

ROZSUDOK SÚDU PRVÉHO STUPŇA (druhá komora)

zo 4. júla 2006 *

Vo veci T-177/04,

easyJet Airline Co. Ltd, so sídlom v Lutone (Spojené kráľovstvo), v zastúpení: pôvodne J. Cook, J. Parker a S. Dolan, solicitors, neskôr M. Werner a M. Waha, advokáti, L. Mills, solicitor, M. de Lasala Lobera a R. Malhotra, advokáti,

žalobca,

proti

Komisii Európskych spoločenstiev, v zastúpení: P. Oliver, A. Bouquet a A. Whelan, splnomocnení zástupcovia, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

žalovanej,

* Jazyk konania: angličtina.

ktorú v konaní podporuje:

Francúzska republika, v zastúpení: G. de Bergues, splnomocnený zástupca, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

vedľajší účastník konania,

ktorej predmetom je návrh na zrušenie rozhodnutia Komisie z 11. februára 2004 vyhlasujúceho koncentráciu medzi spoločnosťou Air France a Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV za zlučiteľnú so spoločným trhom za podmienky rešpektovania navrhnutých záväzkov (vec COMP/M.3280 — Air France/KLM),

SÚD PRVÉHO STUPŇA
EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV (druhá komora),

v zložení: predseda komory J. Pirrung, sudcovia N. J. Forwood a S. Papasavvas,
tajomník: K. Andová, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 23. novembra 2005,

vyhlásil tento

Rozsudok

Právny rámec

- 1 Podľa článku 1 nariadenia Rady č. 4064/89 z 21. decembra 1989 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi [Ú. v. ES L 395, s. 1; Mim. vyd. 08/001, s. 31, zmeneného a doplneného nariadením Rady (ES) č. 1310/97 z 30. júna 1997 (Ú. v. ES L 180, s. 1; Mim. vyd. 08/001, s. 164)] sa toto nariadenie vzťahuje na všetky koncentrácie s významom na úrovni Spoločenstva podľa definície v odsekoch 2 a 3 tohto článku.
- 2 V súlade s článkom 4 ods. 1 nariadenia č. 4064/89 sa koncentrácie s významom na úrovni Spoločenstva musia vopred oznámiť Komisii.
- 3 Podľa článku 6 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 4064/89, ak Komisia dospeje k záveru, že oznamovaná koncentrácia, hoci patrí do pôsobnosti tohto nariadenia, nevzbudzuje vážne obavy, pokiaľ ide o zlučiteľnosť so spoločným trhom, rozhodne sa, že nie je proti nej, a vyhlási, že je zlučiteľná so spoločným trhom (ďalej len „fáza I“).

4 Naopak, podľa článku 6 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 4064/89, ak Komisia zistí, že oznamovaná koncentrácia patrí do pôsobnosti tohto nariadenia a vzbudzuje vážne obavy, pokiaľ ide o zlučiteľnosť so spoločným trhom, rozhodne o začatí konania (ďalej len „fáza II“).

5 Podľa článku 6 ods. 2 nariadenia č. 4064/89:

„Tam, kde Komisia zistí, že v dôsledku zmeny príslušných podnikov oznámená koncentrácia už viac nevyvoláva vážne pochybnosti v zmysle odseku 1 písm. c), môže rozhodnúť, že prehlási koncentráciu za zlučiteľnú so spoločným trhom podľa odseku 1 písm. b).

Komisia môže priložiť k svojmu rozhodnutiu podľa odseku 1 písm. b) podmienky a povinnosti určené na zaistenie, aby dané podniky splnili záväzky, ktoré prevzali voči Komisii na zaistenie koncentrácie zlučiteľnej so spoločným trhom.“

6 Podľa článku 6 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 4064/89 môže Komisia odvolať prijaté rozhodnutie, ak sa dané podniky dopustili porušenia povinnosti pripojenej k tomuto rozhodnutiu.

7 V oznámení Komisie o nápravných opatreniach akceptovateľných v zmysle nariadenia Rady (EHS) č. 4064/89 a nariadenia Komisie (ES) č. 447/98 (Ú. v. ES C 68, 2001, s. 3; Mim. vyd. 08/002, s. 89, ďalej len „oznámenie o nápravných

opatreniach“), Komisia uvádza usmernenia, ktorých sa zamýšľa pridržať v oblasti záväzkov a uvádza najmä:

- zodpovednosťou strán je preukázať, že navrhnuté nápravné opatrenia trvalo obnovujú podmienky efektívnej súťaže na spoločnom trhu (bod 6) a odstránili všetky pochybnosti súvisiace s typom, rozsahom a škálou navrhovaného nápravného opatrenia, ako aj pravdepodobnosť jeho úspešnej, plnej a včasnej realizácie stranami (bod 7),

- základným cieľom záväzkov je zabezpečiť existenciu súťažných trhových štruktúr; záväzky, ktoré sú svojou povahou štrukturálne, napríklad záväzok predať určitú dcérsku spoločnosť, sú preferované z hľadiska dosiahnutia zámeru nariadenia č. 4064/89, pokiaľ takéto záväzky zabraňujú vytvoreniu alebo posilneniu dominantného postavenia predtým identifikovaného Komisiou a navyše si nevyžadujú strednodobé ani dlhodobé monitorovacie opatrenia; napriek tomu nie je možné automaticky vylúčiť možnosť, že aj iné typy záväzkov môžu zabrániť výskytu alebo posilneniu dominantného postavenia, a to, či sú takéto záväzky akceptovateľné, je potrebné stanoviť z prípadu na prípad. (bod 9),

- záväzky predložené Komisii v rámci fázy I musia dostatočne jasne vylúčiť „závažné pochybnosti“ vo význame uvedenom v článku 6 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 4064/89 (bod 11),

- ak existuje hrozba, že by navrhovaná fúzia mohla vytvoriť alebo posilniť dominantné postavenie zabraňujúce efektívnej súťaži, najefektívnejším spôsobom ako opätovne zabezpečiť efektívnu súťaž je, okrem zákazu takejto fúzie, vytvoriť podmienky pre vznik nového konkurenčného subjektu alebo pre posilnenie postavenia existujúcich konkurentov prostredníctvom odpredaja (bod 13),

- časť podniku, ktorá je predmetom odpredaja, musí predstavovať životaschopnú podnikateľskú činnosť, ktorá, ak by ju vykonával vhodný nadobúdateľ, dokáže trvalo efektívne súťažiť so zlúčeným subjektom; za bežných okolností je životaschopnou podnikateľskou činnosťou už existujúca činnosť, ktorú je možné vykonávať samostatne, to znamená nezávisle na stranách vstupujúcich do fúzie, čo sa týka dodávok vstupného materiálu alebo iných foriem spolupráce s výnimkou prechodného obdobia (bod 14),

 - existujú prípady, keď životaschopnosť odpredávanej časti podniku závisí, vzhľadom na to, že aktíva sú súčasťou podnikateľskej činnosti, do veľkej miery od identity kupujúceho; za takýchto okolností Komisia fúziu neodsúhlasí, pokiaľ sa strany nezaviažu nezrealizovať oznámenú operáciu predtým, ako uzatvoria záväznú dohodu s kupujúcim schválenú Komisiou (bod 20),

 - aj keď ide o preferované nápravné opatrenie, odpredaj časti podniku nie je jedinou možnosťou nápravy prijateľnou pre Komisiu; môžu existovať situácie, keď je odpredaj časti podniku nemožný; za takýchto okolností musí Komisia určiť, či nie je možné efektívnu súťaž na trhu ovplyvniť použitím iných typov nápravných opatrení (bod 26).
- 8 Oznámenie Komisie o definícii relevantného trhu na účely práva hospodárskej súťaže Spoločenstva (Ú. v. ES C 372, 1997, s. 5; Mim. vyd. 08/001, s.155, ďalej len „oznámenie o definícii trhu“) uvádza, že podniky sú vystavené trom hlavným konkurenčným prekážkam, ktorých zdrojmi sú: substitučnosť na strane dopytu, substitučnosť na strane ponuky a potenciálna konkurencia. Z ekonomického hľadiska predstavuje substitučnosť na strane dopytu pre definíciu relevantného trhu najbezprostrednejšiu a najúčinnnejšiu disciplinárnu silu pôsobiacu na dodávateľov daného výrobku, a to najmä v oblasti rozhodovania o cenách (bod 13).

Skutkový stav

1. Predmetné podniky

- 9 Dňa 1. februára 2004, na záver fázy I, prijala Komisia rozhodnutie vyhlasujúce koncentráciu za zlučiteľnú so spoločným trhom za podmienky rešpektovania navrhnutých záväzkov podľa článku 6 ods. 2 nariadenia č. 4064/89 (vec COMP/M.3280 — Air France/KLM) (Ú. v. ES C 60, s. 5, ďalej len „napadnuté rozhodnutie“). Žalobca je nízkonákladová letecká spoločnosť so sídlom v Spojenom kráľovstve, ktorá ponúka svoje služby za atraktívne ceny do rôznych destinácií v Európe.
- 10 Air France je letecký prepravca so sídlom vo Francúzsku, ktorý vykonáva svoju činnosť zásadne v troch sektoroch: osobná letecká preprava, nákladná preprava a prevádzková údržba. Air France prevádzkuje hviezdicovú sieť, ktorej hlavným strediskom pre medzinárodné lety je letisko Roissy-Charles-de-Gaulle (ďalej len „CDG“) a letisko Paríž-Orly (ďalej len „Orly“) pre vnútroštátne lety. Air France je takisto jedným zo zakladajúcich členov aliancie SkyTeam, pričom ďalšími jej členmi sú spoločnosti Aeromexico, Alitalia, Continental Airlines, CSA Czech Airlines, Delta, Northwest Airlines a Korean Air.
- 11 KLM je letecký prepravca so sídlom v Holandsku, ktorý vykonáva svoju činnosť zásadne v štyroch sektoroch: osobná letecká preprava, nákladná preprava, prevádzková údržba a prevádzka čartrových letov a nízkonákladových pravidelných letov prostredníctvom jeho dcérskej spoločnosti Transavia. KLM prevádzkuje hviezdicovú sieť, ktorej hlavným strediskom je letisko Amsterdam-Schiphol. KLM uzavrel s Northwest Airlines dohodu o aliancii, ktorá sa týka predovšetkým severoatlantických liniek.

2. *Správne konanie pred Komisiou*

- 12 Dňa 18. decembra 2003 Air France a KLM oznámili Komisii podľa nariadenia č. 4064/89 rámcovú dohodu podpísanú 16. októbra 2003. Podľa tejto dohody mala Air France prevziať všetky ekonomické záujmy KLM, ako aj postupne právnu kontrolu nad KLM. Air France mala takisto najprv získať 49 % hlasovacích práv v KLM, čím by získala právo veta na strategické operácie, konkrétne prijatie strategického plánu, rozpočtu a menovanie riaditeľov KLM, a neskôr zostávajúce hlasovacie práva (ďalej len „koncentrácia“).
- 13 Dňa 23. decembra 2003 na základe článku 11 nariadenia č. 4064/89 adresovala Komisia viac ako 90 konkurentom vrátane žalobcu žiadosť o informácie týkajúce sa koncentrácie. Dňa 14. januára 2004 predložil žalobca svoje pripomienky.
- 14 Dňa 21. januára 2004 navrhli Air France a KLM Komisii záväzky podľa článku 6 ods. 2 nariadenia č. 4064/89. Dňa 23. januára 2004 Komisia zaslala tieto záväzky tretím zainteresovaným stranám s cieľom získať ich pripomienky. Dňa 30. januára a 4. februára 2004 sa žalobca vyjadril k záväzkom, ktoré navrhli účastníci koncentrácie.
- 15 Dňa 11. februára 2004, na záver fázy I, Komisia prijala napadnuté rozhodnutie, v ktorom uviedla, že koncentrácia je zlučiteľná so spoločným trhom za podmienky rešpektovania navrhnutých záväzkov.

3. Závazky, ktoré akceptovala Komisia

16 Na odstránenie závažných pochybností týkajúcich sa zlučiteľnosti koncentrácie so spoločným trhom navrhli Air France a KLM záväzky s cieľom vyriešiť problémy hospodárskej súťaže na štrnástich linkách, z ktorých deväť je v Európe (Paríž — Amsterdam, Lyon — Amsterdam, Marseille — Amsterdam, Toulouse — Amsterdam, Bordeaux — Amsterdam, Miláno — Amsterdam, Rím — Amsterdam, Benátky — Amsterdam a Bologna — Amsterdam). Závazky, na ktoré dozerá splnomocnenec, možno zhrnúť takto:

- záväzky týkajúce sa krátkych liniek (európske linky): zlúčený subjekt sa zaväzuje poskytnúť bez finančnej kompenzácie a v súlade s postupom uvedeným v záväzkoch rad prevádzkových intervalov v Amsterdame a/alebo v Paríži a/alebo v Lyone a/alebo v Miláne a/alebo v Ríme a umožniť jednému alebo viacerým podnikom vstupujúcim na trh (novú alebo doplnkovú) dennú prevádzku leteckej osobnej prepravy na určených európskych linkách, pravidelných a bez medzipristátia; na linke Paríž — Amsterdam bude prenechaných až šesť letov za deň, na linke Miláno — Amsterdam až štyri lety za deň, na linkách Lyon — Amsterdam a Rím — Amsterdam až tri spätočné lety za deň a na linkách Marseille — Amsterdam, Toulouse — Amsterdam, Bordeaux — Amsterdam, Benátky — Amsterdam a Bologna — Amsterdam až dva lety za deň,
- záväzky týkajúce sa diaľkových liniek (alebo interkontinentálne linky): prevádzkové intervaly na diaľkových linkách označené v napadnutom rozhodnutí ako problémové z hľadiska hospodárskej súťaže sa dajú k dispozícii na letiskách v Amsterdame a v Paríži,

- záväzky týkajúce sa podmienok uvoľňovania prevádzkových intervalov: zlúčený subjekt prideliť uvoľnené prevádzkové intervaly v časovom rozmedzí, ktoré sa od času požadovaného novým účastníkom bude líšiť maximálne 90 minútami pre diaľkové linky a maximálne 30 minútami pre európske linky; na základe substitučnosti CDG a Orly pre európske služby leteckej osobnej prepravy môžu potenciálni podniky vstupujúce na trh žiadať o prevádzkové intervaly na ktoromkoľvek z oboch letísk,

- dĺžka trvania záväzkov týkajúcich sa prevádzkových intervalov je neobmedzená; zlúčený subjekt však bude mať možnosť dovoľávať sa doložky o preskúmaní, ak to odôvodnia mimoriadne okolnosti alebo radikálne zmeny na úrovni trhových podmienok, ako je prevádzka konkurenčnej leteckej dopravy na označených diaľkových alebo európskych linkách; Komisia potom môže rozhodnúť o zrušení, zmene či nahradení jedného alebo viacerých záväzkov; ak po takomto preskúmaní dospeje k záveru, že povinnosť spojeného subjektu uvoľniť prevádzkové intervaly na danej linke zanikla, podnik vstupujúci na trh bude môcť využívať skôr pridelené prevádzkové intervaly; ak prestanú byť prevádzkové intervaly na danej linke využívané, musia sa vrátiť koordinátorovi prevádzkových intervalov,

- zachovanie počtu letov: zlúčený subjekt sa zaväzuje nezvyšovať počet letov na linkách Paríž — Amsterdam či prípadne Lyon — Amsterdam, a to od začiatku poskytovania služieb leteckej prepravy na príslušnej linke; udržanie počtu letov potrvá počas šiestich po sebe nasledujúcich sezón, ktoré stanoví International Air Transport Association (IATA); ďalej sa zlúčený subjekt zaväzuje, že na jednej strane nebude pridávať ďalšie lety nad celkový počet štrnásť letov za týždeň na linke Amsterdam — New-York (letisko J. F. Kennedy) a že na strane druhej nebude pridávať ďalšie lety na linke Amsterdam — New-York (letisko Newark) počas šiestich po sebe nasledujúcich sezón, ktoré stanoví IATA, a to od začiatku poskytovania služieb leteckej prepravy bez medzipristátia novým prepravcom na uvedenej linke,

- medzilinkové dohody: v prípade žiadosti podniku vstupujúceho na trh sa zlúčený subjekt zaväzuje, že s ním uzavrie medzilinkovú dohodu na všetky linky označené v napadnutom rozhodnutí,

- dohody *pro rata*: v prípade žiadosti potenciálneho podniku vstupujúceho na trh sa zlúčený subjekt zaväzuje, že s ním uzavrie dohodu *pro rata* pre dopravu so skutočným miestom priletu alebo odletu vo Francúzsku alebo v Holandsku za podmienky, že aspoň časť cesty prebieha na linke Paríž — Amsterdam,

- vernostný program: v prípade žiadosti potenciálneho podniku vstupujúceho na trh mu zlúčený subjekt umožní zúčastniť sa svojho vernostného programu na linkách označených v napadnutom rozhodnutí za rovnakých podmienok ako partnerom, ktorí sú členmi tej istej aliancie ako zlúčený subjekt,

- kombinovaná doprava: v prípade žiadosti železničnej dopravnej spoločnosti či inej povrchovej dopravnej spoločnosti zabezpečujúcej spojenie medzi Francúzskom a Holandskom alebo medzi Talianskom a Holandskom sa zlúčený subjekt zaväzuje, že s ňou uzavrie zmluvu o kombinovanej doprave; na základe takejto zmluvy zlúčený subjekt zabezpečí leteckú prepravu cestujúcich na časti cesty, pričom zostávajúcu časť cesty zabezpečí partnerská spoločnosť pre kombinovanú dopravu,

- dohody o nákupe vyhradenej kapacity miest: na žiadosť potenciálneho podniku vstupujúceho na trh sa spojený podnik zaväzuje, že s ním uzavrie dohodu o nákupe vyhradenej kapacity miest pre dopravu so skutočným miestom priletu alebo odletu v Holandsku na jednej strane a v Marseille, Toulouse alebo Bordeaux na strane druhej, a to za podmienky, že aspoň časť cesty sa vykonáva na linke Paríž — Amsterdam; dohoda o nákupe vyhradenej kapacity miest spočíva v pevne stanovenom počte sedadiel a jej platnosť je najmenej jednu celú sezónu, ktorú stanoví IATA; takáto dohoda môže pokrývať na jednej strane maximálne 15 % kapacity sedadiel ponúkaných na danej linke a na strane druhej 30 sedadiel v jednom lietadle,

- povinnosti týkajúce sa cien: pri každom znížení zverejnenej ceny na linke Paríž — Amsterdam sa zlúčený subjekt zaväzuje, že zodpovedajúcim spôsobom zníži i príslušnú cenu na linke Lyon — Amsterdam, ak leteckú prepravu na druhej z uvedených liniek neprevádzkuje konkurenčná letecká spoločnosť.

Konanie a návrhy účastníkov konania

- 17 Žalobca podal túto žalobu návrhom podaným do kancelárie Súdu prvého stupňa 14. mája 2004.
- 18 Aktom podaným do kancelárie Súdu prvého stupňa 24. septembra 2004 Francúzska republika požiadala o účasť v tomto konaní na podporu Komisie. Dňa 9. novembra 2004 požiadal žalobca, aby sa mu priznalo dôverné zaobchádzanie vo vzťahu k určitým údajom, ktoré sa podľa neho týkali obchodného tajomstva. Predseda druhej komory Súdu prvého stupňa pripustil uznesením zo 17. decembra 2004 vstup Francúzskej republiky. Vedľajší účastník konania predložil svoje vyjadrenie a ostatní účastníci konania svoje pripomienky k tomuto vyjadreniu v stanovených lehotách.
- 19 Keďže vedľajší účastník konania nevzniesol námietky voči žiadosti o dôverné zaobchádzanie, bola mu zaslaná nedôverná verzia písomností, ako to bolo pôvodne stanovené v spomenutom uznesení zo 17. decembra 2004.
- 20 Listom z 26. októbra 2005 informoval vedľajší účastník konania tajomníka Súdu prvého stupňa, že sa nezamýšľa zúčastniť na pojednávaní.

21 Na návrh sudcu spravodajcu rozhodol Súd prvého stupňa otvoriť ústne konanie. Prednesy účastníkov konania a ich odpovede na otázky, ktoré im Súd prvého stupňa položil, boli vypočuté na verejnom pojednávaní 23. novembra 2005.

22 Žalobca navrhuje, aby Súd prvého stupňa:

- zrušil napadnuté rozhodnutie,
- zaviazal Komisiu na náhradu trov konania.

23 Komisia a vedľajší účastník konania navrhuje, aby Súd prvého stupňa:

- zamietol žalobu,
- zaviazal žalobcu na náhradu trov konania.

O návrhu na vykonanie dokazovania

24 Listom podaným do kancelárie Súdu prvého stupňa 3. októbra 2005 žalobca požiadal o vykonanie dokazovania zameraného na to, aby Komisia na jednej strane predložila všetky odpovede, ktoré získala na svoju žiadosť o informácie z 23. decembra 2003, ako aj všetky dokumenty, ktoré jej zaslali letecké spoločnosti

Meridiana, Virgin Express a Volare, a na strane druhej všetky jej pracovné dokumenty týkajúce sa navrhnutých záväzkov, ako aj celú s nimi súvisiacu korešpondenciu s účastníkmi koncentrácie.

- 25 Súd prvého stupňa usudzuje, že táto žiadosť predstavuje návrh dôkazu. Podľa článku 48 ods. 1 Rokovacieho poriadku Súdu prvého stupňa účastníci konania môžu navrhnúť dôkazy na podporu svojich tvrdení v replike a v duplike a musia odôvodniť svoje omeškanie s takýmto návrhom.
- 26 V prejednávanom prípade je nutné uviesť, že žalobca požiadal o vykonanie dokazovania takmer jedenásť mesiacov po podaní svojej repliky bez toho, aby odôvodnil takéto omeškanie. V dôsledku toho bol žalobca na pojednávaní vyzvaný, aby vysvetlil dôvody, ktoré podľa neho odôvodňujú omeškanie jeho návrhu. V tomto rámci žalobca uviedol, že toto omeškanie sa vysvetľuje skutočnosťou, že najprv zamýšľal podať žalobu proti rozhodnutiu Komisie, ktorým mu zamietla prístup k dokumentom, o ktoré žiadal. Aj keď toto váhanie, pokiaľ ide o druh žaloby, môže vysvetliť, prečo žalobca nepodal okamžite svoj návrh po tomto odmietnutí, nemôže však odôvodniť skutočnosť, že žalobca čakal niekoľko mesiacov, kým napokon konal.
- 27 Okrem toho, a nezávisle od omeškania tohto návrhu, sa Súd prvého stupňa domnieva, že písomnosti a prednesy účastníkov konania ho oboznámili so skutkovým stavom dostatočne na to, aby mohol v tomto spore rozhodnúť. V dôsledku toho sa návrh na vykonanie dokazovania zamietla.

O prípustnosti

1. *Tvrdenia účastníkov konania*

- 28 Žalobca tvrdí, že napadnuté rozhodnutie sa žalobcu priamo a osobne týka. Keďže žalobca je činný na trhu, na ktorom bude činný zlúčený subjekt, považuje sa za priamo dotknutého napadnutým rozhodnutím. Žalobca je takisto priamo dotknutý preto, že je jedným z hlavných konkurentov Air France a KLM na rôznych linkách a že sa musí považovať za potenciálneho konkurenta Air France na iných linkách vo Francúzsku, najmä smerujúcich na CDG a Orly a vzlietajúcich z nich. Okrem toho zdôrazňuje, že zohrával aktívnu úlohu v správnom konaní, ktoré viedlo k prijatiu napadnutého rozhodnutia, a mal na ňom účasť, ktorá ho vo svetle judikatúry individualizuje, analogicky ako adresátov tohto rozhodnutia (rozsudok Súdu prvého stupňa z 19. mája 1994, *Air France/Komisia*, T-2/93, Zb. s. II-323, bod 44).
- 29 Komisia sa pýta na prípustnosť tejto žaloby, pretože žalobca nie je zainteresovanou stranou ovplyvnenou koncentráciou.

2. *Posúdenie Súdom prvého stupňa*

O aktívnej legitímácii

- 30 Podľa štvrtého odseku článku 230 ES môže každá fyzická alebo právnická osoba podať žalobu proti rozhodnutiu, ktoré je jej určené, alebo proti rozhodnutiu, ktoré sa jej priamo a osobne týka, hoci je vydané formou nariadenia alebo rozhodnutia určeného inej osobe.

- 31 V prejednávacom prípade žalobca nie je jedným z účastníkov koncentrácie, a nie je teda adresátom napadnutého rozhodnutia. Je preto vhodné preskúmať, či sa ho toto rozhodnutie priamo a osobne týka.
- 32 Keďže v prejednávanej veci napadnuté rozhodnutie povoľuje okamžité uskutočnenie koncentrácie, mohlo privodiť okamžitú zmenu situácie na relevantných trhoch. Keďže vôľa účastníkov koncentrácie uskutočniť túto koncentráciu nebola otázna, hospodárske subjekty činné na relevantnom trhu alebo relevantných trhoch mohli k dátumu napadnutého rozhodnutia považovať okamžitú alebo rýchlu zmenu stavu trhu za istú (pozri v tomto zmysle rozsudok Súdu prvého stupňa z 24. marca 1994, *Air France/Komisia*, T-3/93, Zb. s. II-121, bod 80). Z toho vyplýva, že napadnuté rozhodnutie sa žalobcu priamo týka.
- 33 Je preto vhodné preskúmať, či sa napadnuté rozhodnutie žalobcu týka aj osobne.
- 34 Podľa ustálenej judikatúry sú subjekty iné ako adresáti rozhodnutia osobne dotknuté, len ak ich toto rozhodnutie postihuje z dôvodu určitých ich osobitných vlastností alebo z dôvodu skutkových okolností, ktoré ich charakterizujú vo vzťahu k akejkoľvek inej osobe, a z tohto dôvodu ich individualizuje, analogicky ako adresátov tohto rozhodnutia (rozsudky Súdneho dvora z 15. júla 1963, *Plaumann/Komisia*, 25/62, Zb. s. 197, 223, a z 23. mája 2000, *Comité d'entreprise de la Société française de production a i./Komisia*, C-106/98 P, Zb. s. I-3659, bod 39, rozsudok Súdu prvého stupňa z 27. apríla 1995, *ASPEC a i./Komisia*, T-435/93, Zb. s. II-1281, bod 62).
- 35 V prípade rozhodnutia vyhlasujúceho zlučiteľnosť koncentrácie so spoločným trhom a pokiaľ ide o tretí podnik, to, či je osobne dotknutý, treba určiť v závislosti jednak

od jeho účasti na správnom konaní a jednak od ovplyvnenia jeho postavenia na trhu. Aj keď obyčajná účasť na konaní určite nepostačuje sama osebe na preukázanie, že rozhodnutie sa žalobcu osobne týka, najmä v oblasti koncentrácií, ktorých podrobné preskúmanie si vyžaduje pravidelný kontakt s veľkým počtom podnikov, skutočnosťou zostáva, že aktívna účasť na správnom konaní predstavuje skutočnosť, ktorú judikatúra v oblasti hospodárskej súťaže, vrátane osobitnej oblasti kontroly koncentrácií, pravidelne zohľadňuje spolu s inými osobitnými okolnosťami na preukázanie prípustnosti jeho žaloby (pozri v tomto zmysle rozsudky Súdneho dvora z 28. januára 1986, Cofaz a i./Komisia, 169/84, Zb. s. 391, body 24 a 25; z 31. marca 1998, Francúzsko a i./Komisia, tzv. „Kali & Salz“, C-68/94 a C-30/95, Zb. s. I-1375, body 54 až 56; rozsudky Súdu prvého stupňa z 19. mája 1994, Air France/Komisia, už citovaný v bode 28 vyššie, body 44 až 46, a z 3. apríla 2003, BaByliss/Komisia, T-114/02, Zb. s. II-1279, bod 95).

³⁶ Po prvé, pokiaľ ide o účasť na správnom konaní, je vhodné poznamenať, že žalobca sa na ňom zúčastnil aktívne, najmä tým, že 14. januára 2004 odpovedal na žiadosť o informácie Komisie z 23. decembra 2003, a tým, že 30. januára 2004 oznámil svoje pripomienky k obsahu záväzkov, ktoré navrhla Air France. Okrem toho sa žalobca s Komisiou zúčastnil 30. januára 2004 na telefonической konferencii týkajúcej sa navrhnutých záväzkov a 4. februára 2004 predložil odpovede na otázky týkajúce sa záväzkov navrhnutých účastníkmi koncentrácie, ktoré mu zaslala Komisia.

³⁷ Po druhé, pokiaľ ide o ovplyvnenie postavenia na trhu, z písomností žalobcu vyplýva, a Komisia to nepopiera, že žalobca je jeden z hlavných konkurentov Air France vo Francúzsku a na rôznych priamych linkách ako je Paríž — Marseille, Paríž — Nice, Paríž — Londýn, a KLM na rôznych priamych linkách, ku ktorým patria Amsterdam — Edimburg, Amsterdam — Londýn a Amsterdam — Nice. Okrem toho je žalobca činný na jednom z trhov, kde sú aktívni účastníci koncentrácie, konkrétne na spojení Amsterdam — Nice.

- 38 Napadnuté rozhodnutie sa preto žalobcu osobne týka.
- 39 Vzhľadom na vyššie uvedené sa napadnuté rozhodnutie žalobcu priamo a osobne týka, a má preto aktívnu legitimáciu na jeho napadnutie.

O záujme na konaní

- 40 Pokiaľ ide o záujem žalobcu na konaní, je vhodné pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry je žaloba o neplatnosť podaná fyzickou alebo právnickou osobou prípustná len vtedy, ak žalobca má záujem na zrušení napadnutého aktu (rozsudky Súdu prvého stupňa zo 14. septembra 1995, Antillean Rice Mills a i./Komisia, T-480/93 a T-483/93, Zb. s. II-2305, bod 59; z 25. marca 1999, Gencor/Komisnia, T-102/96, Zb. s. II-753, bod 40, a z 30. januára 2002, Nuove Industrie Molisane/Komisnia, T-212/00, Zb. s. II-347, bod 33). Tento záujem musí vzniknúť a byť aktuálny (rozsudok Súdu prvého stupňa zo 17. septembra 1992, NBV a NVB/Komisnia, T-138/89, Zb. s. II-2181, bod 33) a posudzuje sa ku dňu, keď bola podaná žaloba (rozsudok Súdneho dvora zo 16. decembra 1963, Forges de Clabecq/Vysoký úrad, 14/63, Zb. s. 719, 748, a rozsudok Súdu prvého stupňa z 24. apríla 2001, Torre a i./Komisia, T-159/98, Zb. VS s. I-A-83 a II-395, bod 28). Existuje iba vtedy, ak je žaloba spôsobilá v prípade úspešného výsledku priniesť prospech účastníkovi konania, ktorý ju podal (pozri rozsudok Súdu prvého stupňa z 28. septembra 2004, MCI/Komisnia, T-310/00, Zb. s. II-3253, bod 44 a citovaných judikatúru).
- 41 V prejednávacom prípade mal žalobca ku dňu, keď podal svoju žalobu, existujúci a aktuálny záujem na zrušení napadnutého rozhodnutia, pretože toto rozhodnutie podmienene schvaľuje koncentráciu uskutočnenú medzi jeho dvoma konkurentmi, ktorá môže ovplyvniť jeho obchodné postavenie. V dôsledku toho nemožno poprieť záujem žalobcu na konaní vo vzťahu k napadnutému rozhodnutiu. Tento záver nemožno spochybniť neexistenciou záujmu na konaní, ktorú uvádza Komisia vo

vzťahu k tretiemu a piatemu žalobnému dôvodu. Aj keď sa inštitút neprípustnosti z dôvodu neexistencie záujmu na konaní môže uplatniť autonómne na jediný žalobný dôvod, tretí a piaty žalobný dôvod predstavujú v prejednávacom prípade kritiku voči rôznym prvkom odôvodnenia Komisie, ktoré ju viedli k prijatiu výroku napadnutého rozhodnutia, ktorý negatívne postihuje žalobcu.

42 Z vyššie uvedeného vyplýva, že táto žaloba je prípustná.

O veci samej

43 Žalobca uvádza na podporu svojej žaloby o neplatnosť päť žalobných dôvodov. V prvom žalobnom dôvode žalobca vytýka Komisii, že sa dopustila zjavne nesprávneho posúdenia tým, že opomenula zanalyzovať prípadné posilnenie dominantného postavenia zlúčenej spoločnosti na linkách, kde neexistovalo priame alebo nepriame prekrývanie medzi činnosťami účastníkov koncentrácie. V druhom žalobnom dôvode žalobca tvrdí, že sa Komisia dopustila zjavne nesprávneho posúdenia tým, že opomenula zanalyzovať prípadné posilnenie dominantného postavenia zlúčenej spoločnosti na trhu s nákupom letiskových služieb. Vo svojom treťom žalobnom dôvode žalobca usudzuje, že Komisia sa dopustila zjavne nesprávneho posúdenia tým, že dospela k záveru o substitučnosti medzi CDG a Orly. Vo svojom štvrtom žalobnom dôvode žalobca uvádza, že sa Komisia dopustila zjavne nesprávneho posúdenia tým, že nezohľadnila budúcu konkurenčnú situáciu za predpokladu, že sa koncentrácia neuskutoční. Napokon vo svojom piatom žalobnom dôvode žalobca uvádza, že napadnuté rozhodnutie je postihnuté zjavne nesprávnym posúdením, pretože záväzky sú nepostačujúce na odstránenie závažných pochybností Komisie týkajúcich sa zlučiteľnosti koncentrácie so spoločným trhom.

44 Podľa ustálenej judikatúry sa preskúmanie, ktoré súd Spoločenstva vykonáva vo vzťahu ku komplexným ekonomickým posúdeniam Komisie v rámci výkonu jej diskrečnej právomoci podľa nariadenia č. 4064/89, musí obmedziť na overenie

rešpektovania procesných noriem a odôvodnenia, ako aj vecnej správnosti skutkového stavu, neexistencie zjavne nesprávneho posúdenia a zneužitia právomoci (rozsudok Súdu prvého stupňa z 3. apríla 2003, Petrolessence a SG2R/Komisía, T-342/00, Zb. s. II-1161, bod 101, a z 21. septembra 2005, EDP/Komisía, T-87/05, Zb. s. II-3745, bod 151).

45 Podľa článku 2 ods. 3 nariadenia č. 4064/89 sa za nezlučiteľné so spoločným trhom musia vyhlásiť koncentrácie, ktoré vytvárajú alebo posilňujú dominantné postavenie, ktorého dôsledkom môžu byť významné prekážky efektívnej hospodárskej súťaže na spoločnom trhu alebo jeho podstatnej časti. Naopak, Komisia je povinná vyhlásiť za zlučiteľnú so spoločným trhom každú oznámenú koncentráciu spadajúcu do rozsahu pôsobnosti nariadenia, pokiaľ dve podmienky uvedené v tomto ustanovení nie sú splnené. Ak sa teda dominantné postavenie nevytvára ani neposilňuje, transakcia musí byť schválená bez toho, aby bolo potrebné skúmať účinky transakcie na efektívnu hospodársku súťaž (rozsudok z 19. mája 1994, Air France/Komisía, už citovaný v bode 28 vyššie, bod 79).

46 Päť žalobných dôvodov žalobcu sa musí preskúmať vo svetle týchto úvah.

1. *O prvom žalobnom dôvode založenom na zjavne nesprávnom posúdení z dôvodu neexistencie analýzy posilnenia dominantného postavenia zlúčenej spoločnosti na linkách, kde neexistovalo prekrývanie medzi činnosťami Air France a KLM*

Tvrdenia účastníkov konania

47 Pokiaľ ide o prepravu cestujúcich prostredníctvom pravidelných letov, žalobca uvádza, že Komisia definovala relevantný trh s výrobkami na základe dvojíc

tvorených miestom odletu a miestom priletu (ďalej len „prístup O & P“), pričom každá kombinácia tvorila samostatný trh z hľadiska dopytu. Žalobca naopak usudzuje, že Komisia mala analyzovať ponuku „leteckých ciest za rekreáciou“ na širšom základe ako na segmentácii prostredníctvom dvojíc miest v rámci „všeobecného trhu s rekreáciami/dovolenkami“.

48 Okrem toho usudzuje, že Komisia mala posudzovať, či koncentrácia vyvolávala riziko vytvorenia alebo posilnenia dominantného postavenia na všetkých trhoch v rámci Európskej únie. Komisia sa preto dopustila zjavne nesprávneho posúdenia tým, že opomenula zanalyzovať účinky koncentrácie na linky, kde neexistovalo priame alebo nepriame prekryvanie medzi činnosťami Air France a KLM. Žalobca Komisii predovšetkým vytýka, že neoverila, či doplnkové výhody vyplývajúce z koncentrácie, ako aj zväčšenie siete a váhy Air France na medzinárodnej úrovni, majú za následok posilnenie jej postavenia na týchto linkách. Žalobca takisto usudzuje, že Komisia sa odchyľila od svojej praxe týkajúcej sa posúdenia posilnenia dominantného postavenia, čo dokladá viacero rozhodnutí prijatých podľa článku 8 ods. 2 nariadenia č. 4064/89, v ktorých zohľadnila širší dopad oznámených koncentrácií na spojené trhy nad rámec zóny priameho prekryvania [pozri v tomto zmysle rozhodnutie Komisie 2004/134/ES z 3. júla 2001 vyhlasujúce koncentráciu za nezlučiteľnú so spoločným trhom a s Dohodou EHP (vec COMP/M.2220 — General Electric/Honeywell) (Ú. v. EÚ L 48, 2004, s. 1)].

49 Zjavne nesprávne posúdenie, ktoré vyplýva z tohto opomenutia v analýze posilnenia dominantného postavenia zlúčeného subjektu, je zvyraznené skutočnosťou, že Komisia podľa článku 81 ods. 3 ES uznala výhody, ktoré spoločné podniky ponúkli spotrebiteľom, alebo iné dohody o spolupráci zjednocujúce letecké spoločnosti. V prejednávanom prípade žalobca usudzuje, že možnosť priznaná jednej leteckej spoločnosti alebo aliancii navrhnuť konkurenčné výhody, ako napr. lepšie nadväzujúce linky, nižšie ceny, ale aj nové linky, je spôsobilá ovplyvniť spotrebiteľov pri výbere leteckej spoločnosti alebo aliancie. Komisia však tieto výhody neprávom považovala za prospešné pre hospodársku súťaž, a nie za výhody posilňujúce dominantné postavenie.

- 50 Napríklad pokiaľ ide o zvýšenie počtu liniek, žalobca uvádza, že cestujúci želajúci si cestovať z Biarritz do Amsterdamu nemajú priamy let a musia prestupovať podľa výberu buď na letisku v Clermont-Ferrand, Lyone, Paríži alebo Nice. Koncentrácia tak podľa neho posilňuje postavenie Air France na trhu Biarritz — Amsterdam. Cestujúci želajúci si cestovať z Biarritz do Amsterdamu tak budú náchylní cestovať s Air France, pretože koncentrácia umožní zvýšiť počet liniek medzi týmito štyrmi letiskami a Amsterdamom. Podobnú úvahu možno uplatniť na spojenie Brest — Amsterdam, kde zvýšenie počtu liniek vyplývajúce z koncentrácie posilnilo postavenie Air France.
- 51 Komisia usudzuje, že v prejednávanom prípade bolo namieste definovať trh so službami leteckej osobnej prepravy podľa prístupu O & P. V tejto súvislosti uvádza, že žalobca neupresnil, čo rozumie pod „leteckými cestami za rekreáciou“ ani pod „všeobecným trhom s rekreáciami/dovolenkami“, a opomenul tak jasne uviesť, v čom pozostáva prístup zameraný na definíciu trhu na širšom základe.
- 52 Pokiaľ ide o linky, kde neexistovalo prekrývanie, Komisia usudzuje, že žalobca sa nemôže obmedziť na tvrdenie, že ich mala preskúmať, bez toho, aby upresnil, o aké spojenie by šlo v prejednávanom prípade. Okrem toho ani účastníci koncentrácie, ani tretie osoby, ktoré sa zúčastnili konzultácie v rámci správneho konania, neuviedli, že koncentrácia vyvoláva riziko protikonkurenčných účinkov na linkách, kde neexistovalo prekrývanie, s výnimkou tých, kde boli Air France alebo KLM potenciálnymi konkurentmi. Pokiaľ ide o tvrdenie žalobcu týkajúce sa linky Biarritz — Amsterdam, Komisia usudzuje, že toto spojenie predstavuje samostatný trh a že jeho analýza musí byť na jednej strane založená na potenciálnej konkurencii vo forme priamych letov medzi Biarritzom a Amsterdamom, a na strane druhej na skutočnej alebo potenciálnej konkurencii na nepriamych linkách medzi týmito dvoma destináciami. Z tejto analýzy však vyplýva, že koncentrácia neobmedzuje hospodársku súťaž, čo analogicky platí aj na spojenie Brest — Amsterdam. Tento žalobný dôvod je preto bez akéhokoľvek základu.

- 53 Vedľajší účastník konania usudzuje, že Komisia správne definovala relevantný trh a že tvrdenie žalobcu, podľa ktorého Komisia nepreskúmala účinky koncentrácie na trhoch, kde neexistovalo prekrývanie, je nedôvodné.

Posúdenie Súdom prvého stupňa

- 54 Tento žalobný dôvod sa delí na dve časti. Po prvé žalobca uvádza, že Komisia neanalyzovala konkurenčný vplyv koncentrácie na trh s „leteckými cestami za rekreáciou“. Po druhé žalobca uvádza, že Komisia opomenula analyzovať účinky koncentrácie na trhoch, kde neexistovalo prekrývanie.
- 55 Na posúdenie, či plánovaná koncentrácia nevytvára alebo neposilňuje dominantné postavenie, musí Komisia najprv definovať relevantný trh (rozsudok Súdneho dvora z 21. februára 1973, Europemballage a Continental Can/Komisia, 6/72, Zb. s. 215, bod 32, a rozsudok Súdu prvého stupňa z 12. decembra 1991, Hilti/Komisia, T-30/89, Zb. s. II-1439, body 46 a 64).
- 56 V prejednávacom prípade vykonala Komisia na účely definície relevantného trhu s výrobkami analýzu substitúcie na strane dopytu. Z napadnutého rozhodnutia vyplýva, že pre služby leteckej osobnej prepravy sa trh s výrobkami podľa Komisie musí definovať podľa prístupu O & P. V súlade s týmto prístupom sa každé spojenie medzi miestom odletu a miestom priletu musí považovať za samostatný trh. Na zistenie, či kombinácia miesta odletu a miesta priletu predstavuje relevantný trh výrobkov, Komisia v odôvodnení 9 napadnutého rozhodnutia správne preskúmala rôzne možnosti prepravy, ktoré majú zákazníci k dispozícii medzi týmito dvoma miestami (pozri v tomto zmysle rozsudok Súdneho dvora z 11. apríla 1989, Ahmed Saeed Flugreisen a i., 66/86, Zb. s. 803, body 39 až 41, a rozsudok z 19. mája 1994, Air France/Komisia, už citovaný v bode 28 vyššie, bod 84).

57 Súd prvého stupňa na pojednávaní vyzval žalobcu, aby objasnil svoje stanovisko, pokiaľ ide o definíciu trhu, či zamýšľa napadnúť definíciu trhu, ktorú vykonala Komisia. Žalobca odpovedal záporne s tým, že nezamýšľal napadnúť dôvodnosť použitého prístupu O & P, ale želal si vyzdvihnúť skutočnosť, že Komisia mala podľa neho založiť svoju analýzu hospodárskej súťaže na iných relevantných trhoch, ktoré sa mali definovať odlišne.

O neexistencii analýzy dopadu koncentrácie na trh s leteckými cestami za rekreáciou

58 Je vhodné pripomenúť, že podľa článku 44 ods. 1 písm. c) rokovacieho poriadku musí každá žaloba uvádzať predmet konania a zhrnutie dôvodov, na ktorých je založená. Tieto údaje musia byť dostatočne jasné a presné na to, aby umožnili žalovanému pripraviť si svoju obhajobu a Súdu prvého stupňa rozhodnúť o žalobe, a to prípadne aj bez ďalších podporných informácií. Na zabezpečenie právnej istoty a riadneho výkonu spravodlivosti sa pre prípustnosť žaloby vyžaduje, aby všetky podstatné skutkové a právne skutočnosti, na ktorých sa zakladá, ucelene a zrozumiteľne, aj keď stručne, vyplývali z textu samotnej žaloby (uznesenie Súdu prvého stupňa z 28. apríla 1993, De Hoe/Komisia, T-85/92, Zb. s. II-523, bod 20, a rozsudok Súdu prvého stupňa z 29. januára 1998, Dubois et Fils/Rada a Komisia, T-113/96, Zb. s. II-125, bod 29).

59 V prejednávacom prípade žalobca okrem spomenutia neexistencie analýzy koncentrácie vo vzťahu k „leteckým cestám za rekreáciou“, teda trhu, ktorý vo svojich písomnostiach jasne nedefinoval, nepredkladá žiadnu argumentáciu na podporu svojho tvrdenia. Žalobca sa totiž obmedzuje na tvrdenie, že pre niektorých cestujúcich, ktorí si želajú uskutočniť cestu za rekreáciou, boli niektoré destinácie substitučné. Nepopisuje však charakteristiky tohto údajného trhu. Pri neexistencii presnejšej definície trhu, o ktorom žalobca tvrdí, že existuje, je však pre Súd prvého stupňa nemožné posúdiť, či ho Komisia bola povinná preskúmať.

- 60 Musí sa preto dospieť k záveru, že podmienky podľa článku 44 ods. 1 písm. c) rokovacieho poriadku nie sú v prejednávanej príhode splnené.
- 61 V každom prípade Súd prvého stupňa usudzuje, že žalobca nepreukázal, v čom definícia trhu založená na prístupe O & P, ktorý vo veľkej miere zahŕňa linky týkajúce sa „leteckých ciest za rekreáciou“, neumožňuje analýzu všetkých problémov z hľadiska hospodárskej súťaže, ktoré môže vyvolať koncentrácia.
- 62 V dôsledku toho je prvá časť žalobného dôvodu neprípustná.

O neexistencii analýzy dopadu koncentrácie na trhy, kde neexistovalo prekrývanie

- 63 Je vhodné pripomenúť, že Komisia musí najmä podľa článku 2 nariadenia č. 4064/89 preskúmať konkurenčné účinky na trhy, kde existuje riziko vytvorenia alebo posilnenia dominantného postavenia, ktorého dôsledkom môžu byť významné prekážky efektívnej hospodárskej súťaže. Nemožno však vylúčiť, že koncentrácia môže mať takéto účinky na trhy, na ktorých neexistuje prekrývanie medzi činnosťami účastníkov koncentrácie.
- 64 Aj keď sa analýza hospodárskej súťaže, ktorú vykonala Komisia, sčasti riadila obavami, ktoré vyjadrili tretie strany konzultované v rámci správneho konania, Komisia je aj pri neexistencii akéhokolvek výslovného podnetu týchto tretích strán povinná odhaliť vo svetle závažných indícií problémy hospodárskej súťaže, ktoré spôsobí koncentrácia na všetkých trhoch, ktoré by ňou mohli byť ovplyvnené.

- 65 Pokiaľ však žalobca vytýka Komisii, že nezohľadnila prípadný problém hospodárskej súťaže na trhoch, kde neexistuje žiadne prekryvanie medzi činnosťami účastníkov koncentrácie, je jeho povinnosťou predložiť závažné indície, ktoré konkrétne preukážu existenciu problému hospodárskej súťaže, ktorý mala Komisia vzhľadom na jeho dopad preskúmať.
- 66 Na to, aby žalobca vyhovel tejto požiadavke, je jeho povinnosťou identifikovať relevantné trhy, opísať stav hospodárskej súťaže bez koncentrácie a uviesť, aké by boli pravdepodobné účinky koncentrácie s ohľadom na stav hospodárskej súťaže na týchto trhoch.
- 67 V prejednávacom prípade sa žalobca obmedzuje na tvrdenie, že Komisia neprávom upriamila svoju analýzu hospodárskej súťaže na trhy, kde existovalo priame a nepriame prekryvanie medzi činnosťami účastníkov koncentrácie, pričom svoju argumentáciu nepodkladá. Žalobca sa totiž obmedzuje na zdôraznenie, že Air France má monopol na 27 zo 42 domácich liniek s odletom z Paríža, že disponuje 61,8 % celkovej kapacity, pokiaľ ide o linky s odletom z Francúzska, a že ovláda 53 % celkového počtu prevádzkových intervalov dostupných na Orly, ako aj 74 % prevádzkových intervalov dostupných na CDG.
- 68 Tieto číselné údaje však zostávajú nepostačujúce pre záver o dôvodnosti žalobcových tvrdení týkajúcich sa trhov, kde neexistuje prekryvanie, pretože žalobca ich opomína jasne identifikovať.
- 69 Pokiaľ ide o príklady žalobcu v prípade cestujúcich, ktorí si želajú cestovať z Brestu alebo Biarritzom do Amsterdamu a ktorí budú inklinovať k výberu Air France z dôvodu nadväznosti spojení vyplývajúcej z koncentrácie, dôkaz žalobcu sa obmedzuje na uvedenie tohto jednoduchého zistenia bez podloženia skutkovými dôkazmi. Okrem toho, ako preukazuje Komisia, analýza trhu musí zohľadniť na jednej strane potenciálnu konkurenciu na priamych letoch medzi Biarritzom alebo

Brestom a Amsterdamom a na strane druhej skutočnú alebo potenciálnu konkurenciu na nepriamych letoch medzi týmito mestami. Podľa Komisie však žiadna jasná skutočnosť nepreukazuje, že Air France a KLM boli potenciálnymi konkurentmi na linke Biarritz — Amsterdam pre priame lety, ani že by sa KLM mohol považovať za potenciálneho konkurenta Air France pre nepriame lety medzi týmito mestami.

- 70 Okrem toho, pokiaľ ide o linku Brest — Amsterdam, Komisia, ktorú žalobca v tomto bode nenapadol, zdôraznila, že neexistoval žiadny priamy let a cestujúci museli cestovať cez Lyon, Marseille, Nice alebo Paríž. V tejto súvislosti je vhodné pripomenúť, že napadnuté rozhodnutie uznalo, že trhy Lyon — Amsterdam, Marseille — Amsterdam a Paríž — Amsterdam vyvolávajú problémy z hľadiska hospodárskej súťaže, a na ich nápravu boli ponúknuté záväzky. Pokiaľ ide o trh Nice — Amsterdam, ktorý sa týka len malého počtu cestujúcich, z napadnutého rozhodnutia vyplýva, že KLM a jeho dcérska spoločnosť Basiq Air konkurovali žalobcovi, ktorý na tejto linke mal/ovládal významný podiel na trhu. Naopak Air France prevádzkovala len jednu linku s prestupom a mala na tejto linke podiel na trhu nižší ako 1 % (odôvodnenie č. 79 napadnutého rozhodnutia). Komisia preto usúdila, že táto linka nevyvoláva problémy z hľadiska hospodárskej súťaže.
- 71 Súd prvého stupňa usudzuje, že žalobca nepredložil žiadnu skutočnosť, ktorá by mohla preukázať, že tieto zistenia sú postihnuté zjavne nesprávnym posúdením.
- 72 Napokon skutočnosť, že Komisia uznala výhody, ktoré spotrebiteľom ponúkli spojené podniky alebo dohody o spolupráci medzi leteckými spoločnosťami podľa článku 81 ods. 1 a 3 ES, nemôže preukázať existenciu zjavne nesprávneho posúdenia. Koncentrácia totiž, tak ako dohoda medzi konkurentmi vyňatá podľa článku 81 ods. 3 ES, môže so sebou priniesť značné konkurenčné výhody, z ktorých môžu mať prospech spotrebiteľia. V tejto súvislosti je vhodné pripomenúť, že kontrola koncentrácií nie je založená na zákaze takýchto výhod, ale na úsilí zabrániť akémukoľvek vytvoreniu alebo posilneniu dominantného postavenia, ktorého

dôsledkom by boli významné prekážky efektívnej hospodárskej súťaže na spoločnom trhu. Možnosť ponúknuť cestujúcim v dôsledku koncentrácie služby za nižšie ceny by mohla byť len v obmedzených prípadoch prípadným znakom vytvorenia alebo posilnenia dominantného postavenia, ako napríklad za predpokladu, že by zlúčený subjekt mal záujem alebo kapacitu uplatniť predátorské ceny.

- 73 Kedže v prejednávanom prípade žalobca jasne nepreukázal, že zlúčený subjekt čo i len zamýšľal ponúknuť cestujúcim atraktívne konkurenčné výhody na iných trhoch, ktoré okrem toho nedefinoval, vytvorenie alebo posilnenie dominantného postavenia a z toho vyplývajúce narušenie hospodárskej súťaže na týchto trhoch nebolo preukázané.
- 74 Súd prvého stupňa preto usudzuje, že žalobca dostatočne právne nepreukázal, že sa Komisia dopustila zjavne nesprávneho posúdenia tým, že neanalyzovala trhy, kde neexistuje prekrývanie.
- 75 Z toho vyplýva, že druhá časť žalobného dôvodu sa preto musí zamietnuť a v dôsledku toho celý prvý žalobný dôvod.

2. O druhom žalobnom dôvode založenom na zjavne nesprávnom posúdení z dôvodu neexistencie analýzy posilnenia dominantného postavenia zlúčeného subjektu na trhu s nákupom letiskových služieb

Tvrdenia účastníkov konania

- 76 Žalobca tvrdí, že Komisia opomenula zohľadniť povahu kupujúcich letiskových služieb Air France a KLM, kým jej rozhodovacia prax sa prikláňa k preskúmaniu

účinkov koncentrácie na trhy s nákupom [rozhodnutie Komisie 97/277/ES z 20. novembra 1996 vyhlasujúce nezlučiteľnosť koncentrácie so spoločným trhom (vec IV/M.784 — Kesko/Tuko) (Ú. v. ES L 110, 1997, s. 53), rozhodnutie Komisie 97/816/ES z 30. júla 1997 vyhlasujúce zlučiteľnosť koncentrácie so spoločným trhom a s fungovaním Dohody EHP (vec IV/M.877 — Boeing/McDonnell Douglas) (Ú. v. ES L 336, s. 16), a rozhodnutie Komisie 1999/674/ES z 3. februára 1999 o konaní začatom podľa nariadenia č. 4064/89 (vec IV/M.1221 — Rewe/Meinl) (Ú. v. ES L 274, s. 1)]. V prejednávanom prípade je dodávateľským trhom trh so službami spojenými s infraštruktúrou letiska, za ktoré sa platí povinný poplatok, pričom týmito službami sú prevádzka a údržba dráhy, používanie ciest a prevádzkových plôch letiska, ako aj navádzanie civilných lietadiel [rozhodnutie Komisie 2000/521/ES z 26. júla 2000 týkajúce sa konania o uplatnení článku 86 ods. 3 Zmluvy ES (Ú. v. ES L 208, s. 36)].

77 Žalobca uvádza, že Komisia v napadnutom rozhodnutí priznala, že zohľadnila obavy, ktoré vyjadrili konkurenti, predovšetkým pokiaľ ide o existenciu dominantného postavenia v strediskách (odôvodnenie č. 161 napadnutého rozhodnutia). Komisia tak požadovala, aby sa prijali určité záväzky na odstránenie dominantného postavenia, z ktorého mala Air France prospech vo svojom stredisku v Paríži. Tým, že Komisia konala takto, implicitne usudzovala, že koncentrácia mohla posilniť postavenie Air France na CDG a na Orly na trhu s nákupom letiskových služieb.

78 Žalobca uvádza, že letiskám CDG a Orly dominuje Air France, a okrem toho zdôrazňuje, že subjekt Aéroports de Paris (Letiská Paríža, ďalej len „AdP“), ktorý spravuje tieto letiská a prideliuje prevádzkové intervaly, a Air France sú podniky verejného práva. V tejto súvislosti žalobca pripomína, že orgány príslušné na pridelenie prevádzkových intervalov možno považovať za subjekty vykonávajúce hospodársku činnosť (rozsudok Súdu prvého stupňa z 12. decembra 2000, Aéroports de Paris/Komisia, T-128/98, Zb. s. II-3929, bod 121). Komisia však nezohľadnila

skutočnosť, že koncentrácia mohla so sebou priniesť vytvorenie alebo posilnenie dominantného postavenia na trhu s nákupom letiskových služieb, ako je trh v Paríži, ktorý ovláda AdP.

- 79 Komisia uvádza, že žalobca existenciu trhu s nákupom letiskových služieb uvádza prvýkrát v rámci tejto žaloby, pričom táto otázka nebola nikdy položená v priebehu správneho konania. Okrem toho poznamenáva, že žalobca neupresňuje, čo rozumie pod „letiskovými službami“, a obmedzuje sa na spomenutie argumentov týkajúcich sa pridelovania prevádzkových intervalov. Nijako neodkazuje na letiskové služby, ako sa vo všeobecnosti chápu, teda napríklad reštauračné služby a služby spojené s odbavovaním cestujúcich a tovaru na zemi. Komisia preto usudzuje, že nemala povinnosť ich preskúmať a zdôrazňuje, že nič nedokazovalo, že trh s nákupom týchto služieb mal byť predmetom jej vyšetrovania.
- 80 Po prvé Komisia poznamenáva, že je vo všeobecnosti uznané, že prevádzkové intervaly sú nevyhnutné pre poskytovanie služieb leteckej prepravy. V dôsledku toho tvrdí, že neexistoval nijaký dôvod posudzovať tieto služby ako samostatnú činnosť. Okrem toho je podľa Komisie pridelovanie prevádzkových intervalov administratívnou, a nie hospodárskou činnosťou, pričom AdP koná ako verejný orgán, a nie ako podnik. Okrem toho subjektom príslušným na pridelovanie prevádzkových intervalov vo Francúzsku je v prípade koordinovaných letísk Association pour la coordination des horaires (Združenie pre koordináciu letových poriadkov, COHOR) a nie AdP, ako tvrdí žalobca. Okrem toho ani zlúčený subjekt, ani žiadny iný podnik nemôže vykonávať nad organizáciami poverenými pridelovaním prevádzkových intervalov kontrolu, ktorá by sa mohla považovať za znak dominantného postavenia v zmysle nariadenia č. 4064/89 alebo článku 82 ES.
- 81 Po druhé, pokiaľ ide o služby definované ako služby týkajúce sa prístupu k infraštruktúre letiska, za ktoré sa platia poplatky, Komisia sa domnieva, že nepostačuje, aby žalobca preukázal, že takýto trh existuje, ale musí navyše dokázať, že sa Komisia dopustila zjavne nesprávneho posúdenia tým, že na tomto trhu nevykonala vyšetrovanie.

Posúdenie Súdom prvého stupňa

82 Tento žalobný dôvod sa delí na dve časti. V prvom rade žalobca uvádza, že Komisia opomenula zanalyzovať posilnenie postavenia zlúčeného subjektu na trhu s nákupom letiskových služieb, ktorý definuje ako trh so službami týkajúcimi sa infraštruktúry, ako je prevádzka a údržba dráhy, používanie ciest a prevádzkových plôch letiska, ako aj navádzanie civilných lietadiel, za ktoré sa platia poplatky. V druhom rade žalobca uvádza, že Komisia opomenula preskúmať obchodný vplyv, ktorý by zlúčený subjekt mohol vykonávať na AdP.

83 Účastníci konania boli na pojednávaní vyzvaní, aby uviedli, či tieto služby predstavujú jeden alebo viacero relevantných trhov, ktoré treba odlíšiť od trhov definovaných podľa uvedeného prístupu O & P. Komisia, ktorej v tejto otázke žalobca neodporuje, usúdila, že tieto služby predstavujú viaceré relevantné trhy, ktoré sú odlišné od trhov definovaných podľa uvedeného prístupu.

O nezohľadnení posilnenia dominantného postavenia na trhu s nákupom letiskových služieb

84 V prejednávanom prípade sa žalobca obmedzuje na jednoduché tvrdenie, že existuje samostatný trh pre služby spojené s prístupom k infraštruktúre letiska, za ktoré sa platia poplatky a na ktoré by zlúčený subjekt uplatňoval väčšiu kúpnu silu, bez toho, aby predložil akýkoľvek dôkaz o vytvorení alebo posilnení dominantného postavenia, ktoré by narušilo hospodársku súťaž na tomto trhu.

- 85 Žalobca bol na pojednávaní vyzvaný, aby uviedol, akým spôsobom je podľa neho s koncentráciou spojené posilnenie dominantného postavenia na danom trhu, keďže v tomto ohľade sú jeho písomnosti neúplné. Súd prvého stupňa však usudzuje, že žalobca nebol schopný predložiť relevantné skutočnosti, ktoré by preukázali takéto posilnenie, a v dôsledku toho aj zjavne nesprávne posúdenie Komisie v tomto ohľade.
- 86 Navyše Súd prvého stupňa uvádza, že odôvodnenie č. 73 napadnutého rozhodnutia uznáva, že účastníci koncentrácie „v porovnaní so svojimi konkurentmi majú prospech z veľkých úspor na týchto dvoch letiskách..., ako aj z väčšej sily pri negociovaní cien s vonkajšími dodávateľmi, pokiaľ ide o technickú údržbu, služby spojené s odbavovaním cestujúcich a tovaru na zemi, letiskové zariadenia atď.“. Z toho vyplýva, že podľa napadnutého rozhodnutia „by mal zlúčený subjekt na tejto linke veľmi silné postavenie medzi prestupnými strediskami“, ktorými sú Paríž a Amsterdam.
- 87 Komisia preto uznala, že koncentrácia môže mať konkurenčný vplyv na prestupné strediská. To, že Komisia považovala problémy z hľadiska hospodárskej súťaže vo vzťahu k obchodným činnostiam vykonávaným v strediskách účastníkov koncentrácie za samozrejme bez toho, aby vykonala presnú analýzu týchto trhov, nemôže predstavovať znak zjavne nesprávneho posúdenia, ktoré by mohlo spochybniť zákonnosť napadnutého rozhodnutia. Zistenie totiž Komisiu viedlo k akceptácii záväzkov, ktorých predmetom bolo čeliť nadobudnutej váhe vo všeobecnosti a vzhľadom na uznanie dominantného postavenia osobitne na prestupné strediská zlúčeného subjektu.
- 88 Prvá časť žalobného dôvodu sa preto musí zamietnuť.

O posilnenom vplyve zlúčeného subjektu vo vzťahu k AdP

89 Žalobca tvrdí, že AdP, ktorý podľa neho zodpovedá za pridelovanie prevádzkových intervalov, by mohol byť ovplyvnený dominantným postavením zlúčeného subjektu v Paríži.

90 Po prvé, pokiaľ ide o pridelovanie prevádzkových intervalov, je vhodné pripomenúť, že v čase skutkového stavu sa toto pridelovanie riadilo nariadením Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách spoločenstva (Ú. v. ES L 14, s. 1; Mim. vyd. 07/002, s. 3). Článok 4 tohto nariadenia znie:

„... Členský štát zabezpečí, aby koordinátor vykonával svoje povinnosti ako nezávislý, v súlade s... nariadením... Koordinátor koná neutrálne, nediskriminačne a transparentne..., zodpovedá za pridelovanie prevádzkových intervalov [... a] monitoruje využívanie prevádzkových intervalov...“

91 Z vyššie uvedeného vyplýva, že pridelovanie prevádzkových intervalov spadá pod právnu úpravu nariadenia, ktorá zo zásady bráni tomu, aby subjekt zodpovedný za pridelovanie zvýhodnil zlúčený subjekt tým, že mu poskytne lepšie prevádzkové intervaly ako jeho konkurentom. V tejto súvislosti žalobca a Komisia uviedli na pojednávaní, že sa nechcú vyjadrovať k skutočnej identite zodpovedného subjektu (AdP alebo COHOR).

92 Okrem toho sa musí skonštatovať, že žalobca nepredložil žiaden dôkaz, ktorý by mohol preukázať, že by účastníci koncentrácie v prejednávacom prípade mohli tento subjekt ovplyvniť takým či onakým spôsobom.

- 93 Po druhé je vhodné uviesť, že vo všeobecnosti sa rozlišuje medzi čisto administratívnymi činnosťami AdP, ako dozor, a činnosťami riadenia a prevádzkovania parížskych letísk, za ktoré sa platia obchodné poplatky meniace sa podľa uskutočneného obratu (rozsudok Letiská Paríža/Komisia, už citovaný v bode 78 vyššie, bod 112). Nemožno tak poprieť, že AdP zodpovedá za dva druhy činností, ktoré sa obsahovo líšia na jednej strane od tzv. činností „verejnej služby“ a na strane druhej od obchodných činností, ktoré sú nevyhnutne podriadené pravidlám hospodárskej súťaže. Skutočnosť, že aj Air France, aj AdP sú podniky verejného práva, nemôže viesť k domnienke o existencii kartelu, čo chce, ako sa zdá, naznačiť žalobca.
- 94 Vzhľadom na vyššie uvedené sa druhá časť žalobného dôvodu musí zamietnuť a v dôsledku toho celý druhý žalobný dôvod.

3. O treťom žalobnom dôvode založenom na zjavne nesprávnom posúdení substitučnosti CDG a Orly

Tvrdenia účastníkov konania

- 95 Žalobca napáda odôvodnenie Komisie týkajúce sa substitučnosti CDG a Orly. Vzhľadom na umiestnenie týchto letísk žalobca uvádza, že podľa jeho výpočtov sa CDG nachádza takmer dvakrát ďalej od centra Paríža ako Orly (30 kilometrov oproti 18 kilometrom), pričom Orly sa nachádza na juh od centra Paríža a CDG na severovýchod. Okrem toho sa domnieva, že keďže je Orly menšie, je čas potrebný na vystúpenie z lietadla a dosiahnutie prestupovacích bodov na iné dopravné prostriedky nižší ako čas, ktorý je potrebný na CDG. V dôsledku toho sa do centra Paríža cestuje rýchlejšie z Orly.

96 Žalobca tvrdí, že v praxi väčšina sieťových diaľkových dopravcov sústredila svoje činnosti na CDG, pričom Orly je prevažne určený na krátke európske a domáce lety. Podľa žalobcu totiž CDG riadi veľké množstvo transferov medzi letmi, pričom Orly je staršie letisko, a teda menej vybavené na to, aby čelilo takémuto množstvu. Takisto Air France sústreďuje svoje diaľkové interkontinentálne lety na CDG a Orly používa pre svoje domáce lety. Je preto nevyhnutné cestovať z CDG pre prístup k interkontinentálnym letom, pretože sieťoví prepravcovia sú tam usadení. Okrem toho, keďže letiskové poplatky sú zreteľne vyššie ako na Orly, nízkonákladoví prepravcovia sú tak náchylnejší pôsobiť na Orly. Žalobca dodáva, že samotná Komisia uznala, že veľká časť spotrebiteľov nepovažovala tieto dve letiská za substitučné (odôvodnenie č. 28 napadnutého rozhodnutia). Podľa neho aj keď Komisia vyhlási, že substitučnosť letísk sa musí zohľadniť tak z hľadiska dopytu, ako aj ponuky, neanalyzuje situáciu tak, aby považovala letiská za priamych poskytovateľov služieb leteckým spoločnostiam. Komisia tak z toho nevyvodila záver, ktorý z toho vyplýva, a to, že letecké spoločnosti ako spotrebiteľia letiskových služieb majú rôzne potreby podľa toho, či ide o sieťové letecké spoločnosti ako je Air France, alebo o nízkonákladových prepravcov.

97 Komisia pripomína, že uznanie substitučnosti medzi CDG a Orly umožní novým potenciálnym účastníkom na trhu požadovať prevádzkové intervaly na jednom alebo druhom letisku (bod 1.3.9 balíka záväzkov). Za týchto podmienok napadnutý záver nijako nepoškodzuje žalobcu, pričom žalobca nemá oprávnený záujem na tomto žalobnom dôvode, ktorý je v dôsledku toho neprípustný (rozsudok NBV a NVB/ Komisia, už citovaný v bode 40 vyššie, body 31 a nasl.).

98 Pokiaľ ide o podstatu žalobného dôvodu, rozhodujúcim znakom na uznanie geografickej substitučnosti nie je vzdialenosť, ktorá oddeľuje obe letiská od centra Paríža, ale čas potrebný na ich dosiahnutie. V rozpore s tým, čo tvrdí žalobca, CDG je adekvátne obslužený spojenou prepravou, pričom tak jedno, ako aj druhé letisko sú spojené s centrom Paríža. Okrem toho Komisia nepopiera tvrdenie žalobcu, že

CDG sa predovšetkým používa na diaľkové lety, kým Orly sa koncentruje hlavne na krátke lety. Toto tvrdenie sa však vzťahuje na ponuku, čo je pre určenie existencie substitučnosti menej významné kritérium ako dopyt.

Posúdenie Súdom prvého stupňa

- 99 Ako Komisia uviedla v oznámení o definícii trhu, podniky sú vystavené trom hlavným konkurenčným prekážkam, ktorých zdrojmi sú: substitučnosť na strane dopytu, substitučnosť na strane ponuky a potenciálna konkurencia. Z ekonomického hľadiska predstavuje substitučnosť na strane dopytu pre definíciu relevantného trhu najbezprostrednejšiu a najúčinnnejšiu disciplinárnu silu pôsobiacu na dodávateľov daného výrobku, a to najmä v oblasti rozhodovania o cenách (bod 13). substitučnosť sa preto musí zohľadniť nielen z hľadiska ponuky, ale aj z hľadiska dopytu, ktorý je v zásade najúčinnnejším hodnotiacim kritériom.

— O umístnění obidvoch letísk

- 100 Ako zdôrazňuje Komisia, určujúcim znakom na posúdenie geografickej substitučnosti CDG a Orly z hľadiska dopytu nie je vzdialenosť, ktorá existuje medzi základným východiskovým bodom a oboma letiskami, ale čas potrebný na ich dosiahnutie z tohto bodu. Žalobca nepredložil žiaden dôkaz, ktorý by mohol preukázať, že toto kritérium nepredstavuje dôležitý znak existencie geografickej substitučnosti.

- 101 V prejednávacom prípade žalobca nemôže poprieť skutočnosť, že dostupnosť obidvoch letísk je z časového hľadiska ekvivalentná, keďže sám uviedol, že z Boulevard Saint-Michel je na dosiahnutie CDG potrebných 33 minút (prostredníctvom RER B) a 30 minút na dosiahnutie Orly (prostredníctvom RER B alebo linky Orlyval). V tejto súvislosti tvrdenie žalobcu — že sa čas potrebný na príjazd do centra Paríža líši v prípade oboch letísk v závislosti od času potrebného na dosiahnutie iných dopravných prostriedkov po vystúpení z lietadla — nie je podložené skutkovými dôkazmi.
- 102 V dôsledku toho žalobca nepreukázal zjavnú chybu, ktorej sa mala Komisia dopustiť tým, že uznala substitučnosť medzi oboma letiskami z dôvodu, že spotrebiteľovi je ľahostajné, či sa na odlet dopraví na CDG, či na Orly a či sa do centra Paríža dostane z jedného alebo z druhého letiska.

— O druhu letov, ktoré zabezpečujú obe letiská

- 103 Po prvé, pokiaľ ide o substitučnosť na strane dopytu, Komisia usúdila, že pre cestujúcich z daného bodu do iného bodu, a to tak pre cestujúcich citlivých na čas, ako aj pre tých, ktorým na ňom nezáleží, sú CDG a Orly navzájom substitučné, pretože ležia v tej istej dopravnej oblasti a disponujú porovnateľnými prístupovými možnosťami (odôvodnenie č. 29 napadnutého rozhodnutia).
- 104 Je totiž vhodné pripomenúť, že na účely preskúmania substitučnosti oboch letísk musí Komisia zohľadniť celkový dopyt, keďže zákazníci, ktorí nie sú citliví na čas, majú iné požiadavky, pretože sú flexibilnejší. Takisto Komisia mohla uznať, že pre početných zákazníkov na služobných cestách nie sú CDG a Orly substitučné, pretože Orly ponúka menej nadväzujúcich spojení (odôvodnenie č. 28 napadnutého rozhodnutia). Vlastné očakávania cestujúcich na služobných cestách tak viedli

Komisiu k úvahe, že existujú „pod-trhy“ v závislosti od toho, či cestujúci kladú alebo nekladú dôraz na čas. Uvedené úvahy, vlastné určitým cestujúcim na služobných cestách, ktorí predstavujú len časť dopytu, nemôžu spochybníť závery o substitučnosti. Na jednej strane Komisia výslovne uznala osobitné požiadavky tejto kategórie cestujúcich. Na strane druhej žalobca nepredložil žiadny dôkaz, ktorý by mohol preukázať, že vlastné očakávania cestujúcich citlivých na čas, ku ktorým patrí aj väčšina cestujúcich na služobných cestách, by mala mať prednosť pred očakávaniami zákazníkov, ktorým na čase nezáleží a ktorí považujú obe predmetné letiská za substitučné.

105 Pokiaľ ide o tvrdenie žalobcu, podľa ktorého Komisia nevzala do úvahy, že letecké spoločnosti ako klienti, a teda spotrebiteľia letiskových služieb, majú iné potreby podľa toho, či ide o sieťové letecké spoločnosti alebo o nízkonákladových prepravcov, a teda že tieto dve letiská nemožno považovať za substitučné, Súd prvého stupňa konštatuje, že žalobca neponúka skutočnosti, ktoré by dokázali a vysvetlili toto stanovisko.

106 Z vyššie uvedeného vyplýva, že žalobca nepredložil žiadny dôkaz, ktorý by mohol preukázať, že Komisia dospela k nesprávnemu záveru o substitučnosti oboch parížskych letísk na strane dopytu.

107 Po druhé, pokiaľ ide o ponuku leteckých spoločností spotrebiteľom na jednom z letísk, treba usudzovať, že tvrdenia žalobcu, ktoré sa týkali jednak druhov letov, ktoré letiská ponúkajú v závislosti od osobitosti ich infraštruktúry, a jednak charakteristík vlastných oboj letiskám, majú, ako už bolo skôr uvedené, obmedzenejší dosah.

- 108 Súd prvého stupňa uvádza, že Komisia uznala funkčné osobitosti oboch letísk, ktoré udáva žalobca, pretože uviedla, že z hľadiska ponuky usudzovala väčšina sieťových prepravcov, že obe letiská sú substitučné, aj keď svoje činnosti sústredili na CDG, kým letecké spoločnosti činné na Orly sústredili svoje činnosti predovšetkým na vnútornú dopravu. Pre niektoré letecké spoločnosti totiž tieto dve letiská mohli byť nesubstitučné vzhľadom na trhy, na ktorých boli činné (tranzitná doprava alebo doprava z miesta na miesto, vnútorné alebo medzinárodné linky) a na náklady (pozri v tomto zmysle odôvodnenie č. 28 napadnutého rozhodnutia). Napadnuté rozhodnutie tak uvádza, že substitučnosť možno posúdiť odlišne, predovšetkým pre nízkonákladové letecké spoločnosti, pre ktoré je dôležité môcť si zvoliť letisko, aby minimalizovali svoje náklady, keďže uplatňované letiskové poplatky sa môžu líšiť od jedného letiska k druhému (odôvodnenie č. 28 napadnutého rozhodnutia). Z toho vyplýva, že Komisia vykonala celkovú analýzu na uznanie substitučnosti oboch letísk tak, že okrem iných kritérií zohľadnila obchodné osobitosti vlastné nízkonákladovým spoločnostiam.
- 109 Vzhľadom na vyššie uvedené nepredložil žalobca žiadny dôkaz, ktorý by mohol preukázať existenciu zjavne nesprávneho posúdenia substitučnosti medzi CDG a Orly.
- 110 Tretí žalobný dôvod sa preto musí zamietnuť.

4. O štvrtom žalobnom dôvode založenom na zjavne nesprávnom posúdení z dôvodu neexistencie preskúmania účinkov koncentrácie na potenciálnu konkurenciu

Tvrdenia účastníkov konania

- 111 Žalobca po prvé usudzuje, že Komisia mala zohľadniť obchodnú stratégiu KLM v prípade neuskutočnenia koncentrácie, a to z hľadiska dopadu zmien, ktoré prinesie

liberalizácia leteckého odvetvia a mandátu udeleného Komisii pre negociovanie dohôd týkajúcich sa leteckých služieb medzi Spoločenstvom a tretími krajinami. Uvádza, že letecké spoločnosti Spoločenstva, vrátane KLM, majú získať neobmedzenú slobodu ponúkať služby, najmä s právom na veľkú dopravu bez obmedzení týkajúcich sa cien alebo letového poriadku.

- 112 Žalobca sa po druhé domnieva, že bez koncentrácie s Air France by KLM musel byť podnikom vstupujúcim na trh najpravdepodobnejšie v Paríži, pretože domáci trh KLM je trochu obmedzený, čo by ho povzbudilo k tomu, aby svoje činnosti rozšíril na medzinárodnej úrovni a v rámci Európy. Okrem toho KLM vykonával svoje činnosti v blízkosti Paríža, čo mu umožnilo dôkladne sa oboznámiť s francúzsko-belgickým trhom, a hospodárska súťaž so službami medzinárodnej leteckej prepravy z Paríža je okrem toho obmedzená. Žalobca teda usudzuje, že koncentrácia umožní Air France vylúčiť svojho potenciálneho konkurenta najpravdepodobnejšie v Paríži a zachovať svoje dominantné postavenie na domácich trhoch.
- 113 Komisia tvrdí, že z dôvodu veľkosti liberalizácie leteckého odvetvia a veľkého počtu relevantných dohôd môže byť odhad takéhoto procesu len špekuláciou. Okrem toho zdôrazňuje, že keďže KLM nie je podnikom, ktorý by mohol mať skutočné a konkrétne možnosti vstupu na relevantný trh, nemožno ho považovať za potenciálneho konkurenta Air France v Paríži.

Posúdenie Súdom prvého stupňa

- 114 Tento žalobný dôvod sa delí na dve časti týkajúce sa po prvé konkurenčného vplyvu vyvolaného liberalizáciou leteckého odvetvia a po druhé povahy potenciálneho konkurenta KLM v Paríži.

- 115 Pokiaľ ide o liberalizáciu leteckého odvetvia, žalobca nepredložil konkrétny dôkaz na podporu svojho tvrdenia, a teda nepreukázal, že táto liberalizácia, ktorej vplyv sa ťažko meria, by umožnila KLM rozvinúť svoje konkurenčné postavenie, a tak zväčšiť svoju obchodnú váhu a konkurovať Air France v Paríži najmä ponukou služieb z Paríža s destináciou do neeurópskych krajín. Prvá časť žalobného dôvodu sa preto musí zamietnuť.
- 116 Pokiaľ ide o povahu potenciálneho konkurenta KLM v Paríži, je vhodné pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry sa podmienky hospodárskej súťaže skúmajú s prihliadnutím nielen na aktuálnu konkurenciu, ktorú vytvárajú podniky už prítomné na relevantnom trhu, ale aj na potenciálnu konkurenciu, aby sa zistilo, či vzhľadom na štruktúru trhu a hospodársky a právny kontext, v rámci ktorého funguje, existujú skutočné a konkrétne možnosti, aby dotknuté podniky medzi sebou súperili alebo nový účastník vstúpil na relevantný trh a konkuroval už etablovaným podnikom (rozsudok Súdu prvého stupňa z 15. septembra 1998, *European Night Services a. i./Komisia*, T-374/94, T-375/94, T-384/94 a T-388/94, Zb. s. II-3141, bod 137).
- 117 V tejto súvislosti je namieste po prvé preskúmať tvrdenie týkajúce sa obmedzenej veľkosti domáceho trhu KLM, ako tvrdí žalobca, a po druhé tvrdenie týkajúce sa najmä blízkosti Amsterdamu, centra činnosti KLM, od Paríža.

O obmedzenej veľkosti domáceho trhu KLM

- 118 Z napadnutého rozhodnutia vyplýva, že sieťovú leteckú spoločnosť možno považovať za potenciálneho konkurenta na nejakej linke, len ak je schopná byť spojená s jej strediskom. V odôvodnení 17 totiž napadnuté rozhodnutie uvádza, že „hviezdicový

system je určujúci pre rozhodnutie sieťových prepravcov, či budú (alebo nebudú) prevádzkovať službu osobnej leteckej prepravy na určitej linky O & P“. Dodáva, že „letecké spoločnosti prevádzkujúce sieť sústreďujú dopravu v jednom stredisku a premiestňujú cestujúcich cez jedno stredisko do mnohých destinácií“ a že „vo všeobecnosti letecké spoločnosti sa vyhýbajú tomu prevziať do svojej ponuky dvojicu miest, ktoré nie sú spojené cez ich strediská“. V tejto súvislosti je vhodné uviesť, že žalobca nepopiera skutočnosť, že sieťové letecké spoločnosti skutočne sústredili svoje činnosti na svojich príslušných strediskách.

- 119 Pokiaľ ide o krátke linky, ako vysvetľuje Komisia, náklady sieťových leteckých spoločností sú také, že sa na ich poskytovanie zaväzujú len vtedy, ak sú spojené s ich strediskom, alebo ak sú na týchto linkách jedinými prevádzkovateľmi. V dôsledku toho každý podnik vstupujúci na trh na týchto linkách je domáca spoločnosť miesta odletu alebo priletu týchto liniek alebo nízkonákladová spoločnosť, čo vysvetľuje, prečo by KLM nemohol na týchto trhoch pôsobiť, ak by tieto linky neboli spojené s Amsterdamom.
- 120 Pokiaľ ide o diaľkové linky, z písomností Komisie vyplýva, že určité percento cestujúcich musia tvoriť tranzitní cestujúci, aby tak letecká spoločnosť mohla predať značné množstvo miest a dlhodobo zachovať svoju službu. Dôsledkom toho je, že môže naplniť svoje diaľkové linky prepravou z iných liniek prostredníctvom svojho tranzitného strediska.
- 121 V prejednávanom prípade účastníci konania nespochybňujú, že väčšina cestujúcich je v Amsterdame kvôli prestupovaniu, čo umožňuje KLM zachovať životaschopnosť svojej činnosti v jeho stredisku. Žalobca však nepreukázal, že KLM disponuje sieťou, ktorá mu umožňuje prepravovať cestujúcich do iných destinácií vo Francúzsku, a to z Paríža. Aj za predpokladu, že KLM má zámer rozvinúť svoje činnosti, ktoré žalobca

kvalifikuje ako obmedzené, nezdá sa, že by organizácia KLM umožňovala vyvíjať konkurenčný tlak na Air France v Paríži.

- 122 Je vhodné skonštatovať, že v prejednávanom prípade žalobca dostatočne právne nepreukázal, že by bol prístup Komisie týkajúci sa sústredenia činností KLM do Amsterdamu postihnutý existenciou zjavne nesprávneho posúdenia.

O blízkosti Amsterdamu, strediska činnosti KLM, k Parížom a o obmedzenej hospodárskej súťaži existujúcej v službách medzinárodnej leteckej prepravy z Paríža

- 123 Z písomností Komisie vyplýva, že prepojenie dvoch takých blízkych letísk ako sú Paríž a Amsterdam, sa zo strategického hľadiska nejaví životaschopné. Iné letecké spoločnosti majú silnejšie obchodné dôvody na vstup na daný trh ako KLM, pretože pre cestujúceho nie je príliš zaujímavé využívať spojenie s prestupom zároveň v Paríži aj v Amsterdame. Keďže hlavné destinácie KLM, Spojené štáty a Ďaleký východ, majú odlet z Amsterdamu, žalobca nepreukázal, že by KLM mal hospodársky záujem rozvíjať svoje činnosti z Paríža, pretože v Amsterdame má prospech zároveň z cestujúcich na linkách s prestupovaním, s miestom odletu v Spojených štátoch, a z miestnych cestujúcich smerujúcich na Ďaleký východ. Okrem toho by pri takejto obchodnej stratégii hrozila priama konkurencia činnosti rozvíjanej a sústredenej do Amsterdamu, ktorá je zrejme súčasťou organizačnej osobitosti KLM. Napokon by bolo potrebné vynaložiť značné investície bez toho, aby boli pritom jasne identifikovateľné zodpovedajúce zisky, čo značne obmedzuje relevantnosť tvrdenia žalobcu, podľa ktorého by sa KLM mal kvalifikovať ako potenciálny konkurent Air France v Paríži.

- 124 Pokiaľ ide napokon o tvrdenie žalobcu, že hospodárska súťaž v službách medzinárodnej leteckej prepravy z Paríža je obmedzená, treba skonštatovať, že napriek tomuto jednoduchému spomenutiu žalobca nepredložil žiadnu argumentáciu na podporu tohto stanoviska. Súd prvého stupňa sa preto nemôže vyjadriť k dopadu tohto tvrdenia.
- 125 V dôsledku toho žalobca dostatočne právne nepreukázal, že sa Komisia dopustila zjavne nesprávneho posúdenia tým, že usúdila, že KLM nebol potenciálnym konkurentom Air France v Paríži.
- 126 Z toho vyplýva, že sa preto musí zamietnuť druhá časť žalobného dôvodu, ako aj celý štvrtý žalobný dôvod.

5. O piatom žalobnom dôvode založenom na zjavne nesprávnom posúdení záväzkov, ktoré prijali účastníci koncentrácie

- 127 Tento žalobný dôvod sa delí na sedem častí. V prvej časti žalobca uvádza, že záväzky sa mali rozšíriť aj na trhy, kde neexistovalo prekryvanie. V druhej a tretej časti žalobca na jednej strane zdôrazňuje neatraktívnosť záväzkov pre nízkonákladové spoločnosti a na strane druhej neexistenciu prevodu životaschopnej podnikateľskej činnosti. Vo štvrtej a piatej časti uvádza nedostatočnosť prenechania prevádzkových intervalov a iných prijatých nápravných opatrení. V šiestej časti žalobca podotýka neexistenciu identifikácie podniku vstupujúceho na trh a neexistenciu rýchleho a trvalého vstupu konkurenta. Napokon v siedmej časti žalobca zdôrazňuje nezohľadnenie vysokorýchlostného vlaku Thalys ako konkurenta.

128 Podľa ustálenej judikatúry disponuje Komisia širokou diskrečnou právomocou pri hodnotení nevyhnutnosti vyžadovať záväzky na odstránenie vážnych pochybností vyvolaných koncentráciou. Z toho vyplýva, že Súdu prvého stupňa neprináleží nahraďiť posúdenie Komisie svojím vlastným, pričom sa jeho preskúmanie musí obmedziť na overenie, že Komisia sa nedopustila zjavne nesprávneho posúdenia. Osobitne údajné nezohľadnenie záväzkov navrhovaných žalobcom samo osebe nepreukazuje, že napadnuté rozhodnutie je postihnuté zjavne nesprávnym posúdením, a okolnosť, že sa mohli prijať aj iné záväzky, ktoré mohli byť pre hospodársku súťaž priaznivejšie, nemôže viesť k zrušeniu tohto rozhodnutia, ak Komisia mohla odôvodnene dospieť k záveru, že záväzky prevzaté do rozhodnutia umožňujú odstrániť vážne pochybnosti (rozsudok Súdu prvého stupňa z 30. septembra 2003, ARD/Komisia, T-158/00, Zb. s. II-3825, body 328 a 329).

129 V rámci výkonu svojho súdneho preskúmania musí Súd prvého stupňa vziať do úvahy osobitný účel záväzkov prijatých počas fázy I, ktorých účelom nie je — na rozdiel od záväzkov prijatých počas fázy II — zabrániť vytvoreniu alebo posilneniu dominantného postavenia, ale odstrániť všetky vážne pochybnosti v tomto ohľade. Preto ak Súd prvého stupňa skúma, či záväzky prijaté počas fázy I umožňujú Komisii vzhľadom na ich dosah a obsah prijať rozhodnutie o schválení bez otvorenia fázy II, musí overiť, že Komisia sa mohla bez toho, aby sa dopustila zjavne nesprávneho posúdenia, domnievať, že tieto záväzky predstavujú priamu a postačujúcu odpoveď, ktorá jasne odstráni všetky vážne pochybnosti (rozsudok Súdu prvého stupňa z 3. apríla 2003, Royal Philips Electronics/Komisia, T-119/02, Zb. s. II-1433, body 79 a 80).

O prvej časti založenej na nerozšírení záväzkov na trhy, kde neexistovalo prekrývanie

— Tvrdenia účastníkov konania

130 Žalobca usudzuje, že záväzky sa mali rozšíriť tak, aby zahŕňali linky, na ktorých Komisia neidentifikovala problémy z hľadiska hospodárskej súťaže, a to z dôvodu

neatraktívnosti relevantných trhov. Žalobca pripomína, že v priebehu správneho konania navrhol Komisii značný počet prevádzkových intervalov, ktoré sa majú prenechať, aby záväzky mohli byť plne efektívne. Preto si kladie otázku, do akej miery sa jeho stanovisko zohľadnilo. Okrem toho uvádza, že sa Komisia obmedzila na akceptovanie záväzkov týkajúcich sa liniek bez toho, aby vzala do úvahy relevantné trhy na všetkých príslušných linkách.

- 131 Komisia usudzuje, že by bolo neodôvodnené požadovať od účastníkov koncentrácie, aby sa pri neexistencii skutočnej nevyhnutnosti vzdali prevádzkových intervalov na linkách, kde neexistujú problémy z hľadiska hospodárskej súťaže.

— Posúdenie Súdom prvého stupňa

- 132 Komisia uznala v bode 17 oznámenia o nápravných opatreniach, že „v záujme zabezpečenia životaschopnosti podniku môže byť potrebné zahrnúť do odpredaja aj tie činnosti, ktoré súvisia s trhmi, vzhľadom na ktoré Komisia nevyjadrila obavy z narušenia súťaže, pretože by išlo o jediný možný spôsob, ako vytvoriť efektívneho súťažiaceho na dotknutých trhoch“. Vo svojich písomnostiach upresňuje, že o týchto opatreniach sa musí rozhodnúť s prihliadnutím na zásadu proporcionality.

- 133 Podľa ustálenej judikatúry zásada proporcionality vyžaduje, aby akty inštitúcií Spoločenstva nešli nad rámec toho, čo je primerané a nevyhnutné pre dosiahnutie sledovaných cieľov s tým, že ak existuje možnosť voľby spomedzi viacerých primeraných opatrení, je potrebné použiť čo najmenej vynucovacie opatrenia a že spôsobené nevýhody nemôžu byť neprimerané k sledovaným cieľom (rozsudok Súdneho dvora z 5. mája 1998, *National Farmers' Union a i.*, C-157/96, Zb. s. I-2211,

bod 60; rozsudky Súdu prvého stupňa z 27. septembra 2002, Tideland Signal/Komisia, T-211/02, Zb. s. II-3781, bod 39, a z 13. apríla 2005, Verein für Konsumenteninformation/Komisia, T-2/03, Zb. s. II-1121, bod 99).

- 134 Z vyššie uvedeného vyplýva, že o záväzkoch sa musí rozhodnúť s prihliadnutím na problémy hospodárskej súťaže na relevantných trhoch, pričom ak na týchto trhoch možno hospodársku súťaž zachovať, nie je v súlade so zásadou proporcionality nevyhnutné, aby Komisia rozšírila pôsobnosť záväzkov na neovplyvnené trhy.
- 135 V prejednávanom prípade žalobca uvádza, že Komisia mala rozšíriť záväzky na trhy, kde neexistovalo prekryvanie, aby vylúčila všetky prekážky vstupu. Žalobca však len predložil tvrdenie a neidentifikoval trhy, na ktoré mala Komisia rozšíriť uvedené záväzky.
- 136 Okrem toho Súd prvého stupňa uvádza, že sa v priebehu správneho konania zdalo, že by žalobca rád využíval niektoré prevádzkové intervaly, ktoré by účastníci koncentrácie prenechali na trhoch neovplyvnených koncentráciou. Žalobca preto preukázal svoj záujem mať prospech zo záväzkov, ktoré by prijal zlúčený subjekt, aby zmenšil svoju obchodnú prítomnosť na trhoch nepostihnutých problémami hospodárskej súťaže bez toho, aby preukázal, že takéto využívanie by zabezpečilo efektívnu hospodársku súťaž na relevantných trhoch.
- 137 Je však vhodné pripomenúť, že záväzky nemožno bez súťažného dôvodu vnímať ako prostriedok zvýhodnenia prípadného konkurenta, ktorý si želá preniknúť na určitý trh. Skutočnosť, že Komisia nerozšírila záväzky na trhy, kde neexistovalo prekryvanie, aj keď toto opatrenie mohlo zvýhodniť obchodné záujmy žalobcu na trhoch neovplyvnených koncentráciou, v žiadnom prípade preto nepreukazuje, že toto rozšírenie predstavuje jediný spôsob, ako vytvoriť na relevantných trhoch účinného konkurenta.

- 138 Napokon, pokiaľ ide o tvrdenie žalobcu, že Komisia sa obmedzila na akceptovanie záväzkov, ktoré sa týkajú liniek, ale nie relevantných trhov všetkých príslušných liniek, musí sa skonštatovať, že žalobca, ktorý bol na pojednávaní vyzvaný, aby objasnil toto tvrdenie, neidentifikoval tieto trhy a nepredložil dôkaz spôsobilý preukázať zjavne nesprávne posúdenie.
- 139 Z vyššie uvedeného vyplýva, že žalobca nepreukázal, že sa Komisia dopustila zjavne nesprávneho posúdenia. Prvá časť žalobného dôvodu sa preto musí zamietnuť.

O druhej časti založenej na neatraktívnosti záväzkov pre nízkonákladové spoločnosti

— Tvrdenia účastníkov konania

- 140 Podľa žalobcu predmetné nápravné opatrenia sú pre nízkonákladových prepravcov a pre dopravcov bez vlastnej siete len málo zaujímavé, pretože predpokladajú obchodné vzťahy a závislosti, ktoré zvyšujú náklady. Podľa žalobcu je totiž konkurentom najnáchylnejším preniknúť na linku Paríž — Amsterdam nízkonákladová spoločnosť. Žalobca však uvádza, že z deviatich relevantných trhov v Európe len na troch linkách bol dostatočný počet cestujúcich, aby boli pre nízkonákladovú spoločnosť ziskové. Okrem toho si zvýšenie viditeľnosti nových účastníkov a členenie prítomnosti účastníkov koncentrácie a prítomnosti Alitalia vyžaduje významné investície do reklamy na týchto trhoch. Napokon, tranzitné strediská neponúkajú atraktívne podmienky pre nízkonákladové spoločnosti z dôvodu dopravného preťaženia, ktoré spôsobujú meškanie, a s tým aj náklady.

- 141 Komisia popiera stanovisko žalobcu, že nápravné opatrenia sú pre letecké nízkonákladové spoločnosti nezaujímavé.

— Posúdenie Súdom prvého stupňa

- 142 Súd prvého stupňa konštatuje, že z napadnutého rozhodnutia vyplýva, že Komisia sa neobmedzila na akceptovanie prenechania prevádzkových intervalov, pretože iné záväzky posilňujú toto opatrenie na účely podnietenia všetkých leteckých spoločností, vrátane nízkonákladových spoločností, aby prenikli na relevantné trhy.
- 143 Podľa nápravného opatrenia týkajúceho sa vernostných programov môžu cestujúci na letoch prevádzkovaných konkurenčnými leteckými spoločnosťami na relevantných trhoch získať „míle“ u zlúčeného subjektu, čo týmto cestujúcim dáva nie nepatrnú výhodu, a teda nepriamo konkurenčným leteckým spoločnostiam (bod 6 balíka záväzkov). V prípade, že si žalobca nepraje zúčastniť sa napr. na vernostnom programe z dôvodu svojich vlastných potrieb a svojej organizácie, tento postoj je výsledkom jemu vlastného obchodného rozhodnutia. Takáto strategická možnosť preto nemôže preukázať neadekvátnosť prijatých nápravných opatrení a v dôsledku toho existenciu zjavne nesprávneho posúdenia, ktoré možno pripísať Komisii.
- 144 Je vhodné skonštatovať, že nízkonákladové spoločnosti môžu mať takisto prospech z medzilinkových dohôd, ktoré umožňujú ponúkať cestu tam a späť, z ktorých jeden let zabezpečí zlúčený subjekt (bod 5 balíka záväzkov). Okrem toho záväzky stanovujú, že v Paríži môžu letecké spoločnosti získať prevádzkové intervaly buď na CGD alebo na Orly, aby sa zohľadnili rozdielne organizačné a obchodné preferencie každej leteckej spoločnosti.

- 145 Skutočnosť, že na deviatich linkách, ktoré identifikovala Komisia ako vyvolávajúce problémy z hľadiska hospodárskej súťaže, sú len tri ziskové pre nízkonákladovú leteckú spoločnosť, nepreukazuje, že sa Komisia dopustila zjavne nesprávneho posúdenia. Účelom záväzkov prijatých na záver fázy I je totiž odstrániť vážne pochybnosti Komisie vo vzťahu k zlučiteľnosti koncentrácie so spoločným trhom a nemôžu podniky vstupujúce na trh oslobodiť od nákladov spojených s preniknutím na trh, pretože tieto investície sú integrálnou súčasťou logiky každej obchodnej činnosti.
- 146 Okrem toho nízky počet cestujúcich na niektorých relevantných trhoch, konkrétne počet nižší ako 70 000 cestujúcich ročne, nemôže preukázať, že záväzky nie sú atraktívne pre nízkonákladové spoločnosti. Z písomností Komisie totiž vyplýva, že žalobca prejavil svoj záujem preniknúť na tento druh trhu, ako to dosvedčuje jeho vstup na trh Amsterdam — Bristol v roku 2003, na linku, ktorá sa týkala len 59 314 cestujúcich ročne.
- 147 Okrem toho prítomnosť významných hráčov na trhu môže sťažiť vstup nového konkurenta na trh, ale nemožno ju považovať za absolútnu brzdu takéhoto vstupu. To dosvedčuje najmä zvýšený počet nízkonákladových spoločností, ktoré prenikajú na trh tam, kde sú už činné silné letecké spoločnosti.
- 148 Pokiaľ ide o tvrdenie žalobcu, že tranzitné strediská neponúkajú atraktívne podmienky pre letecké nízkonákladové spoločnosti z dôvodu dopravného preťaženia a dopravných špičiek spôsobujúcich meškanie a s tým spojené náklady, Súd prvého stupňa konštatuje, že žalobca sa v rámci správneho konania snažil preukázať, že prenechanie prevádzkových intervalov bolo nedostatočné na podnietenie nových účastníkov. Toto tvrdenie však odporuje obsahu jeho odpovede adresovanej Komisii 14. januára 2004, v ktorej vysvetľuje, že „svojou prítomnosťou v Paríži je najbližším

konkurentom Air France, pokiaľ ide o domáce letecké cesty na francúzskom území“, že „sa aktívne snaží vytvoriť operačnú základňu na [Orly]“, že „v súčasnosti, vlastní štyri lietadlá, ktoré tam majú základňu..., tri ďalšie lietadlá [činné] na [CDG]“ a napokon, že „uprednostňuje využívať [Orly] pred [CDG] vzhľadom na jeho blízkosť k centru Paríža“.

- 149 Napokon je vhodné zdôrazniť, že Komisia vykonala prieskum na trhu u 90 konkurentov, a neobmedzila sa preto len na obavy nízkonákladových spoločností, čo vysvetľuje, že záväzky nemusia eventuálne v celom rozsahu vyhovovať potrebám žalobcu. Záväzky totiž musia zachovať hospodársku súťaž na relevantných trhoch, a tá sa neobmedzuje na súťaž leteckých spoločností, pretože železniční prepravcovia sú podľa trhu aktívnymi konkurentmi, ako to zdôrazňuje Komisia (pozri v tomto zmysle, bod 7 balíka záväzkov).
- 150 Z vyššie uvedeného vyplýva, že žalobca nepredložil dôkaz o zjavne nesprávnom posúdení, ktoré by sa dalo pripísať Komisii.
- 151 Druhá časť žalobného dôvodu sa preto musí zamietnuť.

O tretej časti založenej na neexistencii odpredaja životaschopnej podnikateľskej činnosti

— Tvrdenia účastníkov konania

- 152 Žalobca zdôrazňuje, že Komisia sa obmedzila skôr na obmedzenie prekážok vstupu na trh ako na zabezpečenie odpredaja životaschopnej podnikateľskej činnosti konkurentovi alebo podielov na trhu, čo nezodpovedá jej obvyklej praxi.

153 Komisia usudzuje, že žalobca jej nemôže vytýkať, že nevyžadovala odpredaj životaschopnej podnikateľskej činnosti, pretože vedela, že žiadny z účastníkov koncentrácie nemal činnosti, ktoré by bolo možné ľahko odpredať. Okrem toho pripomína, že oznámenie o nápravných opatreniach uvádza, že možno akceptovať aj iné druhy opatrení.

— Posúdenie Súdom prvého stupňa

154 Treba poznamenať, že podľa oznámenia o nápravných opatreniach časť podniku, ktorá je predmetom odpredaja, musí predstavovať životaschopnú podnikateľskú činnosť, ktorá, ak by ju vykonával vhodný nadobúdateľ, dokáže trvalo efektívne súťažiť so zlúčeným subjektom. Aj keď ide o preferované nápravné opatrenie, odpredaj časti podniku nie je jedinou možnosťou nápravy prijateľnou pre Komisiu; môžu existovať situácie, keď je odpredaj časti podniku nemožný; za takýchto okolností musí Komisia určiť, či nie je možné efektívnu súťaž na trhu ovplyvniť použitím iných typov nápravných opatrení (body 14 a 26 oznámenia).

155 Z písomností Komisie vyplýva, že účastníci koncentrácie nemajú životaschopnú podnikateľskú činnosť, ktorú by mohli odpredať, pričom sa domnieva, že základná prekážka vstupu na trh je spojená s nedostatočnosťou prevádzkových intervalov dostupných na veľkých letiskách.

156 V tejto súvislosti Komisia dostatočne právne preukazuje, že odpredaj lietadiel nemusí účinne napraviť problémy z hľadiska hospodárskej súťaže spôsobené koncentráciou, pretože je zložité, ak nie nemožné, overiť, či kupujúci týchto lietadiel ich budú skutočne používať na relevantných trhoch. Okrem toho potenciálny nový účastník môže vziať do nájmu alebo kúpiť ojazdené lietadlo, pričom užívanie alebo držba lietadla sa nejaví ako najbezprostrednejšia prekážka vstupu na trh.

157 V prejednávacom prípade sa musí skonštatovať, že žalobca nepredložil žiaden dôkaz, ktorý by preukázal čo i len to, že prístup k prevádzkovým intervalom nebol najdôležitejšou prekážkou vstupu na trh.

158 V tejto súvislosti Súd prvého stupňa poukazuje na to, že žalobca aj napriek argumentom, ktoré uvádza v tejto žalobe, pripustil, že prístup k prevádzkovým intervalom predstavuje podstatnú prekážkou vstupu na trh, pretože vo svojich odpovediach zo 14. a 30. januára 2004 uviedol:

„Neexistencia prístupu k [prevádzkovým intervalom] je najpreukázateľnejšou fyzickou prekážkou vstupu na trh. Bez prístupu k [prevádzkovým intervalom]... nemôžu letecké spoločnosti zavádzať nové služby, ani vytvoriť nové operačné základne pre rozšírenie svojich činností... [Žalobca] je konkurenčne znevýhodnený nedostatkom prístupu k [prevádzkovým intervalom] a k iným infraštruktúram, ktoré potrebuje na rozšírenie svojej siete... Nedostatok prístupu k [prevádzkovým intervalom] a k iným infraštruktúram bráni [žalobcovi], aby vytvoril operačné základne v mestách..., ako je Paríž...“.

159 Žalobca preto dostatočne právne nepreukázal, že sa Komisia dopustila zjavne nesprávneho posúdenia tým, že povolila koncentráciu v nadväznosti na záväzky spočívajúce skôr v obmedzení prekážok vstupu na trh ako v prevode životaschopnej podnikateľskej činnosti konkurentovi.

160 Tretia časť žalobného dôvodu sa preto musí zamietnuť.

O štvrtej časti založenej na nedostatočnosti prenechaných prevádzkových intervalov

— Tvrdenia účastníkov konania

- 161 Žalobca uvádza, že prenechanie prevádzkových intervalov nepodnieti k novým vstupom na trh alebo nedocieli obnovenie hospodárskej súťaže, ako to dokladajú prípady Lufthansa/SAS/United Airlines (veci COMP/D-2/36.201, 36.076 a 36.078) a Swissair/Sabena (vec IV/M.616). Okrem toho, keďže s koncentráciou je spojená trvalá štrukturálna zmena na trhu, všetky záväzky by mali byť trvalé. Skutočnosť, že prenechanie prevádzkových intervalov bolo uložené na neobmedzenú dobu, je preto nerelevantné.
- 162 Podľa žalobcu sa Komisia neprávom obmedzila na prekážky vstupu na trh tvorené prevádzkovými intervalmi bez toho, aby zanalyzovala otázku dominantného postavenia v strediskách alebo výhody vyplývajúce z dobrého mena účastníkov koncentrácie a počtu letov, ktoré ponúkajú. Okrem toho Komisia opomenula vysvetliť, ako počet prevádzkových intervalov, ktoré sa majú odpredať, zabezpečuje dostatočný prevod častí trhu umožňujúci vylúčenie kvázi monopolu účastníkov koncentrácie na relevantných trhoch, najmä ak prevádzkové intervaly neboli odpredané „*en bloc*“. Odpredaj prevádzkových intervalov je takisto nedostatočný, pretože umožňuje len jeden let zo šiestich za deň, a to len na linke Paríž — Amsterdam.
- 163 Žalobca okrem toho uvádza, že Komisia sa dopustila zjavne nesprávneho posúdenia tým, že povolila účastníkom koncentrácie ponechať si viac ako 50 % všetkých prevádzkových intervalov dostupných na každej linke, na ktorú sa vzťahujú záväzky, a to bez toho, aby zabezpečila vstup čo i len jedného konkurenta na týchto linkách. Zdôrazňuje, že na linke Paríž — Amsterdam účastníci koncentrácie ovládajú

najmenej 59 % zo všetkých letov, čo je podľa neho nadmerný podiel, keďže príťažlivosť tejto linky bude obmedzená z dôvodu prítomnosti Thalysu, ktorý má 45 % podiel na trhu na tejto linke.

164 Komisia popiera tvrdenie, že prenechanie prevádzkových intervalov je neprimeraným opatrením, a poukazuje na svoje nedávne rozhodnutia [veci British Midland/Lufthansa/SAS (vec COMP/37.812) a British Airways/SN Brussels Airlines (vec COMP/A/38.477/D2)].

165 Vedľajší účastník konania podotýka, že po prvýkrát sa prenechanie prevádzkových intervalov ukladá na neobmedzenú dobu, pričom záväzky podliehajú všetkým procesným zárukám, ktoré sú nevyhnutné na zabezpečenie skutočného konkurenčného dopadu.

— Posúdenie Súdom prvého stupňa

166 Ako správne preukázala Komisia (pozri body 155 a nasl. vyššie), základná prekážka vstupu do leteckého odvetvia pozostáva z nedostatku prevádzkových intervalov dostupných na veľkých letiskách. V dôsledku toho je dôležité určiť, či sa Komisia v tejto veci nesprávne domnievala, že prenechanie prevádzkových intervalov, ako je stanovené v balíku záväzkov, môže predstavovať efektívne opatrenie na zabezpečenie efektívnej súťaže. V tomto rámci je povinnosťou žalobcu predložiť dôkaz, že prenechanie prevádzkových intervalov, ako je stanovené v nápravných opatreniach, bolo nedostatočné na nápravu vznesených problémov z hľadiska hospodárskej súťaže.

- 167 V prejednávacom prípade žalobca len uvádza skutočnosť, že v rámci správneho konania navrhol, aby sa prenechal väčší počet prevádzkových intervalov, čo by umožnilo podnikom vstupujúcim na trh trvalo konkurovať účastníkom koncentrácie.
- 168 V tejto súvislosti je vhodné pripomenúť, že na určenie primeraného počtu prevádzkových intervalov, ktoré sa majú prenechať, Komisia zohľadnila všetky skutočnosti, ktoré jej oznámili konzultovaní hráči na trhu. Z jej písomností totiž vyplýva, že sa oprela o okolnosť, podľa ktorej hlavne pre obchodných cestujúcich sa určujúci faktor netýka počtu denných letov, ale počtu letov ponúkaných v čase dopravnej špičky, umožňujúcich týmto cestujúcim vykonať v ten istý deň cestu tam a späť.
- 169 Okrem toho Komisia zdôrazňuje, že veľký počet konkurentov považoval záväzky za postačujúce na nápravu problémov z hľadiska hospodárskej súťaže, ktoré vytvorila koncentrácia. Spomedzi štrnástich obchodných zákazníkov konzultovaných v rámci skúmania trhu Komisiou, desať z nich usudzovalo, že prenechanie prevádzkových intervalov bolo postačujúce, keďže šesť letov za deň podľa nich predstavovalo alternatívu voči zlúčenému subjektu na linke Amsterdam — Paríž. Žalobca bol sám spomedzi nízkonákladových spoločností, kto ich hodnotil ako nepostačujúce. Komisia sa preto mohla domnievať, a to vo svetle získaných reakcií, že návrh žalobcu, podľa ktorého sa musí prenechať takmer 22 600 prevádzkových intervalov na Orly, predstavujúcich takmer 31 letov za deň, bol neproporcionálny.
- 170 Okrem toho je vhodné uviesť, že podnik vstupujúci na trh by mal v praxi možnosť prekročiť počet šiestich letov za deň na tejto linke vďaka dohodám o nákupe vyhradenej kapacity miest, pretože zlúčený subjekt je povinný poskytnúť pre cestujúcich podniku vstupujúceho na trh určitý počet sedadiel na svojich letoch (bod 9 balíka záväzkov).

- 171 Pokiaľ ide o počet letov uložených pre iné relevantné trhy, ktoré predstavujú od dvoch do štyroch letov za deň, Súd prvého stupňa konštatuje, že žalobca nepredložil žiaden dôkaz, ktorý by mohol preukázať, že sú nedostatočné na nápravu problémov z hľadiska hospodárskej súťaže, pretože sústreďuje svoju argumentáciu na trh Paríž — Amsterdam.
- 172 Pokiaľ ide o tvrdenie žalobcu, že prevádzkové intervaly sa mali prenechať skôr en bloc ako rôznym konkurentom, je vhodné uviesť, že záväzky špecifikujú, že sa musí priznať prednosť podniku vstupujúcemu na trh spôsobilému prevádzkovať čo najväčší počet letov denne na linke Paríž — Amsterdam (bod 3.4 balíka záväzkov). V dôsledku toho zostáva prenechanie en bloc možnosťou pre prípad, že podnik vstupujúci na trh bude spôsobilý na tejto linke zabezpečiť veľký počet letov za deň. Flexibilita, ktorú tak ponúkli záväzky, umožňuje prenechanie prevádzkových intervalov, ktoré možno prispôsobiť potrebám potenciálnych podnikov vstupujúcich na trh, pretože podnik vstupujúci na trh bude mať možnosť, pokiaľ ide o Paríž, zvoliť si Orly alebo CDG.
- 173 Z vyššie uvedeného vyplýva, že žalobca nepredložil relevantný dôkaz na podporu svojho tvrdenia, že Komisia nepreukázala, ako prenechanie prevádzkových intervalov umožní prevod častí trhu spôsobilý vylúčiť dominanciu účastníkov koncentrácie na štrnástich relevantných trhoch.
- 174 Okrem toho je vhodné pripomenúť, že podiely účastníkov koncentrácie na trhu viedli Komisiu k úvahe, že záväzky sa majú ponúknuť na relevantných trhoch a na trhoch, kde títo účastníci majú takmer 50 % podiel na trhu, rešpektujúc tak domnienku dominantného postavenia, ako vyplýva z judikatúry (pozri v tomto zmysle rozsudok Súdneho dvora z 3. júla 1991, AKZO/Komisia, C-62/86, Zb. s. I-3359, bod 60).

- 175 Skutočnosť, že účastníci koncentrácie si môžu prípadne zachovať významný podiel na relevantných trhoch, ako to tvrdí žalobca o trhu Paríž — Amsterdam, preto nemôže preukázať existenciu zjavne nesprávneho posúdenia, ktoré by sa dalo pripísať Komisii. Komisia totiž akceptovala významné záväzky na tomto trhu s tým, že na jednej strane vstup nových konkurentov na túto linku bude podporený nápravnými opatreniami, a na strane druhej, že zlepšenie infraštruktúry Thalysu, ktoré sa uskutoční v roku 2007, zlepší jeho konkurencieschopnosť pre cestujúcich, citlivých na čas. Tieto skutočnosti predstavujú dostatočné faktory schopné zmenšiť konkurenčnú váhu zlúčeného subjektu.
- 176 Z vyššie uvedeného vyplýva, že žalobca nepreukázal existenciu zjavne nesprávneho posúdenia, ktoré by sa dalo pripísať Komisii.
- 177 Štvrtá časť žalobného dôvodu sa preto musí zamietnuť.

O piatej časti založenej na nedostatočnosti iných nápravných opatrení

— Tvrdenia účastníkov konania

- 178 Žalobca usudzuje, že nápravné opatrenia nepredstavujú stupeň určitosti a dôvery, že sa obnoví konkurenčná štruktúra. Poznomenáva totiž, že účastníci koncentrácie posilnili svoje nápravné opatrenia týkajúce sa prevádzkových intervalov prostredníctvom záväzkov, ktoré kvalifikuje ako orientované na chovanie spadajúce pod článok 81 ES. Žalobca z toho vyvodzuje, že nápravné opatrenia sú neefektívne

a nezabraňujú vytvoreniu alebo posilneniu dominantného postavenia, pretože nie sú ekonomicky ani strategicky koherentné. Komisia okrem toho v napadnutom rozhodnutí nestanovila zrušenie pre prípad neplnenia záväzkov.

179 Napokon žalobca usudzuje, že prístup Komisie predstavuje porušenie legitímnej dôvery, a dodáva, že znenie záväzkov nepreukazuje, ako sú efektívne v plnej miere.

180 Komisia uvádza, že tvrdenie žalobcu nie je podložené. V tejto súvislosti pripomína, že sieťové letecké spoločnosti sa domnievali, že séria navrhnutých záväzkov bola postačujúca na vyriešenie problémov z hľadiska hospodárskej súťaže. Okrem toho, pokiaľ ide o behaviorálnu povahu predmetných záväzkov, Komisia trvá na tom, že poskytnutie prevádzkových intervalov v neobmedzenom trvaní nie je založené na obyčajných záväzkoch orientovaných na správanie, pretože povinnosti uložené zlúčenému subjektu predstavujú podmienky, a nie obyčajné povinnosti.

— Posúdenie Súdom prvého stupňa

181 V prejednávanom prípade z napadnutého rozhodnutia vyplýva, že prijaté záväzky týkajúce sa prevádzkových intervalov sa posilnili dodatočnými, nie nepatrnými, opatreniami v prospech hospodárskej súťaže, ako napr. zachovanie počtu letov počas šiestich po sebe nasledujúcich sezón, ktoré stanoví IATA, medzilinkové dohody, dohody o nákupe vyhradenej kapacity miest, dohody *pro rata*, prístup k vernostnému programu, kombinovaná doprava a záväzky týkajúce sa cien. Preto Komisii nemožno vyčítať, že sa sústredila len na otázku prístupu k prevádzkovým intervalom.

182 Pokiaľ ide o tvrdenie žalobcu týkajúce sa slabosti záväzkov z dôvodu ich behaviorálnej povahy, je vhodné pripomenúť, že záväzky orientované na správanie nie sú svojou povahou nedostatočné, aby zabránili vytvoreniu alebo posilneniu dominantného postavenia, a musia sa posudzovať jednotlivo, rovnako ako štrukturálne záväzky (rozsudok EDP/Komisia, už citovaný v bode 44 vyššie, bod 100; pozri v tomto zmysle aj rozsudky Súdu prvého stupňa Gencor/Komisia, už citovaný v bode 40 vyššie, bod 319; z 25. októbra 2002, Tetra Laval/Komisia, T-5/02, Zb. s. II-4381, bod 161, potvrdený rozsudkom Súdneho dvora z 15. februára 2005, Komisia/Tetra Laval, C-12/03 P, Zb. s. I-987, bod 85).

183 V zmysle ustanovení napadnutého rozhodnutia týkajúcich sa poskytnutia prevádzkových intervalov, čo je najdôležitejšie nápravné opatrenie v prejednávanej veci, predmetné záväzky možno kvalifikovať ako štrukturálne (body 2 a 14 balíka záväzkov). Účastníci koncentrácie sa totiž zavazujú k nepoužívaniu poskytnutých prevádzkových intervalov na neobmedzený čas s výnimkou mimoriadnych okolností, ktoré odôvodnia zrušenie alebo zmenu záväzku. Účastníci koncentrácie takisto nemôžu získať prevádzkové intervaly späť, akonáhle ich poskytnú, pretože tie, ktoré sa prestanú používať, sa musia povinne vrátiť koordinátorovi, čo vylučuje akýkoľvek behaviorálny aspekt spôsobilý ovplyvniť efektívnosť záväzkov (bod 2.2 balíka záväzkov).

184 Takisto treba zdôrazniť, že záväzky sa posilnili nie nepatrne, pretože účastníci koncentrácie sa zaviazali znížiť prevádzkové intervaly zo 45 minút na 30 pre krátke linky a zo 120 minút na 90 pre diaľkové lety, čo sú podmienky, ktoré podniky vstupujúce na trh považovali za základné pre uľahčenie vstupu na trhy (pozri v tomto zmysle odôvodnenia č. 159 až 167 napadnutého rozhodnutia).

185 Z vyššie uvedeného vyplýva, že v prejednávanom prípade žalobca nedokázal preukázať, že nápravné opatrenia sú neefektívne, keďže jeho argumentácia má v tomto ohľade medzery.

- 186 Okrem toho, pokiaľ ide o tvrdenie žalobcu, že Komisia v napadnutom rozhodnutí nestanovila zrušenie pre prípad neplnenia záväzkov, Súd prvého stupňa uvádza, že napadnuté rozhodnutie stanovuje zrýchlené konanie na riešenie sporov pre prípad, že podnik vstupujúci na trh, nový poskytovateľ služieb leteckej prepravy alebo partner kombinovanej dopravy má dôvod sa domnievať, že zlúčený subjekt nedodríava podmienky záväzkov prijatých voči nemu (bod 12 balíka záväzkov).
- 187 Okrem toho je namieste pripomenúť, že záväzky podliehajú kontrole splnomocnenca. Ten je poverený dozorom nad tým, že zlúčený subjekt správne vykoná povinnosti, ku ktorým pristúpil v rámci záväzkov spadajúcich do jeho splnomocnenia, a môže zlúčenému subjektu navrhnúť opatrenia, ktoré považuje za nevyhnutné pre rešpektovanie záväzkov (bod 11.2.1 balíka záväzkov).
- 188 Z vyššie uvedeného vyplýva, že účastníci koncentrácie nie sú podrobení obyčajným vyhláseniam o zámere, ale v prejednávanom prípade povinnosti, ktorých akékoľvek porušenie by znamenalo anuláciu napadnutého rozhodnutia povoliujúceho koncentráciu v súlade s článkom 6 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 4064/89. Z toho vyplýva, že žalobca dostatočne právne nepreukázal, že sa Komisia dopustila zjavne nesprávneho posúdenia vo vzťahu k iným opatreniam uloženým účastníkom koncentrácie, ani že porušila zásadu legitímnej dôvery tým, že neuplatnila tak, ako mala, oznámenie o nápravných opatreniach.
- 189 Napokon, pokiaľ ide o tvrdenie žalobcu, že znenie záväzkov nezabezpečuje ich efektívnosť na účely zachovania hospodárskej súťaže, je vhodné uviesť, že za okolností prejednávaného prípadu nemali záväzky taký rozsah a komplexnosť, aby Komisia nemohla s potrebným stupňom presnosti určiť, že sa na trhu obnoví efektívna hospodárska súťaž (pozri v tomto zmysle rozsudok BaByliss/Komisia, už

citovaný v bode 35 vyššie, bod 178). Takisto sa musí skonštatovať, že záväzky akceptované Komisiou boli dostatočne presné, aby jej umožnili posúdiť ich účinky na relevantné trhy, pretože balík záväzkov presne uvádza, ako sa nápravné opatrenia vykonajú. Toto tvrdenie sa preto musí zamietnuť ako nedôvodné.

190 Piata časť žalobného dôvodu sa preto musí zamietnuť.

O šiestej časti založenej na chýbajúcej identifikácii podniku vstupujúceho na trh a nestanovení lehoty pre tento vstup

— Tvrdenia účastníkov konania

191 Žalobca pripomína, že Komisia vo svojej skoršej rozhodovacej praxi týkajúcej sa leteckého odvetvia už vyžadovala, aby účastníci koncentrácie dopredu identifikovali nového potenciálneho účastníka na trhu vo vzťahu k službám, ktoré Komisia identifikovala ako vyvolávajúce problémy z hľadiska hospodárskej súťaže [vec Austrian Airlines/Lufthansa (COMP/37.730)]. V prejednávanom prípade sa však Komisia uspokojila s „konkrétnym záujmom“, ktorý prejavili letecké spoločnosti Volare, Meridiana a Virgin Express, bez toho, aby sa uistila, že sa tieto vyhlásenia zámeru premietnu do skutočného vstupu spôsobilého zabrániť antikonkurenčným účinkom. Okrem toho sa žalobca domnieva, že keby Komisia podnikla jednoduchý prieskum, ľahko by objavila finančné problémy Volare tak, že by túto leteckú spoločnosť nemohla považovať za vhodného kupujúceho. Žalobca preto usudzuje, že Komisia vsádzala na vstup podniku vstupujúceho na trh, čo je prístup, ktorý je v rozpore s jej povinnosťou uistiť sa, že sú odstránené vážne pochybnosti týkajúce sa zlučiteľnosti koncentrácie.

- 192 Komisia sa okrem toho obmedzila na jednoduché konštatovanie, že záväzky umožňujú „značne znížiť riziko, že nedôjde k novému vstupu na trh“. Pripustila však, že zostáva skutočné riziko, že nedôjde k novému vstupu na trh, keď vo svojom vyjadrení k žalobe uviedla, že „aj pri neexistencii vstupu nového konkurenta na danú linku môžu záväzky splniť svoj účel“, a dodala, že „to by bolo v prípade, ak by pod účinkom potenciálnej hospodárskej súťaže obmedzovali správanie nového subjektu“.
- 193 Žalobca okrem toho zdôrazňuje, že oznámenie o nápravných opatreniach uvádza, že záväzky musia byť realizovateľné efektívne a v rámci krátkeho časového obdobia. Vzhľadom na význam identity podniku vstupujúceho na trh a nejasnosti vo vzťahu k existencii potenciálnych podnikov vstupujúcich na trh malo k vstupu dôjsť pred uskutočnením transakcie. Žalobca trvá na skutočnosti, že žiadny podnik vstupujúci na trh nezačal využívať ani jeden z poskytnutých prevádzkových intervalov. Komisia takisto porušila požiadavky stanovené v nariadení č. 4064/89 tým, že nestanovila mechanizmus zabezpečujúci skutočný vstup v presnej lehote.
- 194 Komisia uvádza, že nebolo nevyhnutné, aby účastníci koncentrácie dopredu označili podnik vstupujúci na trh, pretože konzultácia s hráčmi na trhu, ktorú uskutočnila pred vydaním napadnutého rozhodnutia, umožnila identifikovať potenciálne podniky vstupujúce na trh, ako napr. Volare, Virgin Express a Meridiana.
- 195 Pokiaľ ide o tvrdenie žalobcu, že sa Komisia obmedzila na uloženie nápravných opatrení, ktoré „značne zníž[ujú] riziko, že nedôjde k novému vstupu na trh“, Komisia zdôrazňuje, že žalobca túto vetu interpretuje chybné, pretože táto časť vyjadrenia k žalobe mala za cieľ preukázať, že účinok nápravných opatrení mal veľký dosah, a mal tak účinok „zvýšenia hodnoty poskytnutých prevádzkových intervalov

a v dôsledku toho značného zníženia rizika, že nedôjde k novému vstupu na trh“. Komisia tak v tejto časti vykonala porovnanie na jednej strane medzi koncentráciou, v stave po zohľadnení uložených nápravných opatrení, a na strane druhej skoršími rozhodnutiami vo vzťahu k alianciám a koncentráciám v odvetví leteckej prepravy.

- 196 Pokiaľ ide napokon o tvrdenie žalobcu, že napadnuté rozhodnutie nestanovilo skutočné a rýchle vykonanie záväzkov, Komisia zdôrazňuje, že toto tvrdenie nebolo uvedené v žalobe, a je preto neprípustné. V každom prípade Komisia usudzuje, že skutočnosť, že na trh ešte nevstúpil nový podnik, je nerelevantná, pretože platnosť napadnutého rozhodnutia sa musí skúmať podľa situácie existujúcej v čase, keď bolo vydané.

— Posúdenie Súdom prvého stupňa

- 197 Je vhodné pripomenúť, že podľa článku 6 ods. 2 nariadenia č. 4064/89 môže Komisia povoliť koncentráciu, ak záväzky navrhnuté účastníkmi umožnia odstrániť vážne pochybnosti týkajúce sa zlučiteľnosti tejto koncentrácie so spoločným trhom. Nariadenie č. 4064/89 teda stanovuje cieľ, ktorý musí Komisia dosiahnuť, ale necháva jej významný rozsah voľnej úvahy vo vzťahu k forme predmetných záväzkov. Toto nariadenie nevyžaduje, aby oznamujúci účastníci koncentrácie identifikovali podnik vstupujúci na trh, aj keď taká identifikácia môže byť v určitých prípadoch nevyhnutná, najmä ak žiadny konkurent neprejaví záujem preniknúť na relevantný trh.

- 198 Súd prvého stupňa v tejto veci usudzuje, že žalobca nedokázal preukázať, že sa vyžadovala identifikácia po mene, pretože rôzni konkurenti ako Meridiana, Virgin

Express, a Volare preukázali počas správneho konania záujem vstúpiť na relevantné trhy v nadväznosti na záväzky navrhnuté účastníkmi koncentrácie.

199 Z písomností Komisie vyplýva, že Volare požiadal o prevádzkové intervaly pre linky Paríž — Amsterdam, Amsterdam — Miláno, Amsterdam — Benátky a Amsterdam — Bologne. Komisia okrem toho na pojednávaní uviedla, že Volare získal prevádzkové intervaly v nadväznosti na rozhodnutie Komisie 2004/841/ES zo 7. apríla 2004 týkajúce sa konania o uplatnení článku 81 Zmluvy ES (vec COMP/A.38284/D2 — Air France/Alitalia) (Ú. v. ES L 362, s. 17), a to veľmi krátko pred prijatím napadnutého rozhodnutia; táto skutočnosť ju posilňovala v úvahe, že záujem, ktorý Volare prejavil v tejto veci, bol vierohodný.

200 Ako tvrdí Komisia, z dôvodu zmeny vlastníctva akcií Volare táto spoločnosť napokon na uvedené trhy nevstúpila. V prípade, že nepreniknutie je spojené s finančnými ťažkosťami Volare, ako tvrdí žalobca, a aj za predpokladu, že Komisia mohla vykonať dôkladné šetrenie finančnej situácie tejto leteckej spoločnosti, aby sa ubezpečila, že žiadosť o prevádzkové intervaly bude úspešná, takéto neprešetrenie nemôže predstavovať chybu v posúdení, ktorú možno považovať za zjavnú a za spôsobilú spochybníť zákonnosť napadnutého rozhodnutia. Ako vyplýva z písomností Komisie, ďalší konkurenti mohli preniknúť na relevantné trhy, keďže Komisia vedela, že v Európe existuje veľký počet nízkonákladových spoločností náchylných na vstup na tieto trhy, ako napr. Ryanair, Virgin Express, Smartwings, Sterling, Air Service a SkyEurope.

201 Okrem toho treba mať na zreteli, že prienik na nový trh si môže vyžadovať určitý čas, ktorý umožní podnikom vstupujúcim na trh vyhodnotiť výnosnosť takéhoto vstupu na uvedený trh najmä z dôvodu s tým spojených investícií. V tejto súvislosti je

namieste pripomenúť, že napadnuté rozhodnutie uvádza, že postúpenie prevádzkových intervalov nie je časovo obmedzené, čo podnikom vstupujúcim na trh umožní na relevantné trhy preniknúť kedykoľvek a bez časového obmedzenia (bod 2 balíka záväzkov).

202 Okrem toho v prípade, že žiadny podnik vstupujúci na trh neprenikne na relevantné trhy, v každom prípade existuje určitý konkurenčný tlak na účastníkov koncentrácie, pretože ak by sa zlúčený subjekt rozhodol zvýšiť svoje ceny, mohlo by to posmeliť nových konkurentov, aby prenikli na tieto trhy, ktoré sa stanú atraktívnejšími. Zo spisu totiž vyplýva, že na linkách medzi Rakúskom a Nemeckom pred piatimi rokmi nekonkurovala Lufthansa a Austrian Airlines žiadna letecká spoločnosť. Avšak existencia značnej marže ziskovosti vyplývajúcej z vysokých cien uplatňovaných týmito dvoma spoločnosťami prilákala nových účastníkov, čo prinútilo Lufthansu a Austrian Airlines, aby reagovali zmenou svojej cenovej politiky, keď chceli zostať konkurencieschopnými. Z toho vyplýva, že Komisia z toho mohla vyvodit' veľmi pravdepodobný vstup nového konkurenta na relevantné trhy.

203 Pokiaľ ide o tvrdenie, podľa ktorého žiadny podnik vstupujúci na trh neprenikol na relevantné trhy, je vhodné pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry sa zákonnosť napadnutého individuálneho aktu musí posúdiť v závislosti od skutkového a právneho stavu existujúceho v čase, keď bol akt vydaný (rozsudky Súdneho dvora zo 7. februára 1979, Francúzsko/Komisia, 15/76 a 16/76, Zb. s. 321, bod 7, a zo 17. mája 2001, IECC/Komisia, C-449/98 P, Zb. s. I-3875, bod 87; rozsudok Súdu prvého stupňa z 12. decembra 1996, Altmann a i./Komisia, T-177/94 a T-377/94, Zb. s. II-2041, bod 119).

204 V dôsledku toho sa napadnuté rozhodnutie musí preskúmať podľa skutkového stavu existujúceho v čase, keď bol tento akt vydaný, a nie podľa neskoršieho skutkového stavu. Takisto je irelevantná okolnosť, že žiadny podnik vstupujúci na trh neprenikol na relevantné trhy ku dňu pojednávania.

- 205 Pokiaľ ide o tvrdenie žalobcu, podľa ktorého sa Komisia neubezpečila, že k novému vstupu na trh dôjde krátko po schválení koncentrácie, Súd prvého stupňa usudzuje, že táto kritika, ktorá nebola uvedená v žalobe, je spojená s týmto žalobným dôvodom, pretože jej účelom je preukázať existenciu zjavne nesprávneho posúdenia vo vzťahu k obsahu prijatých záväzkov. Z toho vyplýva, že toto tvrdenie nepredstavuje nový žalobný dôvod, ako tvrdí Komisia, a v dôsledku toho je prípustný.
- 206 Je vhodné pripomenúť, že Komisia mohla upustiť od presnej identifikácie podniku vstupujúceho na trh, pretože rôzni konkurenti prejavili záujem preniknúť na relevantné trhy. Z tvrdení žalobcu zostáva teda len výhrada, podľa ktorej sa Komisia neubezpečila, že podnik vstupujúci na trh pravdepodobne rýchlo prenikne na tieto trhy.
- 207 V tejto súvislosti je podľa znenia oznámenia o nápravných opatreniach podmienkou na vydanie súhlasného stanoviska Komisie, aby všetky záväzky boli realizovateľné efektívne a v rámci krátkeho časového obdobia (body 10 a 19). V prejednávacom prípade vyžaduje napadnuté rozhodnutie, aby sa prevádzkové intervaly ponúkli po uskutočnení koncentrácie (bod 13 balíka záväzkov). Účastníci koncentrácie teda boli povinní poskytnúť prevádzkové intervaly v rámci krátkeho a záväzného časového obdobia, čím sa umožnil a podporil rýchly vstup nového konkurenta.
- 208 V dôsledku toho je výhrada voči Komisii, podľa ktorej nezabezpečila, že dôjde rýchlo k novému vstupu na trh, nedôvodná.

209 Vzhľadom na vyššie uvedené žalobca dostatočne právne nepreukázal, že sa Komisia dopustila zjavne nesprávneho posúdenia tým, že neidentifikovala podnik vstupujúci na trh a že nestanovila konečný dátum pre vstup na relevantné trhy.

210 Šiesta časť žalobného dôvodu sa preto musí zamietnuť.

O siedmej časti založenej na nezohľadnení vysokorýchlostného vlaku Thalys ako konkurenta

— Tvrdenia účastníkov konania

211 Podľa žalobcu predstavuje prítomnosť Thalysu brzdu vstupu nových účastníkov na linku Paríž — Amsterdam. Uvádza, že Thalys disponuje v súčasnosti na tejto linke na jednej strane približne 45 % podielom na trhu, ktorý by mal rásť z dôvodu zlepšenia infraštruktúry, ktorá obmedzuje dĺžku trvania cesty. Komisia sa okrem toho chybné domnievala, že frekvencia šesť letov za deň je dostatočná pre cestujúcich citlivých na čas, aj keď uznala, že takáto frekvencia uplatnená na Thalys bola nedostatočná (odôvodnenie č. 71 napadnutého rozhodnutia).

212 Komisia popiera toto tvrdenie a pripomína, že Thalys nie je konkurencieschopným pre zákazníkov citlivých na čas, a to najmä z dôvodu dĺžky trvania cesty. Len

skrátene času cesty umožní zmeniť túto situáciu, čo si vyžiada, ako uvádza Komisia, významné zlepšenie infraštruktúry.

— Posúdenie Súdom prvého stupňa

213 V prejednávanej príhode treba výhradu žalobcu pochopiť tak, že sa snaží preukázať, že sa Komisia neadekvátnym posúdením konkurenčného dopadu Thalysu na trh Paríž — Amsterdam dopustila zjavne nesprávneho posúdenia.

214 Z napadnutého rozhodnutia vyplýva, že na linke Paríž — Amsterdam zabezpečuje Thalys šesť spojení za deň s trvaním 4 hod 09 (cesta tam), pričom trvanie letu je približne tri hodiny z centra mesta do centra mesta (odôvodnenia č. 70 až 72 napadnutého rozhodnutia). Pokiaľ ide o cestujúcich, ktorým nezáleží na čase, Thalys možno v súčasnosti považovať za konkurenta. Naopak Komisia mohla dospieť k záveru, že Thalys nebol konkurencieschopným pre zákazníkov citlivých na čas najmä z dôvodu dĺžky trvania cesty, keďže cesta tam a späť si vyžaduje vlakom takmer o dve hodiny viac. Len skrátene času cesty umožní zmeniť túto situáciu, čo si vyžiada, ako uvádza Komisia, významné zlepšenie infraštruktúry.

215 V prejednávanej príhode žalobca nepredložil žiaden dôkaz, ktorý by mohol preukázať, že pre Thalys je vykonané rozlíšenie Komisiou medzi cestujúcimi citlivými na čas a cestujúcimi, ktorým na ňom záleží, chybné. V dôsledku toho nemožno akceptovať kritiku žalobcu týkajúcu sa skutočnosti, že Komisia sa chybné domnievala, že frekvencia šesť letov za deň je dostatočná pre cestujúcich citlivých na

čas, aj keď v odôvodnení č. 71 napadnutého rozhodnutia uznala, že takáto frekvencia uplatnená na Thalys bola nedostatočná na čelenie problémom hospodárskej súťaže vo vzťahu k cestujúcim citlivým na čas.

- 216 Pokiaľ ide o tvrdenie žalobcu, že Thalys je brzdou vstupu nových účastníkov na trh, je vhodné uviesť, že obchodný rast Thalysu časovo predchádza koncentracii, a teda letecké spoločnosti zamýšľajúce vstúpiť na uvedený trh museli zohľadniť tento faktor konkurencie. Prítomnosť Thalysu na trhu Paríž — Amsterdam v dôsledku toho ubezpečila Komisiu, že bude zachovaná nielen konkurencia leteckých spoločností ale aj konkurencia vykonávaná poskytovateľmi iných dopravných prostriedkov, ako je napr. železničná doprava.
- 217 Opravné opatrenia týkajúce sa kombinovaných služieb totiž umožňujú napríklad spoločnosti prevádzkujúcej Thalys predávať lístok Paríž — Amsterdam tam a späť, s ktorým môže cestujúci ísť tam vlakom a späť lietadlom. Pre zachovanie atraktívnosti tejto možnosti je stanovené, že spoločnosť prevádzkujúca Thalys bude môcť využiť pre spätný let všetky promočné ceny ponúkané zlúčeným subjektom, a bude tak mať možnosť ponúkať kombinované služby za konkurenčné ceny (bod 7 balíka záväzkov). V tejto súvislosti z písomností Komisie vyplýva, že železničná spoločnosť Georg Verkehrsorganisation GmbH vyjednáva s Air France o uzavretí dohody o kombinovanej doprave pre trh Paríž — Amsterdam, čo preukazuje prítlačnosť vyvolanú dohodami o kombinovanej doprave.
- 218 Tvrdenie žalobcu, že Thalys je brzdou vstupu nových účastníkov na linku Paríž — Amsterdam, preto nemôže preukázať, že analýza konkurencie vykonaná Komisiou je

postihnutá zjavne nesprávnym posúdením. Siedma časť žalobného dôvodu sa preto musí zamietnuť.

219 Z vyššie uvedených úvah vyplýva, že žalobca nepredložil dôkaz zjavne nesprávneho posúdenia, ktoré možno pripísať Komisii, pretože nedokázal preukázať, že tieto záväzky boli nedostatočné na odstránenie vážnych pochybností týkajúcich sa zlučiteľnosti koncentrácie so spoločným trhom. V dôsledku toho sa musí zamietnuť celý piaty žalobný dôvod.

220 Za týchto podmienok sa žaloba musí zamietnuť.

O trovách

221 Podľa článku 87 ods. 2 rokovacieho poriadku účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. Keďže žalobca nemal vo veci úspech, je opodstatnené zaviazat' ho na náhradu všetkých trov konania v súlade s návrhmi Komisie.

222 Podľa článku 87 ods. 4 prvého pododseku rokovacieho poriadku Francúzska republika znáša vlastné trovy konania.

Z týchto dôvodov

SÚD PRVÉHO STUPŇA (druhá komora)

rozhodol a vyhlásil:

- 1. Žaloba sa zamieta.**
- 2. Žalobca znáša vlastné trovy konania, ako aj trovy konania Komisie.**
- 3. Francúzska republika znáša vlastné trovy konania.**

Pirrung

Forwood

Papasavvas

Rozsudok bol vyhlásený na verejnom pojednávaní v Luxemburgu 4. júla 2006.

Tajomník

Predseda komory

E. Coulon

J. Pirrung

Obsah

Právny rámec	II - 1942
Skutkový stav	II - 1946
1. Predmetné podniky	II - 1946
2. Správne konanie pred Komisiou	II - 1947
3. Závazky, ktoré akceptovala Komisia	II - 1948
Konanie a návrhy účastníkov konania	II - 1951
O návrhu na vykonanie dokazovania	II - 1952
O prípustnosti	II - 1954
1. Tvrdenia účastníkov konania	II - 1954
2. Posúdenie Súdom prvého stupňa	II - 1954
O aktívnej legitímácii	II - 1954
O záujme na konaní	II - 1957
O veci samej	II - 1958
1. O prvom žalobnom dôvode založenom na zjavne nesprávnom posúdení z dôvodu neexistencie analýzy posilnenia dominantného postavenia zlúčenej spoločnosti na linkách, kde neexistovalo prekryvanie medzi činnosťami Air France a KLM	II - 1959
Tvrdenia účastníkov konania	II - 1959
Posúdenie Súdom prvého stupňa	II - 1962
O neexistencii analýzy dopadu koncentrácie na trh s leteckými cestami za rekreáciou	II - 1963
O neexistencii analýzy dopadu koncentrácie na trhy, kde neexistovalo prekryvanie	II - 1964

2. O druhom žalobnom dôvode založenom na zjavne nesprávnom posúdení z dôvodu neexistencie analýzy posilnenia dominantného postavenia zlúčeného subjektu na trhu s nákupom letiskových služieb	II - 1967
Tvrdenia účastníkov konania	II - 1967
Posúdenie Súdom prvého stupňa	II - 1970
O nezohľadnení posilnenia dominantného postavenia na trhu s nákupom letiskových služieb	II - 1970
O posilnenom vplyve zlúčeného subjektu vo vzťahu k AdP	II - 1972
3. O treťom žalobnom dôvode založenom na zjavne nesprávnom posúdení substitučnosti CDG a Orly	II - 1973
Tvrdenia účastníkov konania	II - 1973
Posúdenie Súdom prvého stupňa	II - 1975
— O umiestnení obidvoch letísk	II - 1975
— O druhu letov, ktoré zabezpečujú obe letiská	II - 1976
4. O štvrtom žalobnom dôvode založenom na zjavne nesprávnom posúdení z dôvodu neexistencie preskúmania účinkov koncentrácie na potenciálnu konkurenciu	II - 1978
Tvrdenia účastníkov konania	II - 1978
Posúdenie Súdom prvého stupňa	II - 1979
O obmedzenej veľkosti domáceho trhu KLM	II - 1980
O blízkosti Amsterdamu, strediska činnosti KLM, k Parížu a o obmedzenej hospodárskej súťaži existujúcej v službách medzinárodnej leteckej prepravy z Paríža	II - 1982
5. O piatom žalobnom dôvode založenom na zjavne nesprávnom posúdení záväzkov, ktoré prijali účastníci koncentrácie	II - 1983
O prvej časti založenej na nerozšírení záväzkov na trhy, kde neexistovalo prekrývanie	II - 1984
— Tvrdenia účastníkov konania	II - 1984
— Posúdenie Súdom prvého stupňa	II - 1985
	II - 2013

O druhej časti založenej na neatraktívnosti záväzkov pre nízkonákladové spoločnosti	II - 1987
— Tvrdenia účastníkov konania	II - 1987
— Posúdenie Súdom prvého stupňa	II - 1988
O tretej časti založenej na neexistencii odpredaja životaschopnej podnikateľskej činnosti	II - 1990
— Tvrdenia účastníkov konania	II - 1990
— Posúdenie Súdom prvého stupňa	II - 1991
O štvrtej časti založenej na nedostatočnosti prenechaných prevádzkových intervalov	II - 1993
— Tvrdenia účastníkov konania	II - 1993
— Posúdenie Súdom prvého stupňa	II - 1994
O piatej časti založenej na nedostatočnosti iných nápravných opatrení ...	II - 1997
— Tvrdenia účastníkov konania	II - 1997
— Posúdenie Súdom prvého stupňa	II - 1998
O šiestej časti založenej na chýbajúcej identifikácii podniku vstupujúceho na trh a nestanovení lehoty pre tento vstup	II - 2001
— Tvrdenia účastníkov konania	II - 2001
— Posúdenie Súdom prvého stupňa	II - 2003
O siedmej časti založenej na nezohľadnení vysokorýchlostného vlaku Thalys ako konkurenta	II - 2007
— Tvrdenia účastníkov konania	II - 2007
— Posúdenie Súdom prvého stupňa	II - 2008
O trovách	II - 2010