodržuje podmínky závazků, které vůči němu přijal (bod 12 balíčku závazků).

187 Dále je namístě připomenout, že závazky podléhají dohledu zmocněnce. Zmocněnec má za úkol dbát, aby spojený podnik řádně plnil povinnosti sjednané v závazcích, které spadají do jemu svěřené působnosti, a může spojenému podniku navrhnout opatření, která považuje za nezbytná pro zajištění dodržování závazků (bod 11.2.1 balíčku závazků).

188 Z výše uvedeného vyplývá, že účastníci spojení podniků nepodléhají pouhým prohlášením o úmyslu, nýbrž v daném případě i povinnostem, jejichž porušení vyvolá zrušení napadeného rozhodnutí o povolení spojení podniků, a to v souladu s čl. 6 odst. 3 písm. b) nařízení č. 4064/89. Z toho plyne, že žalobkyně právně dostačujícím způsobem neprokázala, že by se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení, pokud jde o ostatní opatření uložená účastníkům spojení podniků, ani že porušila zásadu legitimního očekávání tím, že řádně neuplatňovala ustanovení sdělení o nápravných opatřeních.

189 Pokud jde nakonec o argument žalobkyně, podle nějž formulace závazků nezaručuje jejich účinnost s cílem chránit hospodářskou soutěž, je třeba uvést, že v podmínkách projednávaného případu závazky nedosahovaly rozsahu a složitosti, které by Komisi neumožňovaly určit s požadovaným stupněm jistoty, zda bude na trhu obnovena účinná hospodářská soutěž (viz v tomto smyslu rozsudek BaByliss v. Komise, bod 35

výše, bod 178). Je třeba rovněž konstatovat, že závazky, s nimiž Komise souhlasila, byly dostatečně jasné, aby mohla posoudit jejich účinky na dotčené trhy, neboť balíček závazků přesně stanoví způsob, jakým budou nápravná opatření provedena. Tento argument tak musí být zamítnut jako neopodstatněný.

190 Pátá část pátého žalobního důvodu proto musí být zamítnuta.

K šesté části pátého žalobního důvodu, vycházející z neoznačení nového účastníka na trhu a nestanovení lhůty pro jeho vstup na trh

— Argumenty účastníků řízení

191 Žalobkyně připomíná, že Komise ve své dosavadní rozhodovací praxi v odvětví letecké dopravy již vyžadovala, aby účastníci spojení podniků předem označili potenciálního nového účastníka na trhu na linkách, které Komise označila za problematické z hlediska hospodářské soutěže [věc Austrian Airlines/Lufthansa (věc COMP/37.730)]. V projednávaném případě se však Komise spokojila s „konkrétním zájmem“, který projevily letecké společnosti Volare, Meridiana a Virgin Express, aniž by prověřila, zda jejich prohlášení o úmyslu povedou ke skutečnému vstupu se schopností čelit protisoutěžním účinkům. Navíc se žalobkyně domnívá, že pokud by Komise provedla jednoduché šetření, snadno by odhalila finanční potíže společnosti Volare, pro které by tuto leteckou společnost nebylo možné považovat za vhodného nabyvatele. Žalobkyně má tedy za to, že Komise vsadila na vstup nového účastníka na trh, přičemž tento postoj je v rozporu s její povinností dbát o odstranění vážných pochybností týkajících se slučitelnosti spojení podniků.

192 Komise se navíc zastavila u pouhého zjištění, podle něž závazky umožňují „významně snížit riziko, že k novému vstupu nedojde“. Nicméně připustila, že reálné riziko, že k novému vstupu nedojde, existuje, když v žalobní odpovědi uvedla, že „i kdyby ke vstupu nového soutěžitele na dané lince nedošlo, závazky mohou naplnit svůj účel“, a dodala, že „[t]ak by tomu bylo, pokud by se závazky z důvodu potenciální hospodářské soutěže vztahovaly na chování nového subjektu“.

193 Žalobkyně krom toho zdůrazňuje, že sdělení o nápravných opatřeních stanoví, že všechny závazky musí být splnitelné účinně a v krátkém časovém období. Proto, i vzhledem k důležitosti totožnosti nového účastníka na trhu a k nejistotě ohledně existence potenciálních účastníků, mělo ke vstupu na trh dojít před uskutečněním spojení podniků. Žalobkyně trvá na skutečnosti, že žádný nový účastník na trhu nezapočal s využíváním kteréhokoli z postoupených letištních časů. Komise tak tím, že neurčila mechanismus, který by zaručil, že v přesně stanovené lhůtě ke vstupu skutečně dojde, porušila požadavky stanovené nařízením č. 4064/89.

194 Komise uplatňuje, že nebylo nezbytné, aby účastníci spojení podniků předem označili nového účastníka na trhu, jelikož konzultace s účastníky trhu provedené před vydáním napadeného rozhodnutí umožnily zjistit potenciální nové účastníky na trhu, například společnosti Volare, Virgin Express a Meridiana.

195 Pokud jde o argument žalobkyně, podle něž se Komise omezila na uložení nápravných opatření, které „významně [snížují] riziko, že k novému vstupu nedojde“, Komise uvádí, že žalobkyně danou větu vyložila nesprávně, jelikož uvedená část žalobní odpovědi měla prokázat, že účinky nápravných opatření mají velký dopad a umožní tak „zvýšit hodnotu postoupených [letištních] časů, potažmo

snížit riziko, že k novému vstupu nedojde“. Komise tedy v uvedeném textu provedla srovnání spojení podniků, jak se jeví s ohledem na uložená nápravná opatření na jedné straně s předchozími rozhodnutími týkajícími se aliancí a spojování podniků v odvětví letecké dopravy na straně druhé.

- ¹⁹⁶ Konečně, pokud jde o argument žalobkyně, podle nějž napadené rozhodnutí nestanovilo účinné a včasné provedení závazků, Komise zdůrazňuje, že argument nebyl předložen v žalobě, a je tudíž nepřípustný. Přesto má Komise za to, že skutečnost, že na trhu ještě nebyl přítomen nový účastník, je nerozhodná, jelikož platnost napadeného rozhodnutí musí být posuzována s ohledem na situaci v době jeho přijetí.

— Závěry Soudu

- ¹⁹⁷ Je třeba připomenout, že podle čl. 6 odst. 2 nařízení č. 4064/89 může Komise povolit spojení podniků, pokud závazky navrhované jeho účastníky umožňují odstranit vážné pochybnosti týkající se slučitelnosti uvedeného spojení se společným trhem. Nařízení č. 4064/89 tak stanovilo cíl, k němuž má Komise dospět, ale ponechává jí značný prostor pro uvážení, pokud jde o formu dotyčných závazků. Uvedené nařízení nevyžaduje, aby oznamující strany označily nového účastníka na trhu, ačkoli by takové označení v určitých případech mohlo být potřebné, zejména pokud by žádný ze soutěžitelů neprojevil zájem o proniknutí na dotčený trh.
- ¹⁹⁸ Soud se domnívá, že v projednávané věci žalobkyně nebyla schopna prokázat, že by bylo vyžadováno jmenovité označení, jelikož v průběhu správního řízení několik

soutěžitelů, například Meridiana, Virgin Express a Volare, projevilo zájem o vstup na dotčené trhy v návaznosti na závazky navrhované účastníky spojení podniků.

199 Z písemností Komise vyplývá, že Volare požádala o letištní časy na linkách Paříž–Amsterdam, Amsterdam–Milán, Amsterdam–Benátky a Amsterdam–Bologna. Komise na jednání dále uvedla, že Volare získala letištní časy v návaznosti na rozhodnutí Komise 2004/841/ES ze dne 7. dubna 2004 v řízení podle článku 81 Smlouvy o ES (věc COMP/A.38284/D2 – Air France/Alitalia) (Úř. věst. L 362, s. 17), a to krátce před přijetím napadeného rozhodnutí, což je skutečnost, která ji utvrdila ve víře v důvěryhodnost zájmu, který Volare projevila v projednávané věci.

200 V důsledku změn v kontrole akcionářů Volare nad společnostmi, jak tvrdí Komise, nakonec Volare na výše uvedené trhy nevstoupila. I kdyby neproniknutí na trh bylo spojeno s finančními potížemi Volare, jak uplatňuje žalobkyně, přestože by Komise mohla provést důkladné šetření finanční situace uvedené letecké společnosti, aby se ujistila o proveditelnosti její žádosti o letištní časy, nemůže neprovedení takového šetření představovat nesprávné posouzení, které by mohlo být kvalifikováno jako zjevné a způsobilé zpochybnit legalitu napadeného rozhodnutí. Jak totiž vyplývá z písemností Komise, na dotčené trhy mohli proniknout i jiní soutěžitelé, jelikož v Evropě působí množství nízkonákladových společností, které by na tyto trhy vstoupily rády, například Ryanair, Virgin Express, Smartwings, Sterling, Air Service a SkyEurope.

201 Dále je třeba vzít v úvahu, že proniknutí na nový trh může vyžadovat určitý čas, aby noví účastníci na trhu měli možnost zhodnotit ziskovost svého vstupu na uvedený trh, zejména z důvodu nutných investic. V tomto ohledu je třeba připomenout, že

napadené rozhodnutí stanoví, že letištní časy se postupují na dobu neurčitou, což novým účastníkům na trhu umožňuje kdykoli a bez časového omezení proniknout na dotčené trhy (bod 2 balíčku závazků).

202 Mimoto, i kdyby žádný nový účastník na trhu na dotčené trhy nepronikl, existoval by v každém případě konkurenční tlak na účastníky spojení podniků, protože pokud by se spojený podnik rozhodl zvyšovat cenu, povzbudilo by to nové soutěžitele k proniknutí na uvedené trhy, které by tím pádem byly atraktivnější. Ze spisu totiž plyne, že na linkách mezi Rakouskem a Německem před pěti lety nekonkuroval společností Lufthansa a Austrian Airlines žádný letecký dopravce. Existence nezanedbatelných marží způsobených vysokými cenami, které si tyto dvě společnosti účtovaly, ovšem přitáhla na trh nové účastníky, a přinutila tím společnost Lufthansa a Austrian Airlines, aby v zájmu zachování konkurenceschopnosti přizpůsobily svou cenovou politiku. Z toho plyne, že Komise mohla dospět k závěru o velmi pravděpodobném vstupu nového soutěžitele na dotčené trhy.

203 Pokud jde o argument, podle něž žádný nový účastník na dotčené trhy nepronikl, je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury musí být legalita napadeného individuálního aktu posuzována v závislosti na skutkovém a právním stavu, který existoval ke dni, kdy byl akt přijat (rozsudky Soudního dvora ze dne 7. února 1979, Francie v. Komise, 15/76 a 16/76, Recueil, s. 321, bod 7, a ze dne 17. května 2001, IECC v. Komise, C-449/98 P, Recueil, s. I-3875, bod 87; rozsudek Soudu ze dne 12. prosince 1996, Altmann a další v. Komise, T-177/94 a T-377/94, Recueil, s. II-2041, bod 119).

204 Napadené rozhodnutí je proto třeba přezkoumat v závislosti na skutkovém stavu, který existoval ke dni, kdy byl akt přijat, a nikoli s ohledem na skutkový stav po tomto dni. Skutečnost, že na dotčené trhy ke dni soudního jednání nepronikl žádný nový účastník, je proto irelevantní.

205 Pokud jde o tvrzení žalobkyně, podle něž Komise neověřila, zda ke vstupu nového účastníka dojde krátce po povolení spojení podniků, Soud se domnívá, že tato kritika, kterou žaloba neobsahuje, se váže k projednávanému žalobnímu důvodu, jelikož jejím účelem je prokázat existenci zjevně nesprávného posouzení, pokud jde o znění přijatých závazků, z čehož vyplývá, že tento argument nepředstavuje nový žalobní důvod, jak tvrdí Komise, a je tudíž přípustný.

206 Je třeba připomenout, že Komise nemusela s jistotou označit nového účastníka na trhu, protože několik soutěžitelů projevilo o proniknutí na dotčené trhy zájem. Z argumentu žalobkyně tak zbyla pouze výtky, že Komise neověřila, zda k proniknutí nového účastníka na dotčené trhy pravděpodobně dojde v krátkém časovém období.

207 V tomto ohledu, podle sdělení o nápravných opatřeních, musí být pro to, aby Komise spojení podniků povolila, možné splnit všechny závazky účinně a v krátkém časovém období (body 10 a 19). V daném případě napadené rozhodnutí vyžaduje, aby letištní časy byly nabídnuty ve lhůtě jednoho měsíce od uskutečnění spojení podniků (bod 13 balíčku závazků). Z toho důvodu museli účastníci spojení podniků postoupit letištní časy v krátké a závazné lhůtě, aby umožnili a podpořili včasný vstup nového soutěžitele.

208 V důsledku toho je výtky Komisi, že neověřila, zda ke vstupu nového účastníka dojde v krátkém časovém období, neopodstatněná.

209 Vzhledem k výše uvedenému žalobkyně právně dostačujícím způsobem neprokázala, že by se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení tím, že neoznačila nového účastníka na trhu a že nestanovila konečné datum pro vstup na dotčené trhy.

210 Šestá část pátého žalobního důvodu musí být proto zamítnuta.

K sedmé části pátého žalobního důvodu, vycházející z nezohlednění vysokorychlostního vlaku Thalys jakožto konkurenta

— Argumenty účastníků řízení

211 Podle žalobkyně existence vlaků Thalys představuje zbrždění vstupu nových účastníků na trh na lince Paříž–Amsterdam. Poznámává, že v současné době je podíl vlaků Thalys na trhu na uvedené lince přibližně 45 % a bude pravděpodobně stoupat v důsledku zlepšování infrastruktury, které zkrátí trvání cesty. Navíc se Komise nesprávně domnívá, že počet šesti zpátečních letů denně je dostačující pro cestující, kterým záleží na čase, zatímco u vlaků Thalys uznala, že takový počet spojů je nedostačující (bod 71 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

212 Komise uvedené tvrzení zpochybňuje a připomíná, že vlaky Thalys nejsou z hlediska cestujících, kterým záleží na čase, konkurentem, a to především z důvodu délky

trvání cesty vlakem. Pouze zkrácení trvání cesty by umožnilo tuto situaci změnit, což by ale vyžadovalo značné zlepšení infrastruktury.

— Závěry Soudu

²¹³ V projednávaném případě je třeba výtku žalobkyně chápat jako snahu o prokázání, že se Komise tím, že neprovedla přiměřenou analýzu soutěžního dopadu existence vlaků Thalys na trh Paříž–Amsterdam, dopustila zjevně nesprávného posouzení.

²¹⁴ Z napadeného rozhodnutí plyne, že na lince Paříž–Amsterdam vlaky Thalys zajišťují šest zpátečních spojů denně v trvání 4 h 09 (jedna cesta), přičemž let trvá přibližně tři hodiny z centra jednoho města do centra druhého města (body 70 až 72 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Z pohledu cestujících, kterým nezáleží na čase, tak v současné době mohou být vlaky Thalys považovány za konkurenci. Naproti tomu Komise mohla dospět k závěru, že vlaky Thalys nemohou konkurovat z hlediska cestujících, kterým na čase záleží, a to zejména s ohledem na délku trvání cesty, jelikož zpáteční cesta vyžaduje o dvě hodiny více času. Přitom pouze zkrácení trvání cesty umožní změnu této situace, což ale vyžaduje, jak zdůrazňuje Komise, značné zlepšení infrastruktury.

²¹⁵ V projednávaném případě žalobkyně nepředložila žádný důkaz, kterým by prokázala, že by rozlišování, jež činí Komise, mezi cestujícími, kterým záleží na čase, a těmi, kterým na čase nezáleží, bylo v případě vlaků Thalys nesprávné. V důsledku toho kritiku žalobkyně vztahující se na skutečnost, že se Komise nesprávně domnívala, že počet šesti zpátečních letů denně je dostačující pro cestující, kterým záleží na čase,

zatímco v bodě 71 odůvodnění napadeného rozhodnutí připustila, že takový počet spojů je v případě vlaků Thalys s ohledem na tyto cestující nedostačující pro zmírnění problémů z oblasti hospodářské soutěže, nelze přijmout.

216 Pokud jde o argument žalobkyně, podle nějž vlaky Thalys brzdí vstup nových účastníků na trh, je třeba poukázat na to, že obchodní růst vlaků Thalys předcházel spojení podniků, z čehož plyne, že letecké společnosti, které zamýšlely proniknout na uvedený trh, musely zohlednit i tento soutěžní prvek. Existence vlaků Thalys na trhu Paříž–Amsterdam tudíž utvrdila Komisi v přesvědčení, že je třeba chránit nejen hospodářskou soutěž mezi leteckými společnostmi, nýbrž i soutěž mezi dopravci ostatních druhů dopravy, jako je železniční doprava.

217 Nápravná opatření, která se vztahují na kombinovanou dopravu, totiž například umožňují společnosti, která provozuje vlaky Thalys, prodat zpáteční jízdenku Paříž–Amsterdam, na kterou může cestující jet vlakem tam a letadlem zpět. Aby tato možnost byla atraktivní, je třeba stanovit, aby se na společnost provozující vlaky Thalys mohly pro případ zpátečních letů vztahovat veškeré dočasně zvýhodněné tarify nabízené spojeným podnikem, a aby tak i ona měla možnost nabízet kombinovanou dopravu za konkurenční ceny (bod 7 balíčku závazků). V této souvislosti z písemností Komise vyplývá, že železniční společnost Georg Verkehrsorganisation GmbH je v jednání s Air France s cílem uzavřít dohodu o kombinované dopravě na lince Paříž–Amsterdam, což potvrzuje přitažlivost dohod o kombinované dopravě.

218 Argument žalobkyně, podle nějž vlaky Thalys brzdí vstup nového soutěžitele na lince Paříž–Amsterdam, tudíž není s to prokázat, že analýza hospodářské soutěže

provedená Komisí je stížena zjevně nesprávným posouzením. Sedmá část pátého žalobního důvodu proto musí být zamítnuta.

219 Z výše uvedených úvah vyplývá, že žalobkyně nepředložila důkaz o zjevně nesprávném posouzení přičitatelném Komisi, tedy že nebyla schopna prokázat, že by uvedené závazky nemohly odstranit vážné pochybnosti, které vyvstaly v souvislosti se slučitelností spojení podniků se společným trhem. V důsledku toho musí být pátý žalobní důvod zamítnut v plném rozsahu.

220 Za těchto podmínek musí být žaloba zamítnuta.

K nákladům řízení

221 Podle čl. 87 odst. 2 jednacího řádu se účastníku řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Komise požadovala náhradu nákladů řízení a žalobkyně neměla ve věci úspěch, je namístež jí uložit náhradu nákladů řízení.

222 V souladu s čl. 87 odst. 4 prvním pododstavcem jednacího řádu ponese Francouzská republika vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů

Soud (druhý senát)

rozhodl takto:

- 1) **Žaloba se zamítá.**
- 2) **Žalobkyně ponese vlastní náklady řízení, jakož i náklady řízení Komise.**
- 3) **Francouzská republika ponese vlastní náklady řízení.**

Pirrung

Forwood

Papasavvas

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 4. července 2006.

Vedoucí soudní kanceláře

Předseda

E. Coulon

J. Pirrung

Obsah

Právní rámec	II - 1942
Skutkový základ sporu	II - 1946
1. Dotčené podniky	II - 1946
2. Správní řízení před Komisí	II - 1947
3. Závazky, s nimiž Komise souhlasila	II - 1948
Řízení a návrhová žádání účastnic řízení	II - 1951
K žádosti o přijetí důkazních opatření	II - 1952
K přípustnosti	II - 1954
1. Argumenty účastníků řízení	II - 1954
2. Závěry Soudu	II - 1954
K aktivní legitimaci	II - 1954
K právnímu zájmu na podání žaloby	II - 1957
K věci samé	II - 1958
1. K prvnímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu ze zjevně nesprávného posouzení způsobeného neprovedením analýzy posílení dominantního postavení spojeného podniku na linkách, kde se působení Air France a KLM nepřekrývá	II - 1959
Argumenty účastníků řízení	II - 1959
Závěry Soudu	II - 1962
K neprovedení analýzy dopadu spojení podniků na trh rekreačního leteckého cestování	II - 1963
K neprovedení analýzy dopadu spojení podniků na trhy, kde se jejich působení nepřekrývá	II - 1964

2. Ke druhému žalobnímu důvodu, vycházejícímu ze zjevně nesprávného posouzení způsobeného neprovedením analýzy případného posílení dominantního postavení spojeného podniku na trhu pořizování letištních služeb	II - 1967
Argumenty účastníků řízení	II - 1967
Závěry Soudu	II - 1970
— K nezohlednění posílení dominantního postavení na trhu pořizování letištních služeb	II - 1970
— Ke zvýšenému vlivu spojeného podniku vůči AdP	II - 1972
3. Ke třetímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu ze zjevně nesprávného posouzení zastupitelnosti letišť CDG a Orly	II - 1973
Argumenty účastníků řízení	II - 1973
Závěry Soudu	II - 1975
— K umístění obou letišť	II - 1975
— K typu letů, které zajišťují obě uvedená letiště	II - 1976
4. Ke čtvrtému žalobnímu důvodu, vycházejícímu ze zjevně nesprávného posouzení způsobeného nepřezkoumáním účinků spojení podniků na potenciální hospodářskou soutěž	II - 1978
Argumenty účastníků řízení	II - 1978
Závěry Soudu	II - 1979
— K omezené povaze vnitrostátního trhu KLM	II - 1980
— K malé vzdálenosti Amsterdamu, ústředí činnosti KLM, od Paříže a k omezené hospodářské soutěži v oblasti mezinárodní letecké dopravy s místem odletu v Paříži	II - 1982
5. K pátému žalobnímu důvodu, vycházejícímu ze zjevně nesprávného posouzení závazků přijatých účastníky spojení podniků	II - 1983
K první části pátého žalobního důvodu, vycházející z nerozšíření závazků na trhy, na nichž se působení účastníků spojení podniků nepřekrývá	II - 1984
— Argumenty účastníků řízení	II - 1984
— Závěry Soudu	II - 1985
	II - 2013

Ke druhé části pátého žalobního důvodu, vycházející z neatraktivnosti závazků pro nízkonákladové společnosti	II - 1987
— Argumenty účastníků řízení	II - 1987
— Závěry Soudu	II - 1988
Ke třetí části pátého žalobního důvodu, vycházející z nepřevedení životschopného podniku	II - 1990
— Argumenty účastníků řízení	II - 1990
— Závěry Soudu	II - 1991
Ke čtvrté části pátého žalobního důvodu, vycházející z nedostatku postoupených letištních časů	II - 1993
— Argumenty účastníků řízení	II - 1993
— Závěry Soudu	II - 1994
K páté části pátého žalobního důvodu, vycházející z nedostatku ostatních nápravných opatření	II - 1997
— Argumenty účastníků řízení	II - 1997
— Závěry Soudu	II - 1998
K šesté části pátého žalobního důvodu, vycházející z neoznačení nového účastníka na trhu a nestanovení lhůty pro jeho vstup na trh	II - 2001
— Argumenty účastníků řízení	II - 2001
— Závěry Soudu	II - 2003
K sedmé části pátého žalobního důvodu, vycházející z nezohlednění vysokorychlostního vlaku Thalys jakožto konkurenta	II - 2007
— Argumenty účastníků řízení	II - 2007
— Závěry Soudu	II - 2008
K nákladům řízení	II - 2010