

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN  
TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (toinen jaosto)

4 päivänä heinäkuuta 2006 \*

Asiassa T-177/04,

**easyJet Airline Co. Ltd**, kotipaikka Luton (Yhdistynyt kuningaskunta), edustajinaan aluksi solicitor J. Cook, solicitor J. Parker ja solicitor S. Dolan, sittemmin asianajajat M. Werner ja M. Waha, solicitor L. Mills sekä asianajajat M. de Lasala Lobera ja R. Malhotra,

kantajana,

vastaan

**Euroopan yhteisöjen komissio**, asiamiehinnään P. Oliver, A. Bouquet ja A. Whelan, prosessiosoite Luxemburgissa,

vastaajana,

\* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

jota tukee

**Ranskan tasavalta**, asiamiehenään G. de Bergues, prosessiosoite Luxemburgissa,

väliintulijana,

jossa kantaja vaatii ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta kumoamaan komission 11.2.2004 tekemän päätöksen, jossa todettiin Air Francen ja Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV:n välinen yrityskeskittymä yhteismarkkinoille soveltuvaksi edellyttäen, että ehdotettuja sitoumuksia noudatetaan (asia COMP/M.3280 – Air France/KLM),

EUROOPAN YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN  
OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja J. Pirrung sekä tuomarit N. J. Forwood ja S. Papasavvas,

kirjaaja: hallintovirkamies K. Andová,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 23.11.2005 pidetyssä istunnossa esitetyn,

on antanut seuraavan

## **tuomion**

### **Asiaa koskevat oikeussäännöt**

- 1 Yrityskeskittymien valvonnasta 21 päivänä joulukuuta 1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 (EYVL L 395, s. 1, sellaisena kuin se on oikaistuna (EYVL 1990, L 257, s. 13), ja sellaisena kuin se on muutettuna 30.6.1997 annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 1310/97 (EYVL L 180, s. 1), sellaisena kuin se on oikaistuna (EYVL 1998, L 40, s. 17)) 1 artiklan mukaan tätä asetusta sovelletaan kaikkiin kyseisen artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitettuihin yhteisönlajajuisiin keskittymiin.
- 2 Asetuksen N:o 4064/89 4 artiklan 1 kohdan mukaan yhteisönlajajuisista keskittymistä on ilmoitettava ennakolta komissiolle.
- 3 Asetuksen N:o 4064/89 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetään, että jos komissio toteaa, että ilmoitettuun keskittymään tosin sovelletaan tätä asetusta mutta vakavia epäilyjä sen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille ei kuitenkaan ole, se päättää olla vastustamatta keskittymää ja julistaa, että keskittymä soveltuu yhteismarkkinoille (jäljempänä I vaihe).

4 Asetuksen N:o 4064/89 6 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädetään puolestaan, että jos komissio toteaa, että ilmoitettuun keskittymään sovelletaan tätä asetusta ja että sen soveltavuudesta yhteismarkkinoille on vakavia epäilyjä, se päättää menettelyn aloittamisesta (jäljempänä II vaihe).

5 Asetuksen N:o 4064/89 6 artiklan 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jos komissio toteaa, että ilmoitettuun keskittymään ei siihen osallistuvien yritysten tekemien muutosten jälkeen enää kohdistu 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettuja vakavia epäilyjä, se voi tehdä päätöksen, jolla se julistaa keskittymän yhteismarkkinoille soveltuvaksi 1 kohdan b alakohdan mukaisesti.

Komissio voi liittää 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuun päätökseensä ehtoja ja velvoitteita, joiden tarkoituksena on varmistaa, että keskittymään osallistuvat yritykset noudattavat komissiolle antamia sitoumuksia keskittymän saattamiseksi yhteismarkkinoille soveltuvaksi.”

6 Asetuksen N:o 4064/89 6 artiklan 3 kohdan b alakohdan mukaan komissio voi kumota tekemänsä päätöksen, jos keskittymään osallistuvat yritykset laiminlyövät päätökseen liittyvän velvoitteen noudattamisen.

7 Asetuksen N:o 4064/89 ja asetuksen (EY) N:o 447/98 mukaan hyväksyttävistä korjaustoimenpiteistä annettussa komission tiedonannossa (EYVL 2001, C 68, s. 3;

jäljempänä korjaustoimenpiteitä koskeva tiedonanto) komissio esittää suuntaviivat, joita se aikoo noudattaa sitoumusten alalla, ja toteaa muun muassa seuraavaa:

- Osapuolten tehtävänä on osoittaa, että korjaustoimenpiteet palauttavat pysyvästi toimivan kilpailun edellytykset yhteismarkkinoilla (6 kohta), ja poistaa alusta alkaen epäselvyydet, jotka liittyvät ehdotetun korjaustoimenpiteen tyyppiin, laajuuteen ja soveltamisalaan sekä osapuolten mahdollisuuteen toteuttaa se onnistuneesti, täydellisenä ja oikeaan aikaan (7 kohta).
  
- Sitoumusten perustarkoitus on varmistaa kilpailukykyiset markkinarakenteet. Rakenteelliset sitoumukset, kuten sitoumus myydä tytäryhtiö, ovat asetuksen N:o 4064/89 tavoitteen valossa suositeltavia, koska niillä estetään sellaisen määräävän markkina-aseman syntyminen tai vahvistuminen, jonka komissio on katsonut keskittymän johdosta syntyvän, eivätkä keskipitkän tai pitkän aikavälin valvontatoimenpiteet ole tällöin tarpeen. Ei kuitenkaan voida ilman eri toimenpiteitä sulkea pois mahdollisuutta estää määräävän markkina-aseman syntyminen ja vahvistuminen myös muuntotyypisillä sitoumuksilla. Tällaisten sitoumusten hyväksyttävyyks on siis tutkittava tapauskohtaisesti (9 kohta).
  
- Komissiolle I vaiheessa annettavien sitoumusten on oltava riittäviä poistamaan selkeästi asetuksen N:o 4064/89 6 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettut ”vakavat epäilyt” (11 kohta).
  
- Jos ehdotettu keskittymä uhkaa luoda tehokasta kilpailua estävän määräävän markkina-aseman tai vahvistaa sellaista, kieltojen ohella tehokkaimpia keinoja kilpailun säilyttämiseksi ovat sellaisten olosuhteiden luominen, joissa uusi kilpailukykyinen toimija pääsee markkinoille tai nykyisten kilpailijoiden asemaa vahvistetaan luovutusten avulla (13 kohta).

- Luovutetussa toiminnassa on oltava kyse elinkelpoisesta liiketoiminnasta, joka voi kilpailla tehokkaasti ja pysyvästi sulautumisen kautta syntyvän yrityskokonaisuuden kanssa, jos sitä harjoittaa sopiva ostaja. Yleensä elinkelpoinen liiketoiminta on olemassa oleva liiketoiminta, jota voidaan harjoittaa itsenäisesti eli riippumatta keskittymän osapuolista, mitä tulee tuotantopanosten toimituksiin tai muihin yhteistyömuotoihin, muulloin kuin siirtymäkauden ajan (14 kohta).
  
  - Kun otetaan huomioon luovutettavaan osaan kuuluvat varat, joissain tapauksissa tämän osan elinkelpoisuus riippuu suuresti ostajasta. Tällaisessa tilanteessa komissio ei hyväksy keskittymää, elleivät osapuolet sitoudu siihen, että ne eivät toteuta ilmoitettua keskittymää ennen kuin ne ovat tehneet sitovan luovutus-sopimuksen komission hyväksymän ostajan kanssa (20 kohta).
  
  - Vaikka luovutukset ovat komission suosima korjaustoimenpide, se voi hyväksyä myös muita toimenpiteitä. Joissain tapauksissa liiketoiminnan luovuttaminen voi olla mahdotonta. Tällaisessa tapauksessa komission on ratkaistava, onko mahdollisesti muuntyyppisillä korjaustoimenpiteillä riittävä vaikutus, jolla toimiva kilpailu markkinoilla voidaan palauttaa (26 kohta).
- 8 Merkityksellisten markkinoiden määritelmästä yhteisön kilpailuoikeuden kannalta annetussa komission tiedonannossa (EYVL 1997, C 372, s. 5; jäljempänä markkinoiden määritelmästä annettu tiedonanto) todetaan, että yrityksiin kohdistuvien kilpailupaineiden tärkeimmät syyt ovat seuraavat: kysynnän korvattavuus, tarjonnan korvattavuus ja potentiaalinen kilpailu. Merkityksellisten markkinoiden määrittelyssä kysynnän korvaaminen on taloudelliselta kannalta välittömin ja tehokkain tekijä, joka rajoittaa tietyn tuotteen toimittajien käyttäytymistä erityisesti niiden hinnoittelupäätösten suhteen (13 kohta).

## Tosiseikat

### 1. Kyseessä olevat yritykset

- 9 Komissio teki I vaiheen päätteeksi 11.2.2004 asetuksen N:o 4064/89 6 artiklan 2 kohdan perusteella päätöksen, jossa todettiin yrityskeskittymä yhteismarkkinoille soveltuvaksi edellyttäen, että ehdotettuja sitoumuksia noudatetaan (asia COMP/M.3280 – Air France/KLM) (EUVL C 60, s. 5; jäljempänä riidanalainen päätös). Kantaja on halpalentoyhtiö, jonka kotipaikka on Yhdistyneessä kuningaskunnassa ja joka tarjoaa palveluja kilpailukyysisin hinnoin Euroopan eri kohteisiin.
- 10 Air France on Ranskaan sijoittautunut lentoliikenteen harjoittaja, joka harjoittaa liiketoimintaa pääosin kolmella alalla, jotka ovat matkustajalentoliikenne, lentorahti sekä huoltopalvelut. Air France harjoittaa reittiliikennettä, ja sen keskus kentät ovat Roissy-Charles-de-Gaulle (jäljempänä CDG) kansainvälisten lentojen osalta ja Paris-Orly (jäljempänä Orly) kotimaan lentojen osalta. Air France on niin ikään yksi SkyTeam-allianssin perustajajäsenistä, ja muut tämän allianssin jäsenet ovat Aeromexico, Alitalia, Continental Airlines, CSA Czech Airlines, Delta, Northwest Airlines ja Korean Air.
- 11 KLM on Alankomaihin sijoittautunut lentoliikenteen harjoittaja, joka harjoittaa liiketoimintaa pääosin neljällä alalla, jotka ovat matkustajalentoliikenne, lentorahti ja huoltopalvelut sekä tilauslentoliikenne ja halpalentoreittiliikenne sen tytäryhtiön Transavian välityksellä. KLM harjoittaa reittiliikennettä, jonka keskus kenttä on Amsterdam-Schiphol. KLM on tehnyt Northwest Airlinesin kanssa allianssisopimuksen, joka koskee pääosin Pohjois-Atlantin yhteyksiä.

## 2. *Hallinnollinen menettely komissiossa*

- 12 Air France ja KLM ilmoittivat 18.12.2003 komissiolle asetuksen N:o 4064/89 mukaisesti 16.10.2003 allekirjoitetun puitesopimuksen. Tämän sopimuksen mukaan Air France hankkisi kaikki KLM:n taloudelliset intressit sekä progressiivisesti määräysvallan KLM:ssä. Niinpä Air France saisi sopimuksen mukaan aluksi 49 prosenttia äänioikeuksista KLM:ssä, minkä vuoksi sillä olisi veto-oikeus strategiaan toimiin eli strategisen suunnitelman, budjetin ja KLM:n johtajien hyväksymiseen, ja sitten jäljellä olevat äänioikeudet (jäljempänä yrityskeskittymä).
- 13 Komissio osoitti 23.12.2003 asetuksen N:o 4064/89 11 artiklan perusteella yrityskeskittymää koskeneen tietojensaantipyynnön yli 90 kilpailijalle, joista yksi oli kantaja. Kantaja esitti huomautuksensa 14.1.2004.
- 14 Air France ja KLM ehdottivat 21.1.2004 asetuksen N:o 4064/89 6 artiklan 2 kohdan perusteella sitoumuksia komissiolle. Komissio toimitti 23.1.2004 kyseiset sitoumukset kolmansille, joita asia koskee, saadakseen näiden huomautukset. Kantaja esitti 30.1. ja 4.2.2004 huomautuksensa yrityskeskittymään osapuolten ehdottamista sitoumuksista.
- 15 Komissio teki I vaiheen päätteeksi 11.2.2004 riidanalaisen päätöksen ja katsoi, että yrityskeskittymä soveltui yhteismarkkinoille edellyttäen, että ehdotettuja sitoumuksia noudatetaan.



### 3. *Komission hyväksymät sitoumukset*

- 16 Poistaakseen vakavat epäilyt yrityskeskittymän soveltuvuudesta yhteismarkkinoille Air France ja KLM ehdottivat sitoumuksia ratkaistakseen kilpailuongelmat 14 yhdysreitillä, joista yhdeksän sijaitsi Euroopassa (Pariisi–Amsterdam, Lyon–Amsterdam, Marseille–Amsterdam, Toulouse–Amsterdam, Bordeaux–Amsterdam, Milano–Amsterdam, Rooma–Amsterdam, Venetsia–Amsterdam ja Bologna–Amsterdam). Toimitsijamiehen valvomat sitoumukset voidaan tiivistää seuraavasti:
- lyhyen matkan reitteihin (tai Euroopan reitteihin) liittyvät sitoumukset: sulautumisen kautta syntyvä yrityskokonaisuus sitoutuu antamaan ilman taloudellista korvausta ja sitoumuksissa täsmennetyt menettelyt mukaisesti käyttöön tiettyjä lähtö- ja saapumisaikoja Amsterdamissa ja/tai Pariisissa ja/tai Lyonissa ja/tai Milanossa ja/tai Roomassa ja sallimaan yhden tai useamman uuden tulokkaan tarjota yksilöidyillä Euroopan reiteillä (uusia tai täydentäviä) säännöllisiä ja ilman välilaskuja suoritettavia matkustajalentoliikenteen päivittäisvuoroja; reitillä Pariisi–Amsterdam on luovutettava enintään kuusi päivittäisyhteyttä, reitillä Milano–Amsterdam neljä, reiteillä Lyon–Amsterdam ja Rooma–Amsterdam kolme sekä reiteillä Marseille–Amsterdam, Toulouse–Amsterdam, Bordeaux–Amsterdam, Venetsia–Amsterdam ja Bologna–Amsterdam kaksi
  - pitkän matkan reitteihin (tai mannertenvälisiin reitteihin) liittyvät sitoumukset: lähtö- ja saapumisaikoja annetaan käyttöön Amsterdamin ja Pariisin lentokentiltä pitkän matkan reitteihin, joiden katsotaan riidanalaisessa päätöksessä aiheuttavan ongelmia kilpailun kannalta

- lähtö- ja saapumisaikojen vapauttamistapoja koskevat sitoumukset: sulautumisen kautta syntyvän yrityskokonaisuuden vapauttamat lähtö- ja saapumisajat poikkeavat enintään 90 minuuttia uuden tulokkaan pyytämästä ajasta, kun on kyse pitkän matkan reiteistä, ja enintään 30 minuuttia uuden tulokkaan pyytämästä ajasta, kun on kyse Euroopan reiteistä; eurooppalaisten matkustajalentoliikennepalvelujen osalta CDG:n ja Orlyn korvattavuuden vuoksi potentiaaliset uudet tulokkaat voivat pyytää lähtö- ja saapumisaikoja jommaltakummalta lentokentältä
  
- lähtö- ja saapumisaikoihin liittyvien sitoumusten kesto on rajaton; sulautumisen kautta syntyvä yrityskokonaisuus voi kuitenkin vedota uudelleenarviointia koskevaan lausekkeeseen, jos poikkeukselliset olosuhteet tai merkittävät muutokset markkinatilanteessa – esimerkiksi kilpaileva lentoliikenteen harjoittaminen tietyllä pitkän matkan reitillä tai Euroopan reitillä – tämän oikeuttavat; komissio voi siis päättää poistaa yhden tai useamman hyväksytyt sitoumuksen tai muuttaa sitä tai korvata sen; jos tämän uudelleenarvioinnin jälkeen komissio katsoo, että sulautumisen kautta syntyvän yrityskokonaisuuden velvollisuutena ei enää ole vapauttaa lähtö- ja saapumisaikoja tietyllä reitillä, uusi tulokas voi käyttää edelleen aiemmin saatuja lähtö- ja saapumisaikoja; jos se ei enää käytä niitä tietyllä reitillä, ne on luovutettava takaisin lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorille
  
- lentovuorojen jäädyttäminen: sulautumisen kautta syntyvä yrityskokonaisuus sitoutuu olemaan lisäämättä lentovuoroja reiteillä Pariisi–Amsterdam tai Lyon–Amsterdam ajanjaksona, joka alkaa uuden lentoliikennepalveluntarjoajan liiketoiminnan käynnistämisestä kyseisellä reitillä; tämä lentovuorojen jäädyttäminen jatkuu kuusi seuraavaa Kansainvälisen lentoliikenneliiton (IATA) vahvistamaa kautta; lisäksi sulautumisen kautta syntyvä yrityskokonaisuus sitoutuu yhtäältä olemaan lisäämättä lentovuoroja yli 14:ään viikossa reitillä Amsterdam–New York (J. F. Kennedyn lentokenttä) ja toisaalta olemaan lisäämättä lentovuoroja reitillä Amsterdam–New York (Newarkin lentokenttä) kuuden peräkkäisen IATA:n vahvistaman kauden aikana alkaen siitä, kun uusi palveluntarjoaja alkaa harjoittaa ilman välilaskuja tapahtuvaa lentoliikennettä tällä reitillä

- interlining-sopimukset: jos uusi tulokas pyytää, sulautumisen kautta syntyvä yrityskokonaisuus sitoutuu tekemään sen kanssa interlining-sopimuksen kaikkien riidanalaisessa päätöksessä yksilöityjen reittien osalta
  
- osuuksiin liittyvät erityissopimukset: jos potentiaalinen uusi tulokas pyytää, sulautumisen kautta syntyvä yrityskokonaisuus sitoutuu tekemään sen kanssa erityissopimuksen, joka koskee osuuksia liikenteeseen, jonka tosiasiallinen lähtö- ja määräpaikka on Ranskassa ja/tai Alankomaissa, edellyttäen, että osa matkasta tapahtuu reitillä Pariisi–Amsterdam
  
- kanta-asiakasohjelma: jos uusi tulokas pyytää, sulautumisen kautta syntyvä yrityskokonaisuus antaa sen osallistua kanta-asiakasohjelmaansa riidanalaisessa päätöksessä yksilöidyillä reiteillä samoin edellytyksin kuin muiden sen allianssin jäsenkumppanien, johon sulautumisen kautta syntyvä yrityskokonaisuus kuuluu
  
- kuljetusmuotojen väliset palvelut: jos rautatieliikenneyhtiö tai muu maaliikenneyhtiö, joka liikennöi Ranskan ja Alankomaiden ja/tai Italian ja Alankomaiden välillä, pyytää, sulautumisen kautta syntyvä yrityskokonaisuus sitoutuu tekemään sen kanssa kuljetusmuotojen välisen sopimuksen; tämän sopimuksen mukaan sulautumisen kautta syntyvä yrityskokonaisuus huolehtii matkustajien lentoliikenteestä matkan tietyllä osuudella ja eri kuljetusmuotoa edustava kumppani huolehtii liikenteestä matkan loppuosuudella
  
- kiintiöpaikkojen varaamista koskevat sopimukset: potentiaalisen uuden tulokkaan pyynnöstä sulautumisen kautta syntyvä yrityskokonaisuus sitoutuu tekemään sen kanssa kiintiöpaikkojen varaamista koskevan sopimuksen sellaisen liikenteen osalta, jonka tosiasiallinen lähtö- ja määräpaikka on yhtäältä Alankomaissa ja toisaalta Marseillessa, Toulousessa tai Bordeaux'ssa edellyttäen, että osa matkasta tapahtuu reitillä Pariisi–Amsterdam; kiintiöpaikkojen varaamista koskeva sopimus perustuu paikkojen kiinteään lukumäärään, ja se on voimassa ainakin kokonaisen IATA:n vahvistaman kauden; tämä sopimus kattaa enintään yhtäältä 15 prosenttia tarjotuista paikoista tietyllä lentovuorolla ja toisaalta 30 paikkaa lentokoneessa

- hintoja koskevat velvollisuudet: aina, kun sulautumisen kautta syntyvä yrityskokonaisuus alentaa julkaistua hintaa reitillä Pariisi–Amsterdam, se sitoutuu soveltamaan samaa alennusta vastaavaan hintaan reitillä Lyon–Amsterdam, jos kilpaileva lentoliikennepalvelun harjoittaja ei liikennöi tällä jälkimmäisellä reitillä.

## **Menettely ja asianosaisten ja väliintulijan vaatimukset**

- 17 Kantaja nosti tämän kanteen 14.5.2004 ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen toimittamallaan kannekirjelmällä.
- 18 Ranskan tasavalta pyysi 24.9.2004 ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen toimittamallaan asiakirjalla saada osallistua tähän oikeudenkäyntiin väliintulijana tukeakseen komission vaatimuksia. Kantaja pyysi 9.11.2004, että tiettyjä tietoja, jotka sen mukaan koskivat liikesalaisuuksia, käsiteltäisiin luottamuksellisina. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen toisen jaoston puheenjohtaja hyväksyi 17.12.2004 antamallaan määräyksellä Ranskan tasavallan väliintulon. Väliintulija jätti väliintulokirjelmänsä ja muut osapuolet huomautuksensa tästä kirjelmästä säädetyissä määräajoissa.
- 19 Koska väliintulija ei ollut esittänyt vastalauseita luottamuksellista käsittelyä koskevasta pyynnöstä, sille toimitettiin kirjelmien ei-luottamuksellinen versio, kuten edellä mainitussa 17.12.2004 annetussa määräyksessä oli alun perin katsottu.
- 20 Väliintulija ilmoitti 26.10.2005 päivätyllä kirjeellä ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamolle, ettei se aikonut osallistua suulliseen käsittelyyn.

- 21 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin päätti esittelevän tuomarin kertomuksen perusteella aloittaa suullisen käsittelyn. Asianosaisten vaatimukset ja niiden vastaukset ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin kuultiin 23.11.2005 pidetyssä istunnossa.
- 22 Kantaja vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin
- kumoaa riidanalaisen päätöksen
  - velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.
- 23 Komissio ja väliintulija vaativat, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin
- hylkää kanteen
  - velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

### **Asian selvittämistoimien määräämistä koskeva pyyntö**

- 24 Kantaja pyysi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen 3.10.2005 jättämällään kirjeellä selvittämistoimien määräämistä, jotta komissio esittäisi yhtäältä kaikki vastaukset, jotka se oli saanut 23.12.2003 päivättyyn tietojensaantipyynnönsä, sekä kaikki asiakirjat, jotka lentoyhtiöt Meridiana, Virgin Express ja Volare olivat sille

lähettäneet, ja toisaalta kaikki ehdotettuihin sitoumuksiin liittyvät työasiakirjansa sekä koko niihin liittyvän kirjeenvaihdon, joka yrityskeskittymän osapuolten kanssa oli käyty.

- 25 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että kyseessä on pyyntö lisänäytön hankkimiseksi. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 48 artiklan 1 kohdan mukaan asianosainen voi vastauksessaan vedota lisänäyttöön, ja sen on ilmoitettava syy, miksi näyttöön ei ole vedottu aikaisemmin.
- 26 Käsiteltävänä olevassa asiassa on todettava, että kantaja pyysi selvittämistoimien määräämistä lähes 11 kuukautta sen jälkeen, kun se oli jättänyt vastauksensa, selvittämättä kuitenkaan syitä tällaiseen viiveeseen. Kantajaa pyydettiin näin ollen suullisessa käsittelyssä ilmoittamaan syyt, joiden vuoksi sen pyynnön myöhästymisen on sen mukaan perusteltua. Tässä yhteydessä se esitti, että tällainen viive selittyy sillä, että se oli aluksi suunnitellut nostavansa kanteen komission päätöksestä, jolla tämä epäsi kantajalta oikeuden tutustua asiakirjoihin, joihin tämä oli halunnut tutustua. Vaikka tämä epäröinti valittavan oikeussuojakeinon osalta voi selittää sen, että kantaja ei jättänyt pyyntöään välittömästi kyseisen kieltäytymisen jälkeen, sillä ei kuitenkaan voida perustella sitä, että kantaja odotti useita kuukausia ennen ryhtymistään sen vuoksi toimiin.
- 27 Lisäksi ja tämän pyynnön myöhästymisestä riippumatta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että asianosaisten ja väliintulijan kirjelmissä ja vaatimuksissa on esitetty riittävät selvitykset, jotta se voi lausua tästä asiasta. Näin ollen selvittämistoimien määräämistä koskeva pyyntö hylätään.

## Tutkittavaksi ottaminen

### 1. *Asianosaisten lausumat*

- 28 Kantaja väittää, että riidanalainen päätös koskee sitä suoraan ja erikseen. Sikäli kuin kantaja toimii markkinoilla, joilla sulautumisen kautta syntyvä yrityskokonaisuus toimii, se katsoo, että riidanalainen päätös koskee sitä suoraan. Kantajan mukaan riidanalainen päätös koskee sitä myös erikseen, koska se on yksi Air Francen ja KLM:n tärkeimmistä kilpailijoista eri reiteillä ja koska sitä on myös pidettävä Air Francen potentiaalisena kilpailijana Ranskan muilla reiteillä ja erityisesti niillä, joiden määränpää on CDG ja Orly ja jotka lähtevät niiltä. Se korostaa lisäksi toimineensa aktiivisesti hallinnollisessa menettelyssä, joka johti riidanalaiseen päätökseen, ja väittää, että tämän osallistumisen vuoksi se voidaan oikeuskäytännön valossa yksilöidä samalla tavalla kuin ne, joille päätös on osoitettu (asia T-2/93, Air France v. komissio, tuomio 19.5.1994, Kok. 1994, s. II-323, Kok. Ep. XV, s. II-49, 44 kohta).
- 29 Komissio epäilee tämän kanteen tutkittavaksi ottamista, koska sen mukaan reitit, joihin yrityskeskittymä vaikuttaa, eivät koske kantajaa.

### 2. *Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta*

#### Asiavaltuuden tarkastelu

- 30 EY 230 artiklan neljännen kohdan mukaan luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö voi nostaa kanteen hänelle osoitetusta päätöksestä tai päätöksestä, joka siitä huolimatta, että se on annettu asetuksena tai toiselle henkilölle osoitettuna päätöksenä, koskee ensin mainittua henkilöä suoraan ja erikseen.

- 31 Käsiteltävänä olevassa asiassa kantaja ei ole yrityskeskittymän osapuoli eikä siis riidanalaisen päätöksen adressaatti. Tämän vuoksi on tutkittava, koskeeko kyseinen päätös sitä suoraan ja erikseen.
- 32 Koska käsiteltävänä olevassa asiassa riidanalainen päätös mahdollisti yrityskeskittymän välittömän toteuttamisen, se muutti heti asianomaista markkinatilannetta. Koska yrityskeskittymän osallistujien tahdosta toteuttaa yrityskeskittymä ei ollut epäilystä, asianomaisilla markkinoilla toimineet taloudelliset toimijat saattoivat riidanalaisen päätöksen tekopäivänä olla varmoja välittömästä ja nopeasta markkinatilanteen muutoksesta (ks. vastaavasti asia T-3/93, Air France v. komissio, tuomio 24.3.1994, Kok. 1994, s. II-121, Kok. Ep. XV, s. II-1, 80 kohta). Tästä seuraa, että riidanalainen päätös koskee kantajaa suoraan.
- 33 On näin ollen arvioitava sitä, koskeeko riidanalainen päätös kantajaa myös erikseen.
- 34 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan muut kuin ne, joille päätös on osoitettu, voivat väittää päätöksen koskevan niitä erikseen ainoastaan, jos päätös vaikuttaa niiden asemaan niille tunnusomaisten erityispiirteiden tai sellaisen tosiasiallisen tilanteen takia, jonka perusteella nämä erottuvat kaikista muista ja ne voidaan yksilöidä samalla tavalla kuin se, jolle päätös on osoitettu (asia 25/62, Plaumann v. komissio, tuomio 15.7.1963, Kok. 1963, s. 197, 223, Kok. Ep. I, s. 181; asia C-106/98 P, Comité d'entreprise de la Société française de production ym. v. komissio, tuomio 23.5.2000, Kok. 2000, s. I-3659, 39 kohta ja asia T-435/93, ASPEC ym. v. komissio, tuomio 27.4.1995, Kok. 1995, s. II-1281, 62 kohta).
- 35 Kun on kyse päätöksestä, jossa todetaan, että yrityskeskittymä soveltuu yhteismarkkinoille, kolmannen yrityksen osalta sitä, koskeeko päätös kyseistä yritystä



erikseen, on arvioitava yhtäältä sen mukaan, miten se on osallistunut hallinnolliseen menettelyyn, ja toisaalta sen mukaan, miten yrityskeskittymä vaikuttaa se markkina-asemaan. Vaikka on totta, ettei pelkkä osallistuminen menettelyyn todellakaan riitä yksinään osoittamaan, että päätös koskee kantajaa erikseen, etenkin, kun on kysymys yrityskeskittymistä, joiden huolellinen tutkiminen edellyttää säännöllistä yhteydenpitoa useisiin yrityksiin, pitää kuitenkin paikkansa, että aktiivinen osallistuminen hallinnolliseen menettelyyn on seikka, joka on säännöllisesti otettu kilpailualan ja myös yrityskeskittymien valvonnan erityisalan oikeuskäytännössä huomioon seikkana, joka yhdessä muiden erityisten olosuhteiden kanssa osoittaa, että kanteen tutkittavaksi ottamisen edellytykset ovat täyttyneet (ks. vastaavasti asia 169/84, Cofaz ym. v. komissio, tuomio 28.1.1986, Kok. 1986, s. 391, Kok. Ep. VIII, s. 439, 24 ja 25 kohta; yhdistetyt asiat C-68/94 ja C-30/95, Ranska ym. v. komissio, ns. Kali & Salz -tapaus, tuomio 31.3.1998, Kok. 1998, s. I-1375, 54–56 kohta; edellä 28 kohdassa mainittu asia Air France v. komissio, tuomio 19.5.1994, 44–46 kohta ja asia T-114/02, BaByliss v. komissio, tuomio 3.4.2003, Kok. 2003, s. II-1279, 95 kohta).

36 Ensinnäkin kun on kyse osallistumisesta hallinnolliseen menettelyyn, on todettava, että kantaja otti aktiivisesti osaa kyseiseen menettelyyn muun muassa vastaamalla 14.1.2004 komission 23.12.2003 esittämään tietojensaantipyyntöön ja esittämällä 30.1.2004 huomautuksensa Air Francen ehdottamien sitoumusten sisällöstä. Kantaja osallistui lisäksi 30.1.2004 komission kanssa puhelinkonferenssiin, joka koski ehdotettuja sitoumuksia, ja esitti 4.2.2004 vastauksia komission sille esittämiin kysymyksiin, jotka koskivat yrityskeskittymän osapuolten ehdottamia sitoumuksia.

37 Toiseksi kun on kyse vaikutuksesta markkina-asemaan, kantajan kirjelmistä, joita komissio ei ole kiistänyt, ilmenee, että tämä on yksi Air Francen tärkeimmistä kilpailijoista Ranskassa ja eri suorilla reiteillä, joita ovat esimerkiksi Pariisi–Marseille, Pariisi–Nizza sekä Pariisi–Lontoo, ja yksi KLM:n tärkeimmistä kilpailijoista eri suorilla reiteillä, joita ovat esimerkiksi Amsterdam–Edinburgh, Amsterdam–Lontoo ja Amsterdam–Nizza. Kantaja toimii lisäksi markkinoilla, joilla yrityskeskittymän osapuolet toimivat, eli reitillä Amsterdam–Nizza.

- 38 Näin ollen riidanalainen päätös koskee kantajaa erikseen.
- 39 Edellä esitetyn perusteella riidanalainen päätös koskee kantajaa suoraan ja erikseen, minkä vuoksi sillä on asiavaltuus päätöksen osalta.

### Oikeussuojan tarve

- 40 Kantajan oikeussuojan tarpeen osalta on muistutettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön nostama kumoamiskanne voidaan ottaa tutkittavaksi vain siltä osin kuin kantajalla on tarve saada riidanalainen toimi kumotuksi (yhdistetyt asiat T-480/93 ja T-483/93, *Antillean Rice Mills ym. v. komissio*, tuomio 14.9.1995, Kok. 1995, s. II-2305, 59 kohta; asia T-102/96, *Gencor v. komissio*, tuomio 25.3.1999, Kok. 1999, s. II-753, 40 kohta ja asia T-212/00, *Nuove Industrie Molisane v. komissio*, tuomio 30.1.2002, Kok. 2002, s. II-347, 33 kohta). Tämän tarpeen on oltava jo syntynyt ja edelleen olemassa oleva (asia T-138/89, *NBV ja NVB v. komissio*, tuomio 17.9.1992, Kok. 1992, s. II-2181, 33 kohta), ja sitä on arvioitava sen hetken mukaan, kun kanne on nostettu (asia 14/63, *Forges de Clabecq v. korkea viranomainen*, tuomio 16.12.1963, Kok. 1963, s. 719, 748 ja asia T-159/98, *Torre ym. v. komissio*, tuomio 24.4.2001, Kok. H. 2001, s. I-A-83 ja II-395, 28 kohta). Oikeussuojan tarve on olemassa ainoastaan siinä tapauksessa, että kanteella saavutettava lopputulos voi tuottaa sen nostajalle hyötyä (ks. asia T-310/00, *MCI v. komissio*, tuomio 28.9.2004, Kok. 2004, s. II-3253, 44 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 41 Käsiteltävänä olevassa asiassa kantajalla oli kanteensa nostamispäivänä jo syntynyt tarve ja aktuaalinen intressi riidanalaisen päätöksen kumoamiseen, koska siinä annettiin ehdollisesti lupa yrityskeskittymään, jonka kaksi sen kilpailijaa toteutti ja joka saattoi vaikuttaa sen kaupalliseen tilanteeseen. Näin ollen kantajan oikeussuojan tarve riidanalaisen päätöksen osalta on kiistaton. Tätä päätelmää ei voida kyseenalaistaa sillä, että komissio väittää oikeussuojan tarpeen puuttuvan kolman-

nen ja viidennen kanneperusteen osalta. Jopa olettaen, että käsitettä, joka koskee tutkimatta jättämistä oikeussuojan tarpeen puuttumisen vuoksi, voitaisiin soveltaa itsenäisesti yhteen ainoaan kanneperusteeseen, kolmas ja viides kanneperuste ovat käsiteltävänä olevassa asiassa kritiikkiä komission sen päättelyn eri osatekijöitä vastaan, joka sai sen tekemään riidanalaisen päätöksen päätösosan, joka on kantajalle epäedullinen.

42 Edellä esitetystä seuraa, että tämä kanne otetaan tutkittavaksi.

## Pääasia

43 Kantaja esittää viisi kanneperustetta kumoamiskanteensa tueksi. Ensimmäisellä kanneperusteella kantaja moittii komissiota siitä, että tämä teki ilmeisen arviointivirheen jättäessään analysoimatta sulautumisen kautta syntyvän yrityskokonaisuuden määräävän markkina-aseman vahvistumista reiteillä, joilla ei ollut suoraa tai välillistä yrityskeskittymän osapuolten liiketoiminnan päällekkäisyyttä. Toisella kanneperusteella kantaja väittää, että komissio teki ilmeisen arviointivirheen jättäessään analysoimatta sulautumisen kautta syntyvän yrityskokonaisuuden määräävän markkina-aseman mahdollista vahvistumista lentokenttäpalvelujen ostomarkkinoilla. Kolmannella kanneperusteellaan kantaja katsoo, että komissio teki ilmeisen arviointivirheen katsoessaan, että CDG ja Orly ovat korvattavissa toisillaan. Neljännellä kanneperusteellaan kantaja väittää, että komissio teki ilmeisen arviointivirheen jättäessään ottamatta huomioon tulevan kilpailutilanteen tapauksessa, jossa yrityskeskittymää ei toteutettaisi. Lopuksi viidennellä kanneperusteellaan kantaja väittää, että riidanalaisessa päätöksessä on ilmeinen arviointivirhe, koska sitoumukset eivät riitä poistamaan komission esittämiä vakavia epäilyjä siitä, soveltuuko yrityskeskittymä yhteismarkkinoille.

44 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yhteisöjen tuomioistuinten valvoessa asetuksella N:o 4064/89 komissiolle annetun harkintavallan käyttöä monitahoisessa taloudellisessa kysymyksenasettelussa tämä valvonta kohdistuu välttämättä ai-

noastaan siihen, että menettelyä ja perusteluvelvollisuutta koskevia sääntöjä on noudatettu, että tosiseikat pitävät asiallisesti paikkansa, että näitä tosiseikkoja ei ole arvioitu ilmeisen virheellisesti ja ettei harkintavaltaa ole käytetty väärin (asia T-342/00, Petrolessence ja SG2R v. komissio, tuomio 3.4.2003, Kok. 2003, s. II-1161, 101 kohta ja asia T-87/05, EDP v. komissio, tuomio 21.9.2005, Kok. 2005, s. II-3745, 151 kohta).

45 Asetuksen N:o 4064/89 2 artiklan 3 kohdan mukaan yhteismarkkinoille soveltumattomiksi on julistettava yrityskeskittymät, joilla luodaan sellainen määräävä markkina-asema tai vahvistetaan sellaista määräävää markkina-asemaa, jonka seurauksena tehokas kilpailu yhteismarkkinoilla tai niiden merkittäväällä osalla olennaisesti estyy. Komission on sitä vastoin julistettava ilmoitettu asetuksen soveltamisalaan kuuluva keskittymä yhteismarkkinoille soveltuvaksi, kun kyseisen säännöksen mukaiset kaksi edellytystä eivät täyty. Jos keskittymällä ei luoda eikä vahvisteta määräävää markkina-asemaa, se on siten hyväksyttävä ilman, että on tarpeen tutkia keskittymän vaikutuksia toimivaan kilpailuun (edellä 28 kohdassa mainittu asia Air France v. komissio, tuomio 19.5.1994, 79 kohta).

46 Kantajan esittämää viittä kanneperustetta on tutkittava näiden seikkojen valossa.

1. *Ensimmäinen kanneperuste, joka koskee ilmeistä arviointivirhettä, koska sulautumisen kautta syntyvän yrityskokonaisuuden määräävän markkina-aseman vahvistumista reiteillä, joilla Air Francen ja KLM:n liiketoiminnan välillä ei ollut päällekkäisyyttä, ei analysoitu*

Asianosainten ja väliintulijan lausumat

47 Kun on kyse matkustajareittiliikenteestä, kantaja huomauttaa, että komissio määritteli asianomaiset tuotemarkkinat sellaisten parien perusteella, jotka muodos-

tettiin lähtö- ja kohdepaikan perusteella (jäljempänä L & K -lähestymistapa), ja kukin yhdistelmä muodosti kysynnän kannalta erilliset markkinat. Kantaja katsoo puolestaan, että komission olisi pitänyt analysoida ”vapaa-ajan lentomatkoja” koskevaa tarjontaa laajemman perustan kuin kaupunkipareja koskevan jaon perusteella ”vapaa-ajan/loman yleismarkkinoiden” puitteissa.

48 Kantaja katsoo lisäksi, että komission olisi pitänyt tarkastella sitä, saattoiko yrityskeskittymä luoda määräävän markkina-aseman tai vahvistaa sitä kaikilla Euroopan unionin markkinoilla. Näin ollen komissio teki kantajan mukaan ilmeisen arviointivirheen, kun se jätti tutkimatta yrityskeskittymän vaikutukset reitteihin, joilla Air Francen ja KLM:n liiketoiminnan välillä ei ollut päällekkäisyyksiä. Kantaja moittii komissiota erityisesti siitä, ettei tämä varmistanut, vahvistaisivatko yrityskeskittymästä saatavat täydentävät edut sekä Air Francen lentoverkon ja painoarvon lisääntyminen kansainvälisellä tasolla sen asemaa kyseisillä reiteillä. Kantaja katsoo näin ollen, että komissio on poikennut käytännöstään, joka koskee määräävän markkina-aseman vahvistumisen arviointia ja josta useat asetuksen N:o 4064/89 8 artiklan 2 kohdan perusteella tehdyt päätökset, joissa se on ottanut huomioon ilmoitettujen yrityskeskittymien suuremman vaikutuksen liitännäismarkkinoihin, jotka ovat laajemmat kuin alue, jolla päällekkäisyys on suoraa, ovat esimerkkejä (ks. mm. vastaavasti yrityskeskittymän julistamisesta yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan soveltumattomaksi 3 päivänä tammikuuta 2001 tehty komission päätös 2004/134/EY (asia COMP/M.2220 – General Electric/Honeywell) (EUVL 2004, L 48, s. 1)).

49 Ilmeistä arviointivirhettä, joka perustuu tähän sulautumisen kautta syntyvän yrityskokonaisuuden määräävän markkina-aseman vahvistumisen analysoinnin laiminlyöntiin, korostaa kantajan mukaan se, että komissio myönsi sen mukaan EY 81 artiklan 3 kohdan mukaisesti edut, jotka yhteisyritykset tai muut lentoyhtiötä yhdistävät yhteistyösopimukset tarjoavat kuluttajille. Käsiteltävänä olevassa asiassa kantaja katsoo, että lentoyhtiölle tai allianssille annettu mahdollisuus tarjota kilpailuetuja, joihin kuuluvat esimerkiksi paremmat yhteydet, alemmat hinnat ja myös uudet reitit, voi vaikuttaa kuluttajiin näiden valitessa lentoyhtiötä tai allianssia. Komissio katsoi kantajan mukaan kuitenkin virheellisesti, että nämä edut hyödyttävät kilpailua, eikä että ne vahvistavat määräävää markkina-asemaa.

- 50 Esimerkkinä yhteyksien lisääntymisen osalta kantaja väittää, että matkustajat, jotka haluavat matkustaa Biarritzista Amsterdamiin, eivät voi lentää suoraan, vaan heidän on kuljettava valintansa mukaan joko Clermont-Ferrandin, Lyonin, Pariisin tai Nizzan lentokentän kautta. Kantajan mukaan yrityskeskittymä vahvistaa näin ollen Air Francen asemaa Biarritz–Amsterdam-markkinoilla. Matkustajat, jotka haluavat matkustaa Biarritzista Amsterdamiin ovat kantajan mukaan taipuvaisia matkustamaan Air Francella, koska yrityskeskittymä mahdollistaa yhteyksien lisäämisen näiden neljän lentokentän ja Amsterdamin välillä. Samantyyppistä päättelyä voidaan kantajan mukaan soveltaa reittiin Brest–Amsterdam, koska yrityskeskittymän seurauksena syntyvä yhteyksien lisääntyminen on vahvistanut Air Francen asemaa.
- 51 Komissio katsoo, että käsiteltävänä olevassa asiassa oli syytä määritellä matkustajalentoliikennepalvelumarkkinat L & K -lähestymistapaa soveltaen. Se toteaa tämän osalta, että kantaja ei ole täsmentänyt, mitä se tarkoittaa ”vapaa-ajan lentomatkoilla” tai ”vapaa-ajan/loman yleismarkkinoilla”, jättäen täten esittämästä täsmällisesti, mikä on lähestymistapa, jossa markkinat pyritään määrittämään laajapohjaisemmin.
- 52 Sellaisten reittien, joilla ei ole päällekkäisyyksiä, vaikutusten osalta komissio katsoo, että kantaja ei voi tyytyä väittämään, että komission olisi pitänyt tutkia niitä, täsmentämättä, mistä reiteistä käsiteltävänä olevassa asiassa on kysymys. Lisäksi yrityskeskittymän osapuolet tai hallinnollisen menettelyn kuluessa kuullut kolmannet eivät komission mukaan antaneet ymmärtää, että yrityskeskittymällä saattaisi olla kilpailua rajoittavia vaikutuksia reitteihin, joilla ei ole päällekkäisyyksiä, niitä reittejä lukuun ottamatta, joilla Air France ja KLM olivat potentiaalisia kilpailijoita. Reittiä Biarritz–Amsterdam koskevan kantajan väitteen osalta komissio katsoo, että viimeksi mainittu muodostaa erilliset markkinat ja että sen analyysin on perustuttava yhtäältä potentiaaliseen kilpailuun Biarritzin ja Amsterdamin välisten suorien lentojen muodossa ja toisaalta aktuaaliseen tai potentiaaliseen kilpailuun muilla kuin suorilla reiteillä näiden kahden kohteen välillä. Tästä analyysistä kuitenkin ilmenee komission mukaan, että yrityskeskittymä ei rajoita kilpailua, ja vastaava toteamus pätee reittiin Brest–Amsterdam. Käsiteltävänä oleva kanneperuste on näin ollen sen mukaan täysin perusteeton.

53 Väliintulija katsoo, että komissio määritteli asianmukaisesti relevantit markkinat ja että kantajan väite, jonka mukaan komissio ei olisi tutkinut yrityskeskittymän vaikutuksia markkinoihin, joilla päällekkäisyyksiä ei ole, on perusteeton.

#### Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

54 Tässä kanneperusteessa on kaksi osaa. Kantaja väittää ensinnäkin, että komissio ei analysoinut yrityskeskittymän kilpailuvaikutusta ”vapaa-ajan lentomatkojen” markkinoihin. Kantaja huomauttaa toiseksi, että komissio jätti analysoimatta yrityskeskittymän vaikutukset markkinoihin, joilla päällekkäisyyksiä ei ole.

55 Sen arvioimiseksi, luoko suunniteltu yrityskeskittymä määräävän markkina-aseman tai vahvistaako se sitä, komission on ensinnäkin määritettävä relevantit markkinat (asia 6/72, Europemballage ja Continental Can v. komissio, tuomio 21.2.1973, Kok. 1973, s. 215, Kok. Ep. II, s. 89, 32 kohta ja asia T-30/89, Hilti v. komissio, tuomio 12.12.1991, Kok. 1991, s. II-1439, 46 ja 64 kohta).

56 Käsiteltävänä olevassa asiassa komissio teki asianomaisten tuotemarkkinoiden määrittämiseksi kysynnän korvattavuusanalyysin. Riidanalaisesta päätöksestä ilmenee, että matkustajalentoliikennepalvelujen osalta tuotemarkkinat on komission mukaan määriteltävä L & K -lähestymistavan mukaan. Tämän lähestymistavan mukaisesti kutakin lähtö- ja kohdepaikan välistä reittiä on pidettävä erillisinä markkinoina. Sen osoittamiseksi, muodostaako lähtö- ja kohdepaikan yhdistelmä relevantit tuotemarkkinat, komissio tutki perustellusti riidanalaisen päätöksen yhdeksännessä perustelukappaleessa erilaisia kuljetusmahdollisuuksia, joita asiakkaille näiden kahden pisteen välillä tarjottiin (ks. vastaavasti asia 66/86, Ahmed Saeed Flugreisen ym., tuomio 11.4.1989, Kok. 1989, s. 803, Kok. Ep. X, s. 21, 39–41 kohta ja edellä 28 kohdassa mainittu asia Air France v. komissio, tuomio 19.5.1994, 84 kohta).

57 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kehotti kantajaa suullisessa käsittelyssä selventämään kantaansa markkinoiden määrittämisen osalta ja toteamaan, kiistääkö se komission tekemän markkinoiden määrittämisen. Kantaja vastasi kieltävästi ja totesi, ettei se aikonut kiistää käytetyn L & K -lähestymistavan perusteltavuutta, mutta se halusi tuoda esiin sen, että sen mukaan komission olisi pitänyt ulottaa kilpailuanalyyysinsa muihin relevantteihin markkinoihin, jotka olisi sen mukaan pitänyt määrittää eri tavalla.

Yrityskeskittymän vaikutusta vapaa-ajan lentomatkamarkkinoihin koskevan analyysin puuttuminen

58 On muistutettava, että työjärjestyksen 44 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan kanteessa on mainittava riidan kohde ja yhteenveto seikoista, joihin kanne perustuu. Tämä on tehtävä riittävän selvästi ja täsmällisesti, jotta vastaaja voi valmistella puolustuksensa ja jotta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi tarvittaessa antaa asiassa ratkaisun ilman täydentäviä tietoja. Jotta oikeusvarmuuden ja hyvän oikeudenkäytön vaatimusten toteutuminen taattaisiin, kanne voidaan ottaa tutkittavaksi vain, jos olennaiset tosiseikat ja oikeudelliset seikat, joihin kanne perustuu, käyvät ainakin yhteenvedonomaisesti mutta samalla johdonmukaisesti ja ymmärrettävästi ilmi itse kannekirjelmästä (asia T-85/92, Hoe v. komissio, määräys 28.4.1993, Kok. 1993, s. II-523, 20 kohta ja asia T-113/96, Dubois ja Fils v. neuvosto ja komissio, tuomio 29.1.1998, Kok. 1998, s. II-125, 29 kohta).

59 Käsiteltävänä olevassa asiassa lukuun ottamatta mainintaa siitä, että yrityskeskittymää ei analysoitu ”vapaa-ajan lentomatkojen” eli markkinoiden, joita kantaja ei määrittänyt selvästi kirjelmässään, osalta, tämä ei esitä minkäänlaisia argumentteja väitteensä tueksi. Kantaja tyytyy väittämään, että tietyille matkustajille, jotka haluavat tehdä vapaa-ajan matkan, eri matkakohteet ovat vaihtokelpoisia. Se ei kuitenkaan kuvaillut näiden väitettyjen markkinoiden ominaisuuksia. Kun täsmällisempää määritelmää markkinoista, jotka kantaja väittää olevan olemassa, ei ole, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen on mahdotonta arvioida, olisiko komission pitänyt tutkia niitä.



- 60 On näin ollen katsottava, että työjärjestyksen 44 artiklan 1 kohdan c alakohdassa vahvistetut vaatimukset eivät täyty käsiteltävänä olevassa asiassa.
- 61 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo joka tapauksessa, että kantaja ei ole osoittanut, miten L & K -lähestymistapaan perustuva markkinoiden määritelmä, joka kattaa suurimmaksi osaksi ”vapaa-ajan lentomatkoja” koskevat reitit, ei mahdollista kaikkien niiden kilpailuongelmien analyysia, jotka yrityskeskittymä voi aiheuttaa.
- 62 Kanneperusteen ensimmäinen osa jätetään näin ollen tutkimatta.

Yrityskeskittymän markkinoihin, joilla ei ole päällekkäisyyksiä, aiheuttaman vaikutuksen analysoimatta jättäminen

- 63 On muistutettava, että komission on tutkittava erityisesti asetuksen N:o 4064/89 2 artiklan perusteella kilpailuvaikutukset markkinoihin, joiden osalta on olemassa vaara sellaisen määräävän markkina-aseman luomisesta tai vahvistamisesta, jonka seurauksena kilpailu voi merkittävästi estyä. Ei voida sulkea pois sitä, että yrityskeskittymä voi vaikuttaa tällä tavoin markkinoihin, joilla yrityskeskittymän osapuolten liiketoiminta ei ole päällekkäistä.
- 64 Vaikka kuultujen kolmansien hallinnollisessa menettelyssä esille tuomat huolet ohjaavat osittain komission toteuttamaa kilpailuanalyysia, komission on tarkastettava jopa kyseisten kolmansien nimenomaisten huomautusten puuttuessa luotettavien seikkojen valossa kilpailuongelmia, jotka yrityskeskittymä aiheuttaa kaikilla markkinoilla, joihin se voi vaikuttaa.

- 65 Kun komissiota moititaan siitä, ettei se ole ottanut huomioon mahdollista kilpailuongelmaa markkinoilla, joilla yrityskeskittymän osapuolten liiketoiminnan välillä ei ole päällekkäisyyttä, kantajan on kuitenkin esitettävä luotettavat seikat, jotka osoittavat konkreettisesti sellaisen kilpailuongelman olemassaolon, joka komission olisi pitänyt sen vaikutuksen vuoksi tutkia.
- 66 Tähän vaatimukseen vastaamiseksi kantajan on yksilöitävä asianomaiset markkinat, kuvailtava kilpailutilanne ilman yrityskeskittymää ja osoitettava, mitkä ovat yrityskeskittymän todennäköiset vaikutukset, kun otetaan huomioon näiden markkinoiden kilpailutilanne.
- 67 Käsiteltävänä olevassa asiassa kantaja toteaa väitettään tukematta pelkästään, että komissio rajoitti kilpailuanalyyysinsä virheellisesti markkinoihin, joilla yrityskeskittymän osapuolten liiketoiminnan välillä oli suoria ja välillisiä päällekkäisyyksiä. Kantaja tyytyy korostamaan, että Air Francella on monopoli 27:llä 42:sta Pariisista lähtevästä kotimaan reitistä, että sen hallussa on 61,8 prosenttia kokonaiskapasiteetista Ranskasta lähtevien reittien osalta ja että sen hallussa on 53 prosenttia kaikista Orlyn ja 74 prosenttia CDG:n käytettävissä olevista lähtö- ja saapumisajoista.
- 68 Nämä numeeriset tiedot eivät kuitenkaan riitä sen toteamiseen, että kantajan esittämä väite, joka koskee markkinoita, joilla ei ole päällekkäisyyksiä, on perusteltu, koska kantaja ei yksilöi niitä selvästi.
- 69 Niiden esimerkkien osalta, jotka kantaja esittää matkustajista, jotka haluavat matkustaa Brestistä tai Biarritzista Amsterdamiin ja jotka ovat taipuvaisia valitsemaan Air Francen yrityskeskittymän aiheuttaman yhteyksien lisääntymisen vuoksi, kantaja tyytyy tähän pelkkään toteamukseen tukematta sitä tosiseikkoja koskevin todistein. Lisäksi kuten komissio esittää, markkina-analyyysissa on yhtäältä otettava huomion potentiaalinen kilpailu suorilla lennoilla Biarritzin tai Brestin ja

Amsterdamin välillä ja toisaalta aktuaalinen tai potentiaalinen kilpailu muilla kuin suorilla lennoilla näiden samojen kaupunkien välillä. Komission mukaan mikään konkreettinen seikka ei kuitenkaan osoita, että Air France ja KLM olisivat potentiaalisia kilpailijoita reitillä Biarritz–Amsterdam suorien lentojen osalta tai että KLM voitaisiin luokitella Air Francen potentiaalisesti kilpailijaksi näiden kaupunkien välisillä muilla kuin suorilla lennoilla.

70 Lisäksi reitin Brest–Amsterdam osalta komissio, jonka väitettä kantaja ei tältä osin kiistä, korosti, että koska suoraa lentoa ei ole, matkustajien on kuljettava Lyonin, Marseillen, Nizzan tai Pariisin kautta. Tämän osalta on muistutettava, että riidanalaisessa päätöksessä myönnettiin, että koska Lyon–Amsterdam-, Marseille–Amsterdam- ja Pariisi–Amsterdam-markkinat aiheuttivat kilpailuongelmia, niiden korjaamiseksi oli ehdotettu sitoumuksia. Nizza–Amsterdam-markkinoiden, jotka koskevat vain pieniä matkustajamääriä, osalta riidanalaisesta päätöksestä ilmenee, että KLM ja sen tytäryhtiö Basiq Air kilpailevat kantajan kanssa, jolla on merkittävä markkinaosuus tällä reitillä. Air France puolestaan tarjoaa ainoastaan liittymälentopalvelun, ja sillä on tällä reitillä alle yhden prosentin markkinaosuus (riidanalaisen päätöksen 79 perustelukappale). Komissio katsoi näin ollen, että tämä reitti ei aiheuttanut kilpailuongelmia.

71 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että kantaja ei esitä mitään seikkoja, joilla voitaisiin osoittaa, että näihin toteamuksiin liittyisi ilmeinen arviointivirhe.

72 Lopuksi se, että komissio myönsi yhteisyritysten tai lentoyhtiöiden välisten yhteistyösopimusten kuluttajille tarjoamat edut EY 81 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti, ei voi osoittaa ilmeisen arviointivirheen olemassaoloa. Samoin kuin kilpailijoiden välinen sopimus, joka ei kuulu kiellon soveltamisalaan EY 81 artiklan 3 kohdan perusteella, yrityskeskittymä voi aiheuttaa merkittäviä kilpailuetuja, joista kuluttajat voivat hyötyä. Tämän osalta on muistutettava, että yrityskeskittymien valvonta ei perustu tällaisten etujen kieltoon, vaan huoleen välttää sellaisen

määrävän markkina-aseman luominen tai vahvistaminen, jonka seurauksena toimiva kilpailu rajoittuu huomattavasti yhteismarkkinoilla. Mahdollisuus tarjota matkustajille yrityskeskittymän seurauksena palveluja huokeampaan hintaan voi olla ainoastaan tietyissä tapauksissa osoitus määrävän markkina-aseman luomisesta tai vahvistamisesta eli esimerkiksi tilanteessa, jossa sulautumisen kautta syntyvä yrityskokonaisuus aikoo tai voi soveltaa saalistushintoja.

- 73 Kun otetaan huomioon, että käsiteltävänä olevassa asiassa kantaja ei osoita konkreettisesti, että sulautumisen kautta syntyvä yrityskokonaisuus voisi tarjota matkustajille houkuttelevia kilpailuetuja muilla markkinoilla, joita se ei sitä paitsi määrittele, määrävän markkina-aseman luomista tai vahvistamista ja tästä aiheutuva uhkaa samanaikaiselle kilpailulle kyseisillä markkinoilla ei ole osoitettu.
- 74 Näin ollen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että kantaja ei ole osoittanut oikeudellisesti riittävällä tavalla, että komissio teki ilmeisen arviointivirheen, kun se ei analysoinut markkinoita, joilla ei esiinny päällekkäisyyksiä.
- 75 Tästä seuraa, että kanneperusteen toinen osa on hylättävä samoin kuin näin ollen koko ensimmäinen kanneperuste.

*2. Toinen kanneperuste, joka koskee ilmeistä arviointivirhettä sellaisen analyysin puuttumisen vuoksi, joka koskee sulautumisen kautta syntyvän yrityskokonaisuuden määrävän markkina-aseman vahvistumista lentokenttäpalvelujen ostomarkkinoilla*

Asianosainten ja väliintulijan lausumat

- 76 Kantaja väittää, että komissio jätti huomiotta sen, että Air France ja KLM ovat lentokenttäpalvelujen ostajia, vaikka sen päätöskäytännössä pyritään tutkimaan

yrityskeskittymän vaikutuksia ostomarkkinoihin (yrityskeskittymän julistamisesta yhteismarkkinoille soveltumattomaksi (asia IV/M.784 – Kesko/Tuko) 20 päivänä marraskuuta 1996 tehty komission päätös 97/277/EY (EYVL 1997, L 110, s. 53); yrityskeskittymän julistamisesta yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan soveltuvaksi (asia IV/M.877 – Boeing/McDonnell Douglas) 30 päivänä heinäkuuta 1997 tehty komission päätös 97/816/EY (EYVL L 336, s. 16) ja asetuksen N:o 4064/89 mukaisesta menettelystä (asia IV/M.1221 – Rewe/Meinl) 3 päivänä helmikuuta 1999 tehty komission päätös 1999/675/EY (EYVL L 274, s. 1)). Käsiteltävänä olevassa asiassa ostomarkkinat ovat palvelumarkkinat, jotka liittyvät maksullisiin lentokenttäinfrastruktuureihin, ja kyseiset palvelut muodostuvat kiitoteiden käytöstä ja ylläpidosta, rullausteiden ja asematon käytöstä sekä siviili-ilma-alusten lähestymislennonjohtopalveluista (EY:n perustamissopimuksen 86 artiklan 3 kohdan mukaisesta menettelystä 26 päivänä heinäkuuta 2000 tehty komission päätös 2000/521/EY (EYVL L 208, s. 36)).

77 Kantaja toteaa, että komissio myönsi riidanalaisessa päätöksessä ottaneensa huomioon kilpailijoiden esittämät huolet ja erityisesti määräävää markkina-asemaa keskuskentillä koskevan huolen (riidanalaisen päätöksen 161 perustelukappale). Kantajan mukaan komissio vaati näin ollen tiettyjen sitoumusten hyväksymistä sen määräävän markkina-aseman korjaamiseksi, joka Air Francella on Pariisin keskuskentällään. Tällä tavalla toimiessaan komissio katsoi kantajan mukaan implisiittisesti, että yrityskeskittymä saattoi vahvistaa Air Francen asemaa CDG:llä ja Orlylla lentokenttäpalvelujen ostomarkkinoilla.

78 Kantaja väittää, että Air Francella on määräävä markkina-asema CDG:llä ja Orlylla, ja korostaa lisäksi, että Aéroports de Paris (jäljempänä AdP), joka hallinnoi näitä lentokenttiä ja myöntää lähtö- ja saapumisaikoja, sekä Air France ovat julkisia yrityksiä. Kantaja muistuttaa tämän osalta, että elinten, jotka vastaavat lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta, voidaan katsoa harjoittavan taloudellista toimintaa (asia T-128/98 Aéroports de Paris v. komissio, tuomio 12.12.2000, Kok. 2000, s. II-3929, 121 kohta). Komissio ei kantajan mukaan kuitenkaan ottanut huomioon sitä,

että yrityskeskittymä voisi merkitä määräävän markkina-aseman luomista tai vahvistamista lentokenttäpalvelujen ostomarkkinoilla, joihin kuuluu Pariisi, jossa AdP:llä on määräävä markkina-asema.

- 79 Komissio toteaa, että kantaja vetoaa ensimmäistä kertaa tämän kanteen yhteydessä lentokenttäpalvelujen ostomarkkinoihin, koska tätä kysymystä ei otettu missään vaiheessa esiin hallinnollisessa menettelyssä. Se toteaa lisäksi, että kantaja ei täsmennä, mitä se ymmärtää "lentokenttäpalveluilla", ja tyytyy vetoamaan argumentteihin, jotka koskevat lähtö- ja saapumisaikojen jakamista. Kantaja ei komission mukaan viittaa mitenkään lentokenttäpalveluihin, sellaisina kuin ne yleisesti ymmärretään, eli esimerkiksi ravitsemus- ja maahuolintapalveluihin. Komissio katsoo näin ollen, ettei näitä argumentteja ollut tarpeen tutkia, ja korostaa, että mikään ei osoita, että sen olisi pitänyt tutkia näiden palvelujen ostomarkkinoita.
- 80 Komissio huomauttaa ensinnäkin, että on yleisesti hyväksyttyä, että lähtö- ja saapumisajat ovat välttämättömiä lentoliikennepalvelujen tarjoamiselle. Näin ollen se väittää, ettei ollut mitään syytä pitää näitä palveluja erillisenä toimintana. Komission mukaan lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen on lisäksi hallinnollista eikä taloudellista toimintaa, joten AdP on viranomainen eikä yritys. Lisäksi elin, joka vastaa lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta Ranskassa, kun on kyse koordinoituista lentokentistä, on sen mukaan Association pour la coordination des horaires (COHOR) eikä AdP, kuten kantaja väittää. Sulautumisen kautta syntyvä yrityskonaisuus tai mikään muukaan yritys ei myöskään voi valvoa sillä tavoin lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta vastaavia elimiä, että tämän voitaisiin katsoa muodostavan asetuksessa N:o 4064/89 tai EY 82 artiklassa tarkoitettun määräävän markkina-aseman.
- 81 Toiseksi kun on kyse palveluista, jotka koskevat sellaisten lentokenttäinfrastruktuurien käyttöä, joista kannetaan maksu, komissio katsoo, ettei riitä, että kantaja osoittaa, että tällaiset markkinat ovat olemassa, vaan sen on myös näytettävä toteen, että komissio on tehnyt ilmeisen arviointivirheen, kun se ei ole tutkinut myös tällaisia markkinoita.

## Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

82 Tämä kanneperuste muodostuu kahdesta osasta. Kantaja väittää ensinnäkin, että komissio on jättänyt analysoimatta sulautumisen kautta syntyvän yrityskokonaisuuden aseman vahvistumista lentokenttäpalvelujen ostomarkkinoilla, jotka se määrittelee markkinoiksi, jotka koskevat infrastruktuureihin liittyviä palveluja eli esimerkiksi kiitoteiden käyttöä ja ylläpitoa, rullausteiden ja asematason käyttöä sekä siviili-ilma-alusten lähestymislennonjohtoa, joista kannetaan maksu. Kantaja huomauttaa toiseksi, että komissio jätti tutkimatta kaupallista vaikutusta, jota sulautumisen kautta syntyvällä yrityskokonaisuudella voisi olla AdP:hen.

83 Asianosaisia kehoitettiin suullisessa käsittelyssä toteamaan, muodostavatko kyseiset palvelut yhdet tai useat merkitykselliset markkinat, jotka on erotettava niistä, jotka määriteltiin L & K -lähestymistavan mukaan. Komissio, jonka väitettä kantaja ei kiistänyt tältä osin, katsoi, että nämä palvelut muodostavat useammat merkitykselliset markkinat, jotka ovat erillään kyseisen lähestymistavan mukaan määritellyistä markkinoista.

Määrävän markkina-aseman vahvistumisen huomiotta jättäminen lentokenttäpalvelujen ostomarkkinoilla

84 Käsiteltävänä olevassa asiassa kantaja tyytyy pelkästään väittämään, että maksullisen lentokenttäinfrastruktuurin käyttöön liittyville palveluille on olemassa erilliset markkinat, joilla sulautumisen kautta syntyvällä yrityskokonaisuudella on sen mukaan lisääntynyt ostovoima, esittämättä vähäisintäkään näyttöä sellaisen määrävän markkina-aseman luomisesta tai vahvistamisesta, joka voi rajoittaa kilpailua näillä markkinoilla.

- 85 Kantajaa kehoitettiin suullisessa käsittelyssä toteamaan, millä tavoin yrityskeskittymä sen mukaan merkitsisi määräävän markkina-aseman vahvistamista kyseisillä markkinoilla, koska sen kirjelmässä oli tältä osin aukkoja. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimien katsoo kuitenkin, että kantaja ei kyennyt esittämään asianmukaisia seikkoja, joilla voitaisiin osoittaa tällainen vahvistaminen ja näin ollen komission syyksi luettava ilmeinen arviointivirhe tältä osin.
- 86 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa ylimääräisesti, että riidanalaisen päätöksen 73 perustelukappaleessa myönnetään, että yrityskeskittymän osapuolet "saavat suhteessa kilpailijoihinsa enemmän suurtuotannon etuja kyseisillä kahdella lentokentällä – – sekä paremman neuvotteluaseman hintojen osalta ulkopuolisten toimittajien kanssa, kun on kyse tekniikasta, maahuolintapalveluista, lentoaseman rakennelmista ja laitteista jne.". Tästä seuraa riidanalaisen päätöksen mukaan, että "sulautumisen kautta syntyvän yrityskokonaisuuden asema on hyvin vahva tällä reitillä keskusenttien välillä", jotka ovat Pariisi ja Amsterdam.
- 87 Komissio myönsi näin ollen kilpailuvaikutukset, jotka yrityskeskittymällä voi olla yhteyskentillä. Se, että komissio katsoi, että kilpailuongelmat osapuolten keskus- kentillä harjoitetun kaupallisen toiminnan osalta ovat lisääntyneet analysoimatta täsmällisesti kyseisiä markkinoita, ei ole ilmeinen arviointivirhe, jolla voidaan kyseenalaistaa riidanalaisen päätöksen laillisuus. Tämä toteamus sai komission hyväksymään sitoumuksia, joiden ilmoitettu tavoite oli korjata lisääntynyt merkitys kokonaisuutena tarkasteltuna ja erityisesti määräävän markkina-aseman tunnustamisen valossa sulautumisen kautta syntyvän yrityskokonaisuuden yhteyskentillä.
- 88 Kanneperusteen ensimmäinen osa on näin ollen hylättävä.



## Sulautumisen kautta syntyvän yrityskokonaisuuden lisääntynyt vaikutus AdP:hen

89 Kantaja väittää, että sulautumisen kautta syntyvän yrityskokonaisuuden määräävä markkina-asema Pariisissa voi vaikuttaa AdP:hen, joka sen mukaan vastaa muun muassa lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta.

90 Ensinnäkin kun on kyse lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta, on muistutettava, että toiseikkojen tapahtumahetkellä tätä säänneltiin lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä 18 päivänä tammikuuta 1993 annettulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 95/93 (EYVL L 14, s. 1). Kyseisen asetuksen 4 artiklassa säädettiin seuraavaa:

”– – Jäsenvaltion on varmistettava, että koordinaattori suorittaa – – asetuksessa säädetty tehtävät itsenäisesti – – Koordinaattori toimii – – puolueettomasti ja avoimesti sekä ketään syrjimättä – – vastaa lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta [ja] valvoo lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä.”

91 Edellä esitetystä seuraa, että lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen kuuluu säännöstöön, joka periaatteessa estää sen, että jakamisesta vastaava elin suosisi sulautumisen kautta syntyvää yrityskokonaisuutta myöntämällä sille enemmän lähtö- ja saapumisaikoja kuin sen kilpailijoille. Tämän osalta kantaja ja komissio totesivat suullisessa käsittelyssä, etteivät ne halunneet lausua sitä, kumpi toimivaltainen taho varsinaisesti on (AdP vai COHOR).

92 On sitä paitsi todettava, että kantaja ei esitä mitään seikkoja, joilla voitaisiin osoittaa, että yrityskeskittymän osapuolet voisivat käsiteltävänä olevassa asiassa vaikuttaa tavalla tai toisella kyseiseen elimeen.

- 93 Toiseksi on todettava, että AdP:n puhtaasti hallinnollisten tehtävien, erityisesti valvontatoiminnan, ja Pariisin alueen lentoasemien hallinnointiin ja käyttöön liittyvän toiminnan, josta kannetaan liikevaihtoon perustuvia maksuja, jotka vaihtelevat toteutuneen liikevaihdon mukaan, välillä tehdään yleisesti ero (edellä 78 kohdassa mainittu asia *Aéroports de Paris v. komissio*, tuomion 112 kohta). On siis kiistatonta, että AdP vastaa kahdesta ominaisuuksiltaan erilaisesta tehtävästä eli yhtäältä ”julkisesta palvelutehtävästä” ja toisaalta kaupallisista tehtävistä, joihin sovelletaan väistämättä kilpailusääntöjä. Näin ollen se, että Air France ja AdP ovat kaksi julkista yritystä, ei voi merkitä oletamaa kartellista tai muusta yhteisjärjestelystä, kuten kantaja vaikuttaa vihaavan.
- 94 Edellä esitetyn perusteella kanneperusteen toinen osa ja näin ollen koko toinen kanneperuste on hylättävä.

*3. Kolmas kanneperuste, joka koskee ilmeistä arviointivirhettä CDG:n ja Orlyn korvattavuuden osalta*

Asianosaisten ja väliintulijan lausumat

- 95 Kantaja kiistää komission päättelyn CDG:n ja Orlyn korvattavuuden osalta. Näiden lentokenttien sijainnin osalta kantaja toteaa, että sen tekemien laskelmien mukaan CDG sijaitsee lähes kaksi kertaa kauempana Pariisin keskustasta kuin Orly (30 km vastaan 18 km), ja Orly sijaitsee etelään ja CDG koilliseen Pariisin keskustasta. Se katsoo lisäksi, että koska Orly on pienempi lentokenttä, tarvittava aika lentokoneesta poistumiseen ja muiden kulkuneuvojen saavuttamiseen on siellä lyhyempi kuin CDG:llä. Näin ollen Orlylta on kantajan mukaan nopeampaa matkustaa Pariisiin keskustaan.

- 96 Kantaja väittää, että käytännössä useimmat pitkän matkan reittiliikenteen harjoittajat ovat keskittäneet toimintansa CDG:lle, koska Orly on pikemminkin tarkoitettu lyhyen matkan Euroopan ja kansalliseen liikenteeseen. Sen mukaan CDG huolehtii huomattavasta määrästä ihmisiä, jotka siirtyvät lennolta toiselle, kun taas Orly on vanhempi lentokenttä ja siis heikommin varusteltu tällaisiin henkilömääriin vastaamiseen. Näin ollen Air France keskittää sen mukaan pitkän matkan mannertenväliset lentonsa CDG:lle ja käyttää Orlyta kotimaan lentoihinsa. Kantajan mukaan on näin ollen välttämätöntä lähteä CDG:ltä, jotta pääsee mannertenvälisille lennoille, koska reittiliikenteen harjoittajat ovat sijoittautuneet sinne. Lisäksi koska lentokenttäverot ovat selvästi korkeammat CDG:llä kuin Orlylla, halpalentoyhtiöt toimivat sen mukaan mieluummin Orlylta. Kantaja lisää, että komissio on itse myöntänyt, että suuri osa kuluttajista ei pidä näitä lentokenttiä toisillaan korvattavina (riidanalaisen päätöksen 28 kohta). Se katsoo, että vaikka komissio toteaa, että lentokenttien korvattavuus on mahdollista sekä kysynnän että tarjonnan näkökulmasta, se ei kuitenkaan analysoi tilannetta tarkastelemalla lentokenttiä suorina palveluntoimittajina lentoyhtiöille. Komissio ei näin ollen voi sen mukaan tehdä tästä seuraavaa päätelmää, jonka mukaan lentoyhtiöillä lentokenttäpalvelujen kuluttajina on erilaiset tarpeet sen mukaan, onko kyseessä Air Francen kaltainen reittilentoyhtiö vai halpalentoyhtiö.
- 97 Komissio muistuttaa, että CDG:n ja Orlyn korvattavuuden myöntäminen sallii mahdollisten uusien tulokkaiden pyytää lähtö- ja saapumisaikoja jommaltakummalta lentokentältä (sitoumuspaketin 1.3.9 kohta). Näin ollen riidanalaisesta päätelmästä ei aiheudu minkäänlaista haittaa kantajalle, eikä tällä ole oikeudellisesti suojattua intressiä vedota tähän kanneperusteeseen, joten sitä ei voida ottaa tutkittavaksi (edellä 40 kohdassa mainitut yhdistetyt asiat NBV ja NVB v. komissio, tuomion 31 kohta ja sitä seuraavat kohdat).
- 98 Kanneperusteen asiakysymyksen osalta ratkaiseva tekijä maantieteellisen korvattavuuden myöntämisen osalta ei komission mukaan ole kyseisten kahden lentokentän etäisyys Pariisin keskustasta, vaan tarvittava matkustusaika. Toisin kuin kantaja antaa ymmärtää, CDG:lle on riittävät julkiset liikenneyhteydet, minkä lisäksi kyseiset kaksi lentokenttää on kumpikin yhdistetty yhtä hyvin Pariisin keskustaan. Komissio ei myöskään kiistä kantajan väitteitä, joiden mukaan CDG:tä käytetään pääasiassa

pitkän matkan lentoihin ja Orlya lähinnä lyhyen matkan lentoihin. Nämä väitteet liittyvät sen mukaan kuitenkin tarjontaan, joka on vähemmän tärkeä kriteeri kuin kysyntä korvattavuuden olemassaolon määrittämiseksi.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 99 Kuten komissio on todennut markkinoiden määritelmästä annetussa tiedonannossa, yrityksiin kohdistuvien kilpailupaineiden kolme tärkeintä syytä ovat seuraavat: kysynnän korvattavuus, tarjonnan korvattavuus ja potentiaalinen kilpailu. Merkityksellisten markkinoiden määrittelyssä kysynnän korvaaminen on taloudelliselta kannalta välittömin ja tehokkain tekijä, joka rajoittaa tietyn tuotteen toimittajien käyttäytymistä erityisesti hinnoittelupäätösten suhteen (13 kohta). Näin ollen korvattavuutta on tarkasteltava paitsi tarjonnan myös kysynnän näkökulmasta, ja kysyntä on periaatteessa tehokkain arviointikriteeri.

– Kyseisten kahden lentokentän sijainti

- 100 Kuten komissio korostaa, ratkaiseva tekijä CDG:n ja Orlyn maantieteellisen korvattavuuden arvioinnissa kysynnän kannalta ei ole etäisyys pääasiallisen lähtöpaikan ja kyseisten kahden lentokentän välillä, vaan tarvittava aika matkustaa näille lentokentille tästä lähtöpaikasta käsin. Kantaja ei esitä mitään seikkoja, joilla voitaisiin osoittaa, että tämä kriteeri ei ole merkittävä maantieteellisen korvattavuuden olemassaolon osoitin.

- 101 Käsiteltävänä olevassa asiassa kantaja ei voi kiistää sitä, että matkustusaika kummallekin lentokentälle on sama, koska se esitti itse, että CDG:lle matkustamiseen (RER B:llä) tarvitaan 33 minuuttia boulevard Saint-Micheliltä ja Orlylle matkustamiseen (RER B:llä tai Orlyval-linjalla) 30 minuuttia. Tämän osalta kantajan väitettä, jonka mukaan tämä matkustusaika Pariisin keskustaan vaihtelee kyseisten kahden lentokentän välillä sen ajan vuoksi, joka tarvitaan lentokoneesta poistumiseen ja muiden kuljetusvälineiden saavuttamiseen, ei tueta millään tosiseikkoja koskevilla todisteilla.
- 102 Kantaja ei näin ollen ole osoittanut ilmeistä arviointivirhettä, jonka komissio olisi tehnyt myöntäessään kyseisten kahden lentokentän välisen korvattavuuden sen vuoksi, että kuluttajalle on yhdentekevää, matkustaako tämä CDG:lle vai Orlylle lennolle päästäkseen ja siirtykö tämä Pariisin keskustaan CDG:ltä vai Orlylta.

– Kyseisiltä kahdelta lentokentältä tarjottavat lentotyypit

- 103 Ensinnäkin kysynnän korvattavuuden osalta komissio katsoo, että matkustajien, jotka matkustavat kohteesta toiseen ja joihin kuuluvat sekä matkustajat, joille aika on tärkeä tekijä, että matkustajat, joille näin ei ole, näkökulmasta CDG ja Orly ovat korvattavissa toisillaan, koska ne sijaitsevat samalla liikennöintivyöhykkeellä ja niille on vertailukelpoiset pääsymahdollisuudet (riidanalaisen päätöksen 29 perustelukappale).
- 104 On muistutettava, että kahden lentokentän korvattavuuden tutkimiseksi komission on otettava huomioon kokonaiskysyntä, koska asiakkailta, joille aika ei ole tärkeä tekijä, on erilaiset vaatimukset, koska he ovat joustavampia. Komissio saattoi näin ollen myöntää, että monien liikematkustajien näkökulmasta CDG ja Orly eivät ole korvattavissa toisillaan, koska Orly tarjoaa vähemmän yhteyksiä (riidanalaisen päätöksen 28 perustelukappale). Liikematkustajien odotukset saivat näin ollen komission katsomaan, että oli olemassa ”osamarkkinoita” sen mukaan, onko aika

matkustajalle tärkeä tekijä vai ei. Nämä näkemykset, jotka koskevat tiettyjä liikeasiakkaita, jotka edustavat vain osaa kysynnästä, eivät kuitenkaan voi kyseenalaistaa korvattavuutta koskevaa päätelmää. Yhtäältä komissio myönsi nimenomaisesti tämän matkustajaryhmän erityisvaatimukset. Toisaalta kantaja ei esitä mitään seikkoja, joilla voitaisiin osoittaa, että matkustajien, joille aika on tärkeä tekijä ja joihin useimmat liikematkustajat kuuluvat, odotuksilla olisi pitänyt olla etusija muiden kuin kyseisten matkustajien, jotka katsovat, että kyseiset kentät ovat korvattavissa toisillaan, odotuksiin nähden.

105 Kantajan sen väitteen osalta, jonka mukaan komissio ei katsonut, että lentoyhtiöillä asiakkaina ja siis lentokenttäpalvelujen kuluttajina on erilaiset tarpeet sen mukaan, onko kyse verkostolentoyhtiöistä vai halpalentoyhtiöistä, minkä vuoksi kahta lentokenttää ei voida pitää toisillaan korvattavina, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että kantaja ei esitä näyttöä tämän kannan selkeyttämiseksi.

106 Edellä esitetystä seuraa, että kantaja ei esitä mitään asiaankuuluvia seikkoja, joilla voitaisiin osoittaa, että komissio olisi katsonut virheellisesti kysynnän osalta, että kyseiset kaksi pariisilaiskenttää ovat korvattavissa toisillaan.

107 Toiseksi, mitä tulee lentoyhtiöiden tarjontaan kuluttajille toiselta näistä lentokentistä käsin, on katsottava, että kantajan väitteiden, jotka koskevat yhtäältä lentokenttien tarjoamia lentotyyppejä niiden erityisen infrastruktuurin mukaan ja toisaalta kyseisten kahden lentokentän ominaisuuksia, vaikutukset ovat vähäisemmät, kuten edellä on todettu.

- 108 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimien toteaa, että komissio myönsi kantajan väittämät kyseisten kahden lentokentän toiminnalliset erityispiirteet, koska se totesi, että tarjonnan puolella useimmat verkostoliikenteenharjoittajat katsoivat, että kyseiset kaksi lentokenttää ovat korvattavissa toisillaan, vaikka ne ovatkin keskittäneet toimintansa CDG:lle, kun taas Orlylta toimivat lentoyhtiöt keskittyvät toiminnassaan pääosin kotimaan liikenteeseen. Tiettyjen lentoyhtiöiden osalta kyseiset kaksi lentokenttää eivät ole korvattavissa toisillaan asianomaisten markkinoiden (kauttakulkuliikenne tai kahden paikan välinen liikenne, kansalliset tai kansainväliset reitit) ja aiheutuvien kustannusten vuoksi (ks. vastaavasti riidanalaisen päätöksen 28 perustelukappale). Riidanalaisessa päätöksessä todetaan näin ollen, että korvattavuutta voidaan arvioida eri tavoin erityisesti halpalentoyhtiöiden osalta, sillä näille on tärkeää voida valita lentokenttä kustannustensa minimoimiseksi, koska lentokenttäverot voivat vaihdella lentokenttien välillä (riidanalaisen päätöksen 28 perustelukappale). Tästä seuraa, että komissio katsoi kokonaisanalyysin perusteella, että kyseiset kaksi lentokenttää ovat korvattavissa toisillaan, ja otti muiden kriteerien ohella huomioon halpalentoyhtiöiden liiketoiminnalliset erityispiirteet.
- 109 Edellä esitetyn perusteella kantaja ei esitä näyttöä, jolla voitaisiin osoittaa ilmeinen arviointivirhe CDG:n ja Orlyn korvattavuuden osalta.
- 110 Kolmas kanneperuste on näin ollen hylättävä.

*4. Neljäs kanneperuste, joka koskee ilmeistä arviointivirhettä, koska yrityskeskittymän vaikutuksia potentiaaliseen kilpailuun ei tutkittu*

Asianosaisten ja väliintulijan lausumat

- 111 Kantaja katsoo ensinnäkin, että komission olisi pitänyt ottaa huomioon KLM:n markkinastrategia tilanteessa, jossa yrityskeskittymää ei olisi toteutettu, niiden

muutosten vaikutusten valossa, jotka lentoliikenteen alan vapauttaminen sekä komissiolle myönnetty valtuus neuvotella lentoliikennepalveluja koskevia sopimuksia yhteisön ja kolmansien maiden välillä aiheuttavat. Se väittää, että KLM:n kaltaisten yhteisön lentoyhtiöiden on voitava tarjota runsaasti palveluja muun muassa laajoin liikennöintioikeuksin ilman hintaan tai aikatauluihin liittyviä velvoitteita.

- 112 Kantaja katsoo toiseksi, että jos Air France ja KLM eivät olisi toteuttaneet yrityskeskittymää, KLM olisi ollut todennäköisin uusi tulokas Pariisissa, koska KLM:n kotimaan markkinat ovat sangen pienet, mikä kannustaa sitä laajentumaan kansainvälisellä tasolla ja Euroopassa. Lisäksi KLM harjoittaa toimintaansa Pariisin läheisyydessä, minkä vuoksi sillä on vakaa tietämys Ranskan ja Belgian markkinoista, ja Pariisista lähtevien kansainvälisten lentoliikennepalvelujen välinen kilpailu on sitä paitsi vähäistä. Kantaja katsoo näin ollen, että yrityskeskittymän vuoksi Air France voi poistaa todennäköisimmän potentiaalisen kilpailijansa Pariisissa ja säilyttää määräävän markkina-asetmansa kotimaan markkinoilla.
- 113 Komissio väittää, että lentoliikennealan vapauttamisen laajuuden ja asianomaisten sopimusten suuren määrän vuoksi tämän prosessin keston arvioiminen on pelkkää spekulointia. Se korostaa lisäksi, että koska KLM ei ole yritys, jolla voisi olla todellisia ja konkreettisia mahdollisuuksia tulla kyseisille markkinoille, sitä ei voida pitää Air Francen potentiaalisena kilpailijana Pariisissa.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 114 Tämä kanneperuste muodostuu kahdesta osasta, joista ensimmäinen koskee lentoliikennealan vapauttamisen kilpailuvaikutuksia ja toinen KLM:n potentiaalista kilpailua Pariisissa.



- 115 Lentoliikennealan vapauttamisen osalta kantaja ei onnistu osoittamaan väitteensä tueksi esitettyjen konkreettisten seikkojen puuttuessa, että kyseinen vapauttaminen, jonka vaikutusta on vaikea mitata, olisi sallinut KLM:n kehittää kilpailuperustaansa ja näin ollen kasvattaa kaupallista merkitystään ja kilpailla Air Francen kanssa Pariisissa muun muassa tarjoamalla palveluja Pariisista ja Euroopan ulkopuolisiin maihin. Kanneperusteen ensimmäinen osa on näin ollen hylättävä.
- 116 KLM:n potentiaalisen Pariisin kilpailun osalta on muistutettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kilpailun edellytyksiä ei ole arvioitava pelkästään relevanteilla markkinoilla ennestään toimivien yritysten senhetkisen keskinäisen kilpailutilanteen perusteella, vaan myös potentiaalisen kilpailun perusteella sen selvittämiseksi, onko näiden markkinoiden rakenne ja niitä sääntelevä taloudellinen ja oikeudellinen toimintaympäristö huomioon ottaen tosiasiallisesti ja konkreettisesti mahdollista, että asianomaiset yritykset kilpailevat keskenään tai että uusi kilpailija voi päästä kyseisille markkinoille kilpailemaan niillä ennestään toimivien yrittäjien kanssa (yhdistetyt asiat T-374/94, T-375/94, T-384/94 ja T-388/94, European Night Services ym. v. komissio, tuomio 15.9.1998, Kok. 1998, s. II-3141, 137 kohta).
- 117 Tämän osalta on tutkittava ensiksi kantajan väitettä, joka koskee KLM:n kotimaan markkinoiden pienuutta, ja toiseksi väitettä, jonka tämä esittää muun muassa KLM:n toiminnan keskuksen eli Amsterdamin läheisyyden osalta suhteessa Pariisiin.

#### KLM:n kotimaan markkinoiden pienuus

- 118 Riidanalaisesta päätöksestä ilmenee, että verkostolentoyhtiötä ei voida pitää potentiaalisena kilpailijana reitillä, ellei tätä reittiä voida yhdistää suoraan sen keskuskenttään. Riidanalaisen päätöksen 17 perustelukappaleessa todetaan, että

”keskuskenttäjärjestelmä on ratkaisevassa asemassa tiettyä verkostoa käyttävien (tai käyttämättömien) liikenteenharjoittajien päätöksessä tarjota matkustajalentoliikennepalvelua tietyllä L & K -parilla”. Siinä lisätään, että ”verkostolentoyhtiöt keskittävät liikenteensä yhteyskentälle ja hajottavat matkustajat tarjoamalla yhteyden verkoston eri kohteisiin” ja että ”yleissääntönä lentoyhtiöt pidättäytyvät tulemasta kaupunkipareille, jotka eivät ole yhteydessä niiden yhteyskenttään”. Tämän osalta on todettava, että kantaja ei kiistä sitä, että verkostolentoyhtiöt todellakin keskittävät toimintansa asianomaisille keskuskentille.

- 119 Kuten komissio selittää, lyhyiden matkojen reittien osalta verkostolentoyhtiöille aiheutuvat kustannukset ovat niin korkeat, että ne eivät yleisesti ottaen sitoudu tarjoamaan niitä, jolleivät ne ole yhteydessä näiden keskuskenttiin tai jolleivät ne ole ainoita liikenteenharjoittajia näillä reiteillä. Näin ollen uusi tulokas näillä reiteillä on loogisesti kyseisten reittien lähtö- tai kohdepaikan kansallinen yhtiö tai halpalentoyhtiö, mikä selittää, että KLM ei todennäköisesti toimisi näillä markkinoilla tilanteessa, jossa reitit eivät olisi yhteydessä Amsterdamiin.
- 120 Pitkän matkan reittien osalta komission kirjelmistä ilmenee, että tietyn matkustajamäärän on muodostuttava kauttakulkumatkustajista, jotta lentoyhtiö voi myydä huomattavan määrän paikkoja ja säilyttää palvelunsa pitkän aikavälin elinkelpoisuuden. Tämä edellyttää näin ollen, että se voi tukea pitkän matkan palveluaan muiden reittien liikenteellä yhteyskenttensä välityksellä.
- 121 Käsiteltävänä olevassa asiassa osapuolten kesken on kiistatonta, että Amsterdamiassa suurin osa matkustajista on kauttakulkumatkustajia, mikä mahdollistaa sen, että KLM voi säilyttää toimintansa elinkelpoisuuden keskuskentällään. Kantaja ei kuitenkaan osoita, että KLM:llä olisi käytössään verkosto, jonka avulla se voi kuljettaa matkustajia eri kohteisiin Ranskassa Pariisista käsin. Näin ollen olettaen,

että KLM:llä olisi aikomus kehittää toimintaansa, jonka kantaja luokittelee suppeaksi, KLM:n organisaatio ei näytä mahdollistavan sitä, että se voisi aiheuttaa kilpailupainetta Air Francelle Pariisissa.

- 122 On todettava, että käsiteltävänä olevassa asiassa kantaja ei osoita oikeudellisesti riittävällä tavalla, että komission näkökulmaan, joka koskee KLM:n toiminnan keskittämistä Amsterdamiin, liittyisi ilmeinen arviointivirhe.

KLM:n toiminnan keskuspaikan eli Amsterdamin läheisyys Pariisiin ja Pariisista lähtevien kansainvälisten lentoliikennepalvelujen välisen kilpailun vähäisyys

- 123 Komission kirjelmistä ilmenee, että liitoksen perustaminen kahden niin läheisen lentokentän kuin Pariisin ja Amsterdamin välille ei vaikuta strategisesti elinkelpoiselta. Näin ollen muilla lentoyhtiöillä kuin KLM:llä olisi ilmeisempiä kaupallisia syitä tulla markkinoille, koska matkustajan kannalta ei olisi erityisen kiinnostavaa voida tehdä välilasku sekä Pariisissa että Amsterdamissa. Koska KLM:n tärkeimmät kohteet ovat Amsterdamista käsin Yhdysvaltoihin ja Kaukoitään, kantaja ei osoita, että KLM:llä olisi taloudellinen intressi kehittää toimintaansa Pariisista käsin, koska se tietää hyötyvänsä Amsterdamissa sekä Yhdysvalloista tulevista kauttakulkumatkustajista että Kaukoitään matkalla olevista paikallismatkustajista. Lisäksi tällainen markkinastrategia olisi vaarassa kilpailla suoraan sen toiminnan kanssa, joka on kehitelty Amsterdamissa ja keskitetty sinne ja joka näyttää kuuluvan olennaisesti KLM:n organisaation erityisluonteeseen. Lopuksi huomattavat investoinnit olisivat tarpeen, vaikka niiden eduista ei ole täyttä selvyyttä, mikä rajoittaa huomattavasti kantajan sen väitteen merkityksellisyyttä, jonka mukaan KLM on luokiteltava Air Francen potentiaalisesti kilpailijaksi Pariisissa.

- 124 Lopuksi kantajan sen väitteen osalta, jonka mukaan olemassa oleva kilpailu Pariisista lähtevien kansainvälisten lentoliikennepalvelujen alalla olisi rajallista, on todettava, että tämän pelkän maininnan ohella kantaja ei esitä minkäänlaisia perusteluja tämän kannan tueksi. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimien näin ollen voi lausua tämän väitteen vaikutuksesta.
- 125 Kantaja ei näin ollen ole osoittanut oikeudellisesti riittävällä tavalla, että komissio olisi tehnyt ilmeisen arviointivirheen katsoessaan, että KLM ei ole Air Francen potentiaalinen kilpailija Pariisissa.
- 126 Tästä seuraa, että kanneperusteen toinen osa ja näin ollen koko neljäs kanneperuste on hylättävä.

*5. Viides kanneperuste, joka koskee ilmeistä arviointivirhettä yrityskeskittymän osapuolten hyväksymien sitoumusten osalta*

- 127 Tämä kanneperuste jakautuu seitsemään osaan. Ensimmäisessä osassa kantaja väittää, että sitoumukset olisi pitänyt ulottaa markkinoihin, joilla ei ole päällekkäisyyksiä. Toisessa ja kolmannessa osassa kantaja korostaa yhtäältä sitä, että sitoumukset eivät houkuttele halpalentoyhtiöitä, ja toisaalta elinkelpoisen liiketoiminnan luovutuksen puuttumista. Neljännessä ja viidennessä osassa se väittää, että lähtö- ja saapumisaikojen luovuttaminen ja muut toteutetut korjaustoimenpiteet olivat riittämättömiä. Kuudennessa osassa kantaja tuo esiin uuden tulokkaan yksilöimättä jättämisen ja kilpailijan pikaisen ja kestäväen markkinoille tulon puuttumisen. Lopuksi seitsemännessä osassa kantaja korostaa Thalys-pikajunan huomiotta jättämistä kilpailijana.

128 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komissiolla on laaja harkintavalta arvioida sitoumusten tarpeellisuutta keskittymän esiin tuomien vakavien epäilyjen hälventämiseksi. Tästä seuraa, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen ei pidä korvata komission arviointia omalla arvioinnillaan, vaan sen valvonta rajoittuu sen selvittämiseen, ettei komissio ole tehnyt ilmeistä arviointivirhettä. Erityisesti kantajan ehdottamien sitoumusten väitetty huomiotta jättäminen ei sinänsä osoita, että riidanalaista päätöstä rasittaisi ilmeinen arviointivirhe, eikä se, että muitakin sitoumuksia olisi voitu hyväksyä tai että ne olisivat olleet kilpailun kannalta jopa edullisempia, voi johtaa päätöksen kumoamiseen, mikäli komissio on voinut kohtuudella päätellä, että vakavat epäilyt voidaan hälventää päätöksessä huomioon otetuilla sitoumuksilla (asia T-158/00, ARD v. komissio, tuomio 30.9.2003, Kok. 2003, s. II-3825, 328 ja 329 kohta).

129 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen on harjoittamansa valvonnan yhteydessä kuitenkin otettava huomioon I vaiheen aikana annettujen sitoumusten erityinen päämäärä, sillä näillä sitoumuksilla ei II vaiheen aikana annetuista sitoumuksista poiketen pyritä estämään määräävän markkina-aseman luomista tai vahvistamista vaan hälventämään kaikki tätä koskevat vakavat epäilyt. Kun ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tutkii, ovatko I vaiheen aikana annetut sitoumukset ulottuvuudeltaan ja sisällöltään sellaisia, että komissio on voinut tehdä hyväksymispäätöksen II vaihetta aloittamatta, sen on näin ollen varmistuttava siitä, että komissio on voinut ilmeistä arviointivirhettä tekemättä katsoa, että sitoumukset ovat sellainen välitön ja riittävä ratkaisu, joka selvästi hälventää kaikki vakavat epäilyt (asia T-119/02, Royal Philips Electronics v. komissio, tuomio 3.4.2003, Kok. 2003, s. II-1433, 79 ja 80 kohta).

Kanneperusteen ensimmäinen osa, joka koskee sitä, että sitoumuksia ei ulotettu markkinoihin, joilla ei ole päällekkäisyyksiä

– Asianosaisten ja väliintulijan lausumat

130 Kantaja katsoo, että sitoumukset olisi pitänyt ulottaa reiteille, joilla komissio ei ollut havainnut kilpailuongelmaa niiden markkinoiden, joihin vaikutetaan, kiinnostavuus-

den puuttumisen vuoksi. Kantaja muistuttaa, että hallinnollisen menettelyn aikana se ehdotti komissiolle huomattavan lähtö- ja saapumisaikamäärän luovuttamista, jotta sitoumukset voisivat olla täysin tehokkaita. Se pohtii näin ollen kantansa todellista huomioon ottamista. Se väittää lisäksi, että komissio tyytyi hyväksymään reitteihin liittyviä sitoumuksia ottamatta huomioon asianomaisia markkinoita kullakin tarkastellulla reitillä.

- 131 Komissio katsoo, että kun todellista tarvetta ei ole, yrityskeskittymän osapuolten velvoittaminen luopumaan lähtö- ja saapumisaajoista reiteillä, joilla ei ole kilpailuongelmia, olisi perusteetonta.

– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 132 Komissio myöntää korjaustoimenpiteitä koskevan tiedonannon 17 kohdassa, että ”elinkelpoisen liiketoiminnan varmistamiseksi voi jopa olla tarpeen sisällyttää luovutukseen toimintaa sellaisilla markkinoilla, joilla komissio ei havainnut kilpailuongelmia, koska tämä voi olla ainoa mahdollisuus luoda tehokas kilpailija vaikutusalaan kuuluvilla markkinoilla”. Se täsmentää kirjelmässään, että kyseisistä toimenpiteistä on päätettävä suhteellisuusperiaatteen valossa.

- 133 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan suhteellisuusperiaate edellyttää, että yhteisön toimielinten säädöksillä, päätöksillä ja muilla toimenpiteillä ei saa ylittää niitä rajoja, jotka johtuvat siitä, mikä on tarpeellista tavoiteltujen päämäärien toteuttamiseksi ja tähän soveltuva, eli silloin, kun on mahdollista valita usean tarkoituksenmukaisen toimenpiteen välillä, on valittava vähiten rajoittava, eivätkä toimenpiteistä aiheutuvat haitat saa olla liian suuria tavoiteltuihin päämääriin nähden (asia C-157/96, National Farmers’ Union ym., tuomio 5.5.1998, Kok. 1998, s.

I-2211, 60 kohta; asia T-211/02, Tideland Signal v. komissio, tuomio 27.9.2002, Kok. 2002, s. II-3781, 39 kohta ja asia T-2/03, Verein für Konsumenteninformation v. komissio, tuomio 13.4.2005, Kok. 2005, s. II-1121, 99 kohta).

- 134 Edellä esitetystä seuraa, että sitoumuksista on päätettävä ne kilpailuongelmat huomioon ottaen, joita esiintyy markkinoilla, joihin vaikutetaan, koska jos kilpailu voidaan säilyttää kyseisillä markkinoilla, komission ei suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tarvitse laajentaa sitoumusten soveltamisalaa markkinoihin, joihin ei vaikuteta.
- 135 Käsiteltävänä olevassa asiassa kantaja väittää, että komission olisi pitänyt ulottaa sitoumukset markkinoihin, joilla ei ole päällekkäisyyksiä, poistaakseen kaikki markkinoille pääsyn esteet. Se kuitenkin esittää pelkän väitteen eikä yksilöi markkinoita, joihin komission olisi pitänyt ulottaa kyseiset sitoumukset.
- 136 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimien toteaa lisäksi, että hallinnollisen menettelyn aikana kantaja vaikutti haluavan käyttää tiettyjä lähtö- ja saapumisaikoja, jotka yrityskeskittymän osapuolet luovuttaisivat, yrityskeskittymän ulkopuolisiin markkinoihin. Näin ollen kantaja osoitti aikomuksensa hyötyä sitoumuksista, jotka sulautumisen kautta syntyvä yrityskokonaisuus hyväksyisi, kasvattaakseen liiketoimintaansa markkinoilla, joilla ei ole kilpailuongelmia, osoittamatta kuitenkaan, että tämä käyttö takaisi toimivan kilpailun markkinoilla, joihin vaikutetaan.
- 137 On kuitenkin muistutettava, että sitoumuksia ei voida pitää keinona suosia ilman kilpailuun liittyvää syytä potentiaalista kilpailijaa, joka haluaa päästä tietyille markkinoille. Näin ollen se, että komissio ei ulottanut sitoumuksia markkinoille, joilla ei ole päällekkäisyyksiä, vaikka tämä toimenpide olisi voinut edistää kantajan omia kaupallisia intressejä markkinoilla, joihin yrityskeskittymä ei vaikuta, ei missään tapauksessa osoita, että tämä oli ainoa mahdollinen tapa synnyttää toimiva kilpailija markkinoilla, joihin vaikutetaan.

- 138 Lopuksi kantajan sen väitteen osalta, jonka mukaan komissio tyytyi hyväksymään sitoumuksia, jotka koskevat reittejä, mutteivät asianomaisia markkinoita kullakin tarkoitettulla reitillä, on todettava, että kantaja, jota pyydettiin selventämään tätä väitettä suullisessa käsittelyssä, ei ole yksilöinyt kyseisiä markkinoita eikä esittänyt asianmukaisia seikkoja, joilla voidaan osoittaa ilmeinen arviointivirhe.
- 139 Edellä esitetystä seuraa, että kantaja ei ole osoittanut, että komissio on tehnyt ilmeisen arviointivirheen. Kanneperusteen ensimmäinen osa on näin ollen hylättävä.

Toinen osa, joka koskee sitä, että sitoumukset eivät houkuttele halpalentoyhtiöitä

– Asianosaisten ja väliintulijan lausumat

- 140 Kantajan mukaan kyseessä olevat korjaustoimenpiteet eivät erityisesti kiinnosta halpalentoliikenteen harjoittajia eivätkä liikenteenharjoittajia, joilla ei ole käytössään verkostoja, koska ne merkitsevät kaupallisia yhteyksiä ja riippuvuuksia, jotka nostavat kustannuksia. Kantajan mukaan todennäköisin kilpailija reitille Pariisi–Amsterdam on halpalentoyhtiö. Kantajan mukaan niistä yhdeksästä Euroopan markkinoista, joihin vaikutetaan, ainoastaan kolmella reitillä on kuitenkin riittävästi matkustajia, jotta halpalentoyhtiö voisi pitää niitä kannattavina. Lisäksi näille markkinoille tarvittaisiin huomattavia investointeja mainontaan liittyen, jotta uusien tulokkaiden näkyvyyttä voitaisiin kasvattaa ja yritys keskittymän osapuolten ja Alitalian läsnäoloa voitaisiin vastustaa. Lopuksi yhteyskentät eivät kantajan mukaan tarjoa houkuttelevia toimintaedellytyksiä halpalentoyhtiöille viivästyksiä ja näin ollen kustannuksia aiheuttavien ruuhkien vuoksi.



141 Komissio kiistää kantajan kannan, jonka mukaan korjaustoimenpiteet eivät erityisesti kiinnosta halpalentoyhtiötä.

– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

142 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että riidanalaisesta päätöksestä ilmenee, että komissio ei tyytynyt pelkkään lähtö- ja saapumisaikojen luovuttamisen hyväksymiseen, koska muut sitoumukset vahvistivat tätä toimenpidettä kaikkien lentoyhtiöiden, halpalentoyhtiöt mukaan lukien, kannustamiseksi pääsemään markkinoille, joihin vaikutetaan.

143 Korjaustoimenpiteen, joka koskee kanta-asiakasohjelmia, mukaan lentomatkatustajat, jotka matkustavat kilpailevien lentoyhtiöiden tarjoamilla lennoilla markkinoilla, joihin vaikutetaan, voivat saada sulautumisen kautta syntyvän yrityskokonaisuuden ”maileja”, jolloin nämä matkustajat ja siis epäsuorasti kilpailevat lentoyhtiöt saavat merkittävän edun (sitoumuspaketin 6 kohta). Tilanteessa, jossa kantaja ei halua osallistua esimerkiksi kanta-asiakasohjelmaan omien tarpeidensa ja oman organisaationsa vuoksi, tämä asenne perustuu sen omaan kaupalliseen päätökseen. Näin ollen tällainen strateginen mahdollisuus ei voi osoittaa toteutettujen korjaustoimenpiteiden riittämättömyyttä eikä näin ollen komission ilmeistä arviointivirhettä.

144 On todettava, että halpalentoyhtiöt voivat myös hyötyä interlining-sopimuksista, joiden ansiosta ne voivat tarjota meno-paluumatkaa, jonka osasta vastaa sulautumisen kautta syntyvä yrityskokonaisuus (sitoumuspaketin 5 kohta). Sitoumuksissa vahvistetaan myös, että Pariisissa lentoyhtiöt voivat saada lähtö- ja saapumisaikoja joko CDG:llä tai Orlylla, jotta voidaan vastata organisatorisiin ja kaupallisiin mieltymyksiin, jotka ovat erilaiset eri lentoyhtiöissä.

- 145 Se, että niistä yhdeksästä reitistä, joiden komissio katsoo aiheuttavan kilpailu-ongelmia, ainoastaan kolme on kannattavia halpalentoyhtiöiden kannalta, ei osoita, että komissio on tehnyt ilmeisen arviointivirheen. Sitoumuksilla, jotka I vaiheen lopussa hyväksyttiin, pyritään poistamaan komissiolla olevat vakavat epäilyt yrityskeskittymän soveltuvuudesta yhteismarkkinoille, eikä niillä voida vapauttaa uusia tulokkaita vastaamasta kustannuksista, jotka liittyvät markkinoille pääsyyn, koska nämä investoinnit kuuluvat olennaisesti kaiken kaupallisen toiminnan logiikkaan.
- 146 Lisäksi pieni matkustajamäärä tietyillä markkinoilla, joihin vaikutetaan, eli alle 70 000 matkustajaa vuodessa, ei voi osoittaa, että sitoumukset eivät houkuttele halpalentoyhtiöitä. Komission kirjelmistä ilmenee, että kantaja osoitti kiinnostuksensa päästä tämälentoyhtiöille markkinoille, minkä osoittaa sen tulo Amsterdam–Bristol-markkinoille vuonna 2003; tämä on reitti, jota käyttää 59 314 matkustajaa vuodessa.
- 147 Lisäksi muiden merkittävien toimijoiden läsnäolo markkinoilla voi vaikeuttaa uuden kilpailijan tuloa, mutta sen ei voida katsoa olevan mikään ehdoton este. Tämän osoittaa muun muassa sellaisten halpalentoyhtiöiden lisääntynyt määrä, jotka pääsevät markkinoille, joilla suuret lentoyhtiöt jo toimivat.
- 148 Kantajan sen väitteen osalta, jonka mukaan yhteyskentät eivät tarjoa houkuttelevia toimintaedellytyksiä halpalentoyhtiöille viivästyksiä ja kustannuksia aiheuttavien ruuhkien ja ruuhkaliikenteen vuoksi, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimien toteaa, että kantaja keskittyi hallinnollisessa menettelyssä osoittamaan, että lähtö- ja saapumisaikojen luovutus ei riittänyt kannustamaan uusia tulokkaita. Tällainen väite on kuitenkin ristiriidassa sen komissiolla 14.1.2004 osoitetun vastauksen sisällön kanssa; se selittää tässä vastauksessa, että ”vaikka sen läsnäolo Pariisissa on vähäistä, se on kuitenkin Air Francen lähin kilpailija, kun on kyse kotimaan lentomatkoista

Ranskassa”, että ”se pyrkii aktiivisesti luomaan toimintaperustan [Orlylle]”, että ”tällä hetkellä sillä on neljä sinne sijoittautunutta lentokonetta ja kolme muuta lentokonetta, jotka toimivat [CDG:ltä]” ja lopuksi, että ”se käyttää mieluummin [Orlya] kuin [CDG:tä], koska tämä on lähellä Pariisin keskustaa”.

149 Lopuksi on korostettava, että komissio teki markkinatutkimuksen 90 kilpailijan keskuudessa eikä se näin ollen tyytynyt tarkastelemaan ainoastaan halpalentoyhtiöiden huolia, mikä selittää, että on mahdollista, että sitoumukset eivät vastaa kaikilta osin kantajan tarpeisiin. Sitoumusten on pysytettävä kokonaiskilpailu markkinoilla, joihin vaikutetaan, eikä tätä kilpailua voida rajoittaa yksinomaan lentoyhtiöiden harjoittamaan kilpailuun, koska rautatieliikennöitsijät ovat markkinoista riippuen aktiivisia kilpailijoita, kuten komissio korostaa (ks. vastaavasti sitoumuspaketin 7 kohta).

150 Edellä esitetystä seuraa, että kantaja ei ole esittänyt asianmukaisia seikkoja, joilla voidaan osoittaa komission ilmeinen arviointivirhe.

151 Kanneperusteen toinen osa on näin ollen hylättävä.

Kolmas osa, joka koskee elinkelpoisen liiketoiminnan luovuttamista jättämistä

– Asianosaisten ja väliintulijan lausumat

152 Kantaja korostaa, että komissio tyytyi madaltamaan markkinoille tulon esteitä pikemminkin kuin takaamaan kilpailijalle elinkelpoisen liiketoiminnan tai markkinaosuuksien luovuttamisen, mikä ei vastaa sen tavanomaista käytäntöä.

153 Komissio katsoo, että kantaja ei voi moittia sitä siitä, ettei se vaatinut elinkelpoisen liiketoiminnan luovuttamista, koska kummallakaan yrityskeskittymän osapuolista ei ollut helposti luovutettavissa olevaa liiketoimintaa. Se muistuttaa lisäksi, että korjaustoimenpiteitä koskevassa tiedonannossa todetaan, että myös muuntuyppisiä toimenpiteitä voidaan hyväksyä.

– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

154 On todettava, että korjaustoimenpiteitä koskevan tiedonannon mukaan luovutettavassa toiminnassa on oltava kyse elinkelpoisesta liiketoiminnasta, joka voi kilpailla tehokkaasti ja pysyvästi sulautumisen kautta syntyvän yritysokonaisuuden kanssa, jos sitä harjoittaa asianmukainen ostaja. Vaikka luovutukset ovat komission suosima toimenpide, se voi kuitenkin hyväksyä myös muita toimenpiteitä. Joissain tapauksissa liiketoiminnan luovuttaminen voi olla mahdotonta. Tällaisissa tapauksissa komission on ratkaistava, onko mahdollisesti muuntuyppisillä korjaustoimenpiteillä riittävä vaikutus, jolla tehokas kilpailu markkinoilla voidaan palauttaa (tiedonannon 14 ja 26 kohta).

155 Komission kirjelmistä ilmenee, että yrityskeskittymän osapuolilla ei ole elinkelpoista liiketoimintaa, joka voitaisiin luovuttaa, koska se katsoo, että pääasiallinen este markkinoille tulon liittyy suurilla lentokentillä käytettävissä olevien lähtö- ja saapumisaikojen riittämättömyyteen.

156 Tämän osalta komissio osoittaa oikeudellisesti riittävällä tavalla, että ilma-alusten luovutus ei voi korjata tehokkaasti yrityskeskittymän aiheuttamia kilpailuongelmia, koska on vaikeaa tai jopa mahdotonta selvittää, käyttävätkö kyseisten ilma-alusten ostajat niitä todella markkinoilla, joihin vaikutetaan. Lisäksi potentiaalinen tulokas voi vuokrata tai ostaa käytetyn ilma-aluksen, sillä ilma-aluksen käyttöoikeus tai sen omistaminen eivät näytä olevan välittömin este markkinoille tulon.

157 Käsiteltävänä olevassa asiassa on todettava, että kantaja ei esitä mitään konkreettisia seikkoja, joilla voitaisiin osoittaa, että lähtö- ja saapumisaikojen saaminen ei ole tärkein este markkinoille tulolle.

158 Tämän osalta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että kantajan tässä kanteessa esittämistä väitteistä huolimatta tämä on myöntänyt, että lähtö- ja saapumisaikojen saaminen on tärkein este markkinoille tuloon, koska se katsoi 14.1. ja 30.1.2004 päivätyissä vastauksissaan seuraavaa:

”Se, että [lähtö- ja saapumisaikoja] ei myönnetä, on markkinoille tulon ilmeisin fyysinen este. Jos [lähtö- ja saapumisaikoja] ei myönnetä, lentoyhtiöt eivät voi tarjota uusia palveluja eivätkä perustaa uusia toimintaperustoja liiketoimintansa laajentamiseksi – – [Se] on kilpailun kannalta epäedullisessa asemassa, koska sille ei myönnetä [lähtö- ja saapumisaikoja] ja muuta infrastruktuuria, jota se tarvitsee verkostonsa laajentamiseksi – – Koska [lähtö- ja saapumisaikoja] ja muuta infrastruktuuria ei myönnetä, [kantaja] ei voi perustaa toimintaperustoja Pariisiin kaltaisiin kaupunkeihin – –”

159 Kantaja ei näin ollen osoita oikeudellisesti riittävällä tavalla, että komissio teki ilmeisen arviointivirheen, kun se hyväksyi yrityskeskittymän sellaisten sitoumusten jälkeen, jotka oli suunnattu markkinoille tulon esteiden vähentämiseen pikemmin kuin elinkepoisen liiketoiminnan luovuttamiseen kilpailijalle.

160 Kanneperusteen kolmas osa on näin ollen hylättävä.

Neljäs osa, joka koskee luovutettujen lähtö- ja saapumisaikojen riittämättömyyttä

– Asianosaisten ja väliintulijan lausumat

- 161 Kantaja väittää, että lähtö- ja saapumisaikojen luovuttaminen ei kannusta uusia tulokkaita eikä johda kilpailun ennalleen saattamiseen, kuten asiat Lufthansa/SAS/United Airlines (asiat COMP/D-2/36.201, 36.076 ja 36.078) ja Swissair/Sabena (asia IV/M.616) osoittavat. Koska yrityskeskittymä merkitsee lisäksi markkinarakenteiden pysyvää muuttamista, kaikkien sitoumusten on oltava pysyviä. Näin ollen sillä, että lähtö- ja saapumisaikojen luovutukseen velvoitettiin rajoittamattomaksi ajaksi, ei ole kantajan mukaan merkitystä.
- 162 Kantajan mukaan komissio keskittyi virheellisesti yksinomaan lähtö- ja saapumisaikojen muodostamiin markkinoille pääsyn esteisiin analysoimatta kysymystä määräävästä markkina-asemasta keskuskentillä tai yrityskeskittymän osapuolten tunnettuudesta ja näiden tarjoamien lentovuorojen tiheydestä saatavista eduista. Komissio jätti lisäksi sen mukaan selittämättä, miten luovutettavien lähtö- ja saapumisaikojen määrä takaa riittävän markkinaosuuksien luovutuksen, jonka avulla yrityskeskittymän osapuolten monopolinkaltainen asema markkinoilla, joihin vaikutetaan, voidaan poistaa varsinkin, kun lähtö- ja saapumisaikoja ei luovutettu yhtenä kokonaisuutena. Lähtö- ja saapumisaikojen luovutus on kantajan mukaan myös riittämätöntä, koska se sallii ainoastaan enintään kuusi lentovuoroa päivässä ja ainoastaan reitillä Pariisi–Amsterdam.
- 163 Kantaja väittää myös, että komissio teki ilmeisen arviointivirheen, kun se antoi yrityskeskittymän osapuolille luvan pitää yli 50 prosenttia kaikista käytettävissä olevista lähtö- ja saapumisajoista kullakin reitillä, jota sitoumukset koskevat, varmistamatta ainoan kilpailijan tuloa näille reiteille. Se korostaa, että reitillä Pariisi–Amsterdam yrityskeskittymän osapuolilla on hallussaan ainakin 59 prosent-

tia lentovuoroista, ja se katsoo tämä prosenttiosuuden liian suureksi, koska tämän reitin vetovoima on rajallinen Thalyksen vuoksi; Thalyksella on 45 prosentin markkinaosuus tällä reitillä.

164 Komissio kiistää väitteen, jonka mukaan lähtö- ja saapumisaikojen luovutus olisi soveltumaton toimenpide, ja viittaa äskettäisiin päätöksiinsä (asiat British Midland/Lufthansa/SAS (asia COMP/37.812) ja British Airways/SN Brussels Airlines (asia COMP/A/38.477/D2)).

165 Väliintulija tuo esiin sen, että ensimmäistä kertaa lähtö- ja saapumisaikojen luovutukseen on veloitettu rajoittamattomaksi ajaksi, ja korostaa, että sitoumuksiin on liitetty kaikki tarvittavat menettelylliset takeet todellisen kilpailuvaikutuksen varmistamiseksi.

– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

166 Kuten komissio on perustellusti osoittanut (ks. edellä 155 kohta ja sitä seuraavat kohdat), tärkein este lentoliikenteen alalle tuloon ovat riittämättömät käytettävissä olevat lähtö- ja saapumisajat suurilla lentokentillä. Näin ollen on määritettävä, katsoiko komissio virheellisesti, että käsiteltävänä olevassa asiassa lähtö- ja saapumisaikojen luovuttaminen sitoumuspaketissa vahvistetulla tavalla saattoi olla tehokas toimenpide toimivan kilpailun pysyttämiseksi. Tässä yhteydessä kantajan on näytettävä toteen, että lähtö- ja saapumisaikojen luovutus sitoumuspaketissa vahvistetulla tavalla ei riittänyt esiin tulleiden kilpailuongelmien korjaamiseksi.

- 167 Käsiteltävänä olevassa asiassa kantaja tyytyy vetoamaan siihen, että se ehdotti hallinnollisessa menettelyssä suurempaa määrää lähtö- ja saapumisaikoja luovutettavaksi, sillä tämä olisi sen mukaan mahdollistanut sen, että uudet tulokkaat voivat kilpailla pysyvästi yrityskeskittymän osapuolten kanssa.
- 168 Tämän osalta on muistutettava, että sen määrittämiseksi, mikä on asianmukainen määrä luovutettavia lähtö- ja saapumisaikoja, komissio otti huomioon kaikki seikat, jotka sen kuulemat markkinoilla toimijat olivat sille ilmoittaneet. Sen kirjelmistä ilmenee, että se tukeutui seikkaan, jonka mukaan useimmille liikeasiakkaille ratkaiseva tekijä ei ole päivittäisten lentojen määrä, vaan ruuhka-aikoina tarjottujen lentojen määrä, jotta kyseiset asiakkaat voivat tehdä meno-paluumatkan samana päivänä.
- 169 Komissio korostaa lisäksi, että useat kilpailijat pitivät sitoumuksia tyydyttävänä yrityskeskittymän aiheuttamien kilpailuongelmien korjaamiseksi. Niistä 14 liikeasiakkaasta, joita kuultiin komission toteuttaman markkinatutkimuksen yhteydessä, kymmenen katsoi, että lähtö- ja saapumisaikojen luovuttaminen oli riittävää, koska niiden mielestä kuusi päivittäisvuoroa on vaihtoehto sulautumisen kautta syntyvälle yrityskokonaisuudelle reitillä Amsterdam–Pariisi. Kantaja oli ainoa halpalentoyhtiö, joka katsoi ne riittämättömiksi. Komissio saattoi näin ollen katsoa esitetyn palautteen valossa, että kantajan ehdotus, jonka mukaan lähes 22 600 lähtö- ja saapumisaikaa eli lähes 31 lentoa päivässä oli luovutettava Orlylla, oli suhteeton.
- 170 Lisäksi on todettava, että uudella tulokkaalla on käytännössä mahdollisuus ylittää päivittäiset kuusi lentovuoroa tällä reitillä kiintiöpaikkojen varmistamista koskevien sopimusten ansiosta, koska sulautumisen kautta syntyvän yrityskokonaisuuden on annettava uuden tulokkaan matkustajien käyttöön tietty määrä paikkoja lennoillaan (sitoumuspaketin 9 kohta).



- 171 Niiden lentovuorojen osalta, jotka oli annettava muille markkinoille, joihin vaikutetaan, ja jotka vaihtelevat kahden ja neljän päivittäisvuoron välillä, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että kantaja ei esitä mitään seikkoja, joilla voidaan osoittaa, että nämä ovat riittämättömiä kilpailuongelmien korjaamiseksi, koska se keskittää argumentaationsa Pariisi–Amsterdam-markkinoille.
- 172 Kantajan sen väitteen osalta, jonka mukaan lähtö- ja saapumisajat olisi pitänyt luovuttaa yhtenä kokonaisuutena pikemminkin kuin eri kilpailijoille, on todettava, että sitoumuksissa täsmennetään, että etusija on annettava uudelle tulokkaalle, joka voi tarjota eniten lentovuoroja päivässä reitillä Pariisi–Amsterdam (sitoumuspaketin 3.4 kohta). Näin ollen yhtenä kokonaisuutena tapahtuva luovutus on mahdollinen tilanteessa, jossa uusi tulokas voi tarjota suuren määrän päivittäisiä lentovuoroja kyseisellä reitillä. Sitoumuksissa tällä tavoin tarjottu joustavuus mahdollistaa lähtö- ja saapumisaikojen luovutuksen, joka voi mukautua potentiaalisten uusien tulokkaiden tarpeisiin, koska uudella tulokkaalla on Pariisin osalta mahdollisuus valita Orly tai CDG.
- 173 Edellä esitetystä seuraa, että kantaja ei ole esittänyt asianmukaisia seikkoja tukeakseen väitettään, jonka mukaan komissio ei ole osoittanut, miten kyseisten lähtö- ja saapumisaikojen luovuttaminen mahdollistaa sellaisen markkinaosuuksien luovutuksen, jolla voidaan poistaa yrityskeskittymän osapuolten määräävä markkina-asema 14:llä markkinoilla, joihin vaikutetaan.
- 174 Lisäksi on muistutettava, että yrityskeskittymän osapuolten hallussa olevat markkinaosuudet saivat komission katsomaan, että sitoumuksia oli ehdotettava markkinoille, joihin vaikutetaan ja joilla kyseisillä osapuolilla on lähes 50 prosentin markkinaosuus, ja se noudatti näin ollen oikeuskäytännössä määritettyä oletamaa määräävästä markkina-asemasta (ks. vastaavasti asia C-62/86, AKZO v. komissio, tuomio 3.7.1991, Kok. 1991, s. I-3359, Kok. Ep. XI, s. I-261, 60 kohta).

175 Näin ollen se, että yrityskeskittymän osapuolet voivat mahdollisesti säilyttää merkittävän markkinaosuuden markkinoilla, joihin vaikutetaan, kuten kantaja väittää Pariisi–Amsterdam-markkinoiden osalta, ei voi osoittaa komission ilmeistä arviointivirhettä. Komissio hyväksyi merkittäviä sitoumuksia kyseisillä markkinoilla tietoisena yhtäältä siitä, että korjaustoimenpiteet kannustavat uusia kilpailijoita kyseiselle reitille, ja toisaalta siitä, että vuonna 2007 toteutettava Thalysin infrastruktuurin parantaminen tekee siitä kilpailukykyisemmän niille matkustajille, joille aika on tärkeä tekijä. Nämä seikat riittävät vähentämään sulautumisen kautta syntyvän yrityskokonaisuuden merkitystä kilpailijana.

176 Edellä esitetystä seuraa, että kantaja ei ole osoittanut, että komissio olisi tehnyt ilmeisen arviointivirheen.

177 Kanneperusteen neljäs osa on näin ollen hylättävä.

Viides osa, joka koskee muiden korjaustoimenpiteiden riittämättömyyttä

– Asianosaisten ja väliintulijan lausumat

178 Kantaja katsoo, että korjaustoimenpiteet eivät ole riittävän varmoja ja luotettavia kilpailurakenteen ennalleen saattamisen takaamiseksi. Se toteaa, että yrityskeskittymän osapuolet vahvistivat lähtö- ja saapumisaikoja koskevia korjaustoimenpiteitään sitoumuksilla, jotka se luokittelee käyttäytymistä koskeviksi ja jotka kuuluvat EY 81 artiklan soveltamisalaan. Kantaja päättelee tästä, että korjaustoimenpiteet eivät ole riittävän tehokkaita ja että niillä ei estetä määräävän markkina-aseman syntymistä tai sen vahvistumista varsinkaan, kun ne eivät sen mukaan ole

taloudellisesti tai strategisesti yhdenmukaisia. Komissio ei lisäksi kantajan mukaan todennut riidanalaisessa päätöksessä, että se kumotaan, jos sitoumuksia ei noudateta.

179 Kantaja katsoo lopuksi, että komission omaksumalla lähestymistavalla loukataan perusteltua luottamusta, ja lisää, että sitoumusten muotoilu ei osoita, millä tavoin ne ovat täysin tehokkaita.

180 Komissio väittää, että kantaja on tuskin perustellut väitteitään. Tämän osalta se muistuttaa, että verkostolentoyhtiöt ovat katsoneet, että ehdotetut sitoumukset riittävät kilpailuongelmien ratkaisemiseksi. Lisäksi ja sen osalta, että kyseiset sitoumukset koskevat käyttäytymistä, komissio korostaa, että lento- ja saapumisaikojen käyttöön asettaminen rajoittamattomaksi ajaksi ei perustu pelkkiin käyttäytymistä koskeviin sitoumuksiin, koska sulautumisen kautta syntyvälle yrityskokonaisuudelle asetetut velvoitteet ovat ehtoja eivätkä pelkkiä velvoitteita.

– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

181 Käsiteltävänä olevassa asiassa riidanalaisesta päätöksestä ilmenee, että hyväksytyjä sitoumuksia, jotka koskevat lähtö- ja saapumisaikoja, vahvistettiin merkittävillä täydentävillä kilpailuyönteisillä toimenpiteillä, joihin kuuluu esimerkiksi lentovuorojen jäädyttäminen kuudella peräkkäisellä IATA:n vahvistamalla kaudella, interlining-sopimukset, kiintiöpaikkojen varaamista koskevat sopimukset, osuuksiin liittyvät erityissopimukset, osallistuminen kanta-asiakasohjelmaan, eri kuljetusmuotojen väliset sopimukset ja hintoihin liittyvät sitoumukset. Tämän vuoksi komissiota ei voida moittia siitä, että se käsitteli ainoastaan kysymystä lähtö- ja saapumisaikojen saatavuudesta.

- 182 Kantajan sen väitteen osalta, joka koskee sitoumusten heikkoutta, koska ne koskevat käyttäytymistä, on muistutettava, että käyttäytymistä koskevat sitoumukset eivät ole luonteensa puolesta riittämättömiä määräävän markkina-aseman luomisen tai vahvistumisen estämiseksi ja että niitä on arvioitava tapauskohtaisesti samoin kuin rakenteellisia sitoumuksia (edellä 44 kohdassa mainittu asia EDP v. komissio, tuomion 100 kohta; ks. myös vastaavasti edellä 40 kohdassa mainittu asia Gencor v. komissio, tuomion 319 kohta ja asia T-5/02, Tetra Laval v. komissio, tuomio 25.10.2002, Kok. 2002, s. II-4381, 161 kohta, joka pysytettiin asiassa C-12/03 P, komissio v. Tetra Laval, 15.2.2005 annetussa tuomiossa, Kok. 2005, s. I-987, 85 kohta).
- 183 Lähtö- ja saapumisaikojen luovuttamista, joka on tärkein korjaustoimenpide käsiteltävänä olevassa asiassa, koskevien riidanalaisen päätöksen säännösten valossa kyseiset sitoumukset voidaan luokitella rakenteellisiksi (sitoumuspaketin 2 ja 14 kohta). Yrityskeskittymän osapuolet sitoutuvat rajoittamattomaksi ajaksi olemaan käyttämättä luovutettuja lähtö- ja saapumisaikoja sellaisia poikkeuksellisia olosuhteita lukuun ottamatta, joiden vuoksi on perusteltua poistaa sitoumus tai muuttaa sitä. Yrityskeskittymän osapuolet eivät myöskään voi saada takaisin luovutettuja lähtö- ja saapumisaikoja, koska ne, joita ei enää käytetä, on annettava takaisin koordinaattorille, mikä poistaa kaiken käyttäytymiseen liittyvän, joka voi vaikuttaa sitoumusten tehokkuuteen (sitoumuspaketin 2.2 kohta).
- 184 On myös korostettava, että sitoumuksia vahvistettiin huomattavasti, koska yrityskeskittymän osapuolet sitoutuivat lyhentämään pyydetyn ja myönnetyn lähtö- tai saapumisaikojen välistä eroa 45:stä 30 minuuttiin, kun on kyse lyhyen matkan reiteistä, ja 120:stä 90 minuuttiin, kun on kyse pitkän matkan reiteistä, ja uudet tulokkaat pitivät näitä edellytyksiä perustavanlaatuisina markkinoille pääsyn helpottamiseksi (ks. vastaavasti riidanalaisen päätöksen 159–167 perustelukappale).
- 185 Edellä esitetystä seuraa, että käsiteltävänä olevassa asiassa kantaja ei ole osoittanut, että korjaustoimenpiteet ovat tehoittomia, koska sen tätä koskeva argumentaatio on aukollista.

- 186 Lisäksi kantajan sen väitteen osalta, jonka mukaan komissio ei asettanut nimenomaisesti riidanalaisen päätöksen edellytykseksi sitä, että se kumotaan, jos sitoumuksia ei noudateta, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että riidanalaisessa päätöksessä vahvistetaan pikainen riidanratkaisumenettely tilanteessa, jossa uudella tulokkaalla, uudella lentoliikennepalvelujen tarjoajalla tai muuta liikennettä harjoittavalla yhteistyökumppanilla on syytä uskoa, että sulautumisen kautta syntyvä yrityskokonaisuus ei noudata sitä koskevia sitoumusehtoja (sitoumuspaketin 12 kohta).
- 187 On lisäksi muistutettava, että toimitsijamies valvoo sitoumuksia. Hän valvoo sitä, että sulautumisen kautta syntyvä yrityskokonaisuus panee asianmukaisesti täytäntöön sitoumuksissa sovitut velvoitteet, jotka kuuluvat hänen valtuuksiinsa, ja hän voi ehdottaa sulautumisen kautta syntyvälle yrityskokonaisuudelle toimenpiteitä, jotka hän katsoo tarpeellisiksi sitoumusten noudattamisen takaamiseksi (sitoumuspaketin 11.2.1 kohta).
- 188 Edellä esitetystä seuraa, että yrityskeskittymän osapuolia eivät sido pelkät aiejulistukset, vaan käsiteltävänä olevassa asiassa velvoitteet, joiden laiminlyönti merkitsee yrityskeskittymälle luvan antaneen päätöksen kumoamista asetuksen N:o 4064/89 6 artiklan 3 kohdan b alakohdan mukaisesti. Tästä seuraa, että kantaja ei osoita oikeudellisesti riittäväällä tavalla, että komissio olisi tehnyt ilmeisen arviointivirheen yrityskeskittymän osapuolille asetettujen muiden toimenpiteiden arvioinnin osalta tai että se olisi loukannut perustellun luottamuksen periaatetta soveltamalla virheellisesti korjaustoimenpiteitä koskevan tiedonannon säännöksiä.
- 189 Lopuksi kantajan sen väitteen osalta, jonka mukaan sitoumusten muotoilu ei takaa niiden tehokkuutta kilpailun ylläpitämiseksi, on todettava, että käsiteltävänä olevassa asiassa sitoumukset eivät ole niin laajoja tai monimutkaisia, että komission olisi ollut mahdotonta todeta tavoitellulla varmuudella, että toimiva kilpailu palautetaan markkinoille (ks. vastaavasti edellä 35 kohdassa mainittu asia BaByliss v. komissio,

tuomion 178 kohta). On myös todettava, että komission hyväksymät sitoumukset olivat riittävän täsmällisiä, jotta se saattoi arvioida niiden vaikutuksia markkinoihin, joihin vaikutetaan, koska sitoumuspaketissa esitetään täsmällisesti tapa, jolla korjaustoimenpiteet pannaan täytäntöön. Tämä väite on näin ollen hylättävä perusteettomana.

190 Kanneperusteen viides osa on näin ollen hylättävä.

Kuudes osa, joka koskee sitä, että uutta tulokasta ei yksilöity ja tämän markkinoille tulolle ei vahvistettu määräaika

– Asianosaisten ja väliintulijan lausumat

191 Kantaja muistuttaa, että komissio on jo vaatinut aikaisemmassa päätöskäytännössään lentoliikenteen alalla, että yrityskehittymän osapuolet yksilöivät ennakolta potentiaalisen uuden tulokkaan reiteillä, joiden komissio on katsonut aiheuttavan kilpailuongelmia (asia Austrian Airlines/Lufthansa (asia COMP/37.730)). Käsiteltävänä olevassa asiassa komissio kuitenkin tyytyi ”konkreettiseen intressiin”, joka lentoyhtiöillä Volare, Meridiana ja Virgin Express oli, varmistumatta siitä, että nämä aiejulistukset merkitsivät tosiasiallista markkinoille tuloa, joka voi estää kilpailuvastaiset vaikutukset. Kantaja katsoo lisäksi, että jos komissio olisi suorittanut tavallisia tutkimuksia, Volaren taloudelliset vaikeudet olisi havaittu helposti, joten tätä lentoyhtiötä ei voitu pitää sopivana ostajana. Kantaja katsoo näin ollen, että komissio arvasi uuden tulokkaan markkinoille tulon, ja tämä asenne on kantajan mukaan ristiriidassa komission velvollisuuden kanssa, jonka mukaan sen on varmistuttava siitä, että vakavat epäilyt yrityskehittymän soveltuvuudesta poistetaan.

- 192 Komissio tyytyi myös kantajan mukaan toteamaan pelkästään, että sitoumukset mahdollistavat sen, että ”uuden tulokkaan puuttumista koskevaa vaaraa voidaan vähentää huomattavasti”. Se kuitenkin myönsi kantajan mukaan, että uuden tulokkaan puuttumisesta oli olemassa todellinen vaara, kun se totesi vastineessaan, että ”vaikka tietyllä reitillä ei olisi uutta tulokasta, sitoumukset voivat saavuttaa tavoitteensa” ja lisäsi, että ”näin on, jos potentiaalisen kilpailun vaikutuksesta nämä sitoumukset vaikuttavat sulautumisen kautta syntyvän yrityskokonaisuuden käyttäytymiseen”.
- 193 Kantaja korostaa myös, että korjaustoimenpiteitä koskevassa tiedonannossa todetaan, että sitoumukset on voitava panna täytäntöön tehokkaasti ja nopeasti. Näin ollen ja ottaen huomioon uuden tulokkaan henkilöllisyyden tärkeyden ja potentiaalisten kilpailijoiden olemassaoloon liittyvän epävarmuuden markkinoille tulon olisi kantajan mukaan pitänyt tapahtua ennen kyseisen toimen toteuttamista. Kantaja korostaa, että yksikään uusi tulokas ei ole alkanut käyttää luovutettuja lähtö- ja saapumisaikoja. Näin ollen kun komissio ei vahvistanut mekanismia, jolla taataan tehokas markkinoille tulo tietyssä määräajassa, se laiminlöi kantajan mukaan asetuksella N:o 4064/89 vahvistettuja vaatimuksia.
- 194 Komission mukaan ei ollut tarpeen, että yrityskeskittymän osapuolet nimesivät ennakoita uuden tulokkaan, koska markkinatoimijoiden kuuleminen, jonka se toteutti ennen riidanalaisen päätöksen tekemistä, mahdollisti potentiaalisten uusien tulokkaiden, joihin kuuluvat esimerkiksi Volare, Virgin Express ja Meridiana, nimeämisen.
- 195 Mitä tulee kantajan väitteeseen, jonka mukaan komissio tyytyi vahvistamaan korjaustoimenpiteitä, jotka ”vähentävät huomattavasti uuden tulokkaan puuttumista koskevaa vaaraa”, komissio toteaa, että kantaja tulkitsi virheellisesti tämän toteamuksen, koska tämän vastineessa olevan kohdan tarkoituksena oli osoittaa, että korjaustoimenpiteiden vaikutus oli laaja, minkä vuoksi se mahdollisti

”luovutettujen lähtö- ja saapumisaikojen arvonlisäyksen ja näin ollen uuden tulokkaan puuttumista koskevan vaaran huomattavan vähentämisen”. Komissio väittää näin ollen tehneensä kyseisessä kohdassa vertailun yhtäältä yrityskeskittymän, sellaisena kuin se oli asetetut korjaustoimenpiteet huomioon ottaen, ja toisaalta alliansseja ja yrityskeskittymiä lentoliikenteen alalla koskeneiden aikaisempien päätösten välillä.

- 196 Lopuksi kantajan sen väitteen osalta, jonka mukaan riidanalaisessa päätöksessä ei vahvistettu sitoumusten tehokasta ja pikaista täytäntöönpanoa, komissio korostaa, että tätä väitettä ei esitetty kannekirjelmässä ja että se on näin ollen jätettävä tutkimatta. Komissio katsoo joka tapauksessa, että sillä, ettei uutta tulokasta vielä ole, ei ole merkitystä, koska riidanalaisen päätöksen pätevyyttä on arvioitava päätöksen tekopäivänä vallinneen tilanteen mukaan.

– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 197 On muistutettava, että asetuksen N:o 4064/89 6 artiklan 2 kohdan mukaan komissio voi antaa luvan yrityskeskittymälle, jos osapuolten ehdottamilla sitoumuksilla voidaan poistaa vakavat epäilyt kyseisen keskittymän soveltuvuudesta yhteismarkkinoille. Asetuksessa N:o 4064/89 vahvistetaan näin ollen tavoite, johon komission on päästävä, mutta siinä jätetään sille huomattavaa harkintavaltaa kyseisten sitoumusten mahdollisen muodon osalta. Kyseisessä asetuksessa ei edellytetä, että ilmoituksen tekevät osapuolet yksilöivät uuden markkinoille tulijan, vaikka tällainen yksilöinti voi tietyissä tapauksissa olla tarpeen muun muassa tilanteessa, jossa yksikään kilpailija ei osoita intressiä päästä markkinoille, joihin vaikutetaan.

- 198 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että kantaja ei käsiteltävänä olevassa asiassa osoita, että kilpailijoiden nimeämistä edellytettiin, koska eri kilpailijat, joihin kuuluvat esimerkiksi Meridiana, Virgin Express ja Volare, osoittivat



hallinnollisessa menettelyssä yrityskeskittymän osapuolten ehdottamien sitoumusten jälkeen kiinnostuksensa markkinoihin, joihin vaikutetaan.

199 Komission kirjelmistä ilmenee, että Volare oli pyytänyt lähtö- ja saapumisaikoja reiteille Pariisi–Amsterdam, Amsterdam–Milano, Amsterdam–Venetsia ja Amsterdam–Bologna. Komissio totesi lisäksi suullisessa käsittelyssä, että Volare oli saanut lähtö- ja saapumisaikoja EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan soveltamismenettelystä asiassa COMP/A.38284/D2 – Air France/Alitalia 7 päivänä huhtikuuta 2004 tehdyn komission päätöksen 2004/841/EY (EUVL L 362, s. 17) jälkeen, ja tämä oli tapahtunut vain vähän ennen riidanalaisen päätöksen tekemistä, mikä komissio mukaan vahvisti sen näkemystä Volaren käsiteltävänä olevassa asiassa osoittaman intressin uskottavuuden osalta.

200 Komissio väittää, että koska Volaren osakkeiden omistussuhteissa tapahtui muutos, tämä yhtiö ei lopulta tullut edellä mainituille markkinoille. Jos markkinoille tulematta jättäminen liittyi Volaren taloudellisiin vaikeuksiin, kuten kantaja väittää, ja jopa olettaen, että komissio olisi voinut toteuttaa perusteellisemmän tutkimuksen kyseisen lentoyhtiön taloudellisesta tilanteesta varmistuakseen siitä, että sen lähtö- ja saapumisaikoja koskeva pyyntö voisi onnistua, tällaisen varmistuksen puuttuminen ei voi olla arviointivirhe, joka voidaan luokitella ilmeiseksi ja jolla riidanalaisen päätöksen laillisuus voidaan kyseenalaistaa. Kuten komission kirjelmistä ilmenee, muut kilpailijat saattoivat tulla markkinoille, joihin vaikutetaan, koska Euroopassa on lukuisia halpalentoyhtiöitä, jotka ovat halukkaita tulemaan kyseisille markkinoille ja joita ovat esimerkiksi Ryanair, Virgin Express, Smartwings, Sterling, Air Service ja SkyEurope.

201 On lisäksi katsottava, että uusille markkinoille pääsy voi vaatia tietyn ajan, jotta uudet tulokkaat voivat arvioida kyseisille markkinoille tulon kannattavuutta muun muassa siihen liittyvien investointien vuoksi. Tämän osalta on muistutettava, että

riidanalaisessa päätöksessä vahvistetaan, että lähtö- ja saapumisaikojen luovutus tapahtui rajoittamattomaksi ajaksi, minkä ansiosta uudet tulokkaat voivat päästä markkinoille, joihin vaikutetaan, milloin tahansa ilman aikarajoituksia (sitoumus-paketin 2 kohta).

- 202 Lisäksi tilanteessa, jossa markkinoille, joihin vaikutetaan, ei tule uutta tulokasta, yrityskeskittymän osapuoliin kohdistuu joka tapauksessa tietty kilpailupaine, sillä jos sulautumisen kautta syntyvä yrityskokonaisuus päättää nostaa hintojaan, tämä voi kannustaa uusia tulokkaita tulemaan näille markkinoille, jotka ovat tällöin houkuttelevammat. Asiakirja-aineistosta ilmenee, että viisi vuotta sitten Itävallan ja Saksan välisillä reiteillä yksikään lentoyhtiö ei kilpaillut Lufthansan ja Austrian Airlinesin kanssa. Huomattavien voittomarginaalien olemassaolo kyseisten kahden yhtiön harjoittaman korkean hintapolitiikan vuoksi houkutteli kuitenkin uusia tulokkaita, mikä pakotti Lufthansan ja Austrian Airlinesin toimimaan mukauttamalla hintapolitiikkaansa pysyäkseen kilpailukykyisinä. Komissio saattoi tämän vuoksi päätellä, että oli erittäin todennäköistä, että markkinoille, joihin vaikutetaan, tulisi uusi kilpailija.
- 203 Mitä tulee väitteeseen, jonka mukaan yksikään uusi tulokas ei tullut markkinoille, joihin vaikutetaan, on muistutettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yksittäistapausta koskevan riidanalaisen toimen laillisuutta on arvioitava toimen toteuttamisen ajankohtana olemassa olleiden tosiseikkojen ja oikeudellisten seikkojen perusteella (yhdistetyt asiat 15/76 ja 16/76, Ranska v. komissio, tuomio 7.2.1979, Kok. 1979, s. 321, Kok. Ep. IV, s. 311, 7 kohta; asia C-449/98 P, IECC v. komissio, tuomio 17.5.2001, Kok. 2001, s. I-3875, 87 kohta ja yhdistetyt asiat T-177/94 ja T-377/94, Altmann ym. v. komissio, tuomio 12.12.1996, Kok. 1996, s. II-2041, 119 kohta).
- 204 Riidanalaista päätöstä on näin ollen tutkittava sen tekopäivänä olemassa olleiden eikä tämän jälkeisten tosiseikkojen valossa. Näin ollen seikka, jonka mukaan markkinoilla, joihin vaikutetaan, ei ollut uutta tulokasta suullisen käsittelyn päivänä, on merkityksetön.

- 205 Mitä tulee kantajan väitteeseen, jonka mukaan komissio ei varmistunut siitä, että uusi tulokas tulee markkinoille vähän sen jälkeen, kun yrityskeskittymälle on annettu lupa, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimien katsoo, että tämä kritiikki, jota ei esitetty kannekirjelmässä, liittyy käsiteltävänä olevaan kanneperusteeseen, koska sillä pyritään osoittamaan ilmeinen arviointivirhe hyväksytyjen sitoumusten sisällön osalta. Tästä seuraa, että tämä väite ei ole uusi oikeudellinen peruste, kuten komissio väittää, minkä vuoksi se voidaan ottaa tutkittavaksi.
- 206 On muistutettava, että komissio saattoi olla yksilöimättä varmasti uutta tulokasta, koska eri kilpailijat olivat osoittaneet kiinnostuksensa päästä markkinoille, joihin vaikutetaan. Kantajan väitteestä on siis jäljellä vain moite, jonka mukaan komissio ei ole varmistunut siitä, että uusi tulokas tulee todennäköisesti nopeasti kyseisille markkinoille.
- 207 Tämän osalta korjaustoimenpiteitä koskevan tiedonannon mukaan sitoumusten on oltava viipymättä ja tehokkaasti täytäntöönpantavissa, jotta komissio antaa luvan yrityskeskittymälle (10 ja 19 kohta). Käsiteltävänä olevassa asiassa riidanalaisessa päätöksessä edellytetään, että lähtö- ja saapumisaikoja tarjotaan kuukausi yrityskeskittymän toteuttamisen jälkeen (sitoumuspaketin 13 kohta). Näin ollen yrityskeskittymän osapuolten velvollisuutena oli luovuttaa lähtö- ja saapumisaikoja lyhyen ja sitovan ajanjakson kuluessa, mikä täten mahdollisti uuden kilpailijan nopean markkinoille tulon ja suosi tätä.
- 208 Moite, jonka mukaan komissio ei varmistunut siitä, että uusi tulokas tulee markkinoille nopeasti, on näin ollen perusteeton.

209 Edellä esitetyn perusteella kantaja ei osoita oikeudellisesti riittävällä tavalla, että komissio on tehnyt ilmeisen arviointivirheen, kun se ei ole yksilöinyt uutta tulokasta eikä vahvistanut viimeistä määräaikaa niille markkinoille tuloon, joihin vaikutetaan.

210 Kanneperusteen kuudes osa on näin ollen hylättävä.

Seitsemäs osa, joka koskee sitä, että pikajuna Thalysta ei otettu huomioon kilpailijana

– Asianosaisten ja väliintulijan lausumat

211 Kantajan mukaan Thalysin olemassaolo jarruttaa uusien tulokkaiden tuloa reitille Pariisi–Amsterdam. Se huomauttaa, että Thalysilla on tällä hetkellä kyseisellä reitillä noin 45 prosentin markkinaosuus, jonka odotetaan kasvavan matkan kestoa vähentävien infrastruktuurin parannusten vuoksi. Kantajan mukaan komissio katsoi lisäksi virheellisesti, että kuusi päivittäislentovuoroa riittää matkustajille, joille aika on tärkeä tekijä, vaikka se myönsi, että kun on kyse Thalyksesta, tämä vuorojen määrä ei riitä (riidanalaisen päätöksen 71 perustelukappale).

212 Komissio kiistää tämän väitteen ja muistuttaa, että Thalys ei ole kilpailukykyinen niiden matkustajien näkökulmasta, joille aika on tärkeä tekijä, mikä johtuu lähinnä

junamatkan kestosta. Ainoastaan matkustusajan lyhentäminen voisi komission mukaan muuttaa tätä tilannetta, ja tämä edellyttäisi infrastruktuurien merkittävää parantamista.

– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 213 Käsiteltävänä olevassa asiassa kantajan väite on ymmärrettävä siten, että sillä pyritään osoittamaan, että koska komissio ei ymmärtänyt asianmukaisella tavalla Thalysin kilpailuvaikutusta Pariisi–Amsterdam-markkinoilla, se teki ilmeisen arviointivirheen.
- 214 Riidanalaisesta päätöksestä ilmenee, että reitillä Pariisi–Amsterdam Thalys tarjoaa kuusi 4 tunnin 9 minuutin (menomatka) päivittäisvuoroa, kun taas lentomatka kaupungin keskustasta kaupungin keskustaakaan kestää noin kolme tuntia (riidanalaisen päätöksen 70–72 perustelukappale). Näin ollen kun on kyse matkustajista, joille aika ei ole tärkeä tekijä, Thalysta voidaan tällä hetkellä pitää kilpailijana. Komissio sitä vastoin saattoi katsoa, että Thalys ei ole kilpailukykyinen niiden asiakkaiden osalta, joille aika on tärkeä tekijä, muun muassa matkan keston vuoksi, koska menopaluuunamatkan tarvietaan noin kaksi tuntia enemmän. Näin ollen ainoastaan matkustusajan lyhentäminen voisi muuttaa tilannetta, ja tämä edellyttäisi infrastruktuurien huomattavaa parantamista, kuten komissio toteaa.
- 215 Käsiteltävänä olevassa asiassa kantaja ei esitä seikkoja, joilla voidaan osoittaa, että Thalysin osalta komission tekemä ero niiden matkustajien välillä, joille aika on tärkeä tekijä, ja niiden, joille se ei ole, on virheellinen. Näin ollen kantajan kritiikkiä, joka koskee sitä, että komissio katsoi virheellisesti, että kuusi päivittäislentovuoroa riittää matkustajille, joille aika on tärkeä tekijä, vaikka se myönsi riidanalaisen

päätöksen 71 perustelukappaleessa, että tällainen vuorotiheys Thalysiin sovellettuna on riittämätön kilpailuongelmien korjaamiseksi, kun on kyse matkustajista, joille aika on tärkeä tekijä, ei voida hyväksyä.

- 216 Kantajan sen väitteen osalta, jonka mukaan Thalys jarruttaa uusien tulokkaiden markkinoille tuloa, on todettava, että Thalysin kaupallinen kasvu tapahtui ennen yrityskeskittymää, joten lentoyhtiöiden, jotka suunnittelivat kyseisille markkinoille tuloa, piti ottaa huomioon tämä kilpailutekijä. Thalysin olemassaolo Pariisi–Amsterdam-markkinoilla sai näin ollen komission varmistumaan siitä, että ei ainoastaan lentoyhtiöiden harjoittama kilpailu vaan myös muiden kulkuneuvojen, rautatieliikenne mukaan lukien, liikenteenharjoittajien kilpailu pysytettäisiin.
- 217 Kuljetusvälineiden välisiin palveluihin liittyvät korjaustoimenpiteet mahdollistivat esimerkiksi sen, että Thalysia liikennöivä yhtiö voi myydä Pariisi–Amsterdam-meno-paluulipun, jolla matkustaja voi tehdä menomatkan junalla ja paluumatkan lentokoneella. Jotta tämä mahdollisuus olisi kilpailukykyinen, on sovittu, että Thalysia liikennöivä yhtiö voi paluulennon osalta hyötyä kaikista myynninedistämishinnoista, joita sulautumisen kautta syntyvä yrityskokonaisuus tarjoaa, minkä vuoksi se voi tarjota kuljetusvälineiden välisiä palveluja kilpailukykyisin hinnoin (sitoumuspaketin 7 kohta). Tämän osalta komission kirjelmistä ilmenee, että rautatieyhtiö Georg Verkehrsorganisation GmbH on neuvotellut Air Francen kanssa kuljetusvälineiden välisen sopimuksen tekemiseksi Pariisi–Amsterdam-markkinoiden osalta, mikä osoittaa kuljetusvälineiden välisten sopimusten synnyttämän vetovoiman.
- 218 Näin ollen kantajan väite, jonka mukaan Thalys jarruttaa uuden kilpailijan tuloa reitille Pariisi–Amsterdam, ei voi osoittaa, että komission suorittamaan kilpailu-

analyysiin liittyy ilmeinen arviointivirhe. Kanneperusteen seitsemäs osa on näin ollen hylättävä.

- 219 Edellä esitetystä seuraa, että kantaja ei ole esittänyt näyttöä komission ilmeisestä arviointivirheestä, koska se ei ole osoittanut, että kyseisillä sitoumuksilla ei voitu poistaa vakavia epäilyjä yrityskeskittymän soveltuvuudesta yhteismarkkinoille. Viides kanneperuste on näin ollen hylättävä kokonaisuudessaan.
- 220 Tässä tilanteessa kanne on hylättävä.

## **Oikeudenkäyntikulut**

- 221 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, veloitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska kantaja on hävinnyt asian, se on veloitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut komission vaatimusten mukaisesti.
- 222 Työjärjestyksen 87 artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaan Ranskan tasavalta vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN  
(toinen jaosto)

on ratkaissut asian seuraavasti:

- 1) **Kanne hylätään.**
- 2) **Kantaja vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan sekä komission oikeudenkäyntikuluista.**
- 3) **Ranskan tasavalta vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.**

Pirrung

Forwood

Papasavvas

Julistettiin Luxemburgissa 4 päivänä heinäkuuta 2006.

E. Coulon

kirjaaja

J. Pirrung

toisen jaoston puheenjohtaja



## Sisällys

Asiaa koskevat oikeussäännöt .....	II - 1942
Tosiseikat .....	II - 1946
1. Kyseessä olevat yritykset .....	II - 1946
2. Hallinnollinen menettely komissiossa .....	II - 1947
3. Komission hyväksymät sitoumukset .....	II - 1948
Menettely ja asianosaisten ja väliintulijan vaatimukset .....	II - 1951
Asian selvittämistoimien määräämistä koskeva pyyntö .....	II - 1952
Tutkittavaksi ottaminen .....	II - 1954
1. Asianosaisten lausumat .....	II - 1954
2. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta .....	II - 1954
Asiavaltuuden tarkastelu .....	II - 1954
Oikeussuojan tarve .....	II - 1957
Pääasia .....	II - 1958
1. Ensimmäinen kanneperuste, joka koskee ilmeistä arviointivirhettä, koska sulautumisen kautta syntyvän yrityskokonaisuuden määräävän markkina-aseman vahvistumista reiteillä, joilla Air Francen ja KLM:n liiketoiminnan välillä ei ollut päällekkäisyyttä, ei analysoitu .....	II - 1959
Asianosaisten ja väliintulijan lausumat .....	II - 1959
Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta .....	II - 1962
Yrityskeskittymän vaikutusta vapaa-ajan lentomatkamarkkinoihin koskevan analyysin puuttuminen .....	II - 1963
Yrityskeskittymän markkinoihin, joilla ei ole päällekkäisyyksiä, aiheuttaman vaikutuksen analysoimatta jättäminen .....	II - 1964
II - 2012	

2. Toinen kanneperuste, joka koskee ilmeistä arviointivirhettä sellaisen analyysin puuttumisen vuoksi, joka koskee sulautumisen kautta syntyvän yrityskokonaisuuden määräävän markkina-aseman vahvistumista lentokenttäpalvelujen ostomarkkinoilla .	II - 1967
Asianosaisten ja väliintulijan lausumat .....	II - 1967
Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta .....	II - 1970
Määräävän markkina-aseman vahvistumisen huomiotta jättäminen lentokenttäpalvelujen ostomarkkinoilla .....	II - 1970
Sulautumisen kautta syntyvän yrityskokonaisuuden lisääntynyt vaikutus AdP:hen .....	II - 1972
3. Kolmas kanneperuste, joka koskee ilmeistä arviointivirhettä CDG:n ja Orlyn korvattavuuden osalta .....	II - 1973
Asianosaisten ja väliintulijan lausumat .....	II - 1973
Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta .....	II - 1975
– Kyseisten kahden lentokentän sijainti .....	II - 1975
– Kyseisiltä kahdelta lentokentältä tarjottavat lentotyypit .....	II - 1976
4. Neljäs kanneperuste, joka koskee ilmeistä arviointivirhettä, koska yrityskeskittymän vaikutuksia potentiaaliseen kilpailuun ei tutkittu .....	II - 1978
Asianosaisten ja väliintulijan lausumat .....	II - 1978
Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta .....	II - 1979
KLM:n kotimaan markkinoiden pienuus .....	II - 1980
KLM:n toiminnan keskuspaikan eli Amsterdamin läheisyys Pariisiin ja Pariisista lähtevien kansainvälisten lentoliikennepalvelujen välisen kilpailun vähäisyys .....	II - 1982
5. Viides kanneperuste, joka koskee ilmeistä arviointivirhettä yrityskeskittymän osapuolten hyväksymien sitoumusten osalta .....	II - 1983
Kanneperusteen ensimmäinen osa, joka koskee sitä, että sitoumuksia ei ulotettu markkinoihin, joilla ei ole päällekkäisyyksiä .....	II - 1984
– Asianosaisten ja väliintulijan lausumat .....	II - 1984
– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta .....	II - 1985

Toinen osa, joka koskee sitä, että sitoumukset eivät houkuttele halpalentoyhtiöitä .....	II - 1987
– Asianosaisten ja väliintulijan lausumat .....	II - 1987
– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta .....	II - 1988
Kolmas osa, joka koskee elinkelpoisen liiketoiminnan luovuttamatta jättämistä .....	II - 1990
– Asianosaisten ja väliintulijan lausumat .....	II - 1990
– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta .....	II - 1991
Neljäs osa, joka koskee luovutettujen lähtö- ja saapumisaikojen riittämättömyyttä .....	II - 1993
– Asianosaisten ja väliintulijan lausumat .....	II - 1993
– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta .....	II - 1994
Viides osa, joka koskee muiden korjaustoimenpiteiden riittämättömyyttä .....	II - 1997
– Asianosaisten ja väliintulijan lausumat .....	II - 1997
– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta .....	II - 1998
Kuudes osa, joka koskee sitä, että uutta tulokasta ei yksilöity ja tämän markkinoille tulolle ei vahvistettu määräaikaa .....	II - 2001
– Asianosaisten ja väliintulijan lausumat .....	II - 2001
– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta .....	II - 2003
Seitsemäs osa, joka koskee sitä, että pikajuna Thalysta ei otettu huomioon kilpailijana .....	II - 2007
– Asianosaisten ja väliintulijan lausumat .....	II - 2007
– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta .....	II - 2008
Oikeudenkäyntikulut .....	II - 2010