

WYROK SĄDU PIERWSZEJ INSTANCJI (druga izba)

z dnia 4 lipca 2006 r. *

W sprawie T-177/04

easyJet Airline Co. Ltd, z siedzibą w Luton (Zjednoczone Królestwo), początkowo reprezentowana przez J. Cooka, J. Parkera i S. Dolana, solicitors, a następnie przez adwokatów M. Wernera i M. Wałę, L. Mills, solicitor oraz przez adwokatów M. de Lasala Lobera i R. Malhotrę,

strona skarżąca,

przeciwko

Komisji Wspólnot Europejskich, reprezentowanej przez P. Olivera, A. Bouqueta i A. Whelana, działających w charakterze pełnomocników, z adresem do doręczeń w Luksemburgu,

strona pozwana,

* Język postępowania: angielski.

popieranej przez

Republikę Francuską, reprezentowaną przez G. de Berguesa, działającego w charakterze pełnomocnika, z adresem do doręczeń w Luksemburgu,

interwenient,

mającej za przedmiot skargę o stwierdzenie nieważności decyzji Komisji z dnia 11 lutego 2004 r. uznającej połączenie spółki Air France i Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV za zgodną ze wspólnym rynkiem z zastrzeżeniem dotrzymania zaproponowanych zobowiązań (sprawa COMP/M.3280 — Air France/KLM),

SĄD PIERWSZEJ INSTANCJI
WSPÓLNOT EUROPEJSKICH (druga izba),

w składzie: J. Pirrung, prezes, N.J. Forwood i S. Papasavvas, sędziowie,
sekretarz: K. Andová, administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 23 listopada 2005 r.,

wydaje następujący

Wyrok

Ramy prawne

- 1 Zgodnie z art. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 4064/89 z dnia 21 grudnia 1989 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw [Dz.U. L 395, str. 1, sprostowanego w Dz.U. 1990, L 257, str. 13 i zmienionego przez rozporządzenie Rady (WE) nr 1310/97 z dnia 30 czerwca 1997 r. (Dz.U. L 180, str. 1), sprostowane w Dz.U. 1998, L 40, str. 17], rozporządzenie to stosuje się do wszystkich koncentracji o wymiarze wspólnotowym, zgodnie z definicją w ust. 2 i ust. 3 tego artykułu.
- 2 Zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 4064/89 należy dokonać uprzedniego zgłoszenia Komisji koncentracji o wymiarze wspólnotowym.
- 3 Zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 4064/89, jeżeli Komisja stwierdzi, że chociaż zgłaszana koncentracja podlega zakresowi niniejszego rozporządzenia, ale nie wzbudza poważnych wątpliwości co do jej zgodności ze wspólnym rynkiem, to wydaje decyzję o niezgłoszeniu sprzeciwu i stwierdza, że jest ona zgodna ze wspólnym rynkiem (dalej: „faza I”).

- 4 Natomiast zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 4064/89, jeżeli Komisja stwierdzi, że zgłaszana koncentracja podlega zakresowi niniejszego rozporządzenia i wzbudza poważne wątpliwości co do zgodności ze wspólnym rynkiem, to wydaje decyzję o wszczęciu postępowania (dalej: „faza II”).
- 5 Zgodnie z art. 6 ust. 2 rozporządzenia nr 4064/89:

„Jeśli Komisja stwierdzi, że na skutek modyfikacji wprowadzonych przez zainteresowane przedsiębiorstwa zgłaszana koncentracja nie budzi już poważnych wątpliwości w rozumieniu ust. 1 lit. c), może zadecydować o uznaniu koncentracji za zgodną ze wspólnym rynkiem na mocy ust. 1 lit. b).

Komisja może opatrzyć decyzję z ust. 1 lit. b) warunkami i zobowiązaniami w celu zapewnienia, że zaangażowane przedsiębiorstwa wywiążą się ze zobowiązań podjętych wobec Komisji w celu uczynienia koncentracji zgodną ze wspólnym rynkiem”.

- 6 Zgodnie z art. 6 ust. 3 lit. b) rozporządzenia nr 4064/89 Komisja może cofnąć wydaną decyzję, jeżeli zaangażowane przedsiębiorstwo nie dotrzymało zobowiązania związanego z decyzją.
- 7 W komunikacie Komisji w sprawie środków zaradczych dopuszczalnych na mocy rozporządzenia Rady (EWG) nr 4064/89 i rozporządzenia Komisji (WE) nr 447/98 (Dz.U. L 2001, C 68, str. 3, zwanym dalej „komunikatem w sprawie środków

zaradczych”, Komisja przedstawia wytyczne, którymi będzie się kierować w zakresie zobowiązań, oraz stwierdza w szczególności:

- strony muszą wykazać jasno, iż dany środek zaradczy przywraca na stałe warunki efektywnej konkurencji na wspólnym rynku (pkt 6) oraz usunąć wszelką niepewność co do typu, skali i zakresu proponowanego środka, wraz z prawdopodobieństwem jego pomyślnego, pełnego i terminowego wdrożenia przez strony (pkt 7);

- podstawowym celem zobowiązań jest zapewnienie konkurencyjnych struktur rynkowych; zobowiązania ze swej natury strukturalne, takie jak zobowiązanie do sprzedaży podmiotu zależnego, są zasadniczo preferowane z punktu widzenia celów rozporządzenia nr 4064/89, jako że zobowiązania takie zapobiegają stworzeniu lub wzmocnieniu dominującej pozycji, co wcześniej zostało stwierdzone przez Komisję, a ponadto nie wymagają środków monitorowania w średnim ani długim okresie; niemniej jednak nie można automatycznie wykluczyć możliwości, iż inne rodzaje zobowiązań mogą również być w stanie zapobiec powstaniu lub wzmocnieniu pozycji dominującej, a zatem decyzja co do możliwości ich akceptacji podejmowana jest indywidualnie dla każdego przypadku (pkt 9);

- zobowiązania przedłożone Komisji w fazie I muszą być wystarczające do tego, by jednoznacznie wykluczyć „poważne wątpliwości” w rozumieniu art. 6 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 4064/89 (pkt 11);

- jeżeli proponowane połączenie grozi stworzeniem lub wzmocnieniem pozycji dominującej mogącej ograniczać efektywną konkurencję, najbardziej skutecznym sposobem na zapewnienie takiej konkurencji, oprócz wydania zakazu, jest stworzenie koniecznych warunków do powstania nowego konkurencyjnego podmiotu lub do wzmocnienia istniejących konkurentów poprzez zbycie przedsiębiorstwa (pkt 13);

- zbywana działalność musi obejmować prosperujące przedsiębiorstwo, które prowadzone przez odpowiedniego nabywcę będzie mogło konkurować efektywnie i trwale z podmiotem będącym wynikiem połączenia; zazwyczaj prosperującym przedsiębiorstwem jest przedsiębiorstwo istniejące, które może działać niezależnie, to znaczy niezależnie od połączonych stron pod względem dostaw materiałów i innych form współpracy, z wyjątkiem okresu przejściowego (pkt 14);

 - istnieją przypadki, w których ze względu na to, że aktywa są częścią przedsiębiorstwa, efektywność pakietu zbycia zależy w dużej mierze od osoby nabywcy; w takich okolicznościach Komisja wyda zgodę na połączenie jedynie wtedy, gdy strony zobowiążą się, że nie zrealizują notyfikowanej operacji przed zawarciem wiążącego porozumienia z nabywcą zbywanego przedsiębiorstwa zatwierdzonym przez Komisję (pkt 20);

 - aczkolwiek zbycie jest preferowanym środkiem zaradczym, nie jest to jedyny środek możliwy do przyjęcia przez Komisję; mogą bowiem mieć miejsce sytuacje, gdzie zbycie przedsiębiorstwa będzie niemożliwe; w takich okolicznościach Komisja musi ustalić, czy inne typy środka zaradczego mogłyby wywrzeć dostateczny wpływ na rynek, aby przywrócić efektywną konkurencję, czy też nie (pkt 26).
- 8 Komunikat Komisji w sprawie definicji rynku właściwego do celów wspólnotowego prawa konkurencji (Dz.U. 1997, C 372, str. 5, zwany dalej „komunikatem w sprawie definicji rynku”) stanowi, że przedsiębiorstwa podlegają trzem głównym źródłom ograniczania konkurencji: substytucyjności popytu, substytucyjności podaży oraz potencjalnej konkurencji. Z gospodarczego punktu widzenia, dla zdefiniowania rynku właściwego, substytucyjność popytu stanowi najbardziej bezpośrednią oraz skuteczną siłę dyscyplinującą działającą na dostawców danego produktu, w szczególności w odniesieniu do ich decyzji w sprawie ustalania cen (pkt 13).

Okoliczności faktyczne leżące u podstaw sporu

1. *Sporne przedsiębiorstwa*

- 9 W dniu 11 lutego 2004 r., wraz z zakończeniem fazy I, Komisja wydała decyzję uznającą połączenie za zgodne ze wspólnym rynkiem z zastrzeżeniem dotrzymania zaproponowanych zobowiązań, na podstawie art. 6 ust. 2 rozporządzenia nr 4064/89 (sprawa COMP/M.3280 — Air France/KLM) (Dz.U. C 60, str. 5, zwaną dalej „zaskarżoną decyzją”). Skarżąca jest tanim przewoźnikiem lotniczym z siedzibą w Zjednoczonym Królestwie, oferującym po atrakcyjnych cenach usługi przewozu do wielu miejsc w Europie.

- 10 Air France jest przewoźnikiem lotniczym z siedzibą we Francji, wykonującym działalność głównie w trzech sektorach: przewóz lotniczy pasażerów i towarów oraz usługi utrzymania i konserwacji. Air France eksploatuje sieć gwieździstą, a jej główne węzły komunikacyjne znajdują się w portach lotniczych Roissy-Charles-de-Gaulle (zwanym dalej „CDG”) dla lotów międzynarodowych oraz Paris-Orly (zwanym dalej „Orly”) dla lotów krajowych. Air France jest również jednym z członków i założycieli sojuszu lotniczego SkyTeam, którego pozostałymi członkami są spółki Aeromexico, Alitalia, Continental Airlines, CSA Czech Airlines, Delta, Northwest Airlines i Korean Air.

- 11 KLM jest przewoźnikiem lotniczym z siedzibą w Niderlandach, wykonującym swoją działalność głównie w czterech sektorach: przewóz lotniczy pasażerów i towarów, usługi utrzymania oraz wykonywanie lotów czarterowych, a także tanich lotów rejsowych za pomocą swojej spółki zależnej Transavia. KLM eksploatuje sieć gwieździstą, której główny węzeł komunikacyjny znajduje się w porcie lotniczym Amsterdam-Schiphol. KLM zawarł z Northwest Airlines porozumienie o sojuszu lotniczym dotyczące przede wszystkim połączeń północnoatlantycznych.

2. Postępowanie administracyjne przed Komisją

- 12 W dniu 18 grudnia 2003 r. Air France i KLM na podstawie rozporządzenia nr 4064/89 zgłosiły Komisji porozumienie ramowe podpisane w dniu 16 października 2003 r. Porozumienie to przewidywało przejście przez Air France całości interesów gospodarczych KLM oraz stopniowe przejście kontroli prawnej nad tą ostatnią spółką. Air France miała też nabyć w początkowym okresie 49% praw głosu w ramach KLM, dające jej prawo weta w odniesieniu do strategicznych operacji, a mianowicie przyjmowania planu strategicznego, budżetu oraz mianowania dyrektorów KLM; a w późniejszym okresie — pozostałe prawa głosu (dalej: „koncentracja”).
- 13 W dniu 23 grudnia 2003 r. Komisja na podstawie art. 11 rozporządzenia nr 4064/89 skierowała wniosek o udzielenie informacji dotyczący koncentracji do ponad 90 podmiotów konkurencyjnych, w tym do skarżącej. W dniu 14 stycznia 2004 r. skarżąca przedstawiła swoje uwagi.
- 14 W dniu 21 stycznia 2004 r. Air France i KLM zaproponowały Komisji podjęcie zobowiązań na podstawie art. 6 ust. 2 rozporządzenia nr 4064/89. W dniu 23 stycznia 2004 r. Komisja przekazała wspomniane zobowiązania zainteresowanym podmiotom trzecim w celu zebrania ich uwag. W dniach 30 stycznia oraz 4 lutego 2004 r. skarżąca przedstawiła swoje uwagi w przedmiocie zobowiązań zaproponowanych przez strony koncentracji.
- 15 W dniu 11 lutego 2004 r., wraz z zakończeniem fazy I, Komisja wydała zaskarżoną decyzję, uznającą połączenie za zgodne ze wspólnym rynkiem z zastrzeżeniem dotrzymania zaproponowanych zobowiązań.

3. Zobowiązania zaakceptowane przez Komisję

¹⁶ W celu rozwiania poważnych wątpliwości co do zgodności koncentracji ze wspólnym rynkiem Air France i KLM zaproponowały podjęcie zobowiązań w celu rozwiązania problemów w zakresie konkurencji związanych z czternastoma obsługiwanymi trasami, spośród których dziewięć było trasami europejskimi (Paryż–Amsterdam, Lyon–Amsterdam, Marsylia–Amsterdam, Tuluza–Amsterdam, Bordeaux–Amsterdam, Mediolan–Amsterdam, Rzym–Amsterdam, Wenecja–Amsterdam i Bolonia–Amsterdam). Zobowiązania, poddane nadzorowi pełnomocnika, można streścić następująco:

- zobowiązania podjęte w odniesieniu do połączeń krótkodystansowych (lub połączeń europejskich): podmiot powstały w wyniku połączenia zobowiązuje się do udostępnienia, bez rekompensaty finansowej i zgodnie z procedurą określoną w zobowiązaniach, pewnej ilości przedziałów czasu na start lub lądowanie w Amsterdamie i/lub Paryżu i/lub Lyonie i/lub Mediolanie i/lub Rzymie, jak również do umożliwienia jednemu lub kilku nowym przedsiębiorstwom wchodzącym na rynek oferowania na wskazanych trasach europejskich bezpośrednich, rejsowych i codziennych lotów pasażerskich (nowych lub dodatkowych); w odniesieniu do trasy Paryż–Amsterdam należy odstąpić do sześciu lotów dziennie, w odniesieniu do połączenia Mediolan–Amsterdam — do czterech lotów dziennie, w odniesieniu do połączeń Lyon–Amsterdam i Rzym–Amsterdam — do trzech lotów dziennie, a w odniesieniu do połączeń Marsylia–Amsterdam, Tuluza–Amsterdam, Bordeaux–Amsterdam, Wenecja–Amsterdam i Bolonia–Amsterdam — do dwóch lotów dziennie;
- zobowiązania podjęte w odniesieniu do połączeń długodystansowych (lub połączeń międzykontynentalnych): udostępniony zostanie czas na start lub lądowanie w portach lotniczych w Amsterdamie i Paryżu dla połączeń długodystansowych określonych w zaskarżonej decyzji jako stwarzające problemy w zakresie konkurencji;

- zobowiązania w odniesieniu do szczegółowych zasad odstąpienia czasu na start lub lądowanie: czas na start lub lądowanie odstąpiony przez podmiot powstały w wyniku połączenia nie będzie odbiegał o więcej niż o 90 minut od czasu wnioskowanego przez nowe przedsiębiorstwo na rynku w odniesieniu do połączeń długodystansowych oraz nie więcej niż o 30 minut od czasu wnioskowanego przez nowe przedsiębiorstwo na rynku w odniesieniu do połączeń europejskich; w związku z substytucyjnością portów lotniczych CDG i Orly dla europejskich usług pasażerskiego przewozu lotniczego, nowe podmioty, które mogą wejść na rynek, mają prawo żądać przydzielenia im czasu na start lub lądowanie z jednego bądź drugiego portu lotniczego;

- zobowiązania związane z czasem na start lub lądowanie są nieograniczone w czasie; podmiot powstały w wyniku połączenia zachowuje jednak możliwość powołania się na klauzulę przeglądową, jeżeli uzasadniają to nadzwyczajne okoliczności lub gruntowne zmiany warunków rynkowych, jak wykonywanie konkurencyjnej usługi przewozu lotniczego dla wskazanego połączenia długodystansowego lub europejskiego; Komisja może wówczas wydać decyzję o uchyleniu, zmianie lub zastąpieniu jednego lub kilku podjętych zobowiązań; jeżeli w następstwie przeglądu Komisja stwierdzi, że ciążący na podmiocie powstałym w wyniku połączenia obowiązek odstąpienia czasu na start lub lądowanie na dane połączenie wygasł, nowy podmiot będzie mógł w dalszym ciągu wykorzystywać uprzednio przydzielony czas na start lub lądowanie; jeżeli przestanie wykorzystywać czas na start lub lądowanie na danej trasie, czas ten należy z powrotem przekazać koordynatorowi czasu na start lub lądowanie;

- utrzymanie tej samej liczby lotów: podmiot powstały w wyniku połączenia zobowiązuje się do niezwiększania liczby lotów na trasie Paryż–Amsterdam lub Lyon–Amsterdam, w zależności od przypadku, w okresie biegnącym od chwili rozpoczęcia działalności nowego podmiotu świadczącego usługi przewozu lotniczego na danej trasie; utrzymanie tej samej liczby lotów obejmie sześć sezonów lotniczych ustalonych przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (International Air Transport Association — IATA); podmiot powstały w wyniku połączenia zobowiązuje się ponadto do niezwiększania liczby lotów ponad liczbę czternastu lotów tygodniowo na trasie Amsterdam–Nowy Jork (port lotniczy J.F. Kennedy’ego), a po drugie, niezwiększania liczby lotów na trasie Amsterdam–Nowy Jork (port lotniczy Newark) w czasie sześciu kolejnych sezonów ustalonych przez IATA od chwili rozpoczęcia wykonywania bezpośredniej usługi przez nowy podmiot świadczący usługi przewozu lotniczego na tej trasie;

- umowy międzyliniowe: podmiot powstały w wyniku połączenia zobowiązuje się, na wniosek nowego przedsiębiorstwa na rynku, do zawarcia z nim umowy międzyliniowej w odniesieniu do wszystkich połączeń wskazanych w zaskarżonej decyzji;
- szczególne umowy o proporcjonalnym podziale usług: podmiot powstały w wyniku połączenia zobowiązuje się, na wniosek nowego przedsiębiorstwa na rynku, do zawarcia z nim specjalnej umowy o proporcjonalnym podziale usług w odniesieniu do ruchu lotniczego, w którym faktyczne miejsce wylotu i miejsce przylotu znajdują się we Francji i/lub w Niderlandach, pod warunkiem że część podróży odbywa się na trasie Paryż–Amsterdam;
- programy dla często podróżujących pasażerów: podmiot powstały w wyniku połączenia, na wniosek nowego przedsiębiorstwa, które może wejść na rynek, umożliwi mu wzięcie udziału w swoim programie dla często podróżujących pasażerów w odniesieniu do połączeń określonych w zaskarżonej decyzji, na tych samych warunkach jak innym członkom sojuszu lotniczego, do którego należy podmiot powstały w wyniku połączenia;
- usługi intermodalne: podmiot powstały w wyniku połączenia zobowiązuje się do zawarcia, na wniosek spółki przewozu kolejowego lub innej spółki przewozu naziemnego wykonującej połączenia między Francją i Niderlandami i/lub Włochami i Niderlandami, umowy intermodalnej; zgodnie z jej warunkami podmiot powstały w wyniku połączenia zapewni lotniczy przewóz pasażerów na części trasy, natomiast przewóz na pozostałym odcinku zapewni druga strona umowy intermodalnej;
- umowy czarterowe: na wniosek nowego przedsiębiorstwa, które może wejść na rynek, podmiot powstały w wyniku połączenia zobowiązuje się do zawarcia z nim umowy czarterowej w odniesieniu do ruchu lotniczego, w którym faktyczne miejsce wylotu i przylotu znajduje się z jednej strony w Niderlandach, a z drugiej strony w Marsylii, Tuluzie lub Bordeaux, pod warunkiem że część podróży odbywa się na trasie Paryż–Amsterdam; umowa czarterowa oparta jest na określonej liczbie miejsc i obowiązuje przynajmniej przez jeden pełen sezon lotniczy ustalony przez IATA; umowa ta obejmuje do 15% miejsc zaproponowanych na danej trasie, nie więcej niż 30 miejsc w statku powietrznym;

- zobowiązania dotyczące taryfy: w każdym przypadku obniżenia przez podmiot powstały w wyniku połączenia opublikowanej taryfy na połączenie Paryż–Amsterdam, podmiot powstały w wyniku połączenia zobowiązuje się do zastosowania równoważnej obniżki w odniesieniu do odpowiedniej taryfy na połączenie Lyon–Amsterdam, o ile to ostatnie połączenie nie jest wykonywane przez konkurencyjnego przewoźnika lotniczego.

Przebieg postępowania i żądania stron

- 17 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 14 maja 2004 r. skarżąca wniosła niniejszą skargę.
- 18 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 24 września 2004 r. Republika Francuska złożyła wniosek o dopuszczenie jej do niniejszej sprawy w charakterze interwenienta popierającego żądania Komisji. W dniu 9 listopada 2004 r. skarżąca złożyła wniosek o poufne traktowanie niektórych danych, które jej zdaniem były objęte tajemnicą handlową. Postanowieniem z dnia 17 grudnia 2004 r. prezes drugiej izby Sądu dopuścił interwencję Republiki Francuskiej. Interwenient złożył swoje uwagi, a strony w wyznaczonym terminie przedstawiły odpowiedzi na te uwagi.
- 19 Ponieważ interwenient nie wniósł sprzeciwu wobec wniosku o poufne traktowanie, przekazano mu nieutajnioną wersję pism, jak przewidywało początkowo wyżej wymienione postanowienie z dnia 17 grudnia 2004 r.
- 20 Pismem z dnia 26 października 2005 r. interwenient poinformował sekretariat Sądu, że nie zamierza uczestniczyć w rozprawie.

21 Na podstawie sprawozdania sędziego sprawozdawcy Sąd zdecydował o otwarciu procedury ustnej. Na rozprawie w dniu 23 listopada 2005 r. wysłuchane zostały wystąpienia stron i ich odpowiedzi na pytania Sądu.

22 Skarżąca wnosi do Sądu o:

- stwierdzenie nieważności zaskarżonej decyzji;
- obciążenie Komisji kosztami postępowania.

23 Komisja oraz interwenient wnoszą do Sądu o:

- oddalenie skargi;
- obciążenie skarżącej kosztami postępowania.

W przedmiocie wniosku o przyjęcie środków dowodowych

24 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 3 października 2005 r. skarżąca złożyła wniosek o przyjęcie środków dowodowych mających na celu przedstawienie przez Komisję, po pierwsze, wszystkich odpowiedzi uzyskanych na wystosowane przez nią żądanie udzielenia informacji z dnia 23 grudnia 2003 r. oraz wszystkich

dokumentów skierowanych do niej przez spółki lotnicze Meridiana, Virgin Express i Volare, a po drugie, wszystkich dokumentów roboczych mających związek z zaproponowanymi zobowiązaniami oraz wszystkich pism do nich się odnoszących, wymienionych ze stronami koncentracji.

- 25 Sąd uważa, że wniosek ten stanowi wskazanie środków dowodowych. Zgodnie z art. 48 § 1 regulaminu Sądu strony mogą wskazać nowe dowody na poparcie swojej argumentacji w replice i w duplice, uzasadniając opóźnienie w ich wskazaniu.
- 26 W niniejszym przypadku należy zaznaczyć, że skarżąca złożyła wniosek o przyjęcie środków dowodowych około jedenaście miesięcy po złożeniu repliki, jednak bez wskazania przyczyn takiego opóźnienia. W konsekwencji skarżąca została wezwana podczas rozprawy do wyjaśnienia powodów, które jej zdaniem uzasadniały opóźnienie w złożeniu jej wniosku. Skarżąca stwierdziła, że opóźnienie może być wyjaśnione faktem, że początkowo zamierzała ona wnieść skargę na decyzję Komisji, w której ta odmówiła skarżącej dostępu do dokumentów, które chciała ona uzyskać. Choć niezdecydowanie skarżącej w kwestii wyboru środka zaskarżenia może wyjaśniać niewniesienie przez skarżącą skargi niezwłocznie po wspomnianej odmowie, nie usprawiedliwia ono jednak faktu wstrzymania się przez skarżącą przez kilka miesięcy z podjęciem działania w jej następstwie.
- 27 Ponadto, niezależnie od spóźnionego charakteru tego wniosku, Sąd uważa, iż pisma i wystąpienia stron dają mu wystarczająco jasny pogląd na sprawę, aby mógł rozstrzygnąć niniejszy spór. Wniosek o przyjęcie środków dowodowych zostaje zatem oddalony.

W przedmiocie dopuszczalności

1. Argumenty uczestników

- 28 Skarżąca utrzymuje, że zaskarżona decyzja dotyczy jej bezpośrednio i indywidualnie. W związku z tym, że skarżąca prowadzi działalność na rynkach, na których będzie działał podmiot powstały w wyniku połączenia, uważa ona, iż zaskarżona decyzja dotyczy jej bezpośrednio. Skarżąca twierdzi, że decyzja ta dotyczy jej również indywidualnie, ponieważ jest ona jednym z głównych konkurentów Air France i KLM na wielu połączeniach oraz należy ją uznać za potencjalnego konkurenta Air France na innych trasach we Francji, w szczególności na trasach do i z portów lotniczych CDG i Orly. Skarżąca ponadto podkreśla, że brała czynny udział w postępowaniu administracyjnym, które doprowadziło do wydania zaskarżonej decyzji, a udział ten w świetle orzecznictwa indywidualizuje ją w sposób analogiczny do adresata tej decyzji (wyrok Sądu z dnia 19 maja 1994 r. w sprawie T-2/93 Air France przeciwko Komisji, Rec. str. II-323, pkt 44).
- 29 Komisja wyraża wątpliwości w przedmiocie dopuszczalności niniejszej skargi, ponieważ jej zdaniem skarżąca nie jest zainteresowana rynkiem połączeń, których dotyczy koncentracja.

2. Ocena Sądu

W przedmiocie legitymacji czynnej

- 30 Zgodnie z art. 230 akapit czwarty WE każda osoba fizyczna i prawna może wnieść skargę na decyzje, których jest adresatem, oraz na decyzje, które mimo przyjęcia w formie rozporządzenia lub decyzji skierowanej do innej osoby dotyczą jej bezpośrednio i indywidualnie.

- 31 W niniejszym przypadku skarżąca nie jest jedną ze stron koncentracji, a więc nie jest adresatem zaskarżonej decyzji. W konsekwencji należy zbadać, czy decyzja ta dotyczy jej bezpośrednio i indywidualnie.
- 32 W niniejszej sprawie, ponieważ zaskarżona decyzja umożliwia niezwłoczne przeprowadzenie koncentracji, może ona wprowadzić natychmiastową zmianę sytuacji na danych rynkach. W związku z tym, że wola przeprowadzenia koncentracji przez jej strony nie była kwestionowana, podmioty gospodarcze działające na danym rynku bądź na danych rynkach mogły w dniu wydania zaskarżonej decyzji uznać za pewną natychmiastową lub rychłą zmianę sytuacji na rynku (zob. podobnie wyrok Sądu z dnia 24 marca 1994 r. w sprawie T-3/93 Air France przeciwko Komisji, Rec. str. II-121, pkt 80). Wynika z tego, że zaskarżona decyzja dotyczy skarżącej bezpośrednio.
- 33 W konsekwencji należy rozważyć, czy zaskarżona decyzja dotyczy skarżącej również indywidualnie.
- 34 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem inne podmioty niż adresaci decyzji mogą tylko wtedy twierdzić, iż dotyczy ich ona indywidualnie, gdy dotyczy ich indywidualnie ze względu na określone cechy, które są im właściwe, lub sytuację faktyczną, która wyodrębnia je spośród wszystkich innych osób i w ten sposób indywidualizuje je w sposób analogiczny do adresata tej decyzji (wyroki Trybunału: z dnia 15 lipca 1963 r. w sprawie 25/62 Plaumann przeciwko Komisji, Rec. str. 197, 223 oraz z dnia 23 maja 2000 r. w sprawie C-106/98 P Comité d'entreprise de la Société française de production i in. przeciwko Komisji, Rec. str. I-3659, pkt 39; wyrok Sądu z dnia 27 kwietnia 1995 r. w sprawie T-435/93 ASPEC i in. przeciwko Komisji, Rec. str. II-1281, pkt 62).
- 35 Oceny, czy decyzja dotyczy indywidualnie przedsiębiorstwa trzeciego w przypadku decyzji uznającej koncentrację za zgodną ze wspólnym rynkiem, należy dokonać, po

pierwsze, w zależności od udziału tego przedsiębiorstwa w postępowaniu administracyjnym, a po drugie, w zależności od wpływu na jego pozycję rynkową. O ile zwykle wzięcie udziału w postępowaniu oczywiście samo w sobie nie wystarczy do stwierdzenia, że decyzja dotyczy skarżącej indywidualnie, w szczególności w dziedzinie koncentracji, której szczegółowe badanie wymaga regularnego kontaktu z wieloma przedsiębiorstwami, to faktem pozostaje, że wzięcie czynnego udziału w postępowaniu administracyjnym jest okolicznością regularnie uwzględnianą w orzecznictwie w dziedzinie konkurencji, w tym także w bardziej specyficznej dziedzinie, jaką jest kontrola koncentracji, w celu ustalenia w połączeniu z innymi szczególnymi okolicznościami, czy skarga wniesiona przez skarżącą jest dopuszczalna (zob. podobnie wyroki Trybunału: z dnia 28 stycznia 1986 r. w sprawie 169/84 Cofaz i in. przeciwko Komisji, Rec. str. 391, pkt 24 i 25 oraz z dnia 31 marca 1998 r. w sprawach połączonych C/68/94 i C-30/95 Francja i in. przeciwko Komisji, tzw. wyrok w sprawie „Kali & Salz”, Rec. str. I-1375, pkt 54–56; wyroki Sądu: z dnia 19 maja 1994 r. w sprawie Air France przeciwko Komisji, wymieniony w pkt 28 powyżej, pkt 44–46 oraz z dnia 3 kwietnia 2003 r. w sprawie T-114/02 BaByliss przeciwko Komisji, Rec. str. II-1279, pkt 95).

³⁶ W pierwszej kolejności, w odniesieniu do udziału skarżącej w postępowaniu administracyjnym, należy odnotować, że skarżąca brała w nim czynny udział, w szczególności udzielając odpowiedzi w dniu 14 stycznia 2004 r. na żądanie udzielenia informacji wystosowane przez Komisję w dniu 23 grudnia 2003 r. oraz przedstawiając w dniu 30 stycznia 2004 r. swoje uwagi w odniesieniu do treści zobowiązań zaproponowanych przez Air France. W dniu 30 stycznia 2004 r. skarżąca uczestniczyła ponadto w konferencji telefonicznej z Komisją dotyczącej zaproponowanych zobowiązań, a w dniu 4 lutego 2004 r. przedstawiła odpowiedzi na postawione jej przez Komisję pytania dotyczące zobowiązań zaproponowanych przez strony koncentracji.

³⁷ W drugiej kolejności, w odniesieniu do wpływu na pozycję rynkową, z pism skarżącej — niekwestionowanych przez Komisję — wynika, że skarżąca jest jednym z głównych konkurentów Air France we Francji oraz na wielu bezpośrednich połączeniach, jak Paryż–Marsylia, Paryż–Nicea, Paryż–Londyn, jak również jest konkurentem KLM na wielu bezpośrednich połączeniach, w tym na trasie Amsterdam–Edynburg, Amsterdam–Londyn oraz Amsterdam–Nicea. Skarżąca prowadzi działalność również na jednym z rynków, na którym aktywnie działają strony koncentracji, a mianowicie na rynku połączeń Amsterdam–Nicea.

- 38 Zaskarżona decyzja dotyczy więc skarżącej indywidualnie.
- 39 W świetle powyższego zaskarżona decyzja dotyczy skarżącej bezpośrednio i indywidualnie, a zatem ma legitymację czynną.

W przedmiocie interesu prawnego

- 40 W odniesieniu do interesu prawnego skarżącej należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem skarga o stwierdzenie nieważności wniesiona przez osobę fizyczną lub prawną jest dopuszczalna wyłącznie w zakresie, w jakim skarżący ma interes prawny w stwierdzeniu nieważności zaskarżonego aktu (wyroki Sądu: z dnia 14 września 1995 r. w sprawach połączonych T-480/93 i T-483/93 Antillean Rice Mills i in. przeciwko Komisji, Rec. str. II-2305, pkt 59, z dnia 25 marca 1999 r. w sprawie T-102/96 Gencor przeciwko Komisji, Rec. str. II-753, pkt 40 oraz z dnia 30 stycznia 2002 r. w sprawie T-212/00 Nuove Industrie Molisane przeciwko Komisji, Rec. str. II-347, pkt 33). Konieczne jest, by interes ten istniał i był aktualny (wyrok Sądu z dnia 17 września 1992 r. w sprawie T-138/89 NBV i NVB przeciwko Komisji, Rec. str. II-2181, pkt 33), a podlega on ocenie na dzień wniesienia skargi (wyrok Trybunału z dnia 16 grudnia 1963 r. w sprawie 14/63 Forges de Clabecq przeciwko Wysokiej Władzy, Rec. str. 719, 748 oraz wyrok Sądu z dnia 24 kwietnia 2001 r. w sprawie T-159/98 Torre i in. przeciwko Komisji, RecFP str. I-A-83 i II-395, pkt 28). Taki interes istnieje tylko wtedy, gdy w wyniku skargi strona skarżąca będzie mogła uzyskać jakąś korzyść (zob. wyrok Sądu z dnia 28 września 2004 r. w sprawie T-310/00 MCI przeciwko Komisji, Zb.Orz. str. II-3253, pkt 44 i powołane w nim orzecznictwo).
- 41 W niniejszym przypadku w dniu wniesienia skargi interes skarżącej w stwierdzeniu nieważności zaskarżonej decyzji istniał i był aktualny, ponieważ decyzja ta zezwalała pod pewnymi warunkami na koncentrację między dwoma jej konkurentami, mogącą wpłynąć na jej sytuację handlową. W konsekwencji nie można kwestionować interesu prawnego skarżącej względem zaskarżonej decyzji. Stwierdzenia tego nie podważa argument o braku interesu prawnego wysunięty przez Komisję

w odniesieniu do zarzutu trzeciego i piątego. Nawet bowiem przy założeniu, że pojęcie niedopuszczalności z powodu braku interesu prawnego można zastosować w sposób niezależny tylko do jednego zarzutu, to zarzut trzeci i piąty stanowią w niniejszym przypadku krytykę poszczególnych elementów rozumowania Komisji, które doprowadziło ją do wydania niekorzystnej dla skarżącej sentencji decyzji.

42 Z powyższego wynika, że skarga jest dopuszczalna.

Co do istoty sprawy

43 Na poparcie swej skargi o stwierdzenie nieważności skarżąca podnosi pięć zarzutów. W pierwszym z nich skarżąca zarzuca Komisji popełnienie oczywistego błędu w ocenie poprzez niezbadanie kwestii umocnienia pozycji dominującej podmiotu powstałego w wyniku połączenia na rynkach połączeń lotniczych, na których działalność stron koncentracji nie zachodziła na siebie bezpośrednio bądź pośrednio. W zarzucie drugim skarżąca utrzymuje, że Komisja popełniła oczywisty błąd w ocenie poprzez niezbadanie kwestii ewentualnego umocnienia pozycji dominującej podmiotu powstałego w wyniku połączenia na rynku zakupu usług lotniskowych. W zarzucie trzecim skarżąca uważa, że Komisja popełniła oczywisty błąd w ocenie, stwierdzając substytucyjność portów lotniczych CDG i Orly. W zarzucie czwartym skarżąca podnosi, że Komisja popełniła oczywisty błąd w ocenie poprzez nieuwzględnienie przyszłej sytuacji konkurencyjnej w przypadku nieprzeprowadzenia koncentracji. Wreszcie w zarzucie piątym skarżąca podnosi, że zaskarżona decyzja jest wadliwa z powodu oczywistego błędu w ocenie w związku z tym, że zobowiązania są niewystarczające, aby rozwiązać wyrażone przez Komisję poważne wątpliwości co do zgodności koncentracji ze wspólnym rynkiem.

44 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem wykonywana przez sąd wspólnotowy kontrola złożonych ocen gospodarczych dokonywanych przez Komisję w ramach swobodnego uznania, przyznanego jej przez rozporządzenie nr 4064/89, powinna

ograniczać się do sprawdzenia, czy przestrzegano przepisów proceduralnych oraz czy akt został uzasadniony, a także czy dokonano prawidłowych ustaleń faktycznych, czy nie popełniono oczywistych błędów w ocenie oraz nie nadużyto władzy (wyroki Sądu: z dnia 3 kwietnia 2003 r. w sprawie T-342/00 Petrollesence i SG2R przeciwko Komisji, Rec. str. II-1161, pkt 101 oraz z dnia 21 września 2005 r. w sprawie T-87/05 EDP przeciwko Komisji, Zb.Orz. str. II-3745, pkt 151).

45 Zgodnie z art. 2 ust. 3 rozporządzenia nr 4064/89 za niezgodną ze wspólnym rynkiem należy uznać koncentrację, która stwarza lub umacnia pozycję dominującą, w wyniku czego skuteczna konkurencja na wspólnym rynku lub jego znaczącej części zostałaby znacząco utrudniona. Komisja jest natomiast zobowiązana do uznania za zgodną ze wspólnym rynkiem każdej zgłoszonej koncentracji, która jest objęta zakresem stosowania wspomnianego rozporządzenia, jeżeli dwie przesłanki przewidziane w powyższym przepisie nie zostaną spełnione. W braku stworzenia lub umocnienia pozycji dominującej należy zatem zezwolić na koncentrację bez potrzeby badania wpływu jej skutków na skuteczną konkurencję (ww. w pkt 28 wyrok z dnia 19 maja 1994 r. w sprawie Air France przeciwko Komisji, pkt 79).

46 W świetle powyższych rozważań należy zbadać pięć zarzutów podniesionych przez skarżącą.

1. *W przedmiocie zarzutu pierwszego, opartego na popełnieniu oczywistego błędu w ocenie z powodu niezbadania kwestii umocnienia pozycji dominującej podmiotu powstałego w wyniku połączenia na rynkach połączeń lotniczych, na których działalność Air France i działalność KLM nie zachodziły na siebie*

Argumenty uczestników

47 W odniesieniu do rejsowego przewozu lotniczego pasażerów skarżąca zauważa, że Komisja zdefiniowała właściwy rynek produktowy na podstawie zestawienia

poszczególnych miast w pary według miejsca wylotu i miejsca przylotu (ang. point of origin/point of destination, zwanego dalej „podejściem O & D”), przy czym każda kombinacja stanowi rynek odrębny z punktu widzenia popytu. Skarżąca uważa natomiast, że Komisja powinna była dokonać analizy oferty „lotów w celach turystycznych” na szerszej podstawie niż zestawienie miast w pary, a mianowicie w ramach „ogólnego rynku turystycznego/wypoczynkowego”.

48 Skarżąca twierdzi ponadto, że Komisja powinna była ocenić, czy koncentracja groziła stworzeniem lub umocnieniem pozycji dominującej na jakimkolwiek rynku w ramach Unii Europejskiej. W opinii skarżącej Komisja popełniła więc oczywisty błąd w ocenie poprzez niezbadanie skutków koncentracji na rynkach połączeń lotniczych, na których działalność Air France i działalność KLM nie zachodziły na siebie. Skarżąca zarzuca Komisji przede wszystkim niezbadanie, czy dodatkowe korzyści wynikające z koncentracji, jak również rozbudowa sieci i wzrost znaczenia Air France na poziomie międzynarodowym doprowadziły w konsekwencji do umocnienia jej pozycji na wspomnianych rynkach połączeń. Skarżąca uważa również, że Komisja odeszła od swej praktyki w zakresie oceny umocnienia pozycji dominującej; wyrazem tej praktyki jest kilka decyzji wydanych na podstawie art. 8 ust. 2 rozporządzenia nr 4064/89, w których Komisja uwzględniła większy wpływ zgłoszonych koncentracji na powiązane rynki, wykraczając poza zakres bezpośredniego zachodzenia na siebie [działalności stron koncentracji] [zob. podobnie w szczególności decyzję Komisji 2004/134/WE z dnia 3 lipca 2001 r. uznającą koncentrację za niezgodną ze wspólnym rynkiem i porozumieniem o EOG (sprawa COMP/M.2220 — General Electric/Honeywell) (Dz.U. 2004, L 48, str. 1)].

49 Skarżąca jest zdania, że oczywisty błąd w ocenie wynikający z niezbadania tych elementów przy ocenie dotyczącej umocnienia pozycji dominującej podmiotu powstałego w wyniku połączenia jest uwypuklony przez fakt, że Komisja, na podstawie art. 81 ust. 3 WE, uznała korzyści oferowane konsumentom przez przedsiębiorstwa joint-venture lub inne porozumienia o współpracy łączące przewoźników lotniczych. W niniejszym przypadku skarżąca uważa, że przyznana przewoźnikowi lotniczemu bądź sojuszowi lotniczemu możliwość zaoferowania większych korzyści od konkurencji, takich jak lepsze połączenia, niższe taryfy, jak również nowe połączenia lotnicze, może wpływać na wybór przez konsumentów danego przewoźnika lotniczego lub sojuszu lotniczego. Komisja jednak niesłusznie, zdaniem skarżącej, uznała owe korzyści za sprzyjające konkurencji, nie zaś za stanowiące umocnienie pozycji dominującej.

- 50 W odniesieniu do zwiększenia liczby połączeń skarżąca podnosi przykładowo, że pasażerowie pragnący odbyć podróż z Biarritz do Amsterdamu nie mają do dyspozycji bezpośredniego lotu i zmuszeni są do przesiadania się, wedle wyboru, w porcie lotniczym w Clermont-Ferrand, Lyonie, Paryżu lub Nicei. W ten sposób, zdaniem skarżącej, koncentracja umocni pozycję Air France na rynku połączeń Biarritz–Amsterdam. Pasażerowie pragnący podróżować z Biarritz do Amsterdamu są bowiem skłonni do podróżowania liniami Air France, ponieważ koncentracja umożliwia zwiększenie liczby połączeń między wspomnianymi czterema portami lotniczymi i Amsterdamem. Podobne rozumowanie mogłoby, zdaniem skarżącej, znaleźć zastosowanie do połączenia lotniczego Brest–Amsterdam, na którym zwiększenie liczby połączeń jest wynikiem koncentracji, umacniającej pozycję Air France.
- 51 Komisja uważa, że w niniejszym przypadku należało zdefiniować rynek usług pasażerskiego przewozu lotniczego według podejścia O & D. W tym względzie Komisja zaznacza, że skarżąca nie uściśliła swojego rozumienia pojęcia „lotów w celach turystycznych” ani „ogólnego rynku turystycznego/wypoczynkowego” i w ten sposób nie wskazała jasno, na czym miało polegać podejście mające na celu zdefiniowanie rynku na szerszej podstawie.
- 52 W odniesieniu do połączeń lotniczych, na których nie miało miejsca zachodzenie na siebie [działalności stron koncentracji] Komisja uważa, że skarżąca nie może poprzestać na stwierdzeniu, iż Komisja powinna była je zbadać, nie precyzując jednak, o jakie połączenia w tym przypadku chodziło. Komisja dodaje, że ani strony koncentracji, ani podmioty trzecie konsultowane w ramach postępowania administracyjnego nie sugerowały, jakoby koncentracja groziła wywołaniem antykonkurencyjnych skutków na połączeniach, na których działania stron koncentracji nie zachodziły na siebie, z wyjątkiem połączeń, w odniesieniu do których Air France lub KLM były potencjalnymi konkurentami. W odniesieniu do zarzutu skarżącej dotyczącego połączenia Biarritz–Amsterdam Komisja jest zdania, że połączenie to stanowi rynek odrębny, którego analiza musi zostać oparta, po pierwsze, na potencjalnej konkurencji w postaci bezpośrednich lotów między Biarritz i Amsterdamem, a po drugie, na rzeczywistej lub potencjalnej konkurencji na rynku lotów łączonych między tymi miejscami. Z analizy tej wynika tymczasem, zdaniem Komisji, że koncentracja nie ogranicza konkurencji, a analogiczne stwierdzenie znajduje zastosowanie do połączenia Brest–Amsterdam. Komisja twierdzi, że w konsekwencji powyższy zarzut jest całkowicie bezzasadny.

- 53 Interwenient uważa, że Komisja prawidłowo zdefiniowała rynek właściwy oraz że bezzasadny jest argument skarżącej o niezbadaniu przez Komisję skutków koncentracji na rynkach, na których działania stron koncentracji nie zachodziły na siebie.

Ocena Sądu

- 54 Niniejszy zarzut dzieli się na dwie części. W pierwszej kolejności skarżąca podnosi, że Komisja nie zbadała skutków koncentracji na konkurencję na rynku „lotów w celach turystycznych”. W drugiej kolejności skarżąca zauważa, że Komisja nie zbadała skutków koncentracji na rynkach, na których działalność stron koncentracji nie zachodziła na siebie.
- 55 W celu dokonania oceny, czy zamierzona koncentracja nie tworzy lub nie umacnia pozycji dominującej, Komisja musi najpierw określić rynek właściwy (wyrok Trybunału z dnia 21 lutego 1973 r. w sprawie 6/72 Europemballage i Continental Can przeciwko Komisji, Rec. str. 215, pkt 32 oraz wyrok Sądu z dnia 12 grudnia 1991 r. w sprawie T-30/89 Hilti przeciwko Komisji, Rec. str. II-1439, pkt 46 i 64).
- 56 W niniejszym przypadku w celu określenia właściwego rynku produktowego Komisja dokonała analizy substytucyjności po stronie popytu. Z zaskarżonej decyzji wynika, że w odniesieniu do usług przewozu lotniczego pasażerów rynek produktowy należy określić, zdaniem Komisji, według podejścia O & D. Zgodnie z nim każde połączenie między portem macierzystym i portem docelowym należy uznać za rynek odrębny. W celu ustalenia, czy kombinacja miejsca wylotu i miejsca przylotu stanowi właściwy rynek produktowy, Komisja słusznie zbadała w pkt 9 zaskarżonej decyzji różne możliwości przewozu oferowane klientom między wspomnianymi miejscami (zob. podobnie wyrok Trybunału z dnia 11 kwietnia 1989 r. w sprawie 66/86 Ahmed Saeed Flugreisen i in., Rec. str. 803, pkt 39–41 oraz ww. w pkt 28 wyrok z dnia 19 maja 1994 r. w sprawie Air France przeciwko Komisji, pkt 84).

- 57 Sąd w trakcie rozprawy wezwał skarżącą do wyjaśnienia swojego stanowiska w kwestii definicji rynku w celu wskazania, czy zamierza ona zakwestionować definicję rynku zastosowaną przez Komisję. Skarżąca udzieliła odpowiedzi przeczącej, wyjaśniając, że nie zamierza kwestionować słuszności przyjętej metody O & D, lecz pragnie zwrócić uwagę na fakt, że jej zdaniem ocena konkurencji dokonana przez Komisję powinna była obejmować inne rynki właściwe, które należało określić w odmienny sposób.

W przedmiocie niezbadania wpływu koncentracji na rynek lotów w celach turystycznych

- 58 Należy przypomnieć, że zgodnie z art. 44 § 1 lit. c) regulaminu skarga powinna zawierać przedmiot sporu oraz zwięzłe przedstawienie powołanych zarzutów. Informacje te powinny być wystarczająco jasne i precyzyjne, aby umożliwić pozwanej przygotowanie obrony, a Sądowi rozpoznanie sprawy, w danym przypadku, bez dodatkowych informacji. W celu zapewnienia pewności prawa i prawidłowego administrowania wymiarem sprawiedliwości, najbardziej istotne okoliczności stanu faktycznego i stanu prawnego, na których opiera się skarga, powinny być zawarte — przynajmniej w skrócie, lecz w sposób spójny i zrozumiały — w tekście samej skargi, aby skarga ta była dopuszczalna (postanowienie Sądu z dnia 28 kwietnia 1993 r. w sprawie T-85/92 De Hoe przeciwko Komisji, Rec. str. II-523, pkt 20 i wyrok Sądu z dnia 29 stycznia 1998 r. w sprawie T-113/96 Dubois i Fils przeciwko Radzie i Komisji, Rec. str. II-125, pkt 29).

- 59 W niniejszym przypadku, poza wskazaniem braku oceny koncentracji w odniesieniu do „lotów w celach turystycznych”, czyli rynku, który nie został jasno zdefiniowany przez skarżącą w jej pismach, nie przedstawia ona jakiegokolwiek argumentacji na poparcie swojego twierdzenia. Skarżąca bowiem stwierdziła jedynie, że dla niektórych pasażerów pragnących odbyć podróż w celach turystycznych wiele miejsc przeznaczenia było zamiennych. Jednakże nie opisała ona cech charakterystycznych tego rzekomego rynku. W braku bardziej precyzyjnej definicji rynku, na którego istnienie wskazuje skarżąca, Sąd nie może ocenić, czy Komisja była zobowiązana do jego zbadania.

- 60 Należy więc stwierdzić, że wymogi postawione w art. 44 § 1 lit. c) regulaminu nie zostały w niniejszym przypadku spełnione.
- 61 W każdym razie Sąd uważa, że skarżąca nie wykazała, w jaki sposób definicja rynku oparta na metodzie O & D, która w znacznej mierze uwzględnia połączenia związane z „lotami w celach turystycznych”, uniemożliwia dokonanie analizy wszystkich problemów związanych z konkurencją, jakie może wywołać koncentracja.
- 62 Pierwsza część zarzutu jest więc niedopuszczalna.

W przedmiocie niezbadania wpływu koncentracji na rynki, na których działania stron koncentracji nie zachodziły na siebie

- 63 Należy przypomnieć, że Komisja ma obowiązek zbadania, w szczególności na podstawie art. 2 rozporządzenia nr 4064/89, skutków dla konkurencji na rynkach, na których istnieje ryzyko stworzenia lub umocnienia pozycji dominującej mogącej znacząco utrudniać konkurencję. Jednakże nie da się wykluczyć, że dana koncentracja może wywołać takie skutki na rynkach, na których działalność stron danej koncentracji nie zachodzi na siebie.
- 64 Chociaż ocena konkurencji dokonywana jest przez Komisję częściowo pod wpływem obaw wyrażonych przez podmioty trzecie, z którymi konsultowano się w ramach postępowania administracyjnego, Komisja jest zobowiązana, nawet w braku jakiegokolwiek wyraźnej sugestii ze strony wspomnianych podmiotów trzecich, lecz w świetle wiarygodnych przesłanek, do ustalenia problemów w zakresie konkurencji wywołanych przez koncentrację na wszystkich rynkach, na które koncentracja ta może mieć wpływ.

- 65 Jednakże w sytuacji gdy Komisji zarzuca się nieuwzględnienie ewentualnego problemu w zakresie konkurencji na rynkach, na których działalność stron danej koncentracji nie zachodzi na siebie, strona skarżąca musi wskazać wiarygodne przesłanki dowodzące w konkretny sposób istnienia problemu w zakresie konkurencji, który z powodu swojego wpływu powinien zostać zbadany przez Komisję.
- 66 W celu spełnienia tego wymogu strony skarżąca powinna określić dane rynki, opisać sytuację konkurencyjną w przypadku nieprzeprowadzenia koncentracji i wskazać prawdopodobne skutki danej koncentracji, mając na uwadze sytuację konkurencyjną na tych rynkach.
- 67 W niniejszym przypadku skarżąca poprzestaje na stwierdzeniu, że Komisja niesłusznie zawężyła swoją ocenę konkurencji do rynków, na których działalność stron spornej koncentracji zachodzi na siebie bezpośrednio i pośrednio. Skarżąca nie uzasadnia swojej argumentacji dowodami, ogranicza się bowiem do podkreślenia, że Air France ma monopol na 27 z 42 tras krajowych z Paryża, że dysponuje 61,8% całkowitej zdolności przewozowej w odniesieniu do tras z miejscem wylotu we Francji oraz że ma 53% całkowitego czasu na start lub lądowanie dostępnego w porcie lotniczym Orly oraz 74% w porcie lotniczym CDG.
- 68 Jednakże powyższe dane liczbowe są niewystarczające dla rozstrzygnięcia w przedmiocie zasadności wysuniętego przez skarżącą twierdzenia dotyczącego rynków, na których działalność stron koncentracji nie zachodzi na siebie, ponieważ skarżąca nie określa jasno tych rynków.
- 69 W odniesieniu do przedstawionych przez skarżącą przykładów dotyczących pasażerów pragnących odbyć podróż z Brestu lub Biarritz do Amsterdamu, którzy byliby skłonni wybrać Air France z powodu zwiększenia liczby połączeń wynikającego z koncentracji, argumentacja skarżącej ogranicza się do zwykłego wyrażenia tego stwierdzenia, w żaden sposób nie opartego na okolicznościach faktycznych, które miałyby moc dowodową. Ponadto, jak wskazuje Komisja, analiza rynku musi uwzględniać, po pierwsze, potencjalną konkurencję na rynku lotów

bezpośrednich między Biarritz lub Brestem i Amsterdamem, a z drugiej strony, rzeczywistą lub potencjalną konkurencję na rynku lotów łączonych między tymi samymi miastami. Zdaniem Komisji nie było żadnego konkretnego dowodu wskazującego, by Air France i KLM były potencjalnymi konkurentami na rynku lotów bezpośrednich na trasie Biarritz–Amsterdam ani by można było zaliczyć KLM do potencjalnych konkurentów Air France na rynku lotów łączonych między tymi miastami.

70 Ponadto, w odniesieniu do połączenia Brest–Amsterdam, Komisja zaznaczyła — czego skarżąca nie zakwestionowała — że nie istniał żaden bezpośredni lot [na tej trasie], ponieważ pasażerowie musieli przesiadać się w Lyonie, Marsylii, Nicei lub Paryżu. W tym względzie należy przypomnieć, że w zaskarżonej decyzji przyznano, iż rynki połączeń Lyon–Amsterdam, Marsylia–Amsterdam i Paryż–Amsterdam rodziły problemy w zakresie konkurencji oraz że zaproponowano podjęcie zobowiązań w celu zaradzenia im. W odniesieniu do rynku połączeń Nicea–Amsterdam, dotyczącego tylko niewielkiej liczby pasażerów, z zaskarżonej decyzji wynika, że KLM i jej spółka zależna Basiq Air konkurowały ze skarżącą, która ma znaczny udział w tym rynku połączeń. Air France natomiast wykonuje na tej trasie tylko usługę łączoną i jej udział w tym rynku jest mniejszy niż 1% (motyw 79 zaskarżonej decyzji). Komisja uznała w konsekwencji, że połączenie to nie rodziło problemów w zakresie konkurencji.

71 Sąd jest zdania, że skarżąca nie przedstawiła żadnej okoliczności, za której pomocą można dowieść, że stwierdzenia te są dotknięte oczywistym błędem w ocenie.

72 Wreszcie fakt, że Komisja na podstawie art. 81 ust. 1 i ust. 3 WE uznała korzyści oferowane konsumentom przez przedsiębiorstwa joint-venture lub inne porozumienia o współpracy między przewoźnikami lotniczymi, nie może dowodzić wystąpienia oczywistego błędu w ocenie. Z danej koncentracji, tak jak z porozumienia między podmiotami konkurencyjnymi wyłączonego na podstawie art. 81 ust. 3 WE, mogą bowiem wynikać korzyści z punktu widzenia konkurencji, z których mogą skorzystać konsumenci. W tym względzie należy przypomnieć, że przy kontroli koncentracji nie chodzi o zakaz takich korzyści, lecz o zapobiegnięcie stworzeniu lub umocnieniu pozycji dominującej danego przedsiębiorstwa, których

konsekwencją byłoby znaczące utrudnienie skutecznej konkurencji na wspólnym rynku. Możliwość oferowania pasażerom, wskutek koncentracji będącej przedmiotem niniejszego postępowania, usług po niższej cenie może być tylko w ograniczonej liczbie przypadków ewentualną wskazówką stworzenia lub umocnienia pozycji dominującej, przykładowo w sytuacji, gdyby podmiot powstały w wyniku połączenia miał zamiar lub możliwość stosowania drapieżnych cen.

- 73 W niniejszym przypadku, w związku z tym, że skarżąca nie przedstawia konkretnych dowodów na to, że podmiot powstały w wyniku połączenia jest w stanie zaproponować pasażerom korzystniejszą ofertę od konkurencji na innych rynkach, których zresztą nie definiuje, nie wykazano stworzenia lub umocnienia pozycji dominującej i wynikającego z tego jednoczesnego naruszenia konkurencji na wspomnianych rynkach.
- 74 Sąd uważa więc, że skarżąca nie wykazała w sposób wymagany przez prawo, że Komisja popełniła oczywisty błąd w ocenie poprzez nieobjęcie swoją analizą rynków, na których działalność stron koncentracji nie zachodzi na siebie.
- 75 Wynika z tego, że drugą część zarzutu należy oddalić, a w konsekwencji w całości oddalić zarzut pierwszy.

2. W przedmiocie zarzutu drugiego, opartego na popełnieniu oczywistego błędu w ocenie z powodu niedokonania oceny kwestii umocnienia pozycji dominującej podmiotu powstałego w wyniku połączenia na rynku zakupu usług lotniskowych

Argumenty uczestników

- 76 Skarżąca utrzymuje, że Komisja nie uwzględniła, że Air France i KLM są nabywcami usług lotniskowych, chociaż jej praktyka decyzyjna obejmowała badanie skutków

koncentracji na rynkach zakupu [decyzja Komisji 97/277/WE z dnia 20 listopada 1996 r. uznająca koncentrację za niezgodną ze wspólnym rynkiem (sprawa IV/M.784 — Kesko/Tuko) (Dz.U. 1997, L 110, str. 53); decyzja Komisji 97/816/WE z dnia 30 lipca 1997 r. uznająca koncentrację za zgodną ze wspólnym rynkiem i funkcjonowaniem porozumienia o EOG (sprawa IV/M.877 — Boeing/McDonnell Douglas) (Dz.U. L 336, str. 16) oraz decyzja Komisji 1999/674/WE z dnia 3 lutego 1999 r. wydana w postępowaniu na podstawie rozporządzenia nr 4064/89 (sprawa IV/M.1221 — Rewe/Meinl) (Dz.U. L 274, str. 1)]. W niniejszym przypadku, zdaniem skarżącej, rynkiem znajdującym się na poziomie upstream jest rynek usług związanych z infrastrukturą lotniskową, za które należąca jest opłata. Do usług tych należą usługi wykorzystywania i utrzymania pasów startowych, korzystanie z dróg kołowania i płyty lotniska oraz kontroli nazimnej cywilnych statków powietrznych [decyzja Komisji 2000/521/WE z dnia 26 lipca 2000 r. dotycząca postępowania na podstawie art. 86 ust. 3 traktatu WE (Dz.U. L 208, str. 36)].

77 Skarżąca podnosi, że Komisja w zaskarżonej decyzji przyznała, iż uwzględniła obawy wyrażone przez jej konkurentów, w szczególności w odniesieniu do istnienia pozycji dominującej w węzłach komunikacyjnych (motyw 161 zaskarżonej decyzji). Skarżąca dodaje, że w ten sposób Komisja nakazała podjąć pewne zobowiązania w celu zrównoważenia pozycji dominującej Air France w węzle komunikacyjnym w Paryżu. Zdaniem skarżącej, tym samym Komisja w sposób dorozumiany uznała, że sporna koncentracja mogłaby umocnić dominującą pozycję Air France na rynkach zakupu usług lotniskowych w portach lotniczych CDG i Orly.

78 Skarżąca podnosi, że porty lotnicze CDG i Orly są zdominowane przez Air France, podkreślając ponadto, że przedsiębiorstwo Aéroports de Paris (zwane dalej „AdP”), które zarządza tymi portami lotniczymi i przydziela czas na start lub lądowanie, jak również Air France, są przedsiębiorstwami państwowymi. W tym względzie skarżąca przypomina, że organy odpowiedzialne za przydzielanie czasu na start lub lądowanie mogą być uznawane za wykonujące działalność gospodarczą (wyrok Sądu z dnia 12 grudnia 2000 r. w sprawie T-128/98 Aéroports de Paris przeciwko Komisji, Rec. str. II-3929, pkt 121). Tymczasem Komisja, zdaniem skarżącej, nie uwzględniła

faktu, że sporna koncentracja mogłaby pociągnąć za sobą stworzenie lub umocnienie pozycji dominującej na rynku zakupu usług lotniskowych, jak rynek w Paryżu zdominowany przez AdP.

- 79 Komisja zaznacza, że skarżąca wskazuje po raz pierwszy, i to w ramach niniejszej skargi, na istnienie rynku zakupu usług lotniskowych oraz że kwestia ta nie została podniesiona na żadnym etapie postępowania administracyjnego. Komisja ponadto zauważa, że skarżąca nie precyzuje, co rozumie przez pojęcie „usług lotniskowych” i ogranicza się do przytoczenia argumentów odnoszących się do przydziału czasu na start lub lądowanie. Komisja dodaje, że skarżąca w żaden sposób nie odnosi się do usług lotniskowych w ogólnym rozumieniu tego pojęcia, czyli przykładowo usług cateringowych i obsługi naziemnej. Komisja uważa w konsekwencji, że nie należało ich badać i podkreśla, że nic nie wskazywało na konieczność przeprowadzenia przez nią dochodzenia w zakresie rynku zakupu wspomnianych usług.
- 80 W pierwszej kolejności Komisja zauważa, iż jest powszechnie przyjęte, że dla świadczenia usług przewozu lotniczego niezbędny jest czas na start lub lądowanie. W konsekwencji utrzymuje ona, że nie było żadnego powodu, by uznać te usługi za odrębną działalność. Ponadto, zdaniem Komisji, przydzielanie czasu na start lub lądowanie to działalność o charakterze administracyjnym, nie zaś gospodarczym, a więc AdP działa jako organ władzy publicznej, a nie jako przedsiębiorstwo. Komisja dodaje, że organem odpowiedzialnym za przydział czasu na start lub lądowanie we Francji w przypadku koordynowanych portów lotniczych jest zresztą Association pour la coordination des horaires (COHOR), nie zaś — jak podnosi skarżąca — AdP. Komisja twierdzi ponadto, że ani podmiot powstały w wyniku połączenia, ani jakiegokolwiek inne przedsiębiorstwo nie mogą sprawować kontroli nad organami odpowiedzialnymi za przydzielanie czasu na start lub lądowanie, którą możnaby postrzegać jako pozycję dominującą w rozumieniu rozporządzenia nr 4064/89 lub art. 82 WE.
- 81 W drugiej kolejności, w odniesieniu do usług określonych jako usługi związane z dostępem do infrastruktury lotniskowej, za które należna jest opłata, Komisja uważa, iż nie wystarcza udowodnienie istnienia takiego rynku przez skarżącą; musi ona jeszcze udowodnić, że Komisja popełniła oczywisty błąd w ocenie poprzez nieobjęcie zakresem swojego dochodzenia tego właśnie rynku.

Ocena Sądu

- 82 Niniejszy zarzut podzielony jest na dwie części. W pierwszej kolejności skarżąca podnosi, że Komisja nie zbadała kwestii umocnienia pozycji podmiotu powstałego w wyniku połączenia na rynku zakupu usług lotniskowych, definiowanego przez nią jako rynek usług związanych z infrastrukturą, za które należna jest opłata. Należą do nich usługi wykorzystywania i utrzymania pasów startowych, korzystanie z dróg kołowania i płyty lotniska oraz kontroli naziemnej cywilnych statków powietrznych. Następnie skarżąca zauważa, że Komisja nie zbadała wpływu o charakterze handlowym, jaki podmiot powstały w wyniku połączenia mógłby wywierać na AdP.
- 83 Strony w trakcie rozprawy zostały wezwane do określenia, czy usługi te stanowią jeden czy kilka rynków właściwych, które należałoby oddzielić od rynków zdefiniowanych według metody O & D. Komisja oceniła, że wspomniane usługi stanowiły kilka rynków właściwych, odrębnych od rynków zdefiniowanych zgodnie ze wspomnianą metodą, a skarżąca nie podważyła oceny Komisji w tej kwestii.

W przedmiocie nieuwzględnienia umocnienia pozycji dominującej na rynku zakupu usług lotniskowych

- 84 W niniejszym przypadku skarżąca ogranicza się do zwykłego stwierdzenia, że istnieje odrębny rynek dla płatnych usług związanych z dostępem do infrastruktury lotniskowej, na którym podmiot powstały w wyniku połączenia korzystałby z większej siły nabywczej. Skarżąca nie przedstawiła jakiegokolwiek dowodu stworzenia lub umocnienia pozycji dominującej mogącej utrudnić konkurencję na tym rynku.

- 85 W trakcie rozprawy skarżąca została wezwana do wskazania, w jaki sposób jej zdaniem sporna koncentracja prowadziłaby do umocnienia pozycji dominującej na odnośnym rynku, ponieważ jej pisma pod tym względem zawierały braki. Jednakże Sąd jest zdania, że skarżąca nie była w stanie przedstawić istotnych okoliczności, które mogłyby dowodzić wspomnianego umocnienia, a w konsekwencji wystąpienia oczywistego błędu w ocenie przypisywanego w tym względzie Komisji.
- 86 Ponadto Sąd podkreśla, że w motywie 73 zaskarżonej decyzji przyznaje się, iż strony koncentracji „w porównaniu z jej konkurentami wykorzystują ekonomię skali w dwóch portach lotniczych [...], jak również większą siłę w negocjacjach cenowych z dostawcami zewnętrznymi, jeżeli chodzi o usługi techniczne, usługi obsługi naziemnej, urzędzenia lotniskowe itd.” Zgodnie z zaskarżoną decyzją wynika z tego, że „podmiot powstały w wyniku połączenia miałby bardzo silną pozycję w odniesieniu do połączenia między węzłami komunikacyjnymi”, czyli między Paryżem i Amsterdamem.
- 87 Komisja uznała więc skutki dla konkurencji w węzłach komunikacyjnych, jakie może wywołać sporna koncentracja. Uznanie przez Komisję, że rzeczywiście istnieją problemy w zakresie konkurencji w węzłach komunikacyjnych w związku z działalnością gospodarczą wykonywaną przez strony koncentracji, bez dokonania dokładnej analizy tych rynków nie może stanowić oczywistego błędu w ocenie mogącego podważyć zgodność zaskarżonej decyzji z prawem. To ustalenie doprowadziło bowiem Komisję do zaakceptowania zobowiązań, których oczywistym celem było zrównoważenie ogólnie zwiększonego znaczenia podmiotu powstałego w wyniku połączenia, w szczególności przy uwzględnieniu stwierdzonej pozycji dominującej w węzłach komunikacyjnych.
- 88 W konsekwencji pierwszą część zarzutu należy oddalić.

W przedmiocie zwiększonego wpływu podmiotu powstałego w wyniku połączenia na AdP

89 Skarżąca twierdzi, że pozycja dominująca podmiotu powstałego w wyniku połączenia w Paryżu może mieć wpływ na AdP, które jej zdaniem ma za zadanie przydzielać czas na start lub lądowanie.

90 W pierwszej kolejności, w odniesieniu do przydzielania czasu na start lub lądowanie, należy przypomnieć, że w chwili zdarzeń w niniejszym postępowaniu było ono uregulowane w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14, str. 1). Artykuł 4 tego rozporządzenia stanowił:

„[...] Państwo członkowskie zapewnia, że koordynator wykonuje swoje obowiązki na mocy [...] rozporządzenia w sposób niezależny. [...] Koordynator działa [...] w sposób neutralny, niedyskryminacyjny i przejrzysty. [...] jest odpowiedzialny za przydziały czasu na start lub lądowanie. [...] monitoruje wykorzystanie czasu na start lub lądowanie [...]”.

91 Z powyższego wynika, że przydzielanie czasu na start lub lądowanie wpisane jest w ramy rozporządzenia, co w zasadzie uniemożliwia organowi odpowiedzialnemu za to przydzielanie uprzywilejowane traktowanie podmiotu powstałego w wyniku połączenia poprzez przyznawanie mu większej ilości czasu na start lub lądowanie niż jego konkurentom. W tym względzie skarżąca oraz Komisja stwierdziły w trakcie rozprawy, że nie chcą wypowiadać się w kwestii, który podmiot jest faktycznie właściwy (AdP lub COHOR).

92 Należy stwierdzić ponadto, że skarżąca nie przedstawiła żadnej istotnej okoliczności faktycznej mogącej wskazywać na to, że strony koncentracji mogły w niniejszym przypadku wywierać w taki lub inny sposób wpływ na wspomniany organ.

93 W drugiej kolejności należy zaznaczyć, że zazwyczaj dokonuje się rozróżnienia między działalnością AdP o charakterze czysto administracyjnym, jak przykładowo wykonywanie zadań z zakresu ochrony porządku, a działalnością w zakresie zarządu i eksploatacji paryskich portów lotniczych, która jest wynagradzana z opłat handlowych w zależności od wielkości osiągniętego obrotu (ww. w pkt 78 wyrok w sprawie Aéroports de Paris przeciwko Komisji, pkt 112). Nie można więc kwestionować tego, że AdP zajmuje się zasadniczo dwoma odmiennymi rodzajami działalności, po pierwsze, działalnością zwaną „usługami publicznymi”, a po drugie, działalnością gospodarczą obowiązkowo podlegającą regułom konkurencji. W konsekwencji fakt, że Air France i AdP były przedsiębiorstwami państwowymi, nie może stanowić domniemania kartelu, jak sugeruje skarżąca.

94 W świetle powyższego drugą część zarzutu należy oddalić, a w konsekwencji oddalić zarzut drugi w całości.

3. *W przedmiocie zarzutu trzeciego, opartego na popełnieniu oczywistego błędu w ocenie substytucyjności portów lotniczych CDG i Orly*

Argumenty uczestników

95 Skarżąca kwestionuje rozumowanie Komisji w odniesieniu do substytucyjności portów lotniczych CDG i Orly. Z uwagi na lokalizację tych portów lotniczych skarżąca podnosi, że — zgodnie z przeprowadzonymi przez nią obliczeniami — port lotniczy CDG znajduje się w niemal dwa razy większej odległości od centrum Paryża niż port lotniczy Orly (odpowiednio 30 km i 18 km), przy czym Orly znajduje się na południe od centrum Paryża, natomiast CDG na północny wschód. Skarżąca uważa ponadto, że ponieważ Orly jest mniejszym portem lotniczym, czas niezbędny na wyjście z samolotu i dotarcie do miejsc połączenia z innymi środkami transportu jest tam krótszy niż w porcie lotniczym CDG. Skarżąca twierdzi, że w konsekwencji podróż do centrum Paryża jest szybsza z portu lotniczego Orly.

96 Skarżąca podnosi, że w praktyce większość przewoźników obsługujących loty długodystansowe skoncentrowało swoją działalność w porcie lotniczym CDG, podczas gdy port lotniczy Orly jest raczej przeznaczony dla krótkodystansowego ruchu lotniczego w Europie i w kraju. Zdaniem skarżącej, w porcie lotniczym CDG odbywa się znaczna ilość transferów pomiędzy lotami łączonymi, podczas gdy Orly jest starszym portem lotniczym, a zatem jest słabiej wyposażony do tego, by sprostać tej liczbie transferów. Skarżąca twierdzi, że Air France wykonuje swoje długodystansowe międzykontynentalne loty z portu lotniczego CDG, a port lotniczy Orly wykorzystuje do obsługi lotów krajowych. Skarżąca odnotowuje, że w celu uzyskania dostępu do lotów międzykontynentalnych konieczny jest wylot z portu lotniczego CDG, ponieważ to tam mają swoje bazy przewoźnicy wykonujący działalność w ramach sieci. Skarżąca twierdzi ponadto, że ponieważ opłaty lotniskowe są tu zdecydowanie wyższe niż w porcie lotniczym Orly, tani przewoźnicy wolą wykonywać loty z Orly. Skarżąca dodaje, że sama Komisja przyznała, iż znaczna część konsumentów nie uznawała tych dwóch portów lotniczych za substytucyjne (motyw 28 zaskarżonej decyzji). Zdaniem skarżącej, wprawdzie Komisja twierdzi, że substytucyjność portów lotniczych musi być rozważana zarówno z punktu widzenia popytu, jak i podaży, jednak nie analizuje ona sytuacji, przyjmując, że porty lotnicze są bezpośrednimi dostawcami usług dla przewoźników lotniczych. W ten sposób, zdaniem skarżącej, Komisja nie wyciągnęła logicznego wniosku, czyli nie stwierdziła, że przewoźnicy lotniczy, jako konsumenci usług lotniskowych, mają inne potrzeby w zależności od tego, czy są przewoźnikami lotniczymi wykonującymi działalność w ramach sieci, jak Air France, czy tanimi przewoźnikami.

97 Komisja przypomina, że uznanie portów lotniczych CDG i Orly za substytucyjne umożliwia nowym przedsiębiorstwom, które mogą wejść na rynek, wystąpienie z wnioskiem o przydzielenie czasu na start lub lądowanie w którymkolwiek z tych portów lotniczych (pkt 1.3.9 pakietu zobowiązań). W tych okolicznościach kwestionowane ustalenie nie jest w żaden sposób krzywdzące względem skarżącej, dlatego skarżąca nie ma słusznego interesu w powoływaniu tego zarzutu, który w konsekwencji jest niedopuszczalny (ww. w pkt 40 wyrok w sprawie NBV i NVB przeciwko Komisji, pkt 31 i nast.).

98 W odniesieniu do treści zarzutu Komisja twierdzi, że elementem rozstrzygającym dla uznania substytucyjności geograficznej portów lotniczych nie jest ich odległość od centrum Paryża, lecz czas konieczny na dotarcie do nich. W przeciwieństwie do tego, co zdaje się sugerować skarżąca, port lotniczy CDG jest odpowiednio skomunikowany za pomocą publicznych środków transportu, a oprócz tego oba

porty lotnicze są dobrze połączone z centrum Paryża. Ponadto Komisja nie kwestionuje argumentów skarżącej, zgodnie z którymi port lotniczy CDG jest głównie wykorzystywany w lotach długodystansowych, podczas gdy port lotniczy Orly głównie obsługuje loty krótkodystansowe. Komisja twierdzi jednakże, że argumenty te odnoszą się do podaży, która przy ustalaniu substytucyjności jest kryterium o mniejszym znaczeniu aniżeli popyt.

Ocena Sądu

- 99 Jak wskazała Komisja w komunikacie w sprawie definicji rynku, przedsiębiorstwa podlegają trzem głównym źródłom ograniczania konkurencji: substytucyjności popytu, substytucyjności podaży oraz potencjalnej konkurencji. Z gospodarczego punktu widzenia, dla zdefiniowania rynku właściwego, substytucyjność popytu stanowi najbardziej bezpośrednią oraz skuteczną siłę dyscyplinującą działającą na dostawców danego produktu, w szczególności w odniesieniu do ich decyzji w sprawie ustalania cen (pkt 13). Substytucyjność musi być zatem rozważana nie tylko z punktu widzenia podaży, lecz również popytu, który jest w zasadzie najskuteczniejszym kryterium oceny.

— W przedmiocie lokalizacji obu portów lotniczych

- 100 Jak podkreśla Komisja, elementem rozstrzygającym dla oceny substytucyjności geograficznej portów lotniczych CDG i Orly po stronie popytu nie jest odległość dzieląca główny punkt wyjściowy od dwóch portów lotniczych, lecz czas konieczny na dotarcie do nich z tego punktu. Skarżąca nie przedstawiła żadnych okoliczności mogących wykazać, że kryterium to nie stanowi znaczącego wskaźnika substytucyjności geograficznej.

- 101 W niniejszym przypadku skarżąca nie może podważyć faktu, że czas dojazdu do wspomnianych dwóch portów lotniczych jest porównywalny, ponieważ sama wskazała, że na dotarcie z boulevard Saint-Michel do portu lotniczego CDG potrzeba 33 minut (linią szybkiej kolei miejskiej RER B), natomiast na dotarcie z tego samego punktu do portu lotniczego Orly potrzeba 30 minut (linią szybkiej kolei miejskiej RER B lub linią metra Orlyval). W tym względzie argument skarżącej, jakoby czas dotarcia do centrum miasta z tych dwóch portów lotniczych był odmienny z powodu czasu koniecznego na wyjście z pokładu i dotarcie do innych środków transportu, nie jest oparty na żadnych okolicznościach faktycznych, które miałyby moc dowodową.
- 102 W konsekwencji skarżąca nie udowodniła, że Komisja popełniła oczywisty błąd w ocenie poprzez uznanie substytucyjności tych dwóch portów lotniczych ze względu na to, że dla konsumentów obojętne jest, do którego z tych dwóch portów lotniczych udadzą się w celu odbycia podróży lotniczej i z którego z nich dostaną się do centrum Paryża.

— W przedmiocie rodzajów lotów oferowanych w obu portach lotniczych

- 103 W pierwszej kolejności, w odniesieniu do substytucyjności po stronie popytu, Komisja stwierdziła, że dla pasażerów podróżujących z jednego miejsca do drugiego, włączając pasażerów, dla których ważne są względy czasowe, jak i tych, dla których są one nieważne, porty lotnicze CDG i Orly są substytucyjne, ponieważ znajdują się w tej samej strefie komunikacyjnej i dysponują porównywalnymi możliwościami dojazdowymi (motyw 29 zaskarżonej decyzji).
- 104 Należy przypomnieć, że w celu zbadania substytucyjności dwóch portów lotniczych Komisja musi uwzględnić całość popytu, ponieważ klienci, dla których nieważne są względy czasowe, mają inne wymagania w związku z ich większą elastycznością. Komisja mogła więc uznać, że dla wielu klientów biznesowych porty lotnicze CDG i Orly nie są substytucyjne, ponieważ Orly oferuje mniejszą liczbę połączeń (motyw 28 zaskarżonej decyzji). Szczególne oczekiwania klientów biznesowych doprowadziły więc Komisję do uznania, że istniały „podrynki” w zależności od tego,

czy dla pasażerów ważne były względy czasowe, czy nie. Jednakże względy te, właściwe niektórym klientom biznesowym, którzy reprezentują tylko część popytu, nie mogą podważyć ustaleń w kwestii substytucyjności. Z jednej strony Komisja wyraźnie przyznała, że ta kategoria pasażerów ma szczególne wymagania. Natomiast z drugiej strony skarżąca nie przedstawiła żadnego dowodu wskazującego, że szczególne oczekiwania pasażerów uznających za ważne względy czasowe, czyli większości klientów biznesowych, powinny być mieć pierwszeństwo przed oczekiwaniami innych klientów, dla których względy czasowe są nieważne, i którzy uznają wspomniane porty lotnicze za substytucyjne.

105 W odniesieniu do argumentu skarżącej, jakoby Komisja nie wzięła pod uwagę, że przewoźnicy lotniczy — w związku z tym, iż jako klienci, a więc i konsumenci usług lotniskowych — mieli różne potrzeby w zależności od tego, czy chodziło o przewoźników lotniczych wykonujących działalność w ramach sieci, czy o tanich przewoźników lotniczych, wskutek czego te dwa porty lotnicze nie mogły być uznane za substytucyjne, Sąd stwierdza, że skarżąca nie przedstawia przekonujących danych w celu wyjaśnienia jej stanowiska.

106 Z powyższego wynika, że skarżąca nie przedstawiła żadnej istotnej okoliczności faktycznej mogącej wskazywać na to, że Komisja błędnie wyprowadziła wniosek o substytucyjności po stronie popytu dwóch paryskich portów lotniczych.

107 W drugiej kolejności, w odniesieniu do oferty z jednego z portów lotniczych przedstawionej konsumentom przez przewoźników lotniczych należy uznać, że argumenty skarżącej dotyczące, po pierwsze, rodzajów lotów oferowanych w portach lotniczych w zależności od specyfiki ich infrastruktury, a po drugie, cech charakterystycznych właściwych obu portom lotniczemu, mają mniejsze znaczenie, co zresztą poprzednio odnotowano.

- 108 Sąd uważa, że Komisja uznała podnoszoną przez skarżącą specyfikę funkcjonowania tych dwóch portów lotniczych, ponieważ stwierdziła, iż po stronie podaży większość przewoźników wykonujących działalność w ramach sieci uznawało te porty lotnicze za substytucyjne, nawet jeżeli ci ostatni koncentrowali swoją działalność w porcie lotniczym CDG, podczas gdy przewoźnicy lotniczy działający w porcie lotniczym Orly koncentrowali swoją działalność głównie na lotach krajowych. Dla niektórych przewoźników lotniczych te dwa porty lotnicze mogły nie być substytucyjne, w zależności od tego, jakie rynki obsługiwali (ruch pomiędzy dwoma wybranymi miejscami lub ruch tranzytowy, połączenia krajowe lub międzynarodowe), oraz od tego, jakie koszty ponosili (zob. podobnie motyw 28 zaskarżonej decyzji). W zaskarżonej decyzji stwierdza się więc, że substytucyjność może być oceniana odmiennie, w szczególności dla tanich przewoźników lotniczych, dla których istotna jest możliwość wyboru portu lotniczego w celu obniżenia kosztów, skoro stosowane opłaty lotniskowe mogą różnić się w poszczególnych portach lotniczych (motyw 28 zaskarżonej decyzji). Wynika z tego, że Komisja dokonała całościowej oceny w celu uznania substytucyjności tych dwóch portów lotniczych z uwzględnieniem, obok innych kryteriów, handlowej specyfiki właściwej tanim przewoźnikom.
- 109 W świetle powyższego skarżąca nie przedstawia żadnego dowodu, mogącego wskazywać na wystąpienie oczywistego błędu w ocenie w odniesieniu do substytucyjności portów lotniczych CDG i Orly.
- 110 Zarzut trzeci należy więc oddalić.

4. W przedmiocie zarzutu czwartego, opartego na oczywistym błędzie w ocenie z powodu niezbadania skutków koncentracji dla potencjalnej konkurencji

Argumenty uczestników

- 111 W pierwszej kolejności skarżąca stwierdza, że Komisja powinna była wziąć pod uwagę strategię handlową KLM w przypadku nieprzeprowadzenia koncentracji, a to

w świetle wpływu zmian, jakie wprowadzi liberalizacja sektora lotniczego i przyznanie Komisji upoważnienia do negocjowania umów dotyczących usług lotniczych między Wspólnotą i państwami trzecimi. Skarżąca podnosi, że wspólnotowi przewoźnicy lotniczy, wśród nich KLM, powinni uzyskać swobodę oferowania nieograniczonych usług, w szczególności z szerokimi prawami przewozowymi i brakiem ograniczeń co do cen lub rozkładu lotów.

- 112 W drugiej kolejności skarżąca podnosi, że jeśli Air France nie połączyła się z KLM, ta ostatnia jako nowe przedsiębiorstwo powinna najprawdopodobniej wejść na rynek w Paryżu, ponieważ rynek krajowy KLM jest raczej ograniczony, co zachęcałoby tego przewoźnika do rozszerzenia swojej działalności w skali międzynarodowej i w ramach Europy. Skarżąca dodaje, że KLM wykonuje swoją działalność w pobliżu Paryża, co umożliwia jej zdobycie rzetelnej wiedzy o rynku francusko-belgijskim, zresztą konkurencja na rynku usług międzynarodowego przewozu lotniczego z Paryża jest ograniczona. Skarżąca ocenia więc, że koncentracja pozwala Air France na wyeliminowanie jej najbardziej prawdopodobnego potencjalnego konkurenta w Paryżu oraz na utrzymanie swej pozycji dominującej na rynkach krajowych.
- 113 Komisja uważa, że z powodu zasięgu liberalizacji sektora lotniczego i dużej liczby umów, których ona dotyczy, jakiegokolwiek przewidywania dotyczące czasu trwania tego procesu mogą być tylko spekulacjami. Komisja podkreśla jeszcze, że ponieważ KLM nie jest przedsiębiorstwem mogącym mieć rzeczywiste i konkretne możliwości wejścia na rynek właściwy, przewoźnika tego nie można uznać za potencjalnego konkurenta Air France w Paryżu.

Ocena Sądu

- 114 Niniejszy zarzut podzielony jest na dwie części, dotyczące, po pierwsze, skutków dla konkurencji spowodowanych przez liberalizację sektora lotniczego, a po drugie, kwestii, czy KLM jest konkurentem [Air France] w Paryżu.

- 115 W odniesieniu do liberalizacji sektora lotniczego skarżąca nie zdołała wykazać — ponieważ nie przedstawiła konkretnego dowodu na poparcie swojego twierdzenia — że liberalizacja ta, której wpływ na rynek pozostaje trudny do zmierzenia, umożliwiłaby KLM rozwinięcie jej konkurencyjnej bazy i w ten sposób zwiększenie jej znaczenia handlowego oraz pozwoliłaby jej konkurować z Air France w Paryżu, w szczególności oferując usługi lotnicze z Paryża do krajów pozaeuropejskich. Pierwszą część zarzutu należy więc oddalić.
- 116 W odniesieniu do tego, czy KLM mogła być potencjalnym konkurentem w Paryżu, należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem badanie warunków konkurencji opiera się nie tylko na rzeczywistej konkurencji między przedsiębiorstwami już obecnymi na rynku właściwym, lecz także na konkurencji potencjalnej, tak aby stwierdzić, czy uwzględniając strukturę rynku i kontekst gospodarczy i prawny regulujący jego funkcjonowanie, istnieją rzeczywiste i konkretne możliwości, by dane przedsiębiorstwa mogły ze sobą konkurować lub by na rynek właściwy mógł wejść nowy uczestnik i konkurować z już działającymi na nim przedsiębiorstwami (wyrok Sądu z dnia 15 września 1998 r. w sprawach połączonych T-374/94, T-375/94, T-384/94 i T-388/94 *European Night Services i in. przeciwko Komisji*, Rec. str. II-3141, pkt 137).
- 117 W tym względzie w pierwszej kolejności należy zbadać argument odnoszący się do ograniczonego charakteru rynku krajowego KLM, na który to argument wskazuje skarżąca, a w dalszej kolejności przedstawiony przez skarżącą argument dotyczący w szczególności bliskiej odległości Amsterdamu, czyli centrum działalności KLM, od Paryża.

W przedmiocie ograniczonego charakteru rynku krajowego KLM

- 118 Z zaskarżonej decyzji wynika, że przewoźnik lotniczy działający w ramach sieci może zostać uznany za potencjalnego konkurenta na rynku danego połączenia jedynie wtedy, gdy może być ono bezpośrednio połączone z jego węzłem komunikacyjnym.

W motywie 17 zaskarżonej decyzji stwierdza się bowiem, że „[s]ystem gwieździsty jest rozstrzygający dla decyzji przewoźnika o wykonywaniu (lub nie) usługi lotniczego przewozu pasażerów w odniesieniu do danego zestawienia miast w pary według metody O & D”. W decyzji stwierdza się jeszcze, że „[p]rzewoźnicy lotniczy wykonujący działalność w ramach sieci koncentrują ruch lotniczy w węźle komunikacyjnym i rozdzielają pasażerów za pomocą istniejących połączeń do poszczególnych odgałęzień w ramach gwieździstej sieci” oraz że „[c]o do zasady przewoźnicy lotniczy powstrzymują się od świadczenia usług na rynku takiej pary miast, która nie jest połączona z ich węzłami komunikacyjnymi”. W tym względzie należy zaznaczyć, że skarżąca nie kwestionuje faktu, że przewoźnicy lotniczy wykonujący działalność w ramach sieci rzeczywiście koncentrują swoją działalność w ich odpowiednich węzłach.

119 W odniesieniu do połączeń krótkodystansowych, jak też wyjaśnia Komisja, koszty ponoszone przez przewoźników lotniczych wykonujących działalność w ramach sieci są tak wysokie, że przewoźnicy ci wykonują je w zasadzie tylko wtedy, gdy są one połączone z ich węzłami lub gdy są oni jedynymi przewoźnikami na tym rynku połączeń. W konsekwencji jakimkolwiek nowym przedsiębiorstwem na tym rynku połączeń byłby logicznie przewoźnik krajowy świadczący usługi z lub do miejsca objętego tym połączeniem bądź tani przewoźnik, co też wyjaśnia, że KLM nie mogłaby działać na tych rynkach, w przypadku gdyby nie były one połączone z Amsterdamem.

120 W odniesieniu do połączeń długodystansowych, z pism Komisji wynika, że pewną liczbę pasażerów muszą stanowić pasażerowie przesiadający się, aby przewoźnik lotniczy mógł sprzedać dużą liczbę miejsc i zachować długoterminową trwałość swojej usługi. Zakładałoby to w konsekwencji, że przewoźnik może wiązać swoją długodystansową usługę z ruchem na innych trasach dzięki swojemu węzłowi komunikacyjnemu.

121 W niniejszym przypadku strony nie kwestionują faktu, że w Amsterdamie większość pasażerów stanowią pasażerowie przesiadający się, co umożliwia KLM zapewnienie trwałości swych usług w węźle. Skarżąca nie udowodniła jednak, że KLM dysponuje siecią umożliwiającą temu przewoźnikowi przewóz pasażerów z Paryża do innych

miejsc we Francji. Tak więc, gdyby KLM miała zamiar rozwinąć swoją działalność, którą skarżąca przedstawia jako ograniczoną, organizacja KLM nie wydaje się umożliwiać temu przewoźnikowi wywierania nacisku konkurencyjnego na Air France w Paryżu.

- 122 Należy stwierdzić, że w niniejszym przypadku skarżąca nie udowodniła w sposób wymagany przez prawo, że zastosowane przez Komisję podejście dotyczące centralizacji działań KLM w Amsterdamie jest dotknięte oczywistym błędem w ocenie.

W przedmiocie położenia centrum działalności KLM w Amsterdamie w niewielkiej odległości od Paryża oraz w przedmiocie ograniczonego charakteru konkurencji istniejącej na rynku usług międzynarodowego przewozu lotniczego z Paryża

- 123 Z pism Komisji wynika, że ustanowienie połączenia między dwoma portami lotniczymi położonymi w tak bliskiej odległości jak Paryż i Amsterdam nie wydaje się rozsądne ze strategicznego punktu widzenia. Tak samo inni przewoźnicy lotniczy mieliby bardziej oczywiste powody handlowe niż KLM, by wejść na ten rynek, ponieważ pasażer raczej nie uznaje za korzyść możliwości przesiadki zarówno w Paryżu, jak i w Amsterdamie. Biorąc pod uwagę, że w głównych połączeniach KLM wylot jest z Amsterdamu w kierunku Stanów Zjednoczonych i Dalekiego Wschodu, skarżąca nie udowodniła, by KLM miała interes gospodarczy w rozwinięciu swojej działalności z Paryża, skoro przewoźnik ten odnosi korzyść w Amsterdamie jednocześnie dzięki pasażerom przesiadającym się, przylatującym ze Stanów Zjednoczonych oraz dzięki pasażerom lokalnym udającym się w kierunku Dalekiego Wschodu. Taka strategia handlowa groziłaby ponadto stworzeniem bezpośredniej konkurencji dla rozwiniętej i scentralizowanej w Amsterdamie działalności, która zdaje się stanowić integralną część specyficznej organizacji KLM. Wreszcie konieczne byłyby znaczne inwestycje, bez możliwości jasnego określenia korzyści, co znacznie ogranicza znaczenie argumentu skarżącej, według którego KLM powinna zostać zaliczona do potencjalnych konkurentów Air France w Paryżu.

- 124 Wreszcie, w odniesieniu do argumentu skarżącej, jakoby konkurencja istniejąca na rynku usług międzynarodowego przewozu lotniczego z Paryża była ograniczona, wystarczy stwierdzić, że poza tym zwykłym stwierdzeniem skarżąca nie przedstawiła żadnych argumentów na poparcie swojego stanowiska. Sąd zatem nie może wydać w tej kwestii rozstrzygnięcia.
- 125 W konsekwencji skarżąca nie udowodniła w sposób wymagany przez prawo, że Komisja popełniła oczywisty błąd w ocenie poprzez uznanie, że KLM nie była potencjalnym konkurentem Air France w Paryżu.
- 126 Wynika z tego, że drugą część zarzutu należy oddalić, a w konsekwencji zarzut czwarty należy w całości oddalić.

5. W przedmiocie zarzutu piątego, opartego na oczywistym błędzie w ocenie zobowiązań podjętych przez strony koncentracji

- 127 Niniejszy zarzut dzieli się na siedem części. W części pierwszej skarżąca stwierdza, że zobowiązania powinny być zostać rozszerzone na rynki, na których działania stron koncentracji nie zachodzą na siebie. W części drugiej i trzeciej zarzutu skarżąca podkreśla, po pierwsze, nieatrakcyjność zobowiązań dla tanich przewoźników, a po drugie, brak zbycia prosperującego przedsiębiorstwa. W części czwartej i piątej skarżąca podnosi niewystarczającą ilość odstąpionego czasu na start lub lądowanie oraz niedostateczność innych środków zaradczych. W części szóstej zarzutu skarżąca podkreśla brak wskazania nowego przedsiębiorstwa na rynku oraz brak szybkiego i trwałego wejścia konkurenta na rynek. Wreszcie w siódmej części zarzutu skarżąca odnotowuje nieuwzględnienie pociągu o wysokiej prędkości Thalys jako konkurenta.

128 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Komisja dysponuje szerokim zakresem swobodnego uznania w celu dokonania oceny konieczności podjęcia przez przedsiębiorstwo zobowiązań mających na celu rozproszenie poważnych wątpliwości dotyczących koncentracji. Wynika z tego, że do Sądu nie należy zastępowanie oceny Komisji własną oceną, a jego kontrola jest ograniczona do zbadania, czy Komisja nie popełniła oczywistego błędu w ocenie. W szczególności, zarzucane nieuwzględnienie zobowiązań zaproponowanych przez skarżącą samo w sobie nie powoduje wadliwości decyzji z powodu oczywistego błędu w ocenie, a okoliczność, że inne zobowiązania również mogły być zaakceptowane, nawet gdyby były korzystniejsze dla konkurencji, nie może prowadzić do stwierdzenia nieważności tej decyzji, o ile Komisja mogła rozsądnie przyjąć, że zobowiązania zawarte w decyzji pozwalały rozproszyć poważne wątpliwości (wyrok Sądu z dnia 30 września 2003 r. w sprawie T-158/00 ARD przeciwko Komisji, Rec. str. II-3825, pkt 328 i 329).

129 W ramach wykonywania kontroli sądowej Sąd ma obowiązek uwzględnić szczególny cel zobowiązań podejmowanych w fazie I, których celem nie jest, w przeciwieństwie do zobowiązań podejmowanych w fazie II, zapobieżenie powstaniu lub umocnieniu pozycji dominującej, lecz rozproszenie wszystkich poważnych wątpliwości w tej kwestii. W konsekwencji, jeżeli Sąd stoi w obliczu zbadania, czy zobowiązania podjęte w fazie I, przez wzgląd na ich zakres i treść, mogą umożliwić Komisji wydanie decyzji zatwierdzającej bez otwierania fazy II, Sąd ma obowiązek zbadania, czy Komisja mogła uznać, nie popełniając przy tym oczywistego błędu w ocenie, że wspomniane zobowiązania stanowiły bezpośrednią i wystarczającą odpowiedź mogącą jednoznacznie rozproszyć wszystkie poważne wątpliwości (wyrok Sądu z dnia 3 kwietnia 2003 r. w sprawie T-119/02 Royal Philips Electronics przeciwko Komisji, Rec. str. II-1433, pkt 79 i 80).

W przedmiocie pierwszej części zarzutu, opartej na nierozszerzeniu zobowiązań na rynki, na których działalność stron koncentracji nie zachodziła na siebie

— Argumenty uczestników

130 Skarżąca twierdzi, że zobowiązania powinny były zostać rozszerzone w celu objęcia nimi połączeń, w odniesieniu do których Komisja nie stwierdziła problemów

w zakresie konkurencji z powodu nieatrakcyjnego charakteru odnośnych rynków. Skarżąca przypomina, że w toku postępowania administracyjnego zaproponowała Komisji wiele przedziałów czasu na start lub lądowanie, jakie należało odstąpić, by zobowiązania mogły być w pełni skuteczne. Dlatego skarżąca zastanawia się, czy jej stanowisko zostało faktycznie uwzględnione. Skarżąca podnosi ponadto, że Komisja ograniczyła się do zaakceptowania zobowiązań dotyczących połączeń bez wzięcia pod uwagę rynków właściwych dla każdego z uwzględnionych połączeń.

- 131 Komisja uważa, że żądanie od stron koncentracji rezygnacji z czasu na start lub lądowanie na trasach, na których nie istniały problemy w zakresie konkurencji, byłoby w braku prawdziwej konieczności nieuzasadnione.

— Ocena Sądu

- 132 W punkcie 17 komunikatu w sprawie środków zaradczych Komisja przyznaje, że „[a] by zapewnić prosperujące przedsiębiorstwo, może być konieczne uwzględnienie w zbyciu tej części działalności, która dotyczy rynków, na których Komisja nie stwierdziła problemu dla konkurencji, jako że byłby to jedyny możliwy sposób stworzenia efektywnego podmiotu konkurencyjnego na danych rynkach”. Komisja uściśla w swoich pismach, że decyzja o tych środkach powinna być podjęta przy uwzględnieniu zasady proporcjonalności.

- 133 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem zasada proporcjonalności wymaga, aby akty wydawane przez instytucje wspólnotowe nie przekraczały granic tego, co jest stosowne i konieczne dla realizacji wyznaczonych celów, przy czym w przypadku możliwości wyboru spośród wielu odpowiednich środków należy uciekać się do tego, który jest najmniej uciążliwy, zaś powodowane niedogodności nie mogą być nadmierne w stosunku do realizowanych celów (wyrok Trybunału z dnia 5 maja 1998 r. w sprawie C-157/96 National Farmers' Union i in., Rec. str. I-2211, pkt 60;

wyroki Sądu: z dnia 27 września 2002 r. w sprawie T-211/02 Tideland Signal przeciwko Komisji, Rec. str. II-3781, pkt 39 oraz z dnia 13 kwietnia 2005 r. w sprawie T-2/03 Verein für Konsumenteninformation przeciwko Komisji, Zb.Orz. str. II-1121, pkt 99).

- 134 Z powyższego wynika, że decyzja o zobowiązaniach musi być podjęta w świetle problemów w zakresie konkurencji, wywołanych na rynkach oddziaływania, przy założeniu, że jeżeli konkurencję można na tych rynkach zachować, nie jest konieczne, by Komisja rozszerzała zakres obowiązywania zobowiązań na rynki, których problemy te nie dotyczą, zgodnie z zasadą proporcjonalności.
- 135 W niniejszym przypadku skarżąca podnosi, że Komisja powinna była rozszerzyć zobowiązania na rynki, na których działania stron koncentracji nie zachodziły na siebie, tak by wyeliminować wszystkie przeszkody dla wejścia na rynek. Jednakże skarżąca jedynie stwierdza ten fakt, nie wskazuje natomiast rynków, na które Komisja powinna była rozszerzyć wspomniane zobowiązania.
- 136 Sąd zaznacza ponadto, że w toku postępowania administracyjnego skarżąca wydawała się skłonna do wykorzystania pewnej ilości czasu na start lub lądowanie, który byłby odstąpiony przez strony koncentracji na rynkach nieobjętych koncentracją. Skarżąca wyraziła zatem zamiar skorzystania ze zobowiązań, które podmiot powstały w wyniku połączenia miał przyjąć, w celu zwiększenia własnej obecności handlowej na rynkach, na których nie występowały problemy w zakresie konkurencji, jednak nie wykazała, że wykorzystanie to zapewniłoby skuteczną konkurencję na rynkach oddziaływania koncentracji.
- 137 Należy przypomnieć, że zobowiązania nie mogą być postrzegane jako środek uprzywilejowanego traktowania, bez uzasadnienia względami konkurencji, ewentualnego konkurenta zamierzającego wejść na dany rynek. W konsekwencji fakt, że Komisja nie rozszerzyła zobowiązań na rynki, na których działania stron koncentracji nie zachodziły na siebie, chociaż środek ten mógł w uprzywilejowany sposób traktować interesy handlowe skarżącej na rynkach oddziaływania koncentracji, w żadnym razie nie jest dowodem na to, że wspomniane rozszerzenie stanowiłoby jedyny możliwy sposób wyłonienia skutecznego konkurenta na rynkach oddziaływania koncentracji.

- 138 Wreszcie, w odniesieniu do argumentu skarżącej, według którego Komisja ograniczyła się do zaakceptowania zobowiązań dotyczących połączeń, lecz nieobejmujących rynków właściwych dla każdego z uwzględnionych połączeń, należy stwierdzić, że chociaż skarżąca została wezwana do wyjaśnienia tego stwierdzenia w toku rozprawy, nie wskazała tych rynków ani nie przedstawiła istotnych okoliczności mogących udowodnić wystąpienie oczywistego błędu w ocenie.
- 139 Z powyższego wynika, że skarżąca nie wykazała popełnienia przez Komisję oczywistego błędu w ocenie. Pierwszą część zarzutu należy więc oddalić.

W przedmiocie drugiej części zarzutu, opartej na nieatrakcyjności zobowiązań dla tanich przewoźników

— Argumenty uczestników

- 140 W opinii skarżącej środki zaradcze zastosowane w niniejszym przypadku są mało interesujące dla tanich przewoźników lub przewoźników niedysponujących siecią, ponieważ pociągają za sobą powiązania i zależności o charakterze handlowym, które zwiększają koszty. Skarżąca twierdzi bowiem, że konkurentem najbardziej skłonny do wejścia na rynek połączenia Paryż–Amsterdam jest tani przewoźnik lotniczy. Na dziewięć rynków oddziaływania koncentracji w Europie, zdaniem skarżącej jedynie trzy połączenia dotyczyły liczby pasażerów wystarczającej do tego, by tani przewoźnik lotniczy mógł uznać te połączenia za rentowne. Skarżąca dodaje, że na wspomnianych rynkach wymagane byłyby znaczne inwestycje reklamowe, by zwiększyć widoczną obecność nowych przedsiębiorstw na rynku i sprostac obecności stron koncentracji oraz Alitalii. Skarżąca twierdzi wreszcie, że tanim przewoźnikom węzły komunikacyjne nie oferują atrakcyjnych warunków w związku z ich przeciążeniem powodującym opóźnienia i dodatkowe koszty.

141 Komisja kwestionuje stanowisko skarżącej w kwestii nieatrakcyjności środków zaradczych dla tanich przewoźników lotniczych.

— Ocena Sądu

142 Sąd jest zdania, że z zaskarżonej decyzji wynika, że Komisja nie ograniczyła się do zaakceptowania odstąpienia czasu na start lub lądowanie, ponieważ poszły za tym inne zobowiązania wzmacniające ten środek w celu zachęcenia wszystkich przewoźników lotniczych, w tym także tanich przewoźników, do wejścia na rynki oddziaływania.

143 W istocie, zgodnie ze środkiem zaradczym dotyczącym programów dla często podróżujących pasażerów, pasażerowie lotów wykonywanych przez konkurencyjnych przewoźników lotniczych na rynkach oddziaływania koncentracji będą mogli uzyskać „mile” u podmiotu powstałego w wyniku połączenia. W ten sposób będzie oferowana tym pasażerom korzyść nie bez znaczenia, a tym samym również pośrednio konkurencyjnym przewoźnikom lotniczym (pkt 6 pakietu zobowiązań). W przypadku gdyby skarżąca nie chciała uczestniczyć, przykładowo, w programie dla często podróżujących pasażerów, z powodu własnych potrzeb i organizacji, jej stanowisko wynikałoby z jej własnej decyzji handlowej. Tak więc możliwość wyboru strategicznego nie może dowodzić, że zastosowane środki zaradcze są niewłaściwe, a w konsekwencji nie może dowodzić przypisywanego Komisji oczywistego błędu w ocenie.

144 Należy stwierdzić, że tani przewoźnicy mogliby również wyciągnąć korzyści z umów międzyliniowych, które umożliwiają oferowanie podróży w dwie strony, gdzie jedna z tras jest obsługiwana przez podmiot powstały w wyniku połączenia (pkt 5 pakietu zobowiązań). Zobowiązania przewidują ponadto, że przewoźnicy lotniczy w Paryżu mogą uzyskać przydział czasu na start lub lądowanie albo w porcie lotniczym CDG, albo w porcie lotniczym Orly w zależności od preferencji organizacyjnych i handlowych poszczególnych przewoźników lotniczych.

- 145 Fakt, że na dziewięciu połączeniach wskazanych przez Komisję jako stwarzające problemy w zakresie konkurencji jedynie trzy były rentowne dla taniego przewoźnika lotniczego, nie dowodzi, że Komisja popełniła oczywisty błąd w ocenie. Zobowiązania podjęte pod koniec fazy I mają bowiem na celu usunięcie poważnych wątpliwości Komisji w odniesieniu do zgodności koncentracji ze wspólnym rynkiem i nie mogą zwolnić nowych przedsiębiorstw na rynku z poniesienia kosztów będących następstwem penetracji rynku, ponieważ koszty te stanowią normalną część każdej działalności gospodarczej.
- 146 Ponadto mała liczba pasażerów na niektórych rynkach oddziaływania koncentracji, a mianowicie poniżej 70 000 pasażerów rocznie, nie może dowodzić, że zobowiązania są nieatrakcyjne dla tanich przewoźników lotniczych. Z pism Komisji wynika bowiem, że skarżąca wyraziła zainteresowanie penetracją tego rodzaju rynków, o czym świadczy także jej wejście na rynek Amsterdam–Bristol w 2003 r., chociaż połączenie to dotyczyło tylko 59 314 pasażerów rocznie.
- 147 Oprócz tego obecność na rynku jego znaczących uczestników może utrudnić wejście nań nowego konkurenta, lecz nie może być uważana za absolutną przeszkodę dla tego wejścia. Świadczy o tym w szczególności zwiększenie liczby tanich przewoźników lotniczych wchodzących na rynki, na których działają już potężni przewoźnicy lotniczy.
- 148 W odniesieniu do argumentu skarżącej, według którego tanim przewoźnikom węzły komunikacyjne nie oferują atrakcyjnych warunków lotniczych z powodu ich przeciążenia i godzin szczytu powodujących opóźnienia i w konsekwencji koszty, Sąd stwierdza, że skarżąca w toku postępowania administracyjnego usiłowała udowodnić, iż odstępianie czasu na start lub lądowanie było niewystarczające dla zachęcenia nowych przedsiębiorstw [do wejścia na rynek]. Argument ten jest jednak sprzeczny z treścią odpowiedzi skierowanej przez nią do Komisji w dniu 14 stycznia 2004 r., w której wyjaśnia ona, że „[m]imo ograniczonej obecności w Paryżu, jest [ona] jednak największym konkurentem [...] Air France, jeżeli chodzi o krajowe podróże lotnicze na terytorium Francji”, że „[skarżąca] aktywnie szuka możliwości

ustanowienia bazy operacyjnej w [porcie lotniczym Orly]”, że „obecnie posiada [ona] cztery statki powietrzne tam działające [...], trzy dodatkowe statki powietrzne [operujące] w [porcie lotniczym CDG]”, a wreszcie, że „woli [ona] wykorzystywać [port lotniczy Orly] aniżeli [port lotniczy CDG], biorąc pod uwagę jego bliską odległość od centrum Paryża”.

149 Należy wreszcie podkreślić, że Komisja przeprowadziła badanie rynku obejmujące 90 konkurentów, a więc nie ograniczyła się wyłącznie do obaw tanich przewoźników lotniczych, co wyjaśnia, dlaczego zobowiązania mogły w ostateczności wyjść naprzeciw wszystkim potrzebom skarżącej. Zobowiązania mają bowiem na celu zachowanie całościowo pojmowanej konkurencji na wszystkich rynkach oddziaływania koncentracji, co nie może się ograniczać jedynie do konkurencji ze strony przewoźników lotniczych, ponieważ w zależności od rynku przewoźnicy kolejowi są również aktywnymi konkurentami, co podkreśla Komisja (zob. podobnie pkt 7 pakietu zobowiązań).

150 Z powyższego wynika, że skarżąca nie przedstawiła istotnej okoliczności mogącej udowodnić wystąpienie przypisywanego Komisji oczywistego błędu w ocenie.

151 Drugą część zarzutu należy więc oddalić.

W przedmiocie trzeciej części zarzutu, opartej na braku zbycia prosperującego przedsiębiorstwa

— Argumenty uczestników

152 Skarżąca podkreśla, że Komisja poprzestała na zmniejszeniu przeszkód dla wejścia na rynek zamiast zapewnić zbycie prosperującego przedsiębiorstwa lub udziału rynkowego na rzecz konkurenta, co jest niezgodne z jej utrwaloną praktyką.

153 Komisja uważa, że skarżąca nie może jej zarzucać, iż nie nakazała zbycia prosperującego przedsiębiorstwa, ponieważ żadna ze stron koncentracji nie prowadziła działalności, którą można byłoby z łatwością zbyć. Komisja przypomina ponadto, że komunikat w sprawie środków zaradczych stwierdza, że mogą zostać zaakceptowane także innego rodzaju środki zaradcze.

— Ocena Sądu

154 Należy odnotować, że zgodnie z komunikatem w sprawie środków zaradczych zbywana działalność musi obejmować prosperujące przedsiębiorstwo, które prowadzone przez odpowiedniego nabywcę będzie mogło konkurować efektywnie i trwale z podmiotem będącym wynikiem połączenia. Aczkolwiek zbycie jest preferowanym środkiem zaradczym, nie jest to jedyny środek możliwy do przyjęcia przez Komisję. Mogą bowiem mieć miejsce sytuacje, gdzie zbycie przedsiębiorstwa będzie niemożliwe. W takich okolicznościach Komisja musi ustalić, czy inne typy środka zaradczego mogłyby wywrzeć dostateczny wpływ na rynek, aby przywrócić efektywną konkurencję, czy też nie (pkt 14 i 26 komunikatu).

155 Z pism Komisji wynika, że strony koncentracji nie dysponowały prosperującym przedsiębiorstwem, które mogło być zbyte, a Komisja stwierdziła, że główna przeszkoda dla wejścia na rynek byłaby związana z niewystarczającą ilością czasu na start lub lądowanie dostępnego w dużych portach lotniczych.

156 W tym względzie Komisja dowiodła w sposób wymagany przez prawo, że zbycie statku powietrznego nie może skutecznie rozwiązać problemów w zakresie konkurencji wynikających z koncentracji, ponieważ jest trudne, a wręcz niemożliwe, zbadanie, czy ich nabywcy wykorzystują je w rzeczywistości na rynkach oddziaływania koncentracji. Ponadto nowe przedsiębiorstwo, które może wejść na rynek, ma prawo wynająć bądź nabyć używany statek powietrzny, ponieważ użytkowanie ani posiadanie statku powietrznego nie wydaje się najbardziej bezpośrednią przeszkodą dla wejścia na rynek.

157 W niniejszym przypadku należy stwierdzić, że skarżąca nie przedstawiła żadnego konkretnego dowodu mogącego wskazywać na to, że dostęp do czasu na start lub lądowanie nie był największą przeszkodą dla wejścia na rynek.

158 W tym względzie Sąd zaznacza, że skarżąca — wbrew argumentom podniesionym przez nią w niniejszej skardze — przyznała, że dostęp do czasu na start lub lądowanie stanowił istotną przeszkodę dla wejścia na rynek, ponieważ w udzielonych przez nią odpowiedziach z dnia 14 oraz 30 stycznia 2004 r. stwierdziła ona, że:

„Brak dostępu do [czasu na start lub lądowanie] jest najbardziej widoczną przeszkodą fizyczną dla wejścia na rynek. Bez dostępu do [czasu na start lub lądowanie] [...], przewoźnicy lotniczy nie mogą wprowadzić nowych usług ani ustanowić nowych baz operacyjnych w celu rozszerzenia zakresu swojej działalności [...]. [Skarżąca] jest ograniczona w tej konkurencji z powodu braku dostępu do [czasu na start lub lądowanie] i innej infrastruktury koniecznej do rozszerzenia swojej sieci [...]. Brak dostępu do [czasu na start lub lądowanie] i innej infrastruktury uniemożliwia [skarżącej] ustanowienie baz operacyjnych w takich miastach [...] jak Paryż [...]”.

159 Skarżąca nie udowadnia więc w sposób wymagany przez prawo, że Komisja popełniła oczywisty błąd w ocenie poprzez zezwolenie na koncentrację w następstwie podjęcia zobowiązań polegających na ograniczeniu przeszkód dla wejścia na rynek, nie zaś na zbyciu prosperującego przedsiębiorstwa na rzecz jednego z konkurentów.

160 Trzecią część zarzutu należy więc oddalić.

W przedmiocie czwartej części zarzutu, opartej na niewystarczającej ilości odstąpionego czasu na start lub lądowanie

— Argumenty uczestników

- 161 Skarżąca podnosi, że odstępowanie czasu na start lub lądowanie nie zachęca do wejścia nowych przedsiębiorstw na rynek ani do przywrócenia konkurencji, świadectwem czego są sprawy Lufthansa/SAS/United Airlines (sprawy COMP/D-2/36.201, 36.076 i 36.078) oraz Swissair/Sabena (sprawa IV/M.616). Ponadto, biorąc pod uwagę, że koncentracja pociągałaby za sobą trwałą zmianę w strukturze rynku, jakiegokolwiek zobowiązanie powinno mieć trwały charakter. Fakt, że nakaz odstąpienia czasu na start lub lądowanie miał obowiązywać przez czas nieograniczony jest więc zdaniem skarżącej bez znaczenia.
- 162 Według skarżącej Komisja niesłusznie zajęła się jedynie ograniczeniami dla wejścia na rynek, jakie stanowi czas na start lub lądowanie, nie rozważając kwestii pozycji dominującej w węzłach lub korzyści czerpanych przez strony koncentracji z ich renomy i liczby oferowanych przez nie lotów. Skarżąca twierdzi ponadto, że Komisja nie wyjaśniła, jak określona ilość odstąpionych przedziałów czasu na start lub lądowanie przekładałaby się na przeniesienie udziału rynkowego umożliwiającego zlikwidowanie quasi monopolu stron koncentracji na rynkach oddziaływania, zwłaszcza że czas na start lub lądowanie nie został odstąpiony „en bloc”. Skarżąca uważa, że odstąpienie czasu na start lub lądowanie było niewystarczające także dlatego, że maksymalna dopuszczalna liczba lotów wynosi sześć dziennie, i to jedynie dla połączenia Paryż–Amsterdam.
- 163 Skarżąca podnosi jeszcze, że Komisja popełniła oczywisty błąd w ocenie, zezwalając stronom koncentracji na zachowanie ponad 50% całego czasu na start lub lądowanie dostępnego dla każdego z połączeń objętych zobowiązaniami, bez zapewnienia wejścia na ten rynek jednego konkurenta. Skarżąca podkreśla, że na połączeniu Paryż–Amsterdam strony koncentracji zachowują przynajmniej 59% całkowitej liczby lotów, a procent ten skarżąca uznaje za nadmiernie wysoki przy

uwzględnieniu, że atrakcyjność tego połączenia jest ograniczona z powodu obecności przewoźnika Thalys, reprezentującego 45% udziału rynkowego w odniesieniu do tego połączenia.

- 164 Komisja kwestionuje argument, według którego odstąpienie czasu na start lub lądowanie jest niestosownym środkiem i odsyła do wydanych przez siebie w ostatnim czasie decyzji [sprawy: British Midland/Lufthansa/SAS (sprawa COMP/37.812) oraz British Airways/SN Brussels Airlines (sprawa COMP/A/38.477/D2)].
- 165 Interwenient zwraca uwagę na fakt, że po raz pierwszy nakaz odstąpienia czasu na start lub lądowanie ma obowiązywać przez czas nieograniczony, podkreślając, że zobowiązania są obwarowane wszystkimi gwarancjami proceduralnymi koniecznymi do zapewnienia ich rzeczywistego wpływu na stan konkurencji.

— Ocena Sądu

- 166 Jak słusznie wskazała Komisja (zob. pkt 155 i nast. niniejszego wyroku), główna przeszkoda dla wejścia na rynek w sektorze lotniczym polega na niewystarczającej ilości czasu na start lub lądowanie dostępnego w dużych portach lotniczych. W konsekwencji należy ustalić, czy Komisja niesłusznie oceniła, iż w niniejszym przypadku odstąpienie czasu na start lub lądowanie w formie przewidzianej w pakiecie zobowiązań mogło stanowić skuteczny środek do utrzymania skutecznej konkurencji. W związku z tym skarżąca ma obowiązek udowodnienia, że odstąpienie czasu na start lub lądowanie przewidziane w środkach zaradczych było niewystarczające w celu zaradzenia problemom wywołanym w zakresie konkurencji.

- 167 W niniejszym przypadku skarżąca ogranicza się do stwierdzenia faktu, że w ramach postępowania administracyjnego zaproponowała ona więcej przedziałów czasu na start lub lądowanie, jakie należy odstąpić, co w jej przekonaniu umożliwiłoby nowym przedsiębiorstwom na rynku trwałe konkurowanie ze stronami koncentracji.
- 168 W tym względzie należy przypomnieć, że w celu ustalenia odpowiedniej ilości przedziałów czasu na start lub lądowanie, jaki należy odstąpić, Komisja wzięła pod uwagę wszystkie okoliczności podane jej do wiadomości przez konsultowanych uczestników rynku. Z jej pism wynika bowiem, że oparła się ona na fakcie, że dla większości klientów biznesowych czynnikiem decydującym nie jest ilość lotów dziennie, lecz ilość lotów oferowanych w godzinach szczytu, tak by mogli oni odbyć podróż powrotną w tym samym dniu.
- 169 Komisja podkreśla ponadto, że wielu konkurentów stron koncentracji uznało zobowiązania za wystarczające w celu złagodzenia problemów w zakresie konkurencji wywołanych przez koncentrację. W istocie spośród czternastu klientów biznesowych konsultowanych w ramach badania rynkowego przeprowadzonego przez Komisję dziesięciu uznało, że wystarczające było odstąpienie czasu na start lub lądowanie, ponieważ z ich punktu widzenia sześć lotów dziennie dawało możliwość wyboru na trasie Amsterdam–Paryż w stosunku do podmiotu powstałego w wyniku połączenia. Skarżąca była jedynym spośród tanich przewoźników lotniczych, który ocenił to rozwiązanie za niewystarczające. Komisja mogła więc uznać w świetle uzyskanych odpowiedzi, że propozycja skarżącej, wedle której należało odstąpić około 22 600 jednostek czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Orly, odpowiadających około 31 lotom dziennie, była nieproporcjonalna.
- 170 Należy ponadto zaznaczyć, że nowe przedsiębiorstwo na rynku będzie miało w praktyce możliwość przekroczenia liczby sześciu lotów dziennie na tej trasie dzięki umowom czarterowym, ponieważ podmiot powstały w wyniku połączenia został zobowiązany do oddania do dyspozycji pasażerów nowego podmiotu określonej liczby miejsc w swoich samolotach (pkt 9 pakietu zobowiązań).

- 171 W odniesieniu do nakazu odnoszącego się do częstotliwości lotów na innych rynkach oddziaływania koncentracji, wahającej się między dwoma i czterema lotami dziennie, Sąd jest zdania, że skarżąca nie przedstawiła żadnej okoliczności mogącej wykazać, że ilość lotów jest niewystarczająca do złagodzenia problemów w zakresie konkurencji, biorąc pod uwagę, że argumentację swoją koncentruje na rynku Paryż–Amsterdam.
- 172 W odniesieniu do argumentu skarżącej, według którego czas na start lub lądowanie powinien zostać odstąpiony en bloc, nie zaś na rzecz poszczególnych konkurentów, należy odnotować, że w zobowiązaniach uściśla się, iż pierwszeństwo należy przyznać takiemu nowemu przedsiębiorstwu na rynku, które może wykonać najwięcej lotów dziennie na połączeniu Paryż–Amsterdam (pkt 3.4 pakietu zobowiązań). W konsekwencji odstąpienie czasu na start lub lądowanie en bloc jest możliwe w sytuacji, gdy nowe przedsiębiorstwo na rynku jest w stanie zapewnić dużą liczbę codziennych lotów dla tego połączenia. W ten sposób zapewniana przez zobowiązania elastyczność pozwala na odstąpienie czasu na start lub lądowanie, które może zostać dostosowane do potrzeb nowych przedsiębiorstw mogących wejść na rynek, zwłaszcza że nowe przedsiębiorstwo, jeżeli chodzi o Paryż, będzie miało prawo wyboru między portem lotniczym Orly i CDG.
- 173 Z powyższego wynika, że skarżąca nie przedstawiła istotnej okoliczności na poparcie swojego argumentu, jakoby Komisja nie wykazała, w jaki sposób odstąpienie wspomnianego czasu na start lub lądowanie miało przełożyć się na przeniesienie udziału rynkowego, co pozwoliłoby na zlikwidowanie pozycji dominującej stron koncentracji na czternastu rynkach oddziaływania.
- 174 Należy ponadto przypomnieć, że udziały rynkowe posiadane przez strony koncentracji doprowadziły Komisję do uznania, że należało zaproponować podjęcie zobowiązań na rynkach oddziaływania koncentracji, na których strony koncentracji miały udział rynkowy w wysokości około 50%. W ten sposób Komisja dała wyraz poszanowaniu wynikającego z orzecznictwa domniemania pozycji dominującej (zob. podobnie wyrok Trybunału z dnia 3 lipca 1991 r. w sprawie C-62/86 AKZO przeciwko Komisji, Rec. str. I-3359, pkt 60).

- 175 W konsekwencji fakt, że strony koncentracji mogą potencjalnie zachować duży udział w rynkach oddziaływania koncentracji, co podnosi skarżąca w odniesieniu do rynku Paryż–Amsterdam, nie może dowodzić popełnienia przez Komisję oczywistego błędu w ocenie. Komisja bowiem zaakceptowała znaczące zobowiązania odnoszące się do tego rynku, mając świadomość, po pierwsze, że do wejścia na rynek tego połączenia nowe przedsiębiorstwa na rynku będą zachęczone za pomocą środków zaradczych, a po drugie, że wskutek poprawienia infrastruktury przewoźnika Thalys, które będzie przeprowadzone w 2007 r., jego usługi staną się bardziej konkurencyjne dla pasażerów, dla których istotne są względy czasowe. Powyższej wymienione okoliczności są czynnikami, które mogą ograniczyć siłę konkurencyjną podmiotu powstałego w wyniku połączenia.
- 176 Z powyższego wynika, że skarżąca nie wykazała wystąpienia oczywistego błędu w ocenie, który można przypisać Komisji.
- 177 Czwartą część zarzutu należy zatem oddalić.

W przedmiocie części piątej zarzutu, opartej na niedostateczności innych środków zaradczych

— Argumenty uczestników

- 178 Skarżąca stwierdza, że środki zaradcze nie dają takiego stopnia pewności i zaufania, który gwarantowałby przywrócenie konkurencyjnej struktury rynkowej. Skarżąca odnotowuje bowiem, że strony koncentracji wzmocniły środki zaradcze dotyczące czasu na start lub lądowanie za pomocą zobowiązań, które skarżąca zalicza do zobowiązań dotyczących zachowań i wchodzących w zakres art. 81 WE. Skarżąca wyciąga z tego wniosek, że środki zaradcze są nieskuteczne i nie zdołają zapobiec powstaniu lub umocnieniu pozycji dominującej, zwłaszcza że nie są one, zdaniem

skarżącej, spójne pod względem gospodarczym i strategicznym. Skarżąca dodaje, że Komisja ponadto nie przewidziała w zaskarżonej decyzji możliwości jej cofnięcia w przypadku niedotrzymania zobowiązań.

179 Wreszcie skarżąca ocenia, że podejście Komisji stanowi naruszenie zasady ochrony uzasadnionych oczekiwań oraz dodaje, że sposób, w jaki sformułowano zobowiązania, nie wskazuje, jak miałyby one być w pełni skuteczne.

180 Komisja podnosi, że argumentacja skarżącej w żaden sposób nie jest oparta na faktach. W tym względzie Komisja przypomina, że przewoźnicy lotniczy wykonujący działalność w ramach sieci uznali, że zaproponowana seria zobowiązań była wystarczająca w celu rozwiązania problemów w zakresie konkurencji. Ponadto w odniesieniu do stwierdzenia, że sporne zobowiązania są zobowiązaniami dotyczącymi zachowań, Komisja podkreśla fakt, że udostępnienie czasu na start lub lądowanie, które jest nieograniczone w czasie, w żaden sposób nie jest oparte na zwykłych zobowiązaniach dotyczących zachowań, ponieważ obowiązki nałożone na podmiot powstały w wyniku połączenia są warunkami, nie zaś zwykłymi obowiązkami.

— Ocena Sądu

181 W niniejszym przypadku z zaskarżonej decyzji wynika, że podjęte zobowiązania dotyczące czasu na start lub lądowanie zostały wzmocnione za pomocą środków dodatkowych, korzystnych i nie bez znaczenia dla konkurencji, jak utrzymanie tej samej liczby lotów przez sześć sezonów lotniczych, tak jak zostało to ustalone przez IATA, umowy międzyliniowe, umowy czarterowe, szczególne umowy o proporcjonalnym podziale usług, dostęp do programów dla często podróżujących pasażerów, usługi intermodalne i zobowiązania dotyczące taryf. Z tego powodu nie można zarzucać Komisji, że nie skupiła się na kwestii dostępu do czasu na start lub lądowanie.

- 182 W odniesieniu do argumentu skarżącej co do słabości zobowiązań z powodu tego, że dotyczą one zachowań, należy przypomnieć, że zobowiązania dotyczące zachowań nie są ze swej natury niewłaściwe, aby zapobiec stworzeniu lub umocnieniu pozycji dominującej, i że winny być one oceniane w każdym indywidualnym przypadku tak samo jak zobowiązania natury strukturalnej (ww. w pkt 44 wyrok w sprawie EDP przeciwko Komisji, pkt 100; zob. podobnie również ww. w pkt 40 wyrok Sądu w sprawie Gencor przeciwko Komisji, pkt 319; wyrok z dnia 25 października 2002 r. w sprawie T-5/02 Tetra Laval przeciwko Komisji, Rec. str. II-4381, pkt 161, potwierdzony przez wyrok Trybunału z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie C-12/03 P Komisja przeciwko Tetra Laval, Rec. str. I-987, pkt 85).
- 183 W świetle postanowień zaskarżonej decyzji dotyczących odstąpienia czasu na start lub lądowanie, który w niniejszej sprawie jest najważniejszym środkiem zaradczym, sporne zobowiązania należy zaliczyć do zobowiązań natury strukturalnej (pkt 2 i 14 pakietu zobowiązań). Strony koncentracji zobowiązują się bowiem na czas nieograniczony, z wyjątkiem nadzwyczajnych okoliczności uzasadniających uchYLENIE lub zmianę zobowiązania, do niewykorzystywania odstąpionego czasu na start lub lądowanie. Strony koncentracji nie mają więc możliwości odzyskania odstąpionego już czasu na start lub lądowanie, ponieważ czas, który w danym momencie pozostanie niewykorzystany, obowiązkowo przekazywany jest koordynatorowi czasu na start lub lądowanie, co wyklucza jakikolwiek aspekt związany z zachowaniem, mogący wpłynąć negatywnie na skuteczność zobowiązań (pkt 2.2 pakietu zobowiązań).
- 184 Należy również podkreślić, że zobowiązania zostały w dużym stopniu wzmocnione, gdyż strony koncentracji zobowiązały się do ograniczenia odstępstw od czasu wnioskowanego przez nowe przedsiębiorstwa na rynku z 45 do 30 minut dla połączeń krótkodystansowych oraz ze 120 do 90 minut dla połączeń długodystansowych, a warunki te zostały uznane przez nowe przedsiębiorstwa za fundamentalne w celu ułatwienia wejścia na rynki (zob. podobnie motyw 159–167 zaskarżonej decyzji).
- 185 Z powyższego wynika, że w niniejszym przypadku skarżąca nie zdołała udowodnić, że środki zaradcze są nieskuteczne, ponieważ przedstawiona przez nią w tym względzie argumentacja zawiera luki.

- 186 Ponadto, w odniesieniu do argumentu skarżącej, jakoby Komisja nie określiła wyraźnie w zaskarżonej decyzji, że decyzja może być cofnięta w przypadku niedotrzymania zobowiązań, Sąd stwierdza, że zaskarżona decyzja przewiduje sprawną procedurę rozstrzygnięcia sporów w przypadku, gdy nowe przedsiębiorstwo na rynku, nowy dostawca usług przewozu lotniczego lub partner usługi intermodalnej nabrali uzasadnionego przekonania, że podmiot powstały w wyniku połączenia nie dotrzymuje warunków podjętych zobowiązań (pkt 12 pakietu zobowiązań).
- 187 Należy ponadto przypomnieć, że zobowiązania poddane są nadzorowi pełnomocnika. Jest on zobowiązany do czuwania nad prawidłowym wykonaniem zobowiązań przyjętych przez podmiot powstały w wyniku połączenia, o ile wchodzi one w zakres zlecenia. Może on również proponować podmiotowi powstałemu w wyniku połączenia podjęcie środków, jakie uzna za konieczne w celu zapewnienia dotrzymania zobowiązań (pkt 11.2.1 pakietu zobowiązań).
- 188 Z powyższego wynika, że strony koncentracji nie są poddane zwykłym deklaracjom zamiarów, lecz w niniejszym przypadku zobowiązaniom, których każde naruszenie pociągnie za sobą cofnięcie zaskarżonej decyzji zezwalającej na koncentrację zgodnie z art. 6 ust. 3 lit. b) rozporządzenia nr 4064/89. Wynika z tego, że skarżąca nie udowodniła w sposób wymagany przez prawo, że Komisja popełniła oczywisty błąd w ocenie w związku z innymi środkami nałożonymi na strony koncentracji ani że naruszyła zasadę uzasadnionych oczekiwań poprzez nieprawidłowe zastosowanie przepisów komunikatu w sprawie środków zaradczych.
- 189 Wreszcie w odniesieniu do argumentu skarżącej, jakoby sposób sformułowania zobowiązań nie gwarantował ich skuteczności w utrzymaniu konkurencji, należy zaznaczyć, że w okolicznościach niniejszego przypadku zobowiązania nie były na tyle daleko idące i złożone, by uniemożliwiały Komisji ustalenie z wymaganą pewnością, że skuteczna konkurencja na rynku zostanie przywrócona (zob. podobnie ww.

w pkt 35 wyrok w sprawie BaByliss przeciwko Komisji, pkt 178). Należy również stwierdzić, że zobowiązania zaakceptowane przez Komisję były wystarczająco precyzyjne dla umożliwienia jej oceny ich skutków na rynkach oddziaływania koncentracji, ponieważ pakiet zobowiązań przedstawia precyzyjnie sposób wprowadzenia w życie środków zaradczych. Argument ów należy więc oddalić jako bezzasadny.

190 W konsekwencji należy oddalić piątą część zarzutu.

W przedmiocie szóstej części zarzutu, opartej na niewskazaniu nowego przedsiębiorstwa na rynku oraz nieustaleniu terminu jego wejścia na rynek

— Argumenty uczestników

191 Skarżąca przypomina, że Komisja w swojej wcześniejszej praktyce decyzyjnej w zakresie sektora lotniczego wprowadzała już wymóg uprzedniego wskazania przez strony danej koncentracji nowego przedsiębiorstwa, które może wejść na rynek połączeń wskazywanych przez Komisją jako stwarzające problemy w zakresie konkurencji (sprawa Austrian Airlines/Lufthansa [sprawa COMP/37.730]). W niniejszym przypadku natomiast Komisja poprzestała na „konkretnym interesie” wyrażonym przez przewoźników lotniczych Volare, Meridiana i Virgin Express, nie upewniając się, że wspomniane deklaracje zamiarów przełożą się na faktyczne wejście na rynek, mogące zapobiec powstaniu antykonkurencyjnych skutków. Skarżąca uważa ponadto, że gdyby Komisja zwyczajnie to zbadała, z łatwością odkryłaby trudności finansowe spółki Volare, a więc przewoźnik ten nie mógłby być uznany za odpowiedniego nabywcę. Z tego powodu skarżąca uważa, że Komisja zakłada wejście nowego przedsiębiorstwa na rynek, a takie podejście jest sprzeczne z jej obowiązkiem upewnienia się, że wszystkie poważne wątpliwości w kwestii zgodności koncentracji ze wspólnym rynkiem zostały wyeliminowane.

- 192 Zdaniem skarżącej Komisja ograniczyła się również do zwykłego stwierdzenia, że zobowiązania pozwalały na „znaczne obniżenie ryzyka braku wejścia na rynek nowego przedsiębiorstwa”. Skarżąca zaznacza, że Komisja jednak przyznała, iż w dalszym ciągu istniało rzeczywiste ryzyko braku wejścia nowego przedsiębiorstwa na rynek, ponieważ w odpowiedzi na skargę wskazała ona, że „nawet w braku nowego przedsiębiorstwa na rynku danego połączenia, cel zobowiązań może zostać osiągnięty”, dodając, że „[t]ak byłoby w przypadku, gdyby pod wpływem potencjalnej konkurencji zobowiązania te ograniczały zachowanie nowego przedsiębiorstwa na rynku”.
- 193 Skarżąca ponadto podkreśla, że komunikat w sprawie środków zaradczych stanowi, iż zobowiązania muszą być gotowe do efektywnego wdrożenia w krótkim okresie. W ten sposób, biorąc pod uwagę znaczenie wskazania nowego podmiotu i niepewność w odniesieniu do istnienia nowych przedsiębiorstw, które mogą wejść na rynek, wejście na rynek powinno być mieć miejsce przed sfinalizowaniem transakcji. Skarżąca kładzie nacisk na fakt, że żadne nowe przedsiębiorstwo nie rozpoczęło wykorzystywania odstąpionego czasu na start lub lądowanie. W ten sposób, zdaniem skarżącej, nie przewidując mechanizmu gwarantującego rzeczywiste wejście na rynek nowego przedsiębiorstwa w konkretnym terminie, Komisja uchybiła wymogom postawionym w rozporządzeniu nr 4064/89.
- 194 Komisja podnosi, że nie było konieczności, by strony koncentracji z góry wyznaczyły nowe przedsiębiorstwo na rynku, biorąc pod uwagę, że podjęta przez nią przed wydaniem zaskarżonej decyzji konsultacja z uczestnikami rynku pozwoliła jej na określenie nowych przedsiębiorstw, które mogą wejść na rynek, jak Volare, Virgin Express i Meridiana.
- 195 W odniesieniu do argumentu skarżącej, jakoby Komisja ograniczyła się do nakazu środków zaradczych, które pozwalały na „znaczne obniżenie ryzyka braku wejścia na rynek nowego przedsiębiorstwa”, Komisja podkreśla, że sformułowanie to zostało błędnie zinterpretowane przez skarżącą, ponieważ ten fragment odpowiedzi na pozew miał na celu wykazanie, że wpływ środków zaradczych był duży i prowadził do „wzrostu wartości odstąpionego [czasu na start lub lądowanie], a zatem do

obniżenia ryzyka braku wejścia na rynek nowego przedsiębiorstwa”. Komisja dodaje, że w tym fragmencie tekstu przeprowadziła porównanie koncentracji z uwzględnieniem środków zaradczych z poprzednimi decyzjami dotyczącymi sojuszy i koncentracji w sektorze przewozu lotniczego.

196 W odniesieniu wreszcie do argumentu skarżącej, jakoby zaskarżona decyzja nie przewidywała skutecznego i szybkiego wprowadzenia zobowiązań w życie, Komisja podkreśla, że argument ów nie został podniesiony w skardze, a zatem jest niedopuszczalny. W każdym razie Komisja twierdzi, że fakt dotychczasowego braku nowego przedsiębiorstwa na rynku jest bez znaczenia, ponieważ ważność zaskarżonej decyzji ocenia się z uwzględnieniem sytuacji istniejącej w chwili jej wydania.

— Ocena Sądu

197 Należy przypomnieć, że zgodnie z art. 6 ust. 2 rozporządzenia nr 2064/89, Komisja może zezwolić na koncentrację, jeżeli zobowiązania zaproponowane przez strony pozwalają na usunięcie poważnych wątpliwości co do zgodności tej koncentracji ze wspólnym rynkiem. Rozporządzenie nr 4064/89 ustanawia więc cel, który Komisja ma osiągnąć, lecz pozostawia jej znaczny zakres swobodnego uznania w odniesieniu do formy, jaką mogą przybrać te zobowiązania. Wspomniane rozporządzenie nie wymaga, by strony zgłaszające koncentrację wskazywały nowe przedsiębiorstwo, chociaż wskazanie to może być w niektórych przypadkach konieczne, zwłaszcza jeżeli żaden podmiot konkurencyjny nie przejawia zainteresowania penetracją rynku oddziaływania koncentracji.

198 Sąd stwierdza, że w niniejszym przypadku skarżąca nie zdołała udowodnić, że konieczne było wskazanie nazwy podmiotu, ponieważ w toku postępowania administracyjnego wielu konkurentów, jak Meridiana, Virgin Express i Volare,

wyraziło zainteresowanie swoim wejściem na rynki oddziaływania koncentracji w następstwie zobowiązań zaproponowanych przez strony koncentracji.

199 Z pism Komisji wynika, że Volare zabiegało o przydzielenie jej czasu na start lub lądowanie na trasach Paryż–Amsterdam, Amsterdam–Mediolan, Amsterdam–Wenecja i Amsterdam–Bologna. Komisja zresztą wskazała w trakcie rozprawy, że spółka Volare uzyskała przydział czasu na start lub lądowanie w następstwie decyzji Komisji 2004/841/CE z dnia 7 kwietnia 2004 r. w sprawie postępowania na mocy art. 81 traktatu WE (sprawa COMP/A.38284/D2 — Air France/Alitalia) (Dz.U. L 362, str. 17) i to na krótko przed wydaniem zaskarżonej decyzji, a okoliczność ta utwierdziła Komisję w przekonaniu co do wiarygodności zainteresowania okazanego przez Volare w niniejszej sprawie.

200 Komisja twierdzi, że z powodu zmiany struktury własności w kapitale spółki Volare spółka ta nie weszła w ostateczności na wspomniane rynki. W przypadku gdyby brak wejścia na ten rynek był związany z trudnościami finansowymi stojącymi przed spółką Volare, co podnosi skarżąca, a nawet przy założeniu, że Komisja mogła przeprowadzić szczegółową kontrolę sytuacji finansowej tej spółki w celu upewnienia się, że jej wniosek o przydzielenie czasu na start lub lądowanie może zostać uwzględniony, to niezbadanie tej kwestii nie stanowi oczywistego błędu w ocenie, który może podważyć zgodność zaskarżonej decyzji z prawem. W rzeczywistości, co zresztą wynika z pism Komisji, pozostali konkurenci mogliby wejść na rynki oddziaływania koncentracji, mając na uwadze, że w Europie jest wielu tanich przewoźników lotniczych chętnych do wkroczenia na wspomniane rynki, jak przykładowo Ryanair, Virgin Express, Smartwings, Sterling, Air Service i SkyEurope.

201 Należy ponadto stwierdzić, że wejście na nowy rynek może wymagać od nowych podmiotów pewnej ilości czasu na ocenę rentowności wejścia na dany rynek, przede wszystkim z powodu inwestycji z tym związanych. W tym względzie należy

przypomnieć, że zaskarżona decyzja stanowi, że odstąpienie czasu na start lub lądowanie jest nieograniczone w czasie, co pozwala nowym podmiotom na wejście na rynki oddziaływania koncentracji w każdym czasie i bez ograniczenia związanego z czasem (pkt 2 pakietu zobowiązań).

202 Ponadto, w przypadku gdyby żaden nowy podmiot nie wszedł na rynki dotknięte koncentracją, w każdym razie istniałby pewien nacisk konkurencyjny na strony koncentracji, ponieważ gdyby podmiot powstały w wyniku połączenia postanowił podnieść ceny, nowi konkurenci mogliby być zachęceni do wejścia na te rynki, które stałyby się dla nich bardziej atrakcyjne. Z akt sprawy wynika bowiem, że na trasach między Austrią i Niemcami przed pięcioma laty żaden przewoźnik nie konkurował z przewoźnikami Lufthansą i Austrian Airlines. Jednakże istnienie znacznego marginesu zysku z powodu wysokich cen stosowanych przez te dwie spółki przyciągnęło nowe przedsiębiorstwa na rynek, zmuszając tym samym Lufthansę i Austrian Airlines do reakcji na to poprzez dostosowanie swojej polityki cenowej w celu sprostania konkurencji. Wynika z tego, że Komisja mogła wyciągnąć wniosek o wysoce prawdopodobnym wejściu nowego konkurenta na rynki oddziaływania koncentracji.

203 W odniesieniu do argumentu, jakoby żadne nowe przedsiębiorstwo nie weszło na rynki oddziaływania koncentracji, należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem zgodność z prawem zaskarżonego aktu indywidualnego należy oceniać na podstawie stanu faktycznego i prawnego istniejących w chwili wydania tego aktu (wyroki Trybunału: z dnia 7 lutego 1979 r. w sprawach połączonych 15/76 i 16/76 Francja przeciwko Komisji, Rec. str. 321, pkt 7 oraz z dnia 17 maja 2001 r. w sprawie C-449/98 P CIEC przeciwko Komisji, Rec. str. I-3875, pkt 87; wyrok Sądu z dnia 12 grudnia 1996 r. w sprawach połączonych T-177/94 i T-377/94 Altmann i in. przeciwko Komisji, Rec. str. II-2041, pkt 119).

204 W konsekwencji zaskarżoną decyzję należy oceniać według okoliczności stanu faktycznego istniejących w dniu jej wydania, nie zaś okoliczności faktycznych po jej wydaniu. Dlatego też okoliczność, że w dniu rozprawy żadne nowe przedsiębiorstwo jeszcze nie weszło na rynki oddziaływania koncentracji jest bez znaczenia.

- 205 W odniesieniu do argumentu skarżącej, jakoby Komisja nie upewniła się, czy nowe przedsiębiorstwo weszło na wspomniane rynki tuż po zezwoleniu na koncentrację, Sąd jest zdania, że zarzut ów, niepostawiony w skardze, wiąże się z niniejszym zarzutem, ponieważ ma on na celu udowodnienie oczywistego błędu w ocenie w odniesieniu do treści przyjętych zobowiązań. Wynika z tego, że argument ten nie stanowi nowego zarzutu prawnego, jak twierdzi Komisja, a zatem jest dopuszczalny.
- 206 Należy przypomnieć, że Komisja miała prawo do powstrzymania się od jednoznacznego wskazania nowego przedsiębiorstwa na rynku, ponieważ wielu konkurentów wykazało zainteresowanie wejściem na rynki oddziaływania koncentracji. Z argumentu skarżącej pozostaje jedynie zarzut, że Komisja nie upewniła się w kwestii prawdopodobnego rychłego wejścia nowego przedsiębiorstwa na rynki oddziaływania koncentracji.
- 207 W tym względzie, zgodnie z brzmieniem komunikatu w sprawie środków zaradczych, Komisja zezwała na koncentrację, jeśli istnieje możliwość efektywnego wdrożenia zobowiązań w krótkim okresie (pkt 10 i 19). W niniejszym przypadku zaskarżona decyzja wprowadza wymóg odstąpienia czasu na start lub lądowanie w terminie jednego miesiąca od przeprowadzenia koncentracji (pkt 13 pakietu zobowiązań). Strony koncentracji były więc zobowiązane do odstąpienia czasu na start lub lądowanie w krótkim i wiążącym odstępie czasu, umożliwiającym i sprzyjającym tym samym szybkiemu wejściu na rynek nowego konkurenta.
- 208 W konsekwencji zarzut postawiony Komisji, że nie upewniła się ona co do szybkiego wejścia na rynek nowego podmiotu, jest bezzasadny.

209 W świetle powyższych rozważań skarżąca nie udowodniła w sposób wymagany przez prawo, że Komisja popełniła oczywisty błąd w ocenie poprzez niewskazanie nowego przedsiębiorstwa na rynku oraz nieustalenie ostatecznej daty wejścia nowego przedsiębiorstwa na rynki oddziaływania koncentracji.

210 Szóstą część zarzutu należy więc oddalić.

W przedmiocie siódmej części zarzutu, opartej na nieuwzględnieniu pociągu o dużej prędkości Thalys jako konkurenta

— Argumenty uczestników

211 Zdaniem skarżącej obecność przewoźnika Thalys stanowiła hamulec dla wejścia nowych przedsiębiorstw na rynek połączeń Paryż–Amsterdam. Skarżąca zwraca uwagę, że dla tego połączeniu Thalys dysponuje obecnie udziałem rynkowym w wysokości około 45%, który prawdopodobnie ulegnie zwiększeniu z powodu poprawienia infrastruktury skracającego czas podróży. Skarżąca dodaje, że Komisja błędnie oceniła, iż sześć lotów dziennie wystarczało pasażerom, dla których ważne są względy czasowe, podczas gdy przyznała ona, że taka częstotliwość w zastosowaniu do przewoźnika Thalys była niewystarczająca (motyw 71 zaskarżonej decyzji).

212 Komisja kwestionuje ten argument i przypomina, że Thalys nie jest konkurencyjny w odczuciu klientów, dla których ważne są względy czasowe, przede wszystkim

z powodu czasu trwania podróży pociągiem. Jedynie zmniejszenie czasu trwania podróży pozwalałoby na zmianę tej sytuacji, co wymagałoby znacznej poprawy infrastruktury.

— Ocena Sądu

- 213 W niniejszym przypadku zarzut skarżącej należy rozumieć jako mający na celu wykazanie, że Komisja, nie uwzględniając w odpowiedni sposób konkurencyjnego oddziaływania przewoźnika Thalys na rynku połączeń Paryż–Amsterdam, popełniła oczywisty błąd w ocenie.
- 214 Z zaskarżonej decyzji wynika, że na trasie Paryż–Amsterdam Thalys zapewnia sześć przejazdów dziennie, trwających cztery godziny i dziesięć minut (podróż w jedną stronę), podczas gdy czas podróży lotniczej wynosi około trzech godzin z centrum jednego miasta do centrum drugiego (motywy 70–72 zaskarżonej decyzji). W ten sposób, w odniesieniu do pasażerów, dla których nieważne są względy czasowe, Thalys może być obecnie uważany za konkurenta. Komisja miała natomiast podstawę do stwierdzenia, że Thalys nie był konkurencyjny dla klientów, dla których ważne są względy czasowe, przede wszystkim z powodu czasu trwania podróży, biorąc pod uwagę, że podróż w dwie strony pociągiem trwała około dwóch godzin więcej. Jedynie skrócenie czasu podróży mogłoby zmienić tę sytuację, co wymagałoby, jak zaznacza Komisja, znacznej poprawy infrastruktury.
- 215 W niniejszym przypadku skarżąca nie przedstawia żadnej okoliczności wskazującej na to, że w odniesieniu do przewoźnika Thalys rozróżnienie przeprowadzone przez Komisję między pasażerami, dla których ważne są względy czasowe, i tymi, dla których nie są one ważne, byłoby błędne. W konsekwencji nie można przyjąć krytycznych uwag skarżącej, w których zarzuciła, że Komisja błędnie oceniła, iż sześć lotów dziennie nie wystarczało pasażerom, dla których ważne są względy czasowe, podczas gdy Komisja przyznała w punkcie 71 zaskarżonej decyzji, że taka

częstotliwość w odniesieniu do przewoźnika Thalys była niewystarczająca do zaradzenia problemom w zakresie konkurencji w odniesieniu do pasażerów, dla których ważne są względy czasowe.

- 216 W odniesieniu do argumentu skarżącej, jakoby Thalys hamował wejście nowych przedsiębiorstw na rynek, należy stwierdzić, że wzrost znaczenia handlowego przewoźnika Thalys nastąpił przed koncentracją, tak że przewoźnicy lotniczy planujący wejście na ten rynek musieli brać pod uwagę ten czynnik konkurencji. Obecność przewoźnika Thalys na rynku Paryż–Amsterdam doprowadziła więc Komisję do upewnienia się, że zachowana zostanie konkurencja nie tylko ze strony przewoźników lotniczych, lecz także ze strony przewoźników stosujących inne środki transportu, jak przewóz kolejowy.
- 217 Środki zaradcze związane z usługami intermodalnymi pozwalają bowiem spółce eksploatującej Thalys na sprzedanie biletu w dwie strony na trasie Paryż–Amsterdam, na podstawie którego pasażer może podróżować pociągiem w jedną stronę i samolotem w drodze powrotnej. W celu uczynienia tej możliwości atrakcyjną, przewiduje się, że spółka eksploatująca Thalys będzie mogła w odniesieniu do przelotu powrotnego skorzystać ze wszystkich taryf promocyjnych, które proponuje podmiot powstały w wyniku połączenia, i w ten sposób będzie mogła także oferować usługi intermodalne po konkurencyjnych cenach (pkt 7 pakietu zobowiązań). W tym względzie z pism Komisji wynika, że przewoźnik kolejowy Georg Verkehrsorganisation GmbH prowadzi z Air France rokowania w celu zawarcia umowy intermodalnej na rynku Paryż–Amsterdam, co wskazuje na zainteresowanie wywołane przez umowy intermodalne.
- 218 W konsekwencji argument skarżącej, zgodnie z którym Thalys jest hamulcem dla wejścia nowego konkurenta na rynek połączeń Paryż–Amsterdam, nie dowodzi tego,

że analiza z punktu widzenia prawa konkurencji przeprowadzona przez Komisję jest wadliwa z powodu oczywistego błędu w ocenie. Siódmą część zarzutu należy zatem oddalić.

219 Z całości powyższych rozważań wynika, że skarżąca nie udowodniła, że Komisja popełniła oczywisty błąd w ocenie, ponieważ nie zdołała udowodnić, że wspomniane zobowiązania nie były w stanie usunąć poważnych wątpliwości, które pojawiły się w związku ze zgodnością koncentracji ze wspólnym rynkiem. W konsekwencji zarzut piąty należy oddalić w całości.

220 W tych okolicznościach skargę należy oddalić.

W przedmiocie kosztów

221 Zgodnie z art. 87 § 2 regulaminu Sądu kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę. Ponieważ skarżąca przegrała sprawę, należy — zgodnie z żądaniem Komisji — obciążyć ją kosztami postępowania.

222 Zgodnie z art. 87 § 4 akapit pierwszy regulaminu Republika Francuska pokrywa własne koszty.

Z powyższych względów

SĄD (druga izba)

orzeka, co następuje:

- 1) **Skarga zostaje oddalona.**
- 2) **Skarżąca zostaje obciążona własnymi kosztami oraz kosztami poniesionymi przez Komisję.**
- 3) **Republika Francuska zostaje obciążona własnymi kosztami.**

Pirrung

Forwood

Papasavvas

Wyrok ogłoszono na posiedzeniu jawnym w Luksemburgu w dniu 4 lipca 2006 r.

Sekretarz

Prezes

E. Coulon

J. Pirrung

Spis treści

Ramy prawne	II - 1942
Okoliczności faktyczne leżące u podstaw sporu	II - 1946
1. Sporne przedsiębiorstwa	II - 1946
2. Postępowanie administracyjne przed Komisją	II - 1947
3. Zobowiązania zaakceptowane przez Komisję	II - 1948
Przebieg postępowania i żądania stron	II - 1951
W przedmiocie wniosku o przyjęcie środków dowodowych	II - 1952
W przedmiocie dopuszczalności	II - 1954
1. Argumenty uczestników	II - 1954
2. Ocena Sądu	II - 1954
W przedmiocie legitymacji czynnej	II - 1954
W przedmiocie interesu prawnego	II - 1957
Co do istoty sprawy	II - 1958
1. W przedmiocie zarzutu pierwszego, opartego na popełnieniu oczywistego błędu w ocenie z powodu niezbadania kwestii umocnienia pozycji dominującej podmiotu powstałego w wyniku połączenia na rynkach połączeń lotniczych, na których działalność Air France i działalność KLM nie zachodziły na siebie	II - 1959
Argumenty uczestników	II - 1959
Ocena Sądu	II - 1962
W przedmiocie niezbadania wpływu koncentracji na rynek lotów w celach turystycznych	II - 1963
W przedmiocie niezbadania wpływu koncentracji na rynki, na których działania stron koncentracji nie zachodziły na siebie	II - 1964
II - 2012	

2. W przedmiocie zarzutu drugiego, opartego na popełnieniu oczywistego błędu w ocenie z powodu niedokonania oceny kwestii umocnienia pozycji dominującej podmiotu powstałego w wyniku połączenia na rynku zakupu usług lotniskowych ... II - 1967
- Argumenty uczestników II - 1967
- Ocena Sądu II - 1970
- W przedmiocie nieuwzględnienia umocnienia pozycji dominującej na rynku zakupu usług lotniskowych II - 1970
- W przedmiocie zwiększonego wpływu podmiotu powstałego w wyniku połączenia na AdP II - 1972
3. W przedmiocie zarzutu trzeciego, opartego na popełnieniu oczywistego błędu w ocenie substytucyjności portów lotniczych CDG i Orly II - 1973
- Argumenty uczestników II - 1973
- Ocena Sądu II - 1975
- W przedmiocie lokalizacji obu portów lotniczych II - 1975
- W przedmiocie rodzajów lotów oferowanych w obu portach lotniczych II - 1976
4. W przedmiocie zarzutu czwartego, opartego na oczywistym błędzie w ocenie z powodu niezbadania skutków koncentracji dla potencjalnej konkurencji II - 1978
- Argumenty uczestników II - 1978
- Ocena Sądu II - 1979
- W przedmiocie ograniczonego charakteru rynku krajowego KLM II - 1980
- W przedmiocie położenia centrum działalności KLM w Amsterdamie w niewielkiej odległości od Paryża oraz w przedmiocie ograniczonego charakteru konkurencji istniejącej na rynku usług międzynarodowego przewozu lotniczego z Paryża II - 1982
5. W przedmiocie zarzutu piątego, opartego na oczywistym błędzie w ocenie zobowiązań podjętych przez strony koncentracji II - 1983
- W przedmiocie pierwszej części zarzutu, opartej na nierozszerzeniu zobowiązań na rynki, na których działalność stron koncentracji nie zachodziła na siebie .. II - 1984
- Argumenty uczestników II - 1984
- Ocena Sądu II - 1985

W przedmiocie drugiej części zarzutu, opartej na nieatrakcyjności zobowiązań dla tanich przewoźników	II - 1987
— Argumenty uczestników	II - 1987
— Ocena Sądu	II - 1988
W przedmiocie trzeciej części zarzutu, opartej na braku zbycia prosperującego przedsiębiorstwa	II - 1990
— Argumenty uczestników	II - 1990
— Ocena Sądu	II - 1991
W przedmiocie czwartej części zarzutu, opartej na niewystarczającej ilości odstąpnego czasu na start lub lądowanie	II - 1993
— Argumenty uczestników	II - 1993
— Ocena Sądu	II - 1994
W przedmiocie części piątej zarzutu, opartej na niedostateczności innych środków zaradczych	II - 1997
— Argumenty uczestników	II - 1997
— Ocena Sądu	II - 1998
W przedmiocie szóstej części zarzutu, opartej na niewskazaniu nowego przedsiębiorstwa na rynku oraz nieustaleniu terminu jego wejścia na rynek ...	II - 2001
— Argumenty uczestników	II - 2001
— Ocena Sądu	II - 2003
W przedmiocie siódmej części zarzutu, opartej na nieuwzględnieniu pociągu o dużej prędkości Thalys jako konkurenta	II - 2007
— Argumenty uczestników	II - 2007
— Ocena Sądu	II - 2008
W przedmiocie kosztów	II - 2010