

AZ ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (kibővített második tanács)

2005. december 14.\*

A T-210/01. sz. ügyben,

a **General Electric Company** (székhelye: Fairfield, Connecticut [Amerikai Egyesült Államok], képviselik: N. Green, C. Booth QC, J. Simor, K. Bacon barristers, S. Baxter solicitor, L. Vogel és J. Vogel ügyvédek, valamint kezdetben: M. VanKerckhove ügyvéd, később: J. O’Leary solicitor, kézbesítési cím: Luxembourg)

felperesnek

az **Európai Közösségek Bizottsága** (képviselek: R. Lyal, P. Hellström és F. Siredey-Garnier, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

alperes ellen,

\* Az eljárás nyelve: angol.

támogatják:

a **Rolls-Royce plc** (székhelye: London [Egyesült Királyság], képviseli: A. Renshaw solicitor)

és

a **Rockwell Collins, Inc.** (székhelye: Cedar Rapids, Iowa [Amerikai Egyesült Államok], képviselik: T. Soames, J. Davies és A. Ryan solicitors és P. D. Camesasca ügyvéd)

beavatkozók,

az összefonódást a közös piaccal és az EGT-Megállapodással összeegyeztethetetlennek nyilvánító, 2001. július 3-i 2004/134/EK bizottsági határozat (COMP/M.2220 General Electric/Honeywell ügy) (HL 2004. L 48., 1. o.) megsemmisítése iránt benyújtott keresete tárgyában,

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁGA  
(kibővített második tanács),

tagjai: J. Pirrung elnök, V. Tiili, A. W. H. Meij, M. Vilaras és N. J. Forwood bírák,

hivatalvezető: J. Plingers tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2004. május 27-i tárgyalásra,

meghozta a következő

## Ítéletet

### Jogi háttér

- <sup>1</sup> A legutóbb az 1997. június 30-i 1310/97/EK tanácsi rendelettel (HL L 180., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 1. kötet, 164. o.) módosított, a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 1989. december 21-i 4064/89/EGK tanácsi rendelet (HL L 395., 1. o., helyesbítések : HL 1990. L 257., 13. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 1. kötet, 31. o.; a továbbiakban, mint helyesbített és módosított: 4064/89 rendelet) 2. cikkének (2) és (3) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„(2) Valamely összefonódást, amely nem hoz létre, vagy nem erősít meg olyan erőfölényt, amelynek következményeként a közös piacon vagy annak egy jelentős részén a hatékony verseny jelentősen korlátozódna, a közös piaccal összeegyeztethetőnek kell nyilvánítani.

(3) Valamely összefonódást, amely olyan erőfölényt hoz létre vagy erősít meg, amelynek következményeként a közös piacon vagy annak egy jelentős részén a hatékony verseny jelentősen korlátozódna, a közös piaccal összeegyeztethetetlennek kell nyilvánítani.”

## A jogvita előzményei

- 2 A General Electric Company társaság (a továbbiakban: GE vagy felperes) különböző területeken, különösen a repülőgép-hajtóművek, háztartási gépek, informatikai szolgáltatások, energetikai rendszerek, világítási rendszerek, ipari rendszerek, egészségügyi rendszerek, műanyagok, műsorszórás, pénzügyi és szállítási szolgáltatások területén tevékenykedik.
- 3 A Honeywell International, Inc. olyan társaság, amely különösen a repüléstechnikai szolgáltatások és termékek, automatikai termékek, az elektronikai és speciális vegyi anyagok, a nagy rugalmasságú polimerek, a szállítási-, energia-, valamint ipari és háztartásbiztonsági rendszerek piacán tevékenykedik.
- 4 A GE és a Honeywell 2000. október 22-én megállapodást kötött, amely szerint a GE megszerzi a Honeywell teljes alaptökéjét (a továbbiakban: összefonódás), amely így a GE 100%-os tulajdonában lévő leányvállalatává válik.
- 5 2001. február 5-én a Bizottság az előírásoknak megfelelően kézhez vette az összefonódásról szóló, a 4064/89 rendelet 4. cikke szerinti bejelentést.
- 6 Mivel úgy ítélte meg, hogy az összefonódás a 4064/89 rendelet hatálya alá tartozhat, 2001. március 1-jén úgy határozott, hogy megindítja a vizsgálati eljárást az említett rendelet 6. cikke (1) bekezdésének c) pontja és az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás (EGT) 57. cikke alapján (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat).

- 7 A GE és a Honeywell 2001. március 15-én közösen nyújtották be észrevételeiket a Bizottsághoz az eljárás megindításáról.
- 8 A Bizottság 2001. május 8-án kifogásközlést küldött a GE részére, amelyre utóbbi 2001. május 24-én válaszolt.
- 9 A GE és a Honeywell 2001. május 29-én és 30-án bizottsági meghallgatáson vettek részt.
- 10 A GE és a Honeywell 2001. június 14-én és 28-án kötelezettségek sorát tartalmazó két közös javaslatot tett annak érdekében, hogy az összefonódást elfogadhatóvá tegyék a Bizottság számára.
- 11 A Bizottság 2001. július 3-án meghozta a 2004/134/EK határozatot (COMP/M.2220 – General Electric/Honeywell ügy) (HL 2004. L 48., 1. o.), amelyben az összefonódást a közös piaccal és az EGT-Megállapodással összeegyeztethetetlennek nyilvánította (a továbbiakban: a megtámadott határozat).

### **A megtámadott határozat**

- 12 A megtámadott határozat rendelkező része szerint:

*„1. cikk*

*Azt az összefonódást, amellyel a [GE] irányítást szerez a Honeywell International Inc. társaság felett, a közös piaccal és az EGT-Megállapodással összeegyeztethetetlennek kell nyilvánítani.*

2. cikk

A [megtámadott] határozat címzettje:

a [GE].

[...]”

<sup>13</sup> A megtámadott határozat indokai az alábbiak szerint foglalhatók össze.

<sup>14</sup> A Bizottság szerint a GE az összefonódás előtt már egyedül is erőfölényben volt a nagyméretű kereskedelmi és regionális repülőgép-hajtóművek világméretű piacain (a megtámadott határozat (45)-(83) és (84)-(87), valamint (107)-(275) preambulumbekkezdése). Erős piaci helyzete, valamint a pénzügyi erejéből és a repülőgéplízing terén meglévő vertikális integrációjából fakadó kereskedelmi lehetőségei együttesen alkotják azokat a tényezőket, amelyek annak megállapításához vezettek, hogy a GE erőfölényben van e piacokon. A vizsgálat azt is megmutatta, hogy a Honeywell a repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékek ((241)-(275) preambulumbekkezdés), valamint az üzleti repülőgép-hajtóművek ((88) és (89) preambulumbekkezdés) és különösen a nagyméretű repülőgép-hajtóművekhez használt hajtómű-indítóberendezések fő szállítója, amelyek kulcsszerepet játszanak a hajtóműgyártásban ((331) és (340) preambulumbekkezdés).

- 15 A két társaság tevékenységeinek összevonása több piacon is erőfölény kialakulását vagy megerősödését eredményezte volna. A Bizottság úgy találta, hogy az összefonódásnak a GE mint e hajtóművek és a Honeywell mint e hajtóművek indítóberendezéseinek gyártója tevékenységének integrációjából származó összefonódás „vertikális” hatásai révén, a GE-nek különösen a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek világpiacán meglévő erőfölénye erősödött volna meg (a megtámadott határozat (419)-(427) preambulumbekzdése). A Bizottság azt is megállapította, hogy kétféle konglomerátumhatás eredményeképpen erőfölényes helyzetek jöttek volna létre különféle világ méretű repülélelektronikai és egyéb repülőipari piacokon, amelyeken a Honeywell már az összefonódást megelőzően is erős pozíciókkal bírt. A Bizottság szerint ezek a hatások egyrészt a „részesedés-eltolódásként” (share shifting) ismert folyamatból származtak volna, amely a felperes vállalkozáscsoportjához tartozó GE Capital pénzügyi erejének az e piacokra való kiterjesztéséből és a főként a felperes vállalkozáscsoportjának másik tagvállalata, a GE Capital Aviation Service (GECAS) repülőgépbeszerzés és -lízings üzletágából származó kereskedelmi előnyökből állt volna (a (342)-(348) és a (405)-(411) preambulumbekzdés). Másrészt a Bizottság az összefonódással létrejött vállalkozás által a jövőben alkalmazott, az egyfelől a korábbi GE repülőgép-hajtóműveit, másfelől a korábbi Honeywell repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékeit felölelő ajánlatok útján megvalósuló – egyszerű, műszaki és vegyes – csomagban értékesítési gyakorlatából származó hatásokra mutatott rá ((349)-(404) preambulumbekzdés). A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a jövőbeni csomagban értékesítési gyakorlat is megerősítené a GE már korábban is létező erőfölényét a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán.
- 16 Emellett a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy különösen a „horizontális átfedések” miatt, amelyek abból származnak, hogy már az összefonódás előtt mind a GE, mind a Honeywell jelen volt e piacokon, a GE már fennálló erőfölénye tovább erősödne a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek világpiacán, illetőleg az összefonódással létrejött vállalkozás erőfölényes helyzetbe kerülne az üzleti repülőgép-hajtóművek világpiacán (a megtámadott határozat (428)-(431) és (435)-(437) preambulumbekzdése). Arra az álláspontra helyezkedett továbbá, hogy a különösen az összefonódásban részes felek horizontális átfedése miatt erőfölény jönne létre a kis teljesítményű hajtó-gázturbinák világpiacán (a (468)-(477) preambulumbekzdések).

- 17 Végezetül, miután úgy találta, hogy az összefonódásban részes felek által javasolt kötelezettségvállalások elégtelenek az ügyletből fakadó versenyproblémák megoldására (a megtámadott határozat (500)-(533) és (546)-(563) preambulumbekézése), az (567) preambulumbekézésben arra a következtetésre jutott, hogy az összefonódás számos erőfölényes helyzet létrejöttéhez vagy megerősödéséhez vezetne, amelyek eredményeként a közös piacon a hatékony verseny jelentősen korlátozódna, és ezért az összefonódást a 4064/89 rendelet 8. cikk (3) bekezdése alapján a közös piaccal összeegyeztethetetlennek kell nyilvánítani.

## Az eljárás

- 18 A felperes a jelen eljárást az Elsőfokú Bíróság Hivatalánál 2001. szeptember 12-én benyújtott keresetlevelével indította meg. Ugyanezen a napon a Honeywell is keresetet nyújtott be a megtámadott határozattal szemben (T-209/01. sz. ügy).
- 19 Az Elsőfokú Bíróság Hivatalánál 2002. január 11-én, 15-én és 16-án benyújtott beadványaikban a Rolls-Royce Plc, a Rockwell Collins Inc. (a továbbiakban: Rockwell) és a Thales SA azt kérték, hogy a Bizottság támogatása érdekében beavatkozóként járhassanak el a jelen eljárásban.
- 20 A felperes azt kérte a Bíróságtól, hogy a beavatkozókkal szemben kezelje bizalmasan mind az ő, mind a Bizottság beadványaiban szereplő információk egy részét.



- 21 Az Elsőfokú Bíróság első tanácsának elnöke, 2002. június 26-i végzésében megengedte a Rolls-Royce és a Rockwell beavatkozását. Ugyanebben a végzésben elrendelte a felperes által kért bizalmas kezelést azzal a fenntartással, hogy erről a beavatkozók észrevételt tesznek. Az Elsőfokú Bíróság a tárgyalásra készített jelentés alapján a Thales beavatkozását a szóbeli szakasztól kezdődően engedte meg az eljárási szabályzat 116. cikke 6. §-ának megfelelően.
- 22 Az Elsőfokú Bíróság 2004. szeptember 13-i határozatával (HL C 251., 12. o.) módosította tanácsainak összetételét, és az előadó bírót a második tanácsba osztotta be, ezért a jelen ügyet ennek a tanácsnak osztották ki.
- 23 A feleknek az eljárási szabályzat 51. cikke szerinti meghallgatását követően a szabályzat 14. cikkének megfelelően és második tanácsának javaslatára az Elsőfokú Bíróság az ügyet kibővített tanács elé utalta.
- 24 Az Elsőfokú Bíróság Hivatalánál 2004. február 2-án benyújtott levelében a Thales elállt a beavatkozástól. Az eljárásban részt vevő más felek meghallgatását követően az Elsőfokú Bíróság második kibővített tanácsának elnöke 2004. március 23-i végzésében tudomásul vette ezen elállást.
- 25 2004. március 17-i levelében a felperes kérte a jelen ügy és a T-209/01. sz. ügy egyesítését. A második kibővített tanács elnöke az eljárási szabályzat 50. cikke alapján e testület elé utalta az esetleges egyesítésről szóló döntést.

- 26 Az előadó bíró jelentésére az Elsőfokú Bíróság úgy határozott, hogy megnyitja a szóbeli szakaszt, és az eljárási szabályzat 64. cikkében foglalt pervezető intézkedésként kérdéseket intézett a felekhez. Azt is kérte a Bizottságtól, hogy a tárgyalás előtt bizonyos iratokat nyújtson be. A felek teljesítették e kéréseket.
- 27 A felek a 2004. május 27-i tárgyaláson előadták szóbeli előterjesztéseiket, és megválaszolták az Elsőfokú Bíróság kérdéseit. E tárgyalás végén az Elsőfokú Bíróság befejezettnek nyilvánította a szóbeli szakaszt.
- 28 A felperes 2004. június 8-i levelében az ügy egyes részleteire vonatkozó kiegészítő észrevételekkel együtt, amelyekhez további iratokat csatolt, kérelmet nyújtott be az Elsőfokú Bíróság Hivatalánál a szóbeli eljárás újbóli megnyitására. Az Elsőfokú Bíróság 2004. július 8-i végzésében úgy határozott, hogy az eljárási szabályzat 62. cikke alapján újból megnyitja a szóbeli szakaszt.
- 29 Miután az Elsőfokú Bíróság meghallgatta a feleket, az eljárási szabályzat 64. cikke alapján pervezető intézkedésként elrendelte a felperes által 2004. június 8-án benyújtott okiratnak és észrevételeknek az iratokhoz való csatolását. E beadványok jelentőségéről a Bizottság és a beavatkozók észrevételeit szintén az iratokhoz csatolta.
- 30 Az Elsőfokú Bíróság kérésére a felek észrevételeket és kiegészítő iratokat nyújtottak be a felperes által az eredeti észrevételei során felvetett kérdésekre vonatkozóan. Ezen iratokat az Elsőfokú Bíróság szintén csatolta a jelen ügy aktájához.
- 31 Ezt követően az Elsőfokú Bíróság 2004. november 23-án újból lezárta az írásbeli szakaszt.

## **A felek kérelmei**

32 A felperes azt kéri, hogy az Elsőfokú Bíróság:

- semmisítse meg a megtámadott határozatot;
- kötelezze a Bizottságot a költségek viselésére.

33 A Bizottság – a Rolls-Royce és a Rockwell támogatásával – azt kéri, hogy az Elsőfokú Bíróság:

- utasítsa el a keresetet;
- kötelezze a felperest a költségek viselésére.

## **A jogkérdésről**

34 A felperes keresetlevelében számos kérdést vet fel a kereset terjedelmét, az Elsőfokú Bíróság felülvizsgálati hatáskörét és a Bizottság által a megtámadott határozatban alkalmazott kritériumokat érintően. Az Elsőfokú Bíróság mindenekelőtt e kérdéseket tárgyalja.

- 35 A felperes vitatja a Bizottságnak a megtámadott határozatban szereplő azon megállapítását, amely versenyjogi elemzése más szempontjainak kindulópontját képezi, nevezetesen, hogy az összefonódást megelőzően a felperes erőfölényes helyzetben volt a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán. Az Elsőfokú Bíróság elsősorban ezt a kérdést vizsgálja.
- 36 A felperes ugyancsak vitatja a Bizottságnak az összefonódás által kiváltott vertikális átfedésekre, konglomerátum-hatásokra és horizontális átfedésekre vonatkozó következtetéseit. Az Elsőfokú Bíróság e kérdéseket egymást követően másodsorban, harmadsorban és negyedsorban vizsgálja.
- 37 Végezetül a felperes a megtámadott határozatot érintő eljárási szabálytalanságokra is hivatkozik. Utoljára e körülmények vizsgálatára kerül sor.

## A – *Előzetes kérdések*

### 1. *Az egyesítés iránti kérelemről*

- 38 Szükséges megjegyezni, hogy két olyan ügy egyesítése, ahol különbözőek a felperesek, nem módosíthatja az általuk külön-külön benyújtott keresetlevél terjedelmét, máskülönben sérülne elkülönült kereseteik függetlensége és önállósága (a C-280/99. P-C-282/99. P. sz. Moccia Irme és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben, 2001. június 21-én hozott ítélet [EBHT 2001., I-4717. o.] 61-68. pontja, különösen a 66. pont).

- 39 Az Elsőfokú Bíróság úgy ítéli meg, hogy nem szükséges egyesíteni a jelen ügyet a T-209/01. sz. ügygel, különös tekintettel arra, hogy a két kereset tárgya eltér egymástól. Az Elsőfokú Bíróság tehát elutasítja a felperes által a 2004. március 17-i levelében e tárgyban benyújtott kérelmet.

*2. Az összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánító bizottsági megállapítást alátámasztó különféle pillérek kapcsolatáról*

a) A felek érvei

- 40 A felperes leszögezi, hogy a Bizottság ellenkérelmében megállapította, hogy a megtámadott határozat indokolásának egyes részei egymást erősítik, így természetellenes lenne azokat egymástól elkülönítve elemezni. Így a jelen esetben nem lehetséges analógia útján alkalmazni a T-310/01. sz., Schneider Electric kontra Bizottság ügyben 2002. október 22-én hozott ítéletben (EBHT 2002., II-4071. o.) alkalmazott megközelítést, nevezetesen, hogy az egyes piacokra vonatkozó bizottsági elemzés hibái nem adnak alapot a határozat megsemmisítésére, ha a határozat más piacok tekintetében olyan elemzésre is támaszkodik, amely megalapozottnak bizonyul. A meghallgatáson a felperes ennek kapcsán előadta, hogy az Elsőfokú Bíróság nem helyettesítheti az összefonódás saját kútfőből származó értékelését a bizottsági értékeléssel. Ezáltal ha megállapításra kerülne, hogy a megtámadott határozat alapjául szolgáló néhány indok megalapozatlan, míg mások megalapozottak, a közösségi bíróságnak nincs lehetősége azt mérlegelni, hogy az indokolás kellően megalapozott részei megfelelően alátámasztják-e azt a bizottsági megállapítást, hogy a bejelentett ügylet a közös piaccal összeegyeztethetetlen.
- 41 A Bizottság megjegyzi, hogy a megtámadott határozat egymást kiegészítő jogi és ténybeli körülmények összjátékán alapul, amelyek horizontális, vertikális és

konglomerátumhatásokat is magukba foglalnak. Mindazonáltal a Bizottság hangsúlyozza, hogy ezek az elemek önmagukban is igazolják az összefonódás tiltását.

b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

- <sup>42</sup> Az Elsőfokú Bíróság először is megjegyzi, hogy amennyiben a határozatot megalapozó egyes indokok önmagukban alkalmasak arra, hogy jogilag megfelelően igazolják a határozatot, azok a hibák, amelyek a jogi aktus más indokait érvényteleníthetik, semmiképpen nem befolyásolják annak rendelkező részét (lásd analógia útján a C-302/99. P. és C-308/99. P. sz., Bizottság és Franciaország kontra TF1 egyesített ügyekben 2001. július 12-én hozott ítélet [EBHT 2001., I-5603. o.] 26-29. pontját).
- <sup>43</sup> Ezenkívül, ha a Bizottság határozatának a rendelkező része az érvelés több pillérére alapul, amelyek mindegyike önmagában elegendő ahhoz, hogy e rendelkező részt megalapozza, fő szabály szerint csak abban az esetben kell megsemmisíteni ezt a jogi aktust, ha mindegyik pillér jogsértő. Ebben az esetben valamely hiba vagy más olyan jogsértés, amely az érvelésnek csak az egyik pillérét érinti, nem elegendő ahhoz, hogy igazolja a vitatott határozat megsemmisítését, mivel annak nem lehetett meghatározó befolyása az intézmény által elfogadott rendelkező részre (lásd analógia útján a T-126/99. sz., Graphischer Maschinenbau kontra Bizottság ügyben 2002. május 14-én hozott ítélet (EBHT 2002., II-2427. o.) 49-51. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).
- <sup>44</sup> Ez a szabály alkalmazandó az összefonódások ellenőrzése során hozott határozatok esetében is (lásd e tekintetben a fenti 40. pontban hivatkozott Schneider Electric kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 404-420. pontját).

45 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottságnak meg kell tiltania az összefonódást, ha az teljesíti a 4064/89 rendelet 2. cikk (3) bekezdésének feltételeit. A rendelet 2. cikk (1) bekezdésének a) pontjából következik, hogy a Bizottságnak az összefonódás értékelése során egyebek mellett figyelembe kell vennie a hatékony verseny fenntartásának és fejlesztésének szükségességét a közös piacon, tekintettel más körülmények mellett az érintett piac struktúrájára. Így a Bizottságnak valamennyi, a bejelentett összefonódással érintett piac körülményei vonatkozásában el kell végeznie annak értékelését, hogy az ügylet létrehoz vagy megerősít-e egy vagy több gazdasági erőfölényt, amely eredményeként a hatékony verseny jelentősen korlátozódna. Ennek következtében, ha úgy találja, hogy a feltételek – akár csak egyetlen érintett piac esetében is – teljesülnek, az összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetetlennek kell nyilvánítania.

46 A jelen ügyben a Bizottság az (567) preambulumbekkezdésben megállapította, hogy „[m]indezek alapján arra a következtetésre kell jutni, hogy a tervezett összefonódás a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek, a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek, az üzleti repülőgép-hajtóművek, a repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékek, valamint a kis teljesítményű hajó-gázturbinák piacán az erőfölényes helyzet létrehozását vagy megerősítését eredményezné, amelynek következményeként a közös piacon a hatékony verseny jelentősen korlátozódna”.

47 A megtámadott határozat nem rangsorolja a Bizottság által vizsgált, majd a következtetésekben az előző pont szerint felsorolt, feltárt egyes versenyproblémákat. Éppen ellenkezőleg, egyebek között a 4064/89 rendelet 2. cikke szövegezésének fényében a következtetés csak úgy értelmezhető, hogy az összefonódás minden egyes felsorolt piacon az erőfölényes helyzet létrehozását vagy pedig megerősítését eredményezte volna, és végeredményben a hatékony verseny jelentős korlátozódásával járt volna a közös piacon.

48 A fentiek fényében megállapítandó, hogy a megtámadott határozat csak akkor semmisíthető meg, ha nem csupán az állapítható meg, hogy az indokolásának egyes részei jogellenesek, hanem az is, hogy a jogellenességgel nem érintett részek nem elégségesek ahhoz, hogy igazolják az összefonódásnak a közös piaccal való összeegyeztethetlenségét. Ez a megállapítás azonban nem zárja ki azon vizsgálat szükségességét, hogy egyes, a megtámadott határozatban azonosított, a versennyel kapcsolatos körülmények, ahogyan azt a Bizottság az ellenkérelmében felhossa, egymást erősítik-e, és ezért természetellenes lenne azokat egymástól elkülönítve elemezni.

### 3. *A felajánlott kötelezettségvállalásokról*

49 Először is a 2001. június 28-án felajánlott második csoport kötelezettségvállalás érvényessége kapcsán nem vitatott, hogy a felek 2001. június 14-én megtették kötelezettségvállalásaik első csoportját (lásd a megtámadott határozat (458)-(533) preambulumbekzdését). A felperes nem vitatja a Bizottság azon megállapítását, hogy 2001. június 14-e volt az utolsó nap, amikor a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 1998. március 1-ji 4064/89/EGK tanácsi rendeletben előírt bejelentésekről, határidőkről és meghallgatásokról szóló 447/98/EK bizottsági rendelet (HL 1998. L 61., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 1. kötet, 61. o.) 18. cikkének (2) bekezdése szerint még lehetőség volt a kötelezettségvállalásra. Mindazonáltal az összefonódásban részes felek 2001. június 28-án egy második csoport kötelezettségvállalást is javasoltak (lásd a megtámadott határozat (534)-(566) preambulumbekzdését), jelezve, hogy e kötelezettségvállalások a 2001. június 14-én felajánlott kötelezettségvállalások helyébe lépnek.

50 A kötelezettségvállalások két csoportja között mindössze a GECAS-ra vonatkozó magatartásbeli kötelezettségvállalásokra és a Honeywell egyes tevékenységeinek a különféle repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékek piacára vonatkozóan javasolt leválasztásában megnyilvánuló szerkezeti kötelezettségvállalásokban volt különbség. Ezen eltérések lehetséges hatásait az alábbiakban az ügynek a konglomerátumhatásokra vonatkozó érdemi vizsgálatokor vesszük figyelembe.



- 51 A felperes keresetlevelében támadta, hogy a Bizottság elutasította a magatartásbeli kötelezettségvállalások vizsgálatát, és egyúttal a tárgyaláson kifejtette, hogy ezen elutasítás révén a Bizottság a közigazgatási eljárás egészét elrontotta, és megfosztotta az összefonódásban részes feleket annak lehetőségétől, hogy a Bizottság által azonosított horizontális átfedésekből származó versenyproblémák orvoslására alkalmas kötelezettségvállalásokat javasoljanak. Tekintettel messzire ívelő hatására, ennek a vitának ezen előzetes részben való vizsgálata szükséges.
- 52 A Bizottság a jelen ügyben 2001. május 8-án kelt kifogásközlésében világosan megjelölte az összefonódásból származó valamennyi versenyellenes hatásra, különösen az abból származó horizontális és vertikális hatásokra vonatkozó kifogásait, amelyeket azután a megtámadott határozatba is belefoglalt (lásd különösen a kifogásközlés 118-122., 124-126., 459-468., 469-471., 473., 474., 578-586. és 612-633. pontját). Meg kell állapítani, hogy a Bizottság által emelt kifogások ellentételezésére a felperes 2001. június 14-én egyebek mellett szerkezeti kötelezettségvállalásokat javasolt, amelyeket a Bizottság megvizsgált majd elutasított azon az alapon, hogy gyakorlati szempontok megakadályozták azok megvalósítását. A felperes nem tárt bizonyítékokat vagy érveket az Elsőfokú Bíróság elé annak bemutatására, hogy a kötelezettségvállalások elutasítása mennyiben lenne jogellenesnek vagy indokolatlannak tekinthető (lásd különösen lentebb a 487. pontot, az 555. és azt követő pontokat az 564. ponttal bezárólag, és az azt követő 610. pontot). A Bizottság nem felelős a kérdéses kötelezettségvállalások műszaki vagy kereskedelmi hiányosságaiért, amelyek arra a következtetésre vezették, hogy a kötelezettségvállalások elégtelenek voltak ahhoz, hogy engedélyezze a vizsgált összefonódást, sőt kifejezetten nem lehet e hiányosságokat annak betudni, hogy a Bizottság vonakodott elfogadni, hogy más magatartásbeli kötelezettségvállalások hatékonyak lehettek volna. Az összefonódásban részes felek feladata lett volna, hogy – alapvetően 2001. június 14-e előtt – mindenre kiterjedő, minden szempontból hatékony kötelezettségvállalásokkal álljanak elő.
- 53 A szóbeli szakasz újbóli megnyitását követően tett észrevételeiben a felperes pontosította a tárgyaláson feltett egyik kérdésre adott válaszát, és elismerte, hogy a Bizottság 2001. június 22-én valóban értesítette azokról az okokról, amelyek miatt a 2001. június 14-én javasolt kötelezettségvállalásait elutasítani kényszerült. Mindazonáltal tovább érvelve arra hivatkozott, hogy a Bizottság olyan benyomást keltett

benne, hogy ha továbbfejleszti a GECAS jövőbeni magatartására vonatkozó kötelezettségvállalásokat, akkor az ügylet a közös piaccal összeegyeztethetőnek lesz nyilvánítható. Érvelése alátámasztására, az eljárás ezen kései szakaszában a felperes bemutatott két 2001. június 14-én, illetve 18-én kelt sajtóközleményt, és egy, a Bizottságnak a versenyügyekért akkor felelős tagjával 2002. február 22-én készített interjú szövegét. Lényegében a felperes azt állítja, hogy a Bizottságtól olyan határozott ígéreteket kapott, amelyek benne jogos bizalmat keltettek.

- 54 Elsősorban megjegyzendő, hogy a felperes a kötelezettségvállalásokra vonatkozóan csak azért kérte a szóbeli szakasz újbóli megnyitását, hogy lehetősége legyen az előző pontban említett ténybeli hiba korrigálására. Ezért amennyiben most a Bizottsággal való érintkezésekre hivatkozik, ezen észrevételek elkésettnek minősülnek, és így elfogadhatatlanok. Ezen túlmenően a jogos bizalomra vonatkozó érvelés, amelyet az első alkalommal a tárgyaláson terjesztett elő, új jogalpnak minősül, ezért az eljárási szabályzat 48. cikk 2. §-a alapján elutasítandó.
- 55 Mindenesetre a bizalomvédelem elvére való hivatkozás joga minden jogalanyra kiterjed, aki olyan helyzetben van, amelynek alapján a közösségi igazgatás megalapozott reményeket ébreszthetett benne (a 265/85. sz., Van den Bergh en Jurgens kontra Bizottság ügyben 1987. március 11-én hozott ítélet [EBHT 1987., 1155. o.] 44. pontja és a C-152/88. sz., Sofrimport kontra Bizottság ügyben 1990. június 26-án hozott ítélet [EBHT 1990., I-2477. o.] 26. pontja). A jelen esetben a felperes által hivatkozott, közte és a Bizottság között az általa 2001. június 14-én, első körben javasolt kötelezettségvállalásokat követően megvalósult érintkezések, amelyek annak lehetőségére vonatkoztak, hogy e kötelezettségvállalásokat követően ezektől részben eltérő további kötelezettségvállalások tehetők, nem adtak alapot ilyen reményekre és így a jogos bizalom létrejöttére.
- 56 A fentiekből következően az Elsőfokú Bíróságnak el kell utasítania a felperesnek a kötelezettségvállalásokra vonatkozó érveit, amelyeket a tárgyaláson a szóbeli szakasz újbóli megnyitásával kapcsolatban terjesztett elő.

#### 4. *A bizonyítási követelményről és a közösségi bíróság felülvizsgálati jogának terjedelméről*

##### a) A felek érvei

- 57 A felperes fenntartja, hogy a horizontális és vertikális összefonódásokkal szemben a konglomerátum jellegű összefonódások, mint amilyen a jelen ügyben bejelentett is, csak ritkán hoznak létre vagy erősítenek meg erőfölényt. Ezért minden ezzel ellentétes állítás különösen meggyőző bizonyítását igényli azon sajátos hatásmechanizmusnak, amelynek révén a verseny sérül.
- 58 A tárgyaláson a beavatkozási beadványokra tett észrevételeiben a felperes hivatkozik a T-5/02. sz., Tetra Laval kontra Bizottság ügyben 2002. október 25-én hozott ítéletre (EBHT 2002., II-4381. o.), megerősítendő, hogy a konglomerátumhatásokra vonatkozó bizonyítékok pontos vizsgálatot és meggyőző bizonyítékot igényelnek, hogy különös figyelmet kell fordítani a jövőbeni magatartás számbavételekor, és hogy a Bizottság elemzésének különösen valószínűnek kell lennie a csak később bekövetkező hatások vonatkozásában. Azt is állította, hogy ezen ítélet szerint a Bizottságnak figyelembe kell vennie azt az elrettentő hatást, amelyet a gazdasági erőfölénnyel való visszaélés EK 82. cikk szerinti tilalma a vállalatra gyakorol.
- 59 A Bizottság és a beavatkozók szerint sem a 4064/89 rendelet, sem az ítélkezési gyakorlat nem követel meg a konglomerátum-összefonódások esetében magasabb bizonyítási követelményt.

## b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

## Általános megfontolások

- 60 Elsőként megjegyzendő, hogy a Bizottságnak a 4064/89 rendelet alapvető rendelkezései, így különösen a 2. cikke alkalmazásakor a gazdasági kérdésekre nézve van bizonyos mérlegelési mozgástere. Ebből következően a közösségi bíróság felülvizsgálata a tények valószerűségének és a nyilvánvaló mérlegelési hiba hiányának vizsgálatára korlátozódik (a C-68/94. és C-30/95. sz., France és társai kontra Bizottság, ún. „Kali&Salz” egyesített ügyekben 1998. március 31-én hozott ítélet [EBHT 1998., I-1375. o.] 223. és 224. pontja és a C-12/03. P. sz., Bizottság kontra Tetra Laval ügyben 2005. február 15-én hozott ítélet [EBHT 2005., I-987. o.] 38. pontja).
- 61 Ezenfelül a 4064/89 rendelet nem állít fel vélelmet a bejelentett ügylet közös piaccal való összeegyeztethetőségére vagy összeegyeztethetlenségére. A Bizottságnak ezért nem kell az ügylet javára döntenie a hatáskörébe tartozó összefonódás esetében, ha azzal kapcsolatban aggályai vannak, hanem minden esetben tényleges döntést kell hoznia valamelyik irányban (lásd e tekintetben a fenti 58. pontban hivatkozott Tetra Laval kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 120. pontját).
- 62 A közösségi bíróság felülvizsgálati jogkörének jellege kapcsán szükséges felhívni a figyelmet egyfelől a bíróság által az előtte lévő érvek és bizonyítékok fényében tévesnek minősíthető ténybeli körülmények és megállapítások, másfelől pedig a gazdasági természetű értékelések közötti lényeges különbségre.
- 63 El kell ismerni, hogy a Bizottság a 4064/89 rendelet alapvető szabályainak alkalmazásakor rendelkezik bizonyos mérlegelési mozgástérrel, azonban ez nem jelenti azt, hogy a közösségi bíróságnak tartózkodnia kell a Bizottság gazdasági

adatokra vonatkozó jogi értékelésének felülvizsgálatától. A közösségi bíróságnak ugyanis nem csupán a hivatkozott bizonyítékok tárgyi valószerűségét, megbízhatóságát és következetességét kell vizsgálnia, hanem azt is ellenőriznie kell, hogy a bizonyítékok tartalmazzák-e az adott összetett helyzet értékeléséhez figyelembe veendő összes adatot, valamint hogy e bizonyítékok alátámasztják-e a belőlük levont következtetéseket (a fenti 60. pontban hivatkozott Bizottság kontra Tetra Laval ügyben hozott ítélet 39. pontja).

- 64 Jóllehet ezen alapelvek valamennyi gazdasági természetű értékelésre vonatkoznak, a hatékony bírósági felülvizsgálat még inkább szükséges, amikor a Bizottság olyan jövőben bekövetkező események várható alakulásának vizsgálatát végzi el, mint amilyenek a tervezett összefonódás eredményeként jönnének létre. Amint a Bíróság a fenti 60. pontban hivatkozott Bizottság kontra Tetra Laval ügyben hozott ítélet 42. és 43. pontjában kifejtette, az olyan jövőre vonatkozó elemzést, mint amilyen az összefonódások ellenőrzése esetében szükséges, nagy figyelemmel kell végezni, mivel nem a múlt eseményeinek vizsgálatáról van szó, amelyek kapcsán gyakran számos bizonyíték áll rendelkezésre, amelyek lehetővé teszik az okok megértését, sem pedig a jelen eseményeiről, hanem olyan események előrejelzéséről, amelyek a jövőben több-kevesebb valószínűséggel bekövetkeznek, amennyiben nem születik sem a tervezett összefonódást tiltó, sem annak feltételeit meghatározó határozat (lásd e tekintetben a fenti 58. pontban hivatkozott Tetra Laval kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 155. pontját). A jövőre vonatkozó elemzéshez, amely annak vizsgálatából áll, hogy az összefonódás mennyiben módosíthatja az adott piacon a versenyhelyzetet meghatározó tényezőket, célja pedig annak megállapítása, hogy a hatékony verseny jelentősen korlátozódna-e ezen összefonódás következtében, különböző ok-okozati összefüggések mérlegelése szükséges, annak eldöntése végett, hogy melyek bekövetkeztek a legvalószínűbb.

#### A konglomerátumhatások kezelése

- 65 A konglomerátum típusú összefonódások a szó szoros értelmében nem vezetnek az összefonódásban részes felek tevékenysége közötti horizontális átfedéshez, vagy vertikális kapcsolat kiépüléséhez. Jóllehet fő szabály szerint az ilyen összefonódások nem járnak versenyellenes hatásokkal, bizonyos esetekben mégis származhatnak belőlük ilyen hatások (a fenti 58. pontban hivatkozott Tetra Laval kontra Bizottság

ügyben hozott ítélet 142. pontja). Amennyiben valamely konglomerátum jellegű összefonódás hatásainak a jövőre vonatkozó elemzése keretében a Bizottságnak – a megállapított konglomerátum-hatások miatt – módjában áll arra következtetni, hogy minden valószínűség szerint a közeljövőben erőfölény jön létre vagy erősödik meg, amelynek következményeként az érintett piacon a hatékony verseny jelentősen korlátozódna, a Bizottságnak azt meg kell tiltania (a fenti 58. pontban hivatkozott Tetra Laval kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 153. pontja, és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

66 E tekintetben, amint a Bíróság a 60. pontban hivatkozott Bizottság kontra Tetra Laval ügyben hozott ítélete is rámutatott, a konglomerátum típusú összefonódások sajátos problémák megjelenését eredményezhetik, különösen azért, mert az ilyen ügylet elemzése egyrészt egy hosszabb jövőbeli időszakot vehet figyelembe, másrészt pedig az összefonódással létrejött vállalkozás magatartása jelentős mértékben meghatározhatja, hogy az összefonódásnak milyen hatásai vannak. Így az összefonódásból származó ok-okozati összefüggések nehezen érzékelhetők, kétségesek és nehezen megállapíthatók. Ennek alapján a Bizottság által az összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánító határozat alátámasztására előadott bizonyítékok minősége különösen fontos, hiszen e bizonyítékoknak kell alátámasztaniuk a Bizottság következtetését, amely szerint az ilyen határozat hiányában az általa előre jelzett gazdasági fejlődés következne be (a fenti 60. pontban hivatkozott Bizottság kontra Tetra Laval ügyben hozott ítélet 44. pontja, valamint lásd e tekintetben a fenti 58. pontban hivatkozott Tetra Laval kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 155. pontját).

67 A jelen ügyben Bizottság a megtámadott határozatban megállapította, hogy az összefonódás elsősorban közvetlen vertikális integrációt eredményezne a hajtómű-indítóberendezések és a hajtóművek gyártása között, másodsorban konglomerátumhatásokkal, harmadsorban pedig egyes piacokon horizontális átfedésekkel járna.

68 A megtámadott határozatban a konglomerátumhatásokról szóló leírásból nyilvánvaló, hogy a Bizottság nézete szerint az összefonódás e hatások eredményeként, a piaci hatalomból és kereskedelmi lehetőségekből fakadóan egyes piacokon azonnal, vagy legalábbis nagyon rövid időn belül megváltoztatná a versenyfeltételeket, és az

első piacon már amúgy is meglévő erőfölényből származó erőfölényes helyzetet hozna létre vagy erősítene meg (lásd lentebb a 325. és azt követő pontokat, valamint a 399. és azt követő pontokat). Mindazonáltal meg kell jegyezni, hogy e következmények csak akkor következtek volna az összefonódásból, ha az összefonódással létrejött vállalkozás az összefonódást követően egyfajta, a Bizottság által valószínűnek tartott magatartást tanúsított volna. Ez a magatartás a Bizottság szerint az általa az összefonódásban részes egyik vagy másik félnél már az összefonódást megelőzően azonosított versenyre káros kereskedelmi gyakorlatoknak az új piacokra való előrelátható kiterjesztése lett volna.

- 69 E körülmények között a Bizottságra hárult, hogy a következtetését alátámasztó, meggyőző bizonyítékkal szolgáljon arra nézve, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás a valószínűsített magatartást tanúsítaná. Ilyen magatartások hiányában az összefonódásban részes két fél helyzetének összjátéka a szomszédos, de elkülönült piacokon nem vezethetne erőfölényes helyzet létrehozásához vagy megerősítéséhez, miután a felek e helyzete semmilyen kereskedelmi hatással nem lenne egymásra.

Az összefonódással létrejött vállalkozást a megtámadott határozatban megjelölt magatartástól visszatartó körülmények kezelése

- 70 A Bíróság a fenti 58. pontban hivatkozott Tetra Laval kontra Bizottság ügyben hozott ítéletében megállapította, hogy míg az ilyen értékelés keretében helyénvaló figyelembe venni a versenyellenes magatartások irányába ható objektív ösztönző erőket, a Bizottságnak azt is vizsgálnia kell, hogy az említett ösztönző erők milyen mértékben csökkennének, illetve szűnnének meg a kérdéses magatartás jogellenességének, különös tekintettel az EK 82. cikkében az erőfölénnyel való visszaélésre nézve lefektetett tilalomra, a magatartás esetleges lelepleződésének, illetve annak okán, hogy ezt a magatartást az illetékes hatóságok akár közösségi, akár nemzeti szinten üldözhetik, illetve azt pénzbírsággal sújthatják (az ítélet 159. pontja). A beavatkozási beadványra tett észrevételeiben a felperes saját érvelése alátámasztására

hivatkozta az ítéletet, miszerint egyes magatartások, amelyek hatásaként a Bizottság valószínűsítette az erőfölényes helyzet létrejöttét vagy megerősödését, valójában nem következnek be.

- 71 A fenti 60. pontban hivatkozott Bizottság kontra Tetra Laval ügyben hozott ítélet 74-78. pontjában a Bíróság megállapította, hogy az Elsőfokú Bíróság helyesen állapította meg, hogy valamely jövőbeni magatartás tanúsításának valószínűségét átfogóan kell vizsgálni, azaz figyelembe kell venni a magatartás folytatására ösztönző erőket és az ezen ösztönző erőket csökkentő vagy megszüntető körülményeket, ideértve annak lehetőségét is, hogy az adott magatartás jogellenes.
- 72 Mindazonáltal azt is megállapította a Bíróság, hogy a 4064/89 rendelet megelőző célja ellen hatna annak megkövetelése a Bizottságtól, hogy minden egyes tervezett összefonódás esetén megvizsgálja azt, hogy a versenyellenes magatartás irányába ható ösztönző erők mennyiben csökkennének vagy szűnnének meg a magatartás jogellenessége, esetleges lelepleződése, illetve annak okán, hogy ezt a magatartást az illetékes hatóságok akár közösségi, akár nemzeti szinten üldözhetik, illetve azt pénzbírsággal sújthatják. Következtetesképpen megállapította, hogy az Elsőfokú Bíróság tévedett, amikor visszautasította a Bizottság következtetéseit, amelyeket az összefonódással létrejött vállalkozás adott esetben való versenyellenes magatartása kapcsán vont le (a fenti 60. pontban hivatkozott Bizottság kontra Tetra Laval ügyben hozott ítélet 76-77. pontja).
- 73 Mindezekből következően a Bizottságnak fő szabály szerint figyelembe kell vennie valamely magatartás esetlegesen jogellenes és így szankcionálható jellegét mint olyan körülményt, amely csökkenti vagy megszünteti a vállalkozás hajlandóságát az adott magatartás folytatására. Ez az értékelés azonban nem követeli meg a különféle jogrendszerek esetlegesen alkalmazható szabályainak és az azok keretében gyakorolt büntetőpolitikák részletes és kimerítő elemzését, lévén, hogy túlságosan spekulatív jellegű lenne annak elemzése, hogy egy jogsértés valószínű-e, és annak bemutatása, hogy szankcionálásra kerülne-e több jogrendszerben is.



- 74 Így ha a Bizottság anélkül, hogy bármilyen különös vagy részletes vizsgálatot folytatna a kérdésben, képes azonosítani a kérdéses magatartás jogellenességét az EK 82. cikk vagy a közösségi jog más olyan rendelkezése alapján, amelynek alkalmazására hatáskörrel rendelkezik, az ő felelőssége az elemzés során annak megállapítása és figyelembevétele, hogy mekkora annak a valószínűsége, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás gyakorolni fogja az adott magatartást (lásd e tekintetben a fenti 60. pontban hivatkozott Bizottság kontra Tetra Laval ügyben hozott ítélet 74. pontját).
- 75 Mindebből következően ugyan a Bizottságnak lehetősége van arra, hogy a kérdéses magatartás jogszerűsége és szankcionálásának valószínűsége kapcsán az összefonódás-ellenőrzési határozata meghozatalakor rendelkezésére álló bizonyítékokra épülő összefoglaló elemzést vegyen alapul, azonban az értékelés folyamán továbbra is azonosítania kell a várható magatartást, és szükség esetén értékelnie kell és figyelembe kell vennie azt az esetleges visszatartó erőt, amely abból fakad, hogy a magatartás nyilvánvalóan vagy nagy valószínűség szerint jogellenes lenne a közösségi jog alapján.
- 76 Ennek megfelelően az ítélet további részében szükséges annak megfontolása, hogy a Bizottság a lehetséges konglomerátumhatások jövőre vonatkozó elemzésekor megfelelően meggyőző bizonyítékokra alapozott-e, és hogy megfelelőképpen figyelembe vette-e a fent említett elveket.

##### *5. A hatékony verseny jelentős korlátozása bemutatásának elmulasztásáról*

###### a) A felek érvei

- 77 A felperes állítása szerint a 4064/89 rendelet 2. cikkének (2) és (3) bekezdése értelmében a Bizottságnak az összefonódás megtiltásához be kell mutatnia, hogy egyfelől az összefonódás erőfölényes helyzetet hoz létre vagy erősít meg, másfelől

pedig, hogy ez az erőfölényes helyzet jelentősen korlátozza a hatékony versenyt a közös piacon. E feltételek együttes jellegét alátámasztják a 4064/89 rendelet előkészítő iratai, amelyekből nyilvánvaló, hogy a második feltételt a Gazdasági és Szociális Bizottság javaslatára és a francia kormány kérésére fogadták el. Együttes jellegüket megerősítette az Elsőfokú Bíróság különösen a T-2/93. sz., Air France kontra Bizottság ügyben 1994. május 14-én hozott ítélet (EBHT 1994., II-323. o.) 79. pontjában és a fenti 58. pontban hivatkozott Tetra Laval kontra Bizottság ügyben hozott ítéletben.

- 78 A Bizottságnak be kell mutatnia, hogy e feltételek mindegyike teljesül. Különösen pedig azt kell bemutatnia a Bizottságnak, hogy nagy valószínűséggel versenyellenes hatások jelentkeznének, és nem csupán azt, hogy jelentkezhetnek, hanem számszerűsíteni kell e hatásokat, és be kell mutatnia, hogy azok az összefonódásból és nem a már korábban is létező piaci körülményekből származnak. Ez a követelmény különösen fontos az olyan ügyekben, mint a jelenlegi, amelyben az összefonódás konglomerátum jellegű, amely tekintetében elfogadott, hogy az ilyen összefonódásnak ritkán van versenyellenes hatása.
- 79 A felperes szerint a Bizottság a megtámadott határozatban nem vizsgálta, hogy az összefonódás jelentős korlátozódással jár-e a hatékony versenyre. Szerinte ugyanis minden egyes piacra nézve, amelyen a Bizottság szerint erőfölényes helyzet jönne létre vagy erősödne meg, a Bizottság csak olyan bizonytalan, nem számszerűsített állításokra jut, miszerint a versenytársak e piacokról kiszorulnának, és a versenyre nézve káros hatás keletkezne.
- 80 A felperes szerint a megtámadott határozat a 4064/89 rendelet 2. cikkének második feltételét csak egy helyen, az általános következtetések körében az (567) preambulumbekezdésben említi. Szerinte nyilvánvaló, hogy a Bizottság csak feltételezte, hogy az erőfölényes helyzet állítólagos létrehozása vagy megerősítése az érintett piacokon automatikusan együtt jár a rendelet 2. cikke által megkívánt versenyellenes hatásokkal.

- 81 Emellett a Bizottság nem hivatkozhat arra, hogy a második feltétel az erőfölény létrehozásának vagy megerősítésének vizsgálatakor magától értetődően megvalósult. Nem elegendő további elemzés nélkül pusztán „újrahasznosítani” az erőfölény megállapításához hivatkozott tényeket, arra használva azokat, hogy alátámasszák a jelentős versenykorlátozást. Az ilyen hiba elkerülhetetlen következménye az, hogy a megtámadott határozatban szereplő elemzést meg kell semmisíteni. A felperes szerint a megtámadott határozatnak egyedül kell megállnia a helyét. Ezért nem lehet figyelembe venni a Bizottság és a beavatkozók által a határozat meghozatalát követően előterjesztett bizonyítékokat.
- 82 A felperes szerint a 4064/89 rendelet 2. cikkének második feltételét érintő indokolás hiánya az indokolási kötelezettség nyilvánvaló megsértését is jelenti, amennyiben a felperes nem kapott tájékoztatást azokról az indokokról, amelyek alapján a Bizottság úgy véli, hogy az összefonódás valóban a verseny jelentős korlátozódásához vezetne.
- 83 A Bizottság elismeri, hogy létezik egy akadémiai vita arról, hogy a 4064/89 rendelet 2. cikke egységes vagy kettős természetű-e, de véleménye szerint ennek csekély a jelentősége. Meglátása szerint az erőfölény létrejöttére vagy megerősödésére kell koncentrálni, és a verseny korlátozódását csak ennek következményeként kell kezelni. Mindenesetre feltételezve, hogy a feltétel kettős, a Bizottság és a Rockwell úgy véli, hogy a jelen ügyben az összefonódás várható hatásait széleskörűen és igen részletesen vizsgálta a határozat.

#### b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

- 84 Az Elsőfokú Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából következően a 4064/89 rendelet 2. cikkének (2) és (3) bekezdése két együttes feltételt állapít meg, amelyek először az erőfölényes helyzet létrehozására vagy megerősítésére, másodsorban pedig arra a tényre vonatkoznak, hogy a verseny annak eredményeként jelentősen korlátozódik a

közös piacon (lásd e tekintetben a fenti 77. pontban hivatkozott Air France kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 79. pontját, a T-290/94. sz., Kayersberg kontra Bizottság ügyben 1997. november 27-én hozott ítélet [EBHT 1997., II-2137. o.] 156. pontját és a fenti 58. pontban hivatkozott Tetra Laval kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 146. pontját). Ennek megfelelően az összefonódás akkor tiltható meg, ha a rendelet 2. cikkének (3) bekezdése szerinti mindkét feltétel teljesül.

- 85 Szükséges emlékeztetni arra, hogy a 4064/89 rendelet 2. cikkének (2) és (3) bekezdése által hivatkozott erőfölényt olyan helyzet jellemzi, amelyben egy vagy több vállalkozás olyan gazdasági erővel rendelkezik, amely képessé teszi őket a hatékony verseny fenntartásának megakadályozására az érintett piacon azáltal, hogy lehetővé teszi számukra, hogy jelentős mértékben függetlenül viselkedjenek versenytársaiktól, vevőiktől és végső soron a fogyasztóktól (a T-102/96. sz., Gencor kontra Bizottság ügyben 1999. március 25-én hozott ítélet [EBHT 1999., II-753. o.] 200. pontja).
- 86 Ugyancsak emlékeztetni kell arra, hogy az EK 82. cikk szerinti erőfölénnyel való visszaélés kapcsán a Bíróság megállapította, hogy erőfölénnyel való visszaélés valósulhat meg, ha egy erőfölényes vállalkozás e helyzetét oly módon erősíti meg, hogy az erőfölény elért szintje jelentősen korlátozza a versenyt, azaz csak olyan vállalkozások maradnak a piacon, amelyek magatartása az erőfölényestől függ (a 6/72. sz., Europemballage és Continental Can kontra Bizottság ügyben 1973. február 21-én hozott ítélet [EBHT 1973., 215. o.] 26. pontja). Ezen ítéletből következően önmagában az erőfölénynek a megerősítése is jelentősen korlátozhatja a versenyt, ráadásul olyan mértékben, hogy az már önmagában is az e helyzettel való visszaélésnek minősül.
- 87 Így az erőfölényes helyzetnek a 4064/89 rendelet 2. cikkének (3) bekezdése szerinti létrehozása vagy megerősítése egyes esetekben annál inkább bizonyítéka lehet a hatékony verseny jelentős korlátozódásának. Ez a megállapítás azonban nem jelenti azt, hogy a 4064/89 rendelet 2. cikkében lefektetett második feltétel jogi

szempontból beletartozik az elsőbe, mindössze annyit jelent, hogy az adott piac ugyanilyen tényszerű elemzéséből lehet nyilvánvaló, hogy a két feltétel teljesült.

88 Azok a körülmények, amelyeket a Bizottság annak alátámasztására hozhat fel, hogy valamely vállalkozás versenytársainak cselekvési szabadsága oly mértékben korlátozott, hogy az adott vállalkozás vonatkozásában az erőfölényes helyzet létrejöttének vagy megerősödésének megállapítása szükséges, gyakran ugyanazok, mint amelyek relevánsak annak értékelésekor, hogy e helyzet létrejött-e vagy megerősítése eredményeként jelentős mértékben korlátozódott-e a verseny a közös piacon. Valójában az a körülmény, amely jelentősen érinti a versenytársak arra vonatkozó szabadságát, hogy üzletpolitikájukat önállóan határozzák meg, ugyancsak eredményezheti a hatékony verseny jelentős korlátozódását.

89 Ebből következően, ha a bejelentett összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánító határozat preambulumbekendéseiből, ideértve azon preambulumbekendéseket, amelyek az erőfölényes helyzet létrehozásáról vagy megerősítéséről szólnak, kitűnik, hogy az ügylet jelentős versenyellenes hatásokkal járna, akkor a határozat nem tekinthető jogellenesnek pusztán azon az alapon, hogy a Bizottság nem kapcsolta össze kifejezetten és sajátosan e kérdések leírását a 4064/89 rendelet 2. cikkének második feltételével, függetlenül attól, hogy a határozat jogszerűségét az EK 253. cikk szerinti indokolási kötelezettség szempontjából vizsgáljuk, vagy az ügy érdeme alapján. Valójában minden más megközelítés pusztán formális kötelezettséget róna a Bizottságra, megkövetelve tőle, hogy egyes preambulumbekendéseket megismételjen, először annak elemzésekor, hogy létrejött vagy megerősödött-e erőfölény egy adott piacon, másodszor pedig a verseny közös piacon történő jelentős korlátozódásának értékelése során.

90 A jelen ügyben a Bizottság kifejezetten megállapította, az (567) preambulumbekendésben, hogy „mindezek alapján” a tervezett összefonódás számos különböző piacon gazdasági erőfölényes helyzet létrehozásához vagy megerősítéséhez vezetne,

amelynek eredményeként a hatékony verseny a közös piacon jelentősen korlátozódna (a teljes idézetért lásd a fenti 46. pontot). Szemben tehát a felperes e tekintetben megfogalmazott állításával, és egybehangzóan a Bizottság által az Elsőfokú Bíróság előtt, különösen a tárgyalás során előadottakkal, az általános következtetésből világosan kitűnik, hogy a Bizottság úgy vélte, hogy a 4064/89 rendelet 2. cikkének két feltétele nem pusztán az e piacokra vonatkozó megállapítások halmozott hatásaként, hanem minden egyes kifejezetten említett piac esetében teljesült (lásd a fenti 47. pontot).

- 91 Ráadásul a Bizottság kifejezetten megállapította a megtámadott határozat egyes részeiben, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás egyes piacokon létrejövő vagy megerősödő erőfölénye jelentősen korlátozná a versenyt. Különösen a megtámadott határozatban a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek piacán jelentkező azonnali hatások kapcsán kifejtett különös megfontolások elegendők annak megállapítására, hogy a felperes erőfölényes helyzetének megerősödése a verseny jelentős korlátozódását eredményezné a közös piacon (lásd a megtámadott határozat (428) preambulumbeközlését).

*B – A nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán már fennálló erőfölényről*

### 1. Bevezetés

- 92 A megtámadott határozatban a Bizottság – a felperes által vitatottan – megállapította, hogy az összefonódást megelőzően a felperes erőfölényes volt a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán. A Bizottság e megállapítását lényegében a következők alapozták meg: a felperes piaci részesedésének mértéke, amelyet e tekintetben összesítettek a Snecma-val közösen működtetett közös vállalat, a CFMI részesedésével (a megtámadott határozat (45)-(83) preambulumbeközlésével); a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtómű gyártás vertikális integrációjából fakadó kereskedelmi előnyök együttesen a GE Capital pénzügyi

erejével és a GECAS repülőgép beszerzési és lízingtevékenységével ((107)-(145) preambulumbekzdés); a piaci verseny helyzetének elemzése ((163)-(170) preambulumbekzdés), és végül a felperesre a versenytársak és a vevők által gyakorolt verseny- és kereskedelmi nyomás hiánya ((173)-(228) preambulumbekzdés). A felperes összefonódás előtti erőfölényes helyzete kiindulópontját képezi a bizottsági elemzésnek, mivel a megtámadott határozatban az indokolás számos része – különösen a következő pontban felsorolt indokolás – azon alapul.

93 Először is a Bizottság szerint a Honeywell hajtómű-indítóberendezés gyártási tevékenységének a felperes általi felvásárlásából fakadó vertikális átfedés a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán meglévő erőfölény megerősítéséhez vezetne. Másodszor a Bizottság értékelése, miszerint a repülélektronikai és egyéb repülőipari termékek különféle piacain a felperes által a leányvállalatain keresztül gyakorolt befolyása révén létrejövő erőfölénye attól függ, hogy már erőfölénye van a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán. Harmadsorban a Bizottság szerint a csomagban értékesítés jövőbeni lehetőségének alapja a már meglévő erőfölényes helyzet, amely többek között annak megerősítéséhez vezetne.

94 A jelen részben kell tehát vizsgálni, hogy megalapozott-e a megtámadott határozat a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán meglévő felperesi erőfölény tekintetében, és az ítélet további részében külön kell vizsgálni, hogy megalapozott-e a megtámadott határozat előző pontban hivatkozott három része.

## 2. A felek érvei

95 A felperes szerint a Bizottság helytelenül jutott arra a következtetésre, hogy a GE erőfölényes a nagyméretű kereskedelmi repülőgépek (nevezetesen a 100 ülésnél

többel rendelkező, 2000 tengeri mérföldnél nagyobb hatótávolságú és 35 millió dollárnál magasabb árfekvésű repülőgépek) hajtóműveinek piacán. A GE megjegyzi, hogy az erőfölényes helyzet a vállalkozás azon erejéből származik, amely lehetővé teszi számára, hogy a piacon független magatartást tanúsítson. Márpedig az érintett piacon, a repüléstechnikai ágazatra vonatkozó bizottsági határozatok leírása szerint fennálló helyzet mutatja, hogy a GE nincs olyan helyzetben, hogy független magatartást tanúsítson, és fő versenytársait a Rolls-Royce-t és a Pratt & Whitney-t (a továbbiakban: P&W) nem fenyegeti a piacról való kiszorulás veszélye. A Bizottság teljes érvelése összeomlik a GE összefonódást megelőzően fennálló erőfölényének hiánya miatt.

96 A Bizottság által a megtámadott határozatban használt piaci részesedési arányok kapcsán a felperes előadja, hogy a piaci részesedések használhatósága korlátozott a pályázatos piacokon fennálló erőfölény elemzése esetében. Amint azt a Bizottságnak a repüléstechnikai ágazatra vonatkozó gyakorlata mutatja, a repülőgép-hajtóművek piaca pályázatos piac, amelyen az eladók ritkán előforduló, nagy értékű szerződésekkért versenyeznek. Minden egyes új repülőgép-platformhoz a repülőgépgyártók egy vagy több, kifejezetten az adott platformra kifejlesztett hajtóművet választanak. Következésképpen – függetlenül a korábbi nyertességektől – minden felajánlható termékkel rendelkező versenytárs erősen érdekelt abban, hogy ajánlatot tegyen a verseny további fordulóin. Így tehát a korábbi piaci adatok nem tükrözik megfelelően a versenynek a piacon meglévő jelenlegi intenzitását, amint azt a piac közelmúltbeli története is mutatja. A felperes visszautasítja azt az értékelést, hogy a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán élvezett 50%-os részesedés elégséges az erőfölény megállapításához.

97 Másodsorban a felperes piaci részesedésének számítása önkényes a megtámadott határozatban, mivel a Bizottság a saját céljainak megfelelően választ ki egyes piaci részesedést mérő megközelítéseket másfajta helyett. A Bizottság és a Rolls-Royce téved, amikor számításukat a még mindig gyártás alatt álló repülőgép-hajtóművek eladási adataira alapozzák, mivel az ilyen meghatározás nemcsak kizárja a már nem



gyártott repülőgépeken használt P&W hajtóműveket, hanem figyelmen kívül hagyja a még szolgálatba nem állított repülőgépekre adott hajtóműmegrendeléseket, jöllehet ez utóbbi a legfontosabb tényezője a piaci verseny megítélésének.

98 A felperes azt is állítja, hogy a Bizottság tévedett, amikor összeadta az ő viszonylag alacsony piaci részesedését a felperes és a francia Snecma nevű vállalkozás által létrehozott CFMI nevű közös vállalat („50-50%-os joint venture”) részesedését (a megtámadott határozat (15) preambulumbekkezdése; lásd továbbá a (45)-(46) preambulumbekkezdést). Továbbá, amint az Egyesült Államok Igazságügyi Minisztériuma megjegyezte, a GE állítólagosan magas részesedésének számítása lényegében annak a ténynek tulajdonítható, hogy a CFMI a kizárólagos hajtóműszállítója egy adott repülőgéptípusnak, a repüléstörténet legnépszerűbb kereskedelmi repülőgépének, a Boeing B737-esnek. Mindezért a Bizottság tévesen tulajdonítja a felperesnek az e piaci részesedésből eredő jövőbeni nagy bevételeket. Emellett a Bizottság nem kombinálhatja megfelelően a CFMI piaci részesedését a vegyes csomagban értékesítési elméletével, miután a Snecma-nak nem áll érdekében támogatni a Honeywell termékeknek kedvező árazási stratégiát. Végezetül a Bizottság megközelítése nincs összhangban az általa az EK-Szerződés 81. cikke alkalmazására vonatkozó eljárásban (COMP/E-3/36.700 Engine Alliance-ügy) 1999. szeptember 14-én hozott 2000/182/EK határozattal (HL 2000. L 58., 16. o.; a továbbiakban: az Engine Alliance határozat), amelyben a felperest és a CFMI-t elkülönült vállalkozásként kezelte.

99 A piaci részesedések vonatkozásában harmadszor és utoljára megjegyzendő, hogy a Bizottság túlbecsülte e korábbi piaci részesedések fontosságát és így helytelenül helyezkedik arra az álláspontra, hogy a felperes képes lenne a jövőben azokra építeni. E tekintetben a felperes elutasítja a Bizottság érvelését, amely szerint a légitársaságok flottái egységessé válnak, amelynek eredményeként e légitársaságok hajtóműveiket egyre inkább egy adott hajtóműgyártótól szerzik be, annak érdekében, hogy csökkentsék a repülőgép-hajtóművek fenntartásához kapcsolódó költségeket. A GE állítása szerint a közös jelleg igen korlátozott még egy hajtóműcsaládon belül is, ráadásul a Boeing B737-esen alkalmazott CFM56 hajtómű semmilyen ösztönzést nem jelent a CF6 vagy a GE90 hajtóműcsaládok beszerzésére. A légitársaságok Bizottságnak adott válaszai megerősítik, hogy az egységesítés másodlagos körülmény a hajtóművek kiválasztásánál.

- 100 Ráadásul annak megállapítása kapcsán, hogy a felperes független magatartásra lenne képes az érintett piacon, a felperes kifogásolja, hogy a Bizottság nem tett említést olyan jelentős légi ipari változásról, amely megmagyarázná, hogy a megtámadott határozatban szereplő megállapításai miért is mondanak ellent az 1999-es Engine Alliance határozatban kifejtetteknek. Márpedig a felperes a Fortune magazin szerinti 500 legnagyobb vállalkozás között volt évtizedeken keresztül és a GECAS is spekulatív módon vásárolt kedvezményesen repülőgépeket 1996 óta, anélkül hogy a verseny ennek eredményeként marginalizálódott volna.
- 101 A megtámadott határozat számos példát tartalmaz, amely rámutat arra, hogy a felperes nem volt képes független magatartásra. A Bizottság elismeri, hogy alternatív hajtóműforrások is gyakran elérhetők a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-platformokhoz, ami lehetővé teszi a vevők számára, hogy előnyre tegyenek szert a versenyből. Így annak érdekében, hogy elnyerje a Boeing B777X felszerelésére vonatkozó szerződést, a felperes jelentős engedelmények nyújtására kényszerült, mivel hajtóművei kevésbé voltak versenyképesek a P&W vagy a Rolls-Royce ezen platform klasszikus változatához kínált hajtóműveinél. A felperesnek hasonlóképpen kellett eljárnia az Airbus A330 esetében, hogy kompenzálni tudja egyik hajtóművének a versenytársakéhoz képest szerény műszaki hírnevét. Végeredményben új hajtómű kifejlesztésére kényszerült. Az ilyen, valamennyi versenytárs által nyújtott kedvezmények bizonyítják, hogy létezik a hatékony verseny. A felperes e tekintetben a 85/76. sz., Hoffmann-La Roche kontra Bizottság ügyben 1979. február 13-án hozott ítélet (EBHT 1979., 461. o.) 71. pontjára hivatkozik.
- 102 Ezenkívül a felperes vitatja a Bizottság azon állításait, amelyek szerint az összefonódás előtt olyan pénzügyi erővel rendelkezett volna, amely képessé tette a versenytársak kiszorulását eredményező kedvezmények nyújtására. A Bizottság nem mutatta be, hogy e kedvezmények mennyiben tükröztek erőfölényt, vagy vezettek a versenytársak meggyengüléséhez vagy kiszorulásához.
- 103 A GECAS által a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán játszott állítólagos szerep kapcsán a Bizottság az eljárás késői szakaszában kidolgozott elmélete a „részesedésselődásról” nem hihető, tekintettel a GECAS által birtokolt

alacsony (10% alatti) piaci részesedésre. E tekintetben a felperes megjegyzi, hogy egy másik lízingtársaság, az ILFC jóval nagyobb vásárlója a nagyméretű kereskedelmi repülőgépeknek, mint a GECAS. A Bizottság nem vette figyelembe azt a körülményt, hogy más lízingtársaságok ellensúlyozzák a GECAS GE vagy CFMI-hajtóművek iránti preferenciáit annak érdekében, hogy figyelembe tudják venni a felhasználók preferenciáit. Azzal az állítással, hogy nem képes „utánozni” a GECAS-t, a Rolls-Royce nem válaszol arra az érvre, miszerint a GECAS léte ellenére maga a Rolls-Royce és más versenytársak is még versenyképesek maradnak.

104 Ezt a hibás elméletet a tények nem támasztják alá. A Bizottság és a Rolls-Royce tévesen gondolja, hogy a GECAS vevőként képes lenne valamely repülőgép gyártását kezdeményezni (launch customer), és hogy az ilyen indító megrendelések döntőek voltak abban, hogy a repülőgépgyártók GE-hajtóműveket választottak. Ez a következtetés figyelmen kívül hagyja a repülőgépgyártók (Bombardier, Embraer, BAe, Airbus, Fairchild Dornier és Boeing) által szolgáltatott bizonyítékokat is.

105 Az egyetlen tényszerű bizonyíték, amelyre a Bizottság megállapítását alapozza, az az, hogy a GE-hajtóművek lízingtársaságok részére való értékesítése a GECAS megalapítása után 60%-kal emelkedett, míg a légitársaságok esetében ez az arány 10%-os csökkenést mutatott. Mindazonáltal ez a megállapítás önmagában semmilyen változást nem mutat be a GE e piacokon meglévő összpiaci részesedésében, és még kevésbé demonstrálja a GECAS e tekintetben játszott szerepét.

106 A Bizottság emellett ellent mond az Engine Alliance határozatban szereplő azon megállapításának, amely szerint a P&W és a Rolls-Royce valós versenytársak voltak, és rendelkeztek az új hajtóművek fejlesztéséhez szükséges kapacitásokkal. A felperes állítása szerint az Engine Alliance határozatban benne foglaltatott a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacának kiterjedt vizsgálata, és a Bizottság egyetlen esetben sem hozott fel érveket annak tisztázására, hogy miért tért el az azon határozatban alkalmazott értékeléstől. Következésképpen a Bizottság nem teljesítette a fenti 86. pontban hivatkozott Europemballage és Continental Can kontra Bizottság ügyben hozott ítéletben lefektetett követelményt, amely szerint az erőfölényes

helyzet megállapításához elegendő indokolással kell alátámasztani azon megállapítást, hogy a fennmaradó versenytársak nincsenek olyan helyzetben, hogy megfelelő ellensúlyt képezhessenek.

- 107 A Bizottságnak a versenyhelyzetről szóló elemzése ugyancsak ellentmond a közelmúltban a repüléstechnikai ágazatra vonatkozóan hozott egyes határozatainak, nevezetesen az összefonódást a közös piaccal és az EGT-Megállapodással összeegyeztethetőnek nyilvánító, 1999. december 1-ji 2001/417/EK bizottsági határozatnak (COMP/M.1601 AlliedSignal/Honeywell) (HL 2001. L 152., 1. o., a továbbiakban: AlliedSignal/Honeywell határozat) és az összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító, 2000. május 11-i bizottsági határozatnak (COMP/M.1745 EADS ügy) (HL 2000. C 307., 4. o., a továbbiakban: EADS határozat), amelyekben a Bizottság megállapította, hogy mind a repülőgépgyártók, mind pedig a légitársaságok jelentős vevői erővel rendelkeznek. A szállítók és a vevők egymásra utaltsága a vevők számára olyan valós kiegyenlítő erőt biztosít, amely a verseny fontos tényezője. Emellett a Bizottság bizonyítékkal rendelkezett, különösen az Airbus és az IAE (a P&W és a Rolls-Royce közös vállalata) nyilatkozataival, amelyek megerősítették, hogy e vevői erő létezett. E tekintetben szintén jelentős az a tény, hogy a repülőgépgyártók nem elleneztek az összefonódást.
- 108 Emellett a Bizottság nem hoz fel arra vonatkozó adatot vagy bizonyítékot, hogy a Rolls-Royce, a P&W és az IAE hogyan, miért és mikor nem lenne képes hatékonyan versenyezni akár a jelenben, akár a jövőben. E három vállalkozás hitele és versenyzői aktivitása a verseny intenzitását a repülőgép-hajtóművek piacán meghatározó fő körülmény. A kifogásközlésre adott válaszban a felperes benyújtott egy szakértői jelentést, amely megállapította, hogy sem a GE, sem a P&W vagy a Rolls-Royce nem rendelkezett azzal a képességgel, hogy a többiektől függetlenül viselkedjék. A Rolls-Royce mindössze annyit jelentett ki, hogy nem rendelkezik a felperes pénzügyi erejével, nem mintha a saját pénzügyi ereje, vagy tőkéhez való hozzáférése elégtelen lenne. Emellett az egyik szakértő, Saphiro professor megerősítette, hogy pénzügyi helyzete szilárd. A Rolls-Royce-nak a [...] <sup>1</sup>-ra vonatkozó érvelése is olyan körülmény, amely a stabilitást jelzi.

1 - Üzleti titok törölve.

- 109 Az egyetlen közgazdasági bizonyíték, amely a Rolls-Royce és a P&W jövőbeni kiszorulását illetően alátámasztja a Bizottság érvelését, amelyet azonban a Bizottság végül elvetett, Choi professzor közgazdasági modellje volt, amelyet a Frontier Economics szakértői csoport révén a Rolls-Royce készítettett (a továbbiakban: Choi-modell). Ráadásul a Bizottság nem cáfolta az ellentétes következtetésre jutó rivális szakértők által készített véleményt. Emellett sem a Rolls-Royce, sem pedig a P&W nem vetette fel a közigazgatási eljárás során, hogy az összefonódást követően elhagyná a piacot.
- 110 A Bizottság hivatkozik az erőfölénynek az állandó ítélkezési gyakorlat szerinti definíciójára és fenntartja, hogy helyesen következtetett az érintett piacon az összefonódást megelőzően fennálló erőfölény meglétére. A Rolls-Royce e tekintetben támogatta a Bizottságot.
- 111 A Bizottság megállapítja, hogy a GE vitathatatlanul vezető repülőgép-hajtómű szolgáltató, és a legnagyobb növekedési ütemet produkálja a piacon. A GE viszonylagos előnye még tovább növekszik a rendelési állomány nagyságának fényében.
- 112 Továbbá az a tény, hogy a GE piaci részesedésének jelentős része egyetlen platformból, a B737-esből származik, nem befolyásolja a GE piaci erejének értékelését.
- 113 A Bizottság és a Rolls-Royce szerint az egyes hajtóművek vételárkedvezményei nem az előnyös versenyre utalnak, mivel a vételár nem tükrözi a hajtóművek teljes költségét, beleértve a fenntartásukat is. Különösen a B777X esete nem tekinthető az egészséges verseny példájának, hanem sokkal inkább a GE-nek a versenytársakhoz képest a főleg a GE Capital és a GECAS erejéből származó kereskedelmi lehetőségeit mutatja.

### 3. Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

#### a) Előzetes észrevételek

- 114 Előjáróban emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az erőfölényt az jellemzi, hogy a kérdéses vállalkozás olyan gazdasági erővel rendelkezik, amely képessé teszi őt a hatékony verseny fenntartásának megakadályozására az érintett piacon azáltal, hogy lehetővé teszi számára, hogy jelentős mértékben függetlenül viselkedjen versenytársaitól, vevőitől és végső soron a fogyasztóktól (lásd például a Bíróság 322/81. sz., Michelin kontra Bizottság ügyben 1983. november 9-én hozott ítéletének [EBHT 1983., 3461. o.] 30. pontját és az Elsőfokú Bíróság T-65/98. sz., Van den Bergh Foods kontra Bizottság ügyben 2003. október 23-án hozott ítéletének [EBHT 2003., II-4653. o.] 154. pontját). Előzetesen meg kell jegyezni, hogy Bizottságnak az erőfölény megállapítása érdekében nem kell bizonyítania, hogy a vállalkozás versenytársai – akár hosszabb időre is – kiszorulnak a piacról.
- 115 Ezenkívül, bár a piaci részesedések jelentősége eltérő lehet az egyes piacokon, kivételes körülményektől eltekintve a rendkívül jelentős piaci részesedések önmagukban az erőfölény meglétét bizonyítják (a fenti 101. pontban hivatkozott Hoffmann-La Roche kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 41. pontja, a T-221/95. sz., Endemol kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 1999. április 28-án hozott ítélet [EBHT 1999., II-1299. o.] 134. pontja). A Bíróság a C-62/86. sz., AKZO kontra Bizottság ügyben 1991. július 3-án hozott ítéletének [EBHT 1991., I-3359. o.] 60. pontjában megállapította, hogy az 50%-os piaci részesedés esetében ez volt a helyzet.
- 116 Továbbá, amint a felperes állította, a fenti 101. pontban hivatkozott Hoffmann-La Roche kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 71. pontjából kitűnik, hogy az a körülmény, hogy a versenytársak árcsökkentéséből fakadó nyomás a vállalkozást saját árainak leszállítására ösztönzi, általánosan összeegyeztethetetlen az erőfölényt jellemző független magatartással.

- 117 Mindazonáltal még az adott piacon fennálló, akár élénk verseny sem zárja ki, hogy e piacon erőfölény álljon fenn, amely elsősorban azzal jellemezhető, hogy lehetővé teszi a vállalkozás számára olyan magatartás folytatását, amely piaci stratégiájában nincs tekintettel e versenyre, anélkül azonban, hogy ebből káros hatások érnék (a fenti 101. pontban hivatkozott Hoffmann-La Roche ügyben hozott ítélet 70. pontja és a 27/76. sz., United Brands kontra Bizottság ügyben, 1978. február 14-én hozott ítélet [EBHT 1978., 207. o.]). Vagyis a verseny esetleges fennállása a piacon valóban releváns körülmény, különösen az erőfölény meglétének értékelése szempontjából, ám e tekintetben önmagában nem meghatározó körülmény.
- 118 Ezzel kapcsolatosan, amikor a Bizottság valamely bejelentés és az azon ügyletkez tartozó akta alapján döntést hoz az összefonódásnak a közös piaccal való összeegyeztethetőségéről, a felperesnek nincs joga kétségbe vonni a Bizottság megállapításait azon az alapon, hogy azok eltérnek a korábban, más ügyekben, eltérő bejelentés és eltérő akta alapján tett megállapításaitól, még akkor sem, ha a kérdéses piac a két ügyben hasonló, vagy éppen azonos. Így amennyiben a felperes a jelen ügyben a Bizottságnak a korábbi határozataiban, különösen az Engine Alliance határozatban végzett értékeléseire hivatkozik, érvelésének ez a része nem releváns.
- 119 Feltéve akár azt is, hogy a fenti kifogások a bizalomvédelem elvének megsértésén alapuló kifogásoknak minősülhetnek, a gazdasági szereplők nem bízhatnak joggal olyan korábbi határozathozatali gyakorlat fennmaradásában, amely megváltozhat (lásd e tekintetben a T-347/94. sz., Mayr-Melnhof kontra Bizottság ügyben 1998. május 14-én hozott ítélet [EBHT 1998. II-1751. o.] 368. pontját és a T-203/01. sz., Michelin kontra Bizottság ügyben 2003. szeptember 30-án hozott ítélet [EBHT 2003., II-4071. o.] 254., 255., 292. és 293. pontját). Különösen nem hivatkozhatnak e jogos bizalomra valamely eljárás során tett megállapítások és értékelések kifogásolásakor olyan megállapításokra és értékelésekre támaszkodva, amelyeket csupán egyetlen korábbi ügyben fogadtak el.

- 120 Mindenesetre a Bizottságot, és különösen az Elsőfokú Bíróságot nem kötik a jelen ügyben az Engine Alliance határozat ténymegállapításai, illetve gazdasági elemzései. Feltéve azt, hogy a két határozatban szereplő elemzés minden objektív igazolás nélkül eltér egymástól, az Elsőfokú Bíróságnak csak akkor kellene megsemmisítenie a megtámadott határozatot, ha nem az Engine Alliance határozat, hanem a jelen határozat lenne hibás.
- 121 Ezen túlmenően különbséget kell tenni a már fennálló erőfőlény összefonódás előtti bizottsági elemzése jogszerűségének vizsgálatakor a megállapított tényállás pontossága, és e tények jogi minősítése között, amely a Bizottság mérlegelési jogkörébe tartozik, és emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottság mérlegelési lehetőséggel rendelkezik annak eldöntésekor, hogy a megfelelően megállapított tények alapján elfogadhatóan következtethet-e arra, hogy a vállalkozás erőfőlényes volt az adott piacon (lásd a fenti 60. és az azt követő pontokat).
- 122 A jelen ügyben a Bizottság megindokolta azon következtetését, hogy a GE-nek már az összefonódást megelőzően erőfőlénye volt a nagyméretű kereskedelmi repülőgéphajtóművek piacán, először is piaci részesedésére (lásd a megtámadott határozat (38)-(83) preambulumbekendését), és másodszor számos egyéb körülményre hivatkozva (lásd a megtámadott határozat (107)-(229) preambulumbekendését). A felperes nem vitatja a megtámadott határozatban az e repülőgépek hajtóműveinek világpiacának bizottsági meghatározását (lásd a megtámadott határozat (10) preambulumbekendését és a fenti 95. pontot). Ehelyett azt állítja, hogy a Bizottság helytelenül gondolja, hogy az összefonódást megelőzően erőfőlényrel rendelkezett a nagyméretű kereskedelmi repülőgéphajtóművek piacán.
- 123 Azokat a bizonyítékokat tehát, amelyeket a Bizottság a kérdéses erőfőlény fennállásáról kialakított következtetésének alátámasztására felhozott, az ezen álláspont megcáfolására felhozott felperesi érvek alapján kell megvizsgálni. Az Elsőfokú Bíróság megvizsgálja a felperes piaci részesedésére vonatkozó körülmé-



nyeket, a felperes vertikális integrációjára vonatkozó körülményeket, és a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán fennálló versenyhelyzet körülményeit.

b) A piaci részesedésekről

- 124 A Bizottság a megtámadott határozat (41) preambulumbekzdésében kifejti, hogy „ezen iparágban a versenytársak helyzetének elemzésére [miért] az üzembe helyezett állomány és a még gyártás alatt álló, nem teljesített repülőgép-megrendelések figyelembevétel a legmegfelelőbb megközelítés”. Ugyancsak megállapítja, hogy a felperes és a CFMI egy egységnek tekintendő, mind kereskedelmi, mind pedig a verseny szempontjából, és e körülmények között helyénvaló volt a GE erőfölényének értékelésekor a CFMI piaci részesedését a GE-nek betudni (a megtámadott határozat (65) és (66) preambulumbekzdése).
- 125 Így a megtámadott határozat (70) preambulumbekzdésében a Bizottság megállapítja, hogy a GE/CFMI piaci részesedése a még gyártás alatt álló nagyméretű repülőgép-hajtóművek üzembe helyezett állománya tekintetében 51% a keskenytörzsű repülőgépek, és 54% a szélestörzsű repülőgépek esetében, összesen pedig 52,5%, miközben a P&W/IAE 26,5%-kal, a Rolls-Royce/IAE pedig 21%-kal rendelkezik. A megtámadott határozat (74)-(76) preambulumbekzdésében ugyancsak kifejti, hogy az elmúlt öt évben üzembe helyezett állományának fejlődése kedvező volt a GE számára. A még gyártás alatt álló, nem teljesített repülőgép megrendelések kapcsán a Bizottság a megtámadott határozat (77) preambulumbekzdésében bemutat egy táblázatot, amelyből kitűnik, hogy e számítási mód szerint a felperesnek 65%-os piaci részesedése volt.
- 126 Ezért a lentiekben először is azt kell vizsgálni, hogy a jelen ügy körülményei között a Bizottság érvényesen tulajdoníthatta-e a CFMI piaci részesedését a felperesnek, másodszor pedig azt, hogy a piaci részesedésre vonatkozó egyéb megállapításai és az azokból levont következtetések megalapozottak-e.

## A CFMI piaci részesedése felperesnek tulajdonításáról

## – Bevezetés

- 127 A felperes kifogásolja, hogy a Bizottság összesítette a felperes saját piaci részesedését a CFMI összrészeseésével (lásd a megtámadott határozat (46)-(66) preambulumbekzdését).
- 128 A felperes e tekintetben kifejti, hogy saját részesedése mindössze [...] % volt, míg a CFMI-é [...] % (a 2000-es rendelési állományon alapuló számok), és amennyiben a Bizottság a közös vállalat összrészeseésé helyett csak a részesedésének a felét tulajdonította volna neki, ahogyan azt a versenytársai, a Rolls-Royce és a P&W közös vállalata esetében tette, akkor az ő részesedése [...] % lett volna, azaz messze a 40%-os szint alatt.
- 129 Mivel a Bizottság a megtámadott határozat (65) és (66) preambulumbekzdésében arra következtetett, hogy a GE és a CFMI „mind kereskedelmi, mind pedig a verseny szempontjából egy egységnek tekintendő”, és hogy ezáltal a GE érintett piaci helyzetének vizsgálatakor helyénvaló a CFMI piaci részesedését neki betudni, szükséges megvizsgálni először is, hogy a Bizottságnak a közös vállalat belső szervezetére vonatkozó megállapításai igazolják-e, hogy e vállalkozások „kereskedelmi szempontból” egy egységnek tekintendők, és másodsor, hogy a GE, a CFMI és a Snecma magatartására vonatkozó megállapításai indokolják-e azt a következtetést, hogy a GE és a CFMI „a verseny szempontjából” egy egységet alkot.

130 E ponton a megtámadott határozatban a CFMI közös vállalat működése, a részvénytulajdonosok közötti kapcsolat és a CFMI piaci magatartása kapcsán tett megállapítások helyállóságára vonatkozóan megjegyzendő, hogy ezek ténybeli kérdések, míg az a körülmény, hogy a CFMI piaci részesedése a felperesnek tudható be, a Bizottság mérlegelési jogkörébe tartozik.

– A CFMI belső szervezetének elemzése

131 A Bizottság megállapítja, hogy a közös vállalat műszaki és kereskedelmi részlegének (a megtámadott határozat (53)-(55) preambulumbekkezdése) és a CFMI hajtóművek értékesítési és marketing részlegének ((57)-(58) preambulumbekkezdés) megszervezésének módja azt mutatja, hogy a GE vezető szerepet játszik a közös vállalatban.

132 A felperes vitatja ezt az elemzést, és különösen azt állítja, hogy a Bizottságnak a megtámadott határozat (82) preambulumbekkezdésében kifejtett érve, amely szerint valószínű, hogy a CFMI bevétele új hajtóművek kifejlesztésére újból befektetésre kerülne, nélkülözi a ténybeli alapot, különösen miután a CFMI nem tartalékol forrásokat jövőbeni hajtóművek kifejlesztésére, hanem nyereségét rendszeresen felosztja a GE és a Snecma között.

133 A Bizottság az Elsőfokú Bíróság előtt nem vitatja a felperes ezen állítását, és megállapítandó, hogy a Bizottság ténymegállapítása a megtámadott határozatban e tekintetben téves. Ez a tévedés pedig releváns a jelen eljárásban, mivel alátámasztja, hogy a GE és a Snecma kapcsolata közös vállalatukban, a CFMI-ben kölcsönös függő helyzetet jelent, míg a Bizottság állítása szerint a felperes befolyása uralkodó.

Tekintettel arra, hogy a CFMI bevétele felosztásra kerül a részvénytulajdonosok között, a CFMI fejlesztési lehetőségei a részvénytulajdonosok közös döntésétől függ.

- 134 Szükséges megjegyezni, hogy maga a Bizottság is elfogadja a megtámadott határozat (56) preambulumbekézdésében, hogy a CFMI elnök-vezérigazgatója a gyakorlatban mindig a Snecma delegáltja volt. A CFMI e működési körülményeinek leírása a megtámadott határozatban azt jelzi, hogy jóllehet az egyes feleknek a CFMI működésében való részvétele nem tükrözi szigorúan és minden kérdésben az 50-50%-os tulajdonrészt, a CFMI valóban közös vállalat, és nem a felperes kvázi-leányvállalata.
- 135 E tekintetben a Bizottság helyesen állapítja meg a megtámadott határozatban, hogy a felperes és a Snecma közti, a CFMI keretén belül megvalósuló kereskedelmi együttműködés nagyon szoros volt, és hogy ugyanez volt igaz a felperes és a CFMI közötti kereskedelmi együttműködésre is, különösen a CFMI-hajtóművek marketingje vonatkozásában (a megtámadott határozat (57)-(58) preambulumbekézdése). Rendkívül nehéz lenne a Snecma számára, hogy a közös vállalatban való mostani részvételén kívül megtartsa pozícióját a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán. Emellett a megtámadott határozatnak a CFMI működésére vonatkozó elemzéséből kitűnik, és ezt a megállapítást a felperes az Elsőfokú Bíróság előtt nem vitatta, hogy a CFMI piaci részesedésének növelése mindig kereskedelmi érdeke volt a GE-nek és a Snecma-nak. Így a fenti 133. pontban leírt, a CFMI elnök-vezérigazgatójának kinevezésére vonatkozó ténybeli tévedést jelentősen enyhíti a kereskedelmi integráció magas szintje, amely ténylegesen létezett a CFMI és részvénytulajdonosai között.
- 136 Mindazonáltal miután a CFMI másik részvénytulajdonosa, a független vállalkozásnak minősülő Snecma szintén jelentős szerepet játszik a CFMI ügyvezetésében, és részesül a bevételekből is, a CFMI a GE csoporton kívülinek minősül, és nem tekinthető teljességében a felperes vállalkozása alá tartozónak. A fentiek alapján megállapítandó, hogy a Bizottság bizonyos mértékben túlbecsülte a felperesnek a

CFMI közös vállalatban játszott szerepét, amikor megállapította, hogy ez utóbbi a felperessel együtt kereskedelmi szempontból egy egységnek tekintendő.

– A GE, a CFMI és a Snecma versenyhelyzetének elemzéséről

- 137 A Bizottság a megtámadott határozatban megállapította, és azt e tekintetben a felperes sem vitatta, hogy a Snecma jelenleg a CFMI-től függetlenül nem forgalmaz nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóműveket, és azt valószínűleg a jövőben sem tenné, valamint a CFMI és a GE hajtóművei nem versenyeznek egymással (a megtámadott határozat (50)-(52) és (59)-(61) preambulumbekendése).
- 138 Emellett a Bizottság a (64) preambulumbekendésben megállapította, és a felperes nem vitatta, hogy a 191. és azt követő pontokban bemutatott preferenciális, „GE only” beszerzési politikája alapján a GE leányvállalata, a GECAS, amikor csak lehet kizárólag GE és CFMI-hajtóműveket vásárol (a megtámadott határozat (121) és azt követő preambulumbekendései, különösen a (132) preambulumbekendés). Az a tény, hogy a GECAS a CFMI-hajtóműveket ugyanúgy kezeli, mint a GE-hajtóműveket, alátámasztja a Bizottság álláspontját.
- 139 Végezetül a Bizottság rögzíti, anélkül, hogy annak a felperes ellentmondana, hogy a felperes 1995 óta maga is összeadta éves jelentéseiben a saját és a CFMI piaci részesedését, és vezető pénzügyi elemzők is így tettek (a megtámadott határozat (65) preambulumbekendése és annak 22. és 23. lábjegyzetei).
- 140 E ténymegállapítások alapján, amelyeket a jelen eljárásban nem vitattak, a Bizottság nyilvánvaló hiba elkövetése nélkül alappal következtethetett arra, hogy a felperes és a CFMI, versenytársaik és vásárlóik szempontjából egy egységként működött a piacon.

– Összefoglalás és következtetés a CFMI piaci részesedése felperesnek tulajdonításáról

- 141 Szükséges megjegyezni először is, hogy a CFMI piaci részesedése felperesnek tulajdonítására elsősorban annak elemzése során került sor, hogy fennállt-e erőfölény a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán, és csak másodsorban az összefonódás egyéb aspektusai, mint például a konglomerátumhatások vonatkozásában.
- 142 Amennyiben a beszámítást az erőfölény értékelésére alkalmazzuk, úgy a piaci verseny szerkezetének megállapítására szolgáló elemzés részét képezi, semmint a piaci vállalkozások közötti kapcsolatok egyéb szempontjainak azonosítását szolgálja.
- 143 E sajátos feladat céljai szempontjából alapvető jelentőségű a Bizottság azon következtetése, hogy a CFMI és a felperes a verseny szempontjából egy egységet képez (lásd a fenti 129. pontot). Ezzel szemben a CFMI részvénytulajdonosai közötti belső viszony pontos természete és a kereskedelmi integráció szintje csak másodlagos jelentőségű a megtámadott határozat e részének általános rendszerében, különösen azért, mivel a Bizottság azon megállapítása, hogy a felperes és a CFMI között nagyfokú integráció áll fenn, lényegében helytálló.
- 144 Ráadásul a felperes által javasolt módszer a piaci részesedések felmérésére, amely szerint a CFMI részesedésének fele, nevezetesen [...] % nem tulajdonítható a GE-nek, hamis benyomást keltene a GE piaci helyzetéről. Ellenben az, hogy a Bizottság a CFMI részesedését a GE-nek tudta be amiatt, hogy a partnerével, a Snecmával

szemben a GE maga is független gyártója a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóműveknek, a piaci verseny realitását tükrözi, amelyet a megtámadott határozat helyesen állapít meg.

145 Mindenesetre mivel a Bizottság a felperes versenytársai, a Rolls-Royce és a P&W részvételével működő IAE nevű közös vállalat piaci részesedését hasonlóan kezelte, és az IAE piaci részesedésének felét a Rolls-Royce-nak, felét a P&W-nek tulajdonította azon az alapon, hogy részvénytulajdonosai közül a piacon egyedül ők független repülőgép-hajtóműgyártók (a megtámadott határozat (67) preambulumbekezdése), a közös vállalatok piaci részesedésének beszámítására vonatkozó bizottsági megközelítés következetes, és nem tűnik nyilvánvalóan hibásnak.

146 E körülmények között, sem a CFMI bevételére vonatkozó fenti említett ténybeli tévedés (fenti 133. pont), sem a CFMI ügyvezetésében a felperes által játszott szerep viszonylagos túlértékelése (a fenti 134. pont) – akár együtt, akár külön-külön tekintve – sem olyan mértékű, hogy kétségbe vonhatná a Bizottságnak azon állítását, hogy a felperes és a CFMI egy egységnek tekintendő. Következésképpen a fentiek alapján nem állapítható meg, hogy a Bizottság nyilvánvaló tévedést követett volna el a jelen ügyben a tények értékelésekor, amikor úgy határozott, hogy tekintettel mind az üzembe helyezett állományra, mind pedig a nem teljesített megrendelésekre, a CFMI piaci részesedését a felperesnek tudja be annak szélesebb körű elemzése során, hogy a felperes erőfölényes-e a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán.

147 Mindazonáltal, amennyiben a piaci részesedés beszámítása az ügy más szempontjait érinti, a felperes helyesen mutat rá, hogy a Snecma-nak nem áll érdekében anyagi áldozatot hozni azért, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás elősegítse a Honeywell repüléstelekomikai és egyéb repülőipari termékeinek értékesítését. Ezt az érvet alább, a megtámadott határozatnak az ügy e más szempontjaival, különösen a konglomerátumhatásokkal foglalkozó részeinek vizsgálata során vesszük majd

figyelembe. Amennyiben ugyanis a felperes által ily módon jelzett körülmény befolyásolhatja az ügy más szempontjainak közgazdasági és versenyszempontú elemzését, a Bizottság köteles lett volna azokat figyelembe venni (lásd különösen a „Cournot-hatásnak” a megtámadott határozat (374) és azt követő preambulumbekzdéseiben való elemzését).

A Bizottság által a gyártóknak a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán meglévő piaci erejének értékelésekor számba vett piaci részesedésekről

– A nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacának természetére vonatkozó megfontolások

<sup>148</sup> A felperes fenntartja, hogy a megtámadott határozatban a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek pályázatosnak minősülő piacának természete miatt nem volt megfelelő a piaci részesedésre hivatkozás.

<sup>149</sup> Az Elsőfokú Bíróság megállapítja, hogy a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán a piaci részesedések adott időpontban fennálló mértéke kisebb jelentőségű, mint például a gyakori fogyasztási cikkek esetében. Jóllehet formálisan nem fogadja el, hogy a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piaca pályázatos piacnak minősül, a Bizottság az Elsőfokú Bíróság előtt elismerte, hogy a piac egyik jellemzője a kisszámú, nagy értékű szerződések odaítélése. Az ilyen piacon az a körülmény, hogy egy adott vállalkozás legutóbb több ízben is nyertes volt, nem jelenti feltétlenül azt, hogy valamely versenytársa ne lehetne sikeres a következő



alkalommal. Feltéve, hogy versenyképes terméke van, és nem szólnak egyéb nyomós érvek az első vállalkozás mellett, a versenytárs bármikor elnyerhet nagyobb értékű szerződést, és egy csapásra jelentősen növelheti piaci részesedését.

150 Mindazonáltal e megállapítás nem jelenti azt, hogy a piaci részesedéseknek nincs gyakorlati jelentőségük az ilyen jellegű piacok gyártói piaci erejének értékelésekor, különösen, ha e részesedések viszonylag stabilak maradnak, vagy arra utalnak, hogy valamely vállalkozás folyamatosan erősíti helyzetét. A jelen ügyben a Bizottság a megtámadott határozatban szereplő és a fenti 125. pontban hivatkozott számokból megfelelően vonta le, hogy a megtámadott határozatot megelőző öt éves időszakban „a GE nemcsak sikeresen őrizte meg vezető szállítói helyzetét, hanem a piaci részesedése a legmagasabb növekedési rátát mutatta” (a megtámadott határozat (74) preambulumbekzdése).

151 Még a pályázatos piacok esetében is a piaci erőt jelzi az a tény, hogy a gyártó több éven keresztül folyamatosan megőrzi, vagy éppen növeli piaci részesedését. Egy idő után ugyanis valamely gyártó piaci részesedése és a versenytársai részesedése közötti különbség többé már nem írható a piaci keresletet képviselő kisszámú pályázat terhére. Következésképpen a GE közelmúltbeli piaci részesedés-növekedésében megnyilvánuló emelkedő tendencia különösen meggyőző eleme a Bizottság elemzésének, és nem lehet megállapítani, hogy a Bizottság nyilvánvaló értékelési hibát követett el.

– Az értékesítés utáni szolgáltatásokra vonatkozó megfontolások

152 A Bizottság megállapította, hogy a hajtóműgyártók beruházási költségeiket egyre inkább értékesítés utáni szolgáltatások nyújtása és alkatrészek értékesítése révén

nyerik vissza, semmint a hajtómű értékesítésekor kezdetben elért haszonkulcs révén (a megtámadott határozat (79)-(82) és (90)-(106) preambulumbekzdése). A Bizottságnak a felperes által nem vitatott, ráadásul a felek állításain alapuló ((39) és (95) preambulumbekzdés) ténymegállapítása kellően bizonyítja, hogy a hajtóműgyártók pillanatnyi bevétele nagymértékben függ korábbi értékesítéseiktől.

- 153 A felperes joggal állítja, hogy amennyiben a neki tulajdonított piaci részesedés nagy része a CFMI által értékesített hajtóművekre vonatkozik, úgy az ezen értékesítésekől származó bevétele alacsonyabb, mintha ezen értékesítések közvetlenül neki lennének betudhatók (lásd a fenti 147. pontot). Ezen okból a felperes által a repülőgép-hajtóművek üzembe helyezett állománya alapján számolt piaci részesedésből merített pénzügyi ereje kevésbé jelentős, mint ami a Bizottság által a megtámadott határozatban elfogadott bruttó piaci részesedési adatokból kitűnik. Mindazonáltal, mivel mind a Snecma, mind pedig a felperes érdekelt a CFMI jövőbeni sikerében, a CFMI bevételeinek a Snecma részére kiosztott része nem hagyható teljesen figyelmen kívül. Végezetül ezen érvrendszer nem befolyásolja a felperes rendelési állománya alapján számolt magas piaci részesedésének jelentőségét, különösen a fenti 140. pontban említett körülmény fényében, nevezetesen, hogy a CFMI és a felperes a verseny szempontjából egy egységnek minősül harmadik személyekkel, a versenytársakkal és a vevőkkel szemben.

- 154 A Bizottság a megtámadott határozat (104) preambulumbekzdésében – anélkül, hogy a felperes e tekintetben annak ellentmondana – azt is megállapítja, hogy a GE a versenytársak hajtóművei vonatkozásában nagyobb mértékben nyújt értékesítés utáni szolgáltatásokat, mint maguk a versenytársak. Tekintettel az értékesítés utáni szolgáltatásokból származó jövedelmek fontosságára (lásd fent), e körülmény jelentősnek mondható, mivel ebből következően a GE piaci részesedése a hajtóművek üzembe helyezett állományának piacán alulbecsüli a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek utópiacán meglévő piaci erejét.

– A nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán zajló „egységesítés” fogalmára vonatkozó megfontolások

155 A Bizottság ugyancsak felhossa az „egységesítés” (commonality) elméletét, amely szerint lényegében, ha valamely légiflotta-üzemeltető valamennyi repülőgépét ugyanolyan típusú hajtóművel, vagy legalábbis ugyanazon szériához tartozó hajtóművekkel szereli fel, úgy megtakarítást érhet el (a megtámadott határozat (41) és (146)-(162) preambulumbekzdése). E tekintetben megjegyzi, hogy „[...] a hajtómű-egységesítésből származó előnyök a légitársaság tevékenységének különféle szintjein jelentkeznek, és mint ilyenek tagadhatatlanul olyan körülményt jelentenek, amelyet az üzemeltetők figyelembe vesznek a repülőgépek megrendelésekor” (a megtámadott határozat (161) preambulumbekzdése).

156 Megállapítandó, hogy e pozitívumok megerősítik az azonos hajtóművek jövőbeni értékesítésére vonatkozó előnyöket, amelyeket a repülőgép-hajtóműgyártó a számos platformon meglévő piaci jelenlétéből fakadóan, vagy azon platformok kapcsán élvezhet, amelyeket nagyszámban értékesítenek. Ezen előny mértéke a hajtóműgyártó számára szükségszerűen összefügg hajtóműveinek üzembe helyezett állományával, különösen azon repülőgépeken, amelyek még gyártás alatt állnak. Az egységesítés tehát a Bizottság elemzésének különösen fontos része, amely igazolja a felperes piaci részesedési adatainak a kereskedelmi erő értékelésében való felhasználását. Mindazonáltal a felperes kétségbe vonja az egységesítésből fakadó előnyök fennállását (a fenti 99. pont).

157 A Bizottság a GECAS szerepének elemzésekor, a megtámadott határozat (135) preambulumbekzdésében idézett egy részt a GE 1999-es éves jelentéséből, amely szerint „[a GECAS] vállalása szerint jelentős előrehaladást tett abban, hogy segítse vevőit a flottájukra és a mérlegükre vonatkozó céljaik elérésében. Például a GECAS az egyik legnagyobb kínai légitársaságot, a China Easternnt hozzásegítette ahhoz, hogy csökkentse rövid távú kapacitásait, flottáját a CFM[I] hajtóművekkel felszerelt keskenytörzsű Airbus repülőgépekkel egységesítse és devizához jusson.” Ez

a példa jelentős és kifejező a tekintetben, hogy a hajtómű-egységesítés valóban kedvező hatásokkal járhat. Úgy tűnik, hogy a felperes a jelentésében adottnak veszi, hogy a flottaegységesítés a légitársaság számára bizonyos pénzügyi előnyökkel jár.

- 158 Szemben a felperes állításaival, a légitársaságoktól e tárgyban kapott válaszok túlnyomó többsége nem áll ellentétben a Bizottság érvelésével (a fenti 99. pont utolsó mondata).
- 159 A Lufthansa állítása szerint az ő esetében az egységesítés hatása elhanyagolható, mivel hajtóműveinek karbantartását harmadik felek végzik, de megjegyzi, hogy működtetési szempontból fontos a flottaegységesítés. A United Airlines egyszerűen annyit állít, hogy az egységesítés egyike azon fontos szempontoknak, amelyeket figyelembe vesz a hajtóművek kiválasztásakor, az Alitalia pedig elismeri, hogy a karbantartási költségek csökkenésén keresztül az azonos típusú hajtóművek beszerzése csökkentheti az átlagos összköltséget, jóllehet más előnyök viszont származhatnak abból, ha a flotta vegyes felépítésű. A US Airways megerősíti, hogy flottájában igyekszik biztosítani az egységesítést, de a múltban hajtóműveit egyéb körülmények figyelembevételével választotta, így ennek következtében jelenlegi flottájában az egységesítés szintje alacsony, ezért az pillanatnyilag nem is játszik komoly szerepet a hajtóműválasztásában. Az Iberia nézete szerint nem lehet általában kijelenteni, hogy az egységesítés döntő szempont, mivel az egységesítés nem fontos tényező, ha a hajtóműválasztás gazdasági, műszaki és pénzügyi, valamint kockázatértékelési alapon egyértelmű. Megerősíti mindazonáltal, hogy ha minden más körülmény azonos, akkor figyelembe veszi a hajtómű-egységesítés előnyeit. Végezetül a British Airwaysnek a keresetlevélhez csatolt válasza kizárólag a repülélelektronikai termékekre vonatkozik, de általában is alátámasztja azt az elgondolást, hogy a felszerelés egységesítése lehetővé teszi megtakarítások elérését. Így tehát a felperes által hivatkozott válaszok olvasatából nem következik, hogy a flottán belüli hajtómű-egységesítésnek nincs befolyása a légitársaság hajtóműválasztására.

160 Ugyancsak megjegyzendő, hogy a megtámadott határozatban a Bizottság, különösen a (154) és (155) preambulumbekkezdésben számos sajátos példát hozott fel, amelyben légitársaságok kifejezetten azért választották az adott hajtóművet egy másik helyett, mert az előbbi típusú hajtóművet már használták flottájukban. Azt pedig senki nem állította, és még kevésbé bizonyította, hogy ezen esetek nem történtek meg, így azokat a Bizottság elgondolását megerősítőként kell figyelembe venni.

161 Hangsúlyozni kell, hogy a Bizottság nem hangoztatta a megtámadott határozatban, hogy az egységesítés mindig döntő körülmény a hajtóművek kiválasztásakor, hiszen a (148) preambulumbekkezdésben megállapítja, hogy „[m]íg a hajtómű-egységesítés csak egyike azoknak a körülményeknek, amelyeket a repülőgép-üzemeltetők a repülőgép beszerzésekor figyelembe vesznek, a Bizottság vizsgálata jelezte, hogy a légitársaság karbantartási tevékenységének szervezése fontos körülmény, amely befolyásolja a légitársaságot a hajtóműbeszerzési döntésében”. E tekintetben a Bizottság nem követett el ténybeli tévedést annak megállapításakor, hogy léteznek a flottaegységesítésből származó előnyök, legalábbis adott hajtóműcsaládon belül, és hogy ezen előnyök általánosságban olyan hajtóművek beszerzésére ösztönözhetik a légitársaságokat, amelyeket flottájukon belül már használnak, előnyben részesítve őket azokkal szemben, amelyeket korábban még soha nem vásároltak.

– A nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán meglévő felperesi részesedés számítására vonatkozó bizottsági módszerről

162 A Bizottság a felperes piaci részesedésére vonatkozó elemzéséből az üzembe helyezett állomány tekintetében kihagyta azon repülőgépeket, amelyek gyártása már megszűnt, mivel azok „jóval kevésbé jelentős jövedelemforrást jelentenek a hajtóműgyártók számára, mint azon repülőgépek, amelyeket még mindig gyártanak” (a megtámadott határozat (42) preambulumbekkezdése). Megjegyzi különösen, anélkül, hogy a felperes azt vitatná, hogy a régebbi hajtóművek kevésbé összetettek, mint a modernebbek, és így kisebb értékesítés utáni jövedelmet keletkeztetnek, és

egyébként is fokozatosan kivonásra kerülnek a légitársaságok flottáiból. E magyarázat fényében a Bizottság nem követett el nyilvánvaló értékelési hibát, amikor úgy határozott, hogy nem veszi figyelembe az üzembe helyezett állomány e részét a különféle gyártók nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán pillanatnyilag meglévő erejének értékelésekor.

- 163 A rendelési állományra vonatkozó számok kapcsán a felperes megjegyzi, hogy a Bizottság nem vette figyelembe a nagyméretű kereskedelmi repülőgépek esetében a még szolgálatba nem állított repülőgépekre vonatkozó megrendeléseket, míg a nagyméretű regionális repülőgépek esetében ugyanezt figyelembe vette (a megtámadott határozat (85) preambulumbekzdése). A felperes e tekintetben hivatkozik keresetlevelének 8. mellékletére („GE’s and Honeywell’s slides presentation at oral hearing” 8/14 fájl, 3. rész, a kilencedik oldalon található táblázat, amelynek címe „Backlog of Engine Sales for Aircraft not Yet in Service”), amelyben a még szolgálatba nem állított repülőgépekre adott megrendelések piacán a GE 38%-os, a P&W 21%-os és a Rolls-Royce 40%-os részesedéssel bírt.
- 164 Előjáróban – tekintettel a felperes által hivatkozott azon tényre, amely szerint a Bizottság a nagyméretű regionális repülőgépek piacán fennálló helyzet elemzésekor hivatkozott a még szolgálatba nem állított repülőgépek kapcsán meglévő rendelési állomány adataira – az Elsőfokú Bíróság megjegyzi, hogy a felperes nem vitatta azok adott összefüggésben való használatát, így szükségtelen annak vizsgálata, hogy megfelelő volt-e felhasználásuk e piacra vonatkozóan (a lenti 540. pont). Mindenesetre ezen adatok figyelembevétele a nagyméretű regionális repülőgépek esetében igazolható e piacnak a lenti 552. pontban hivatkozott gyors növekedésével, amelyről a lenti 165. és azt követő pontokban kifejtettek szerint nincs szó a nagyméretű kereskedelmi repülőgépek piacán. Így az a tény, hogy a még szolgálatban nem álló repülőgépekre leadott, nem teljesített megrendeléseket e piacokon eltérően kezelték, még nem jelzi a bizottsági megközelítés ellentmondásosságát, még kevésbé a Bizottság nyilvánvaló értékelési hibáját.

- 165 A két peres fél által a meghallgatáson közölt információkból nyilvánvaló, hogy mind a fenti 163. pontban említett táblázatban, mind pedig a megtámadott határozat (77) preambulumbekzdésében szereplő, a gyártás alatt álló, nagyméretű kereskedelmi repülőgépek kapcsán meglévő rendelési állományt bemutató táblázatban szereplő adatok az összes hajtóműmenyiségre vonatkoznak. Ebből látható, hogy a még szolgálatba nem állított repülőgépekhez rendelt hajtóművek száma, a felperes táblázata szerint 936, összehasonlítva a még gyártás alatt álló repülőgépekhez rendelt hajtóművek számával (5466) nagyon alacsony. Így az, hogy a Rolls-Royce-nak valamivel több megrendelése van a még szolgálatba nem állított repülőgépek esetében, mint a felperesnek, valamennyi megrendelést figyelembe véve csak marginális hatással van a közöttük zajló verseny megítélésében.
- 166 Ha a fenti 163. pontban említett és a megtámadott határozat (77) preambulumbekzdése szerinti táblázatot összevonjuk, a felperes a rendelési állomány esetében 60,9%-os részesedéssel ( $3542+360=3902$  megrendelt hajtómű), a P&W 17%-kal ( $887+200=1087$  megrendelt hajtómű), a Rolls-Royce pedig 22,1%-kal ( $1037+376=1413$  megrendelt hajtómű) rendelkezik.
- 167 Megjegyzendő, hogy a két összevont táblázatból kapott számok elég közeliek a Bizottság által a megtámadott határozat (77) preambulumbekzdésében hivatkozott értékekhez ahhoz, hogy megállapítható legyen, hogy az adatok közötti marginális eltérések nem érintik a Bizottság azon megállapítását, amely szerint a felperesnek a megrendelt hajtóművek (rendelési állomány) piacán bírt részesedése jelezte az erőfölényes helyzet meglétét.
- 168 Emellett Bizottság, az Elsőfokú Bíróság által feltett írásbeli kérdésre a tárgyaláson megerősítette, hogy a még szolgálatba nem állított repülőgépekre vonatkozó adatok nem adnak reprezentatív, illetve megbízható képet a piaci verseny helyzetéről. Ezért a még szolgálatba nem állított, többforrású platformok (nagyméretű kereskedelmi repülőgépek, amelyek tekintetében a repülőgépgyártó két vagy több különböző hajtómű használhatóságát is igazolta) vonatkozásában megjegyzendő, hogy miután a hajtóművet végső soron a légitársaság választja ki, az adott platformhoz igazolt hajtóművek gyártóinak pillanatnyi részesedése jelentősen változhat az elkövetkező

időben, ha a platform adott pillanatban még kereskedelmi értékesítésének korai szakaszában van. Szemben az üzleti repülőgépek vagy a nagyméretű regionális repülőgépek hajtóműveivel, amelyek mindig egy forrásból származnak, amennyiben minden egyes platformhoz csak egy típusú hajtóművet igazolnak, a nagyméretű kereskedelmi repülőgépek lehetnek egyforrásúak vagy többforrásúak is.

169 A Bizottság e tekintetben megjegyezte, hogy a fenti 163. pontban említett táblázat, amelyet a felperes az A318-100 hajtóművek kapcsán hivatkozott, megmutatta, hogy a P&W piaci részesedése 69% (290 megrendelésből 200), jelenleg nem több mint [...]%, míg a felperes részesedése ugyanezen időszakban [...]%-ra emelkedett. Emellett a Bizottság fenntartja, hogy a Rolls-Royce táblázat szerinti [...]%-os piaci részesedése az A380 hajtómű-megrendelésekben nem tükrözi a piac későbbi fejlődését, tekintettel arra, hogy a felperes részesedése az e repülőgépekhez tartozó megrendelésekben 2004 márciusában [...]% volt. Az Elsőfokú Bíróság megállapítja, hogy jóllehet ezen adatoknak nincs közvetlen hatásuk a megtámadott határozat elemzésére, mivel annak elfogadását követő időszakra vonatkoznak, mégis alátámasztják a Bizottság állítását, amely szerint nem lett volna megfelelő a még szolgálatba nem állított nagyméretű kereskedelmi repülőgépekre vonatkozó rendelési állomány figyelembevétele.

170 A felperes ezen évrre adott válaszában nem vitatta e példák helytállóságát. Mindössze annyit állapított meg, hogy [...] az A318-100 [...], ami megmagyarázza piaci részesedésének az érintett platformon való csökkenését, valamint hogy a Bizottság kiragadott adatokat használt e tekintetben, különös tekintettel arra, hogy „a Rolls-Royce piaci részesedése 2004 márciusában [...]%-ról [...]%-ra emelkedett”. A felperes pontosabban nem határozta meg, hogy a [...]%-os adat mely hajtóművekre vonatkozott. Feltételezve, hogy azok a tárgyalás idején még gyártás alatt nem álló repülőgépekre vonatkozóan adott hajtómű-megrendelésekre vonatkoztak, ami a körülmények alapján valószínűsíthető, úgy az nem vonja kétségbe a Bizottság érvelését, mivel a Bizottság által a tárgyaláson előadott példákból kitűnik, hogy a hajtóműgyártók pillanatnyi részesedése a többforrású platformok esetében fő szabály szerint viszonylag megbízhatatlan, mivel az később jelentős mértékben változhat.



- 171 Ami az A318-100-hoz való [...]t illeti, e felperesi érv példaként alátámasztja a Bizottság azon elméletét, amely szerint a többforrású, piacra még nem került repülőgépek rendelési állományának adatai hamis képet festhetnek a hajtóműgyártóknak az e piacon meglévő tényleges piaci erejéről. Így a Bizottság által az adott kérdésben hivatkozott példák céljának fényében, azaz figyelemmel arra, hogy meg kívánta magyarázni, hogy miért nem veszi figyelembe a jövőbeni platformokra vonatkozó megrendeléseket, a felperes ellenérvei nem cáfolják az előző pontban kifejtett indokolást.
- 172 A fentiek alapján tehát megállapítandó, hogy a Bizottság értékelését nem torzítja az a tény, hogy a megtámadott határozatban nem vette figyelembe azon megrendeléseket, amelyek a még szolgálatba nem helyezett repülőgépekre vonatkoznak, és így elemzésében nem követett el nyilvánvaló értékelési hibát, hogy ezen adatokat számításán kívül hagyta.

– A Boeing 737-es kezelése

- 173 A felperes kifejezetten a Boeing 737-essel kapcsolatban is hoz fel érvet. Amint állítása szerint az Egyesült Államok Igazságügyi Minisztériuma megjegyezte, a GE magas piaci részesedése lényegében annak tulajdonítható, hogy a CFMI kizárólagos hajtómű-szállítója egy adott repülőgéptípusnak, nevezetesen a Boeing B737-es második és harmadik generációjának, amely a polgári légi közlekedés történetének legsikeresebb kereskedelmi repülőgépe.
- 174 A felperes érvelése lényegében megismétli a fent megvizsgált általánosabb jogalapját, amely szerint a piaci részesedések lényegtelenek a pályázatos piacokon fennálló versenyhelyzet vizsgálatában. Mindazonáltal a fent kifejtett indokok alapján és különösen annak fényében, hogy valamely hajtóműgyártó által gyártott hajtóművek

üzembe helyezett állománya kihat jelenlegi és jövőbeni bevételeire, az ilyen piacon elért kereskedelmi siker közvetlen és közvetett hatásai jelentős idő elteltével is fennmarad.

- 175 A jelen esetben tehát lényegesnek tekinthető, hogy a B737-eseket a GE szerelte fel hajtóművekkel, mivel az növeli a felperes piaci részesedését, és lehetővé teszi számára, hogy további jövedelmekből és azon pozitív kereskedelmi hatásokból részesüljön, amelyeket a valamely platformhoz kötött hajtómű gyártói nyerhetnek azokból a légitársaságoknak kedvező előnyökből, hogy utóbbiak egységesítik flottáikat.
- 176 A felperes állítása szerint a tárgyaláson Vives professzor, a Bizottság által a közigazgatási eljárás során a tisztviselői támogatására felkért közgazdász, az Elsőfokú Bíróság írásbeli kérdésére a Bizottság által 2004. április 26-án válaszként küldött e-mailben leírta, hogy a felperes a B737-esek felszerelésére kiírt pályázatot „sokkal inkább (óriási hatással járóan) a szerencsének köszönhetően, semmint a piaci részesedésből származó tehetetlenségi erő hatására [more a case of luck (with tremendous impact) than a case of market share inertia]” nyerte meg. Az a körülmény, hogy Vives professzornak nem volt külön tisztsége a közigazgatási eljárásban, és az, hogy olyan álláspontot fejtett ki, amely nem tekinthető összeegyeztethetőnek azzal, amit a Bizottság a megtámadott határozatban végül elfogadott, nem kérdőjelezi meg a határozat érvényességét. Éppen ellenkezőleg, ez a körülmény is azt mutatja, hogy a Bizottság hajlandó volt különféle álláspontok meghallgatására.
- 177 Mindenesetre a Bizottság nem állítja a megtámadott határozatban, hogy a felperes erőfölényes helyzetben lett volna a kérdéses szerződések elnyerésekor a 80-as és a 90-es évek elején. Ami a jelen összefüggésben releváns, az az a körülmény, hogy a múltbeli kereskedelmi sikerei, amint azt a fentiekben kifejtettük, önmagukban is folyamatosan befolyásolják a felperes jelenlegi versenyhelyzetét.

- 178 Jóllehet a felperesnek a B737-esek felszerelésében elért pályázati sikere „torzítja” a különféle hajtóműgyártók piaci részesedésére vonatkozó adatokat, amennyiben jelentősen megnövelte a felperes részesedését, a Bizottság helytállóan helyezkedett arra az álláspontra, hogy a felperesnek a részben e sikerből származó magas piaci részesedése önmagában alkalmas volt a piaci versenyhelyzet felperes számára kedvező módon történő megváltoztatására. Azonban ha a Bizottság kizárta volna azt a pályázatot, amelyet a felperes megnyert, és amely a legnagyobb üzleti siker a szóban forgó piacon, akkor az kétségkívül torzíthatta volna az elemzését.
- 179 Nincs jelentősége a felperes által hivatkozott azon ténynek sem, amely szerint az Egyesült Államok Igazságügyi Minisztériuma nyilvánvalóan arra az álláspontra helyezkedett, hogy az ezen ágazatban meglévő felperesi piaci erő megítélésekor helyénvaló figyelmen kívül hagyni a B737-esekhez értékesített hajtóművekből eredő forgalmat. Az, hogy egy vagy több hatáskörrel rendelkező, nem tagállami versenyhatóság valamely kérdést saját eljárása céljából meghatározott módon ítélt meg, önmagában még nem alkalmas a hatáskörrel rendelkező közösségi versenyhatóságok eltérő megítélésének cáfolatára. A közösségi szinten zajló közigazgatási eljárásban előterjesztett körülmények és érvek – valamint az alkalmazandó szabályok - nem szükségszerűen azonosak azokkal, amelyeket az érintett nem tagállami hatóságok figyelembe vettek, és így a bármelyik oldalon levont következtetések eltérhetnek egymástól. Ha valamely fél úgy gondolja, hogy valamely nem tagállami hatóság következtetését alátámasztó indokolás különösen releváns, és egyenlőképpen alkalmazandó a közösségi eljárásban is, úgy lehetősége van azt érdemi érvelésként előterjeszteni, ahogyan azt a felperes is tette a jelen ügyben, de ezen indokolás nem lehet meghatározó.
- 180 A fentiek alapján a Bizottság nem követett el nyilvánvaló értékelési hibát a B737-esekhez értékesített hajtóművek figyelembevételével.

#### Következtetések a piaci részesedésekről

- 181 A fent kifejtett elemzés alapján meg kell állapítani, hogy a Bizottság által a felperes piaci részesedésének elemzésekor hivatkozott tények lényegükben megalapozottak.

A Bizottság nem követett el nyilvánvaló értékelési hibát, amikor megállapította, hogy a felperes piaci részesedése, a jelen ügy körülményei között, jelezheti az összefonódás előtti erőfölény meglétét a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán. Ugyancsak emlékeztetni kell arra, hogy a megtámadott határozatban a Bizottság azon következtetését, hogy a felperes az összefonódást megelőzően erőfölényes helyzetben volt, egyéb tényezőkre alapította, amelyeket az alábbiakban vizsgálunk meg.

### c) Vertikális integráció – a GE Capital és a GECAS

#### Bevezetés

<sup>182</sup> A GE-nek a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán meglévő helyzetének elemzésekor a Bizottság a megtámadott határozatban azon következtetés esetében, amely szerint az erőfölény fennállt, ugyancsak támaszkodott a GE leányvállalatainak, a GE Capitalnak és a GECAS-nak a pénzügyi és kereskedelmi erejére. A Bizottság a (107)-(120) preambulumbekkezdésben kifejti, hogy milyen indokok alapján véli úgy, hogy a GE Capital pénzügyi ereje megerősíti a felperes erőfölényes helyzetét, és a (121)-(139) preambulumbekkezdésben, hogy a GECAS léte és üzletpolitikája szintén hogyan járult hozzá ehhez az erőfölényhez. Ezt követően a Bizottság a (140)-(145) preambulumbekkezdésben kifejti, hogy a versenytársak számára lehetetlen lenne a GECAS-éval összehasonlítható piaci erő létrehozása. Végezetül a (163)-(172) preambulumbekkezdésben a „GE erőfölénye” címszó alatt a Bizottság számos példát és egyéb tényezőt hoz fel a GE Capital és a GECAS befolyása tekintetében.

<sup>183</sup> A felperes vitatja ezt az elemzést, hangoztatva egyebek mellett, hogy az a hagyományostól eltérő különösen azért, mert a GECAS tekintetében azon alapul,

hogy azon piaci szereplő, amelynek részesedése a beszerzésekben kevesebb, mint 10%, vevőként állítólag piaci erőt gyakorol (a fenti 103. és 104. pont). A Bizottság elmélete olyan közgazdasági elemzésen nyugszik, amely azt nem képes alátámasztani. Ami a Bizottság által az elmélete alátámasztására felhozott egyes példákat illeti, a felperes szerint a leányvállalatok által a hajtóművek értékesítésének elősegítésére tett lépések az erőteljes verseny jelei.

184 Szükséges emlékeztetni arra, hogy az erőfölény meglétét valamely piacon nem zárja ki, hogy azon egyébként bizonyos fokú verseny érvényesül (a fenti 101. pontban hivatkozott Hoffmann-La Roche kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 39. és 70. pontja, valamint a fenti 117. pontban hivatkozott United Brands kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 113. pontja). A jelen esetben a Bizottság megállapította, hogy valóban volt verseny a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek különböző gyártói között. Mindazonáltal azt is megállapította, hogy szemben versenytársaival, a felperesnek, leányvállalatain keresztül a rendelkezésére álltak olyan lehetőségek, amelyek megengedték számára, hogy bizonyos esetekben éljen erőfölényével, elnyerve olyan szerződéseket, amelyeket egyébként nem felétlenül lett volna képes megnyerni pusztán a műszaki verseny és az árakon alapuló verseny alapján. Így a felperes által hivatkozott tény, hogy voltak versenyző ajánlatok, nem összeegyeztethetetlen a Bizottságnak a befolyásgyakorlás egyéb módjaira vonatkozó álláspontjával.

185 Mindazonáltal a GE Capital pusztán létezése és az a tény, hogy a GE csoport AAA hitelminősítéssel rendelkezik (a megtámadott határozat (142) preambulumbekapcsolása), nem olyan tényezők, amelyek önmagukban jeleznék a felperesnek a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán meglévő erőfölényét. A felperes helyesen állapítja meg e tekintetben, hogy a versenyjog nem állapít meg hátrányos jogkövetkezményeket pusztán a vállalkozás mérete vagy pénzügyi forrásai miatt.

186 Hasonlóképpen az, hogy a GECAS aktív a nagyméretű kereskedelmi repülőgépek beszerzése, finanszírozása és lízingelése terén, önmagában nem káros a versenyre. Az

a pusztán tény, hogy valamely vállalkozás leányvállalatai valamelyikén keresztül – a jelen esetben a GECAS révén – saját vevőinek, a jelen esetben a Boeingnek és az Airbus-nak az egyik legnagyobb vevője, még nem elégséges ahhoz, hogy erőfölényt létrehozó piaci erővel ruházza fel.

- 187 Mindazonáltal megjegyzendő, hogy a megtámadott határozatban a Bizottság nem hivatkozik azon közgazdasági érvelésre, amely szerint az összes beszerzés 8-10%-át képviselő hajtómű-vásárló pusztán ezen okból fakadóan rendelkezik olyan piaci erővel, amely lehetővé teszi számára egy vagy több hajtóműgyártó piacról való kiszorítását. Ugyancsak nem állította, hogy az a tény, hogy a nagyméretű kereskedelmi repülőgépekhez használt hajtóművek valamely gyártója pénzügyileg erősebb, mint versenytársai, önmagában azt jelenti, hogy e gyártó képes lenne őket kiszorítani. Valójában még azt sem állította, hogy e két körülmény összjátéka ilyen végeredményhez vezetne, ha a repülőgép-vásárló és a hajtóműgyártó ugyanazon vállalkozáscsoporthoz tartozna.
- 188 Ezzel szemben a Bizottság a felperes összefonódás előtti erőfölényének elemzése során azt állította, hogy a felperes, leányvállalatai pénzügyi erejét „stratégiailag” használta fel arra, hogy tovább növelje az eladások nagyságából fakadó erejét a repülőgép-hajtóművek piacán. A megtámadott határozatból nyilvánvaló, hogy a megállapításnak a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek esetében nem annak közgazdasági elemzése volt az alapja, hogy az ilyen magatartás hatékony volt-e és objektíve a felperes kereskedelmi érdekében állt-e, hanem inkább a közigazgatási eljárás során gyűjtött ténybeli adatok, amelyek jelezték, hogy ténylegesen megvalósul ez a magatartás, és a gyakorlatban ez ténylegesen a felperes hajtóműveinek értékesítését támogatja a versenytársakéval szemben.
- 189 A Bizottság a stratégiai magatartás megállapításából arra következtetett, hogy a felperes leányvállalataival, a GE Capitallel és a GECAS-szal való vertikális integrációja hozzájárult a repülőgép-hajtóművek és különösen a nagyméretű kereskedelmi repülőgépek hajtóművének piacán az összefonódást megelőzően fennálló erőfölényéhez (lásd a megtámadott határozat (107) és az azt követő, illetőleg a (121) és azt követő preambulumbekendését).

- 190 Az Elsőfokú Bíróság feladata mindezek alapján annak megítélése, hogy a stratégiai magatartás kapcsán a fentiek szerint tett megállapításaiban a Bizottság elkövetett-e ténybeli tévedéseket, illetőleg nyilvánvaló értékelési hibát, amikor arra a következtetésre jutott, hogy e magatartás hozzájárult a felperesnek a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán az összefonódás előtt meglévő erőfölényes helyzetéhez. A két kérdés egymáshoz szorosan kapcsolódik, különösen az egyes hivatkozott példák tekintetében, és a továbbiakban együttesen kerülnek vizsgálatra a GECAS kereskedelmi befolyásának, a GE Capital pénzügyi erejének, a GECAS-nak és a GE Capitalnek a GE vevőire gyakorolt befolyásának, valamint a felperes piaci részesedési adatainak – a GECAS csoporton belüli létrehozását követő – megváltozásának elemzésekor.

## A GECAS kereskedelmi befolyása

### – A GECAS „GE only” politikájáról

- 191 Nem vitatott, hogy a GECAS „GE only” beszerzési politikát folytat, amelynek lényege, hogy kizárólag GE-hajtóművel rendelkező repülőgépeket vásárol. Az egyetlen kivétel e stratégiában nyolc B757-es beszerzése volt (1040 repülőgépből, lásd a megtámadott határozat (122) és (132) preambulumbekendését), amely repülőgéptípushoz a GE nem kínál hajtóművet. Következésképpen a felperes, illetve a CFMI közös vállalat hajtóműveivel felszerelt repülőgépek alkotják a GECAS flottájának 99%-át.
- 192 A felperes szerint a Bizottságnak nincs oka úgy vélni, hogy ez a körülmény hozzájárul erőfölényes helyzetéhez. E tekintetben a felperes hivatkozik a keresetleheléhez mellékelt Lexecon jelentésre, amely szerint nem meglepő, hogy valamely hajtóműgyártóval integrált lízingcégnak e gyártó hajtóműveit kell vásárolnia, mivel ha másként tenne, úgy azt a látszatot keltené, hogy a csoport nem bízik saját

hajtóműveiben, egyes beszerzési költségeik így alacsonyabbak és a lízingcég számára nehézségbe ütközik, hogy versenyképes ajánlatokat kapjon olyan vállalkozásoktól, amelyek közvetlen versenyben állnak a csoportjához tartozó céggel.

193 E tekintetben megjegyzendő, hogy a GECAS magatartásának a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacára gyakorolt hatásával kapcsolatos álláspontja indokolása céljából a Bizottság nem köteles annak bemutatására, hogy a GECAS magatartása e tekintetben nem természetes, sőt annak bemutatására sem köteles, hogy a felperes célja a lízingpiacra való belépéssel az volt, hogy saját hajtóművei értékesítését előmozdítsa. Amennyiben megállapítható, hogy a GECAS kizárólagos beszerzési politikája elősegíti a piacon a felperes hajtóműveinek értékesítését, e megállapítás elegendő a Bizottság számára, hogy jogszerűen vélje úgy, hogy e körülmény hozzájárul a felperes erőfölényes helyzetéhez. Ebből következően azon érv, hogy a GECAS magatartása természetes volt, a jelen ügyben nem értékelhető.

194 Mindenesetre a fenti 192. pontban hivatkozott érvek nem különösebben meggyőzőek, mivel az a tény, hogy a GECAS csak a felperes hajtóműveit érintő ügyletekbe bocsátkozik, bizonyos kereskedelmi hátrányokkal is jár számára. Bármely vevő számára ugyanis szükségszerűen költségnövekedést jelent, ha ahelyett, hogy objektív kereskedelmi körülményeket venne figyelembe, önként és alapelszerűen korlátozza saját beszerzési forrásait, eltekintve azon kivételes esettől, amikor azok a termékek, amelyek beszerzésére szorítkozik, rendszerint jobbak és olcsóbbak, mint az alternatív termékek. Ugyanakkor az állítólagos, a GECAS semleges beszerzési politikájának elfogadásából fakadó hátrányok, amelyekre a felperes hivatkozik, meglehetősen bizonytalanok és spekulatívak, különösen mivel lényegében azon alapulnak, hogy a harmadik félként szereplő repülőgép-üzemeltetők milyen kereskedelmi megközelítést alkalmaznának abban az esetben, ha a GECAS ilyen üzletpolitikát fogadna el.



195 Ha igaz lenne a felperes azon állítása, hogy a GECAS preferenciális politikája nem növeli a GE-hajtóművek összértékesítését, és így ezen érvek nem vehetők figyelembe, akkor a GECAS irányában folytatott saját üzletpolitikája vesztene értelmét. A GECAS GE-hajtóművek vonatkozásában megnyilvánuló, lényegében abszolút jellegű, és általa nem titkolt preferenciája önmagában is erős jele a politika stratégiai jellegének.

– A GECAS kereskedelmi helyzetéről

196 A felperes állítása szerint az ILFC a nagyméretű kereskedelmi repülőgépeknek a GECAS-nál jóval jelentősebb vásárlója. Kifejezetten fenntartja, hogy a 2001. március 1-jén szerinte kétszer annyi nagyméretű kereskedelmi repülőgépe volt megrendelés alatt, mint a GECAS-nak, nevezetesen 529 repülőgép, szemben a GECAS 268 repülőgépével. Mindazonáltal a megtámadott határozatban a Bizottság azt állítja, hogy a GECAS a világ legnagyobb repülőgép-vásárlója, és mérete kétszerese az ILFC-ének a flottához tartozó gépek számát tekintve, összesen 1040 repülőgéppel, szemben az ILFC [4-500] gépével. A Bizottság ugyancsak hivatkozik valamennyi repülőgéptípus világméretű adataira, amelyek szerint a GECAS 2000 végén 796 megrendeléssel bírt, míg az ILFC 535-tel. Megjegyzendő, hogy ezen utóbbi adatok egyaránt magukba foglalják a nagyméretű regionális repülőgépeket és a nagyméretű kereskedelmi repülőgépeket, ami magyarázattal szolgál a felperes által bemutatott adatoktól való eltérésre.

197 A GECA flottájának méretére tekintettel az a tény, hogy az ILFC egyes egyéb paraméterek alapján nagyobb, nem jelenti azt, hogy a Bizottság ténybeli vagy nyilvánvaló értékelési hibát követett el akár azzal, hogy a GECAS-t tekintette a legnagyobb lízingcégnek, akár azzal, hogy az összefonódást megelőző években a világ legnagyobb repülőgép-vásárlójának találta.

198 Hozzá kell tenni, hogy a Bizottság érvelésének helyállósága nem azon múlik, hogy a GECAS-nak a nagyméretű kereskedelmi repülőgépek és így azok hajtóművei kapcsán eszközölt beszerzésekben elért pontos részesedése 10% volt-e, amint azt a Bizottság állítja a megtámadott határozat (122) preambulumbekkezdésében, vagy pedig 7-8%, ahogyan azt a felperes előadja. Az ezen adatok közötti különbség ugyanis jelentősen nem érinti a Bizottság elemzését. Ami e szempontból fontos, az az, hogy a GECAS a repülőgép-beszerzési és lízingtevékenysége alapján ténylegesen olyan helyzetben volt-e, hogy befolyásolhatta a repülőgépgyártók és légitársaságok hajtóműváltását.

199 E tekintetben az, hogy a felperes a GECAS preferenciális beszerzési politikájának eredményeként neki ténylegesen fenntartott 7-8%-os piaci részesedéssel rendelkezett, nem elhanyagolható előnyt jelent számára. Még annak feltételezése mellett is, hogy a GECAS preferenciális beszerzési politikáját a gyakorlatban, legalább bizonyos mértékben ellensúlyozta a többi lízingcég beszerzési politikája, a felperes, szemben versenytársaival, nagy valószínűséggel előre számolhatott értékesítéseinek meghatározott százalékával, míg a többi hajtóműgyártó szempontjából a többi lízingcég kiegészítő beszerzései – tényleges megvalósulásukig – legfeljebb értékesítési lehetőségek voltak.

200 Emellett a megtámadott határozat (140)-(145) preambulumbekkezdésében a Bizottság kifejti, hogy a felperes versenytársai számára lehetetlen volt a GECAS-szal egyenértékű lízingcég létrehozása, és a (209)-(210) preambulumbekkezdésben megállapítja, hogy a Rolls-Royce 50%-os tulajdonában lévő lízingcég, a Pembroke nem összehasonlítható a GECAS-szal és nem is folytat kizárólag Rolls-Royce hajtóművek beszerzésére irányuló üzletpolitikát. A felperes nem vitatja e ténymegállapításokat, de fenntartja, hogy versenytársai a GECAS léte ellenére is képesek vele versenyezni. Megállapítandó tehát, hogy a kérdéses preambulumbekkezdések pontosak és relevánsak annyiban, amennyiben megállapítják a versenytársak felperessel szembeni egyik versenyképességének a kizárását.

## A GE Capital pénzügyi ereje

201 A Bizottság – anélkül, hogy a felperes vitatta volna – azt állította, hogy a GE Capital pénzügyi ereje előnyös azon teljes vállalkozáscsoport számára, amelynek tagja, különösen azáltal, hogy így AAA hitelminősítésben részesülnek, ami lehetővé teszi számukra, hogy a versenytársakhoz képest könnyebben hozzáférjenek a pénzügyi piacokhoz (lásd a megtámadott határozat (142) preambulumbekzdését és a 32. lábjegyzetet).

202 Az Elsőfokú Bíróság így tudomásul veszi e körülményt.

A GECAS és a GE Capital által a felperesnek a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán meglévő vevőire gyakorolt befolyásával kapcsolatos megfontolások

203 Indokolása során a Bizottság két eltérő helyzetet elemez, először is, amikor a repülőgépgyártó egy adott gyártmányú hajtóművet választ az új platform meghajtására, másodszor pedig, amikor a hajtómű végső kiválasztását a légitársaság végzi el a többforrású platformra igazolt hajtóművek közül. A Bizottság nézete szerint az első esetben a felperes leányvállalatainak a repülőgépgyártóval szembeni befolyása játszik szerepet, míg a második esetben inkább a légitársaságokra gyakorolt befolyásuk releváns.

204 A felperes ezt az indokolást teljes egészében elutasítja, és többek között úgy érvel, hogy a gazdaságelmélet szerint nem elfogadott, hogy az adott piacon a beszerzések 10%-ánál kisebb részesedést képviselő vevő képes lenne jelentős kereskedelmi

befolyást gyakorolni a piacon. Így állítása szerint a Bizottság által e tekintetben felhozott valamennyi érv és példa teljességgel irreleváns.

– Arról, hogy a GE kihasználja azt a befolyást, amely a leányvállalatainak a repülőgépgyártók feletti erejéből származik

205 A GE Capital és a GECAS repülőgépgyártók feletti ereje kapcsán a Bizottság a nagyméretű kereskedelmi repülőgépek esetében egyebek között hivatkozik a Boeing B777X-et (a B777 meghosszabbított változata) érintő példára. A Bizottság a megtámadott határozat (166) preambulumbekzdésében megállapítja, hogy a felperes olyan körülmények összjátéka révén érte el ezt a kizárólagosságot, amely versenytársai számára nem volt elérhető, jóllehet műszakilag képesek lettek volna a hajtómű szállítására. Ennek kapcsán hivatkozik a GE belső irataira, amelyek megerősítik, hogy a győztes ajánlat-kombináció tartalmazta [...].

206 Különösen két, 1999. május 12-én kelt 120 CID 000168 és a 120 CID 000166 számú dokumentum tartalmazta az alábbi részeket „[...], illetőleg [...]”

207 A tárgyaláson a felperes elismerte, hogy a GECAS „valóban szerepet játszott” e repülőgépplatform hajtóművének kiválasztásában, de előadja, hogy a felperes és a Boeing által 1999 októberében megkötött szerződés nem tükrözi e dokumentumok tartalmát, különös tekintettel arra, hogy a GECAS megrendeléseit nem indító megrendelésként kezelték és további alku tárgyát képezték. A kérdéses szerződés mindazonáltal nem került az Elsőfokú Bíróság elé bemutatásra. Viszont a Bizottság az ellenkérelmében – anélkül, hogy azt e tekintetben a felperes vitatta volna – fenntartotta, hogy a Boeing, 2000 júliusában bejelentette, hogy a GECAS [...], ami alátámasztja a fent említett két belső dokumentum tartalmát.

- 208 Tekintettel a fentiekre, megfelelően került megállapításra, hogy a Boeing B777X gyártásának megkezdése előtt a GECAS vállalta, akár jogilag kötelezően, vagy egyszerű kereskedelmi kötelezettségvállalásként, hogy [...] és ez a vállalás hozzájárult ahhoz, hogy a felperes elnyerje a szerződést arra, hogy kizárólagos szállítója legyen a kérdéses platform felszerelésére szolgáló hajtóműnek.
- 209 Ami a [...] illeti, a felperes a tárgyaláson előadta, hogy a GE Capital nem játszott szerepet az e projekttel kapcsolatban folytatott tárgyalásokban, [...]. Ez a körülmény nem összeegyeztethetetlen a Bizottság álláspontjával, miután a Bizottság nem állította a megtámadott határozatban, hogy a GE Capital volt az, amely [...]. A GE csoporton belüli jogi személy azonossága, nevezetesen [...] lényegtelen, tekintettel arra, hogy nem vitatott, [...].
- 210 A Bizottság e példa kapcsán, a megtámadott határozat (160) preambulumbekkezdésében ugyancsak megállapítja, hogy a GE „a [B777] klasszikus változatára vonatkozó hajtómű-megrendelések esetében valóban lemaradt [a Rolls-Royce mögött], ám szorosan követi a P&W-ot”, és „az egységesítésből származó előnyök esetleges korlátozódását” ellensúlyozta a B777X hajtóművek kizárólagos szállításának biztosításával. A Bizottság szerint azok az események, amelyek végül ahhoz vezettek, hogy a Boeing a felperes hajtóművét választotta, azt mutatják, hogy a felperes a leányvállalatai kereskedelmi hozzájárulásának köszönhetően olyan helyzetben volt, amely biztosította számára a kizárólagos hajtóműszállítói szerződést, annak ellenére, hogy bizonyos tekintetben termékében a felperes által nem vitatott gyengeségek mutatkoztak.
- 211 E tekintetben még a felperes is megerősíti, hogy jelentős kedvezményeket kellett nyújtania a B777X felszerelésében, mivel hajtóműve kevésbé volt versenyképes, mint a P&W és a Rolls-Royce által a platform klasszikus változatán alkalmazott hajtóművek. E példából arra következtet, hogy a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán erős verseny érvényesül.

- 212 A felperes állítása szerint kénytelen volt kedvezményeket nyújtani a B777X-re vonatkozó pályázat megnyerése érdekében. Mindazonáltal az a körülmény, hogy valamely hajtóműgyártó [...] (lásd a fenti 205. pontot), nem azonos a kedvezmények nyújtásával. Valójában [...].
- 213 Megállapítandó, hogy az, hogy a felperes olyan kereskedelmi feltételeket ajánlhatott, mint amelyeket a jelen esetben a Boeingnek ajánlott, a fenti 177. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlat értelmében jelzi a versenytársaival szemben meglévő függetlenségét. Ugyanis az, hogy nem volt képes kifejleszteni a versenytársai hajtóművével objektíve azonos hajtóművet, nem akadályozta meg abban, hogy elnyerje a szerződést. Abban a pályázatban, amelyben vélhetőleg veszített volna, ha csak termékének minősége és a fizetendő ár lett volna az egyetlen lényeges feltétel, a GE képes volt olyan döntést hozni, hogy az érintett piacon kívüli eszközök révén megfordítsa a végkimenetelt.
- 214 Következésképp, ami üzletpolitikájának e legfőbb szempontját érinti, a felperes képes volt függetlenül viselkedni. Ennélfogva a Bizottság jogszerűen állapította meg a megtámadott határozatban (lásd különösen a (121) és azt követő, a (162) és azt követő, valamint a (229) preambulumbekendést), hogy az a tény, hogy a felperes – szemben versenytársaival, vagy legalábbis azoknál nagyobb mértékben – áldozatokat hozott, a kereskedelmi függetlenségének megnyilvánulása. A számára elérhető különféle kereskedelmi lehetőségek jelentős mértékben védik őt a P&W és a Rolls-Royce versenyéből fakadó közvetlen kereskedelmi nyomástól. Megengedheti tehát magának, hogy [...], anélkül hogy ennek eredményeként kárt szenvedne.
- 215 Mindazonáltal e tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a fenti 101. pontban hivatkozott Hoffmann-La Roche kontra Bizottság ügyben hozott ítélet gyakori fogyasztási cikkekre vonatkozott, míg a jelen ügy olyan termékeket érint, amelyeket időszakosan sorra kerülő pályázati eljárások keretében értékesítenek, amelyek egyenként jelentős értékre irányulnak, és elhúzódó tárgyalásokkal jellemezhetők.

Ilyen körülmények között a pályázók ilyen vagy olyan formában szükségszerűen tesznek pénzügyi engedményeket, mivel ezek az engedmények a tárgyalásos eljárás szerves részét képezik. Így önmagában az a tény, hogy a felperes kedvezményeket nyújtott bizonyos pályázatok elnyerése céljából, ebben az összefüggésben nem összeegyeztethetetlen erőfölényes helyzetével.

- 216 A fentiekre tekintettel megállapítandó, hogy a Bizottság nem követett el nyilvánvaló értékelési hibát annak megállapításakor, hogy a felperes leányvállalatai kereskedelmi hozzájárulásának köszönhetően nyerte el a B777X kizárólagos hajtómű-szállítására vonatkozó pályázatot, és ez nem a verseny egészséges működésének, hanem a felperes piaci erejének volt a megnyilvánulása.
- 217 A felperes ugyancsak vitatja a Bizottság azon állítását, amely szerint a GECAS egyfajta indító vevőként (launch customer), vagy fellendítő vevőként (boost customer) szerepelt (lásd a megtámadott határozat (133) és (193) preambulumbekzdését), különösen a [...] esetében, és fenntartja, hogy ha a GECAS nem ekként járt el, akkor az érvényteleníti a Bizottságnak a GECAS kereskedelmi befolyásának jelentőségére vonatkozó álláspontját. A felperes szerint a [...] -tól, a [...] -tól és a [...] -tól származó bizonyítékok megerősítik, hogy a GECAS nem indító vevőként járt el. A felperes véleménye szerint az indító vevő olyan előrendelést ad, amely alapján a repülőgépgyártó eldönti, hogy belekezd-e az adott repülőgép gyártásába. A lízingcégeket általában nem tekintik indító vevőnek. A Bizottság e tekintetben a [...] magatartását „furcsának” találja. Megállapítja, hogy [...] kezdetben jelezte, hogy indító vevőként járt el a [...] és a [...] repülőgép esetében, majd úgy tűnik, megváltoztatta e fogalom meghatározását, és formálisan elismerte, hogy [...] esetében indító vevőként járt el, szemben azzal, hogy [...] esetében pusztán bevonták a gyártás kezdeményezésébe.
- 218 Először is megjegyzendő, hogy a megtámadott határozatban lévő utalások a „fellendítő vevőkre” nem egészítik ki a határozatban szereplő indokolást. Még ha a GECAS egymás utáni repülőgépek megrendeléseivel növelik is a GE-hajtóművel

rendelkező repülőgépek számát a légitársaságok flottáiban, az ilyen egymás utáni megrendelések már elkészettek ahhoz, hogy közvetlenül befolyásolják a repülőgépgyártók választását. A gyártó a repülőgépgyártás megindítása előtt dönti el, hogy melyik hajtóművel szereli fel, vagy adott esetben mely hajtóművek lesznek elérhetők az adott platformhoz. Fő szabály szerint tehát ebből az következik, hogy a GECAS csak a platform kibocsátásakor képes a gyártó hajtóműválasztását befolyásolni.

- 219 Mindazonáltal megjegyzendő, hogy az, hogy az „indító vevő” megnevezés a megfelelő-e, vagy a „fellendítő vevő” fogalma célszerű-e általában a lízingcégek, és különösen a GECAS által a repülőgépgyártókkal szemben játszott szerep esetében, a Bizottság indokolásának szélesebb összefüggéseiben csak minimális jelentőségű. Ami e tekintetben lényeges, az az, hogy a GECAS olyan helyzetben van-e, amelyben képes befolyásolni a repülőgépgyártók választását az adott platformok hajtóművel való tényleges felszerelésekor. A B777X fent vizsgált példája ténylegesen azt mutatja, hogy a GECAS közreműködése jelentős szerepet játszott a Boeing azon döntésében, hogy a felperesi hajtóműnek kizárólagosságot biztosított. Ilyen körülmények között megállapítandó, hogy a GECAS ténylegesen gyakorolja a Bizottság által megállapított befolyást, és így nincs szükség annak megállapítására, hogy a repülőgépgyártók „indító vevőnek” vagy „fellendítő vevőnek” tekintették-e.

– Arról, hogy a GE kihasználja azt a befolyást, amely a leányvállalatainak a légitársaságok feletti erejéből származik

- 220 A felperes leányvállalatainak a légitársaságok feletti ereje kapcsán a Bizottság megállapítja, hogy a GECAS befolyása messze túlterjed azon a pusztán tényen, hogy a világszerte értékesített nagyméretű kereskedelmi repülőgépek nagyjából 10%-ának ő a vevője, mivel már azelőtt spekulatív alapon vásárol GE-meghajtású repülőgépeket,



hogy e repülőkre meghatározott végső vevő lenne (a megtámadott határozat (123) preambulumbekzdése), és ennek eredményeként GE-hajtóművekkel „magvetést” (seed) végezhet a kisebb légitársaságoknál, létrehozva, fenntartva és megerősítve a GE helyzetét, különösen az egységesítés fent vizsgált szempontjainak köszönhetően (lásd a megtámadott határozat (125) preambulumbekzdését).

- 221 E tekintetben a Bizottság hivatkozta a megtámadott határozat (135) preambulumbekzdésében a China Easternnek a fenti 157. pontban az egységesítés hatásai kapcsán leírt esetét. A GE 1999-es éves jelentésének a (135) preambulumbekzdésben hivatkozott részéből nyilvánvaló, hogy a GECAS több szempontból is segítséget nyújtott e vállalkozásnak, ideértve a flottájának „CFM[I] meghajtású keskeny törzsű Airbus-okkal való egységesítését” is. Valamely flottának a GECAS közreműködésének köszönhető ilyen szintű egységesítése a Bizottság által leírt „magvetés” jelenséget mutatja, mivel a GECAS elősegíti olyan helyzetek kialakulását, amelyben az egységesítés előnyössé teszi az adott légitársaság számára a felperes hajtóműveinek jövőbeni beszerzését. Így a kérdéses rész alátámasztja a Bizottság álláspontját a „magvetés” létezését illetően.
- 222 A megtámadott határozat (136) preambulumbekzdésében, különösen a határozat 45. lábjegyzetében a Bizottság említést tesz a [...]re vonatkozó példáról, amelyet részletesen leír a P&W-t elemző részben, a (192) preambulumbekzdésben. A GE-nek a megtámadott határozat (192) preambulumbekzdésében hivatkozott belső e-mailjéből kitűnik, hogy [...]. A szóban forgó közlemény szerzője ugyancsak gratulál magának, amiért a siker [...]. Ugyancsak megjegyzi, hogy „[...]”.
- 223 E konkrét példából kitűnik, hogy a felperes maga is azon az állásponton van, hogy egyes esetekben a GECAS által a légitársaságoknak nyújtható lízingszolgáltatások jelentős szerepet játszottak annak lehetővé tételében, hogy a felperes nyerje meg a légitársaság repülőgépeinek hajtóművekkel való felszerelésére vonatkozó szerződést.

- 224 Másik bizonyíték a GECAS 702 CID 000080 számú belső irata, amelyet a Bizottság annak érdekében hozott fel az Elsőfokú Bíróság előtt, hogy cáfolja a felperes azon hivatkozását, amely szerint a GECAS-nak nem volt stratégiai célja a felperes hajtóműveinek támogatása, a következőképpen szól: „[...]”. Ez azt mutatja, hogy a GECAS-nak ténylegesen volt ilyen stratégiai célja.
- 225 A GE Capital légitársaságokra vonatkozó stratégiai hozzájárulása tekintetében a Bizottság a megtámadott határozat (117) preambulumbekzdésében egy újságcikkre is hivatkozik, amely állítása szerint a tényállás idején a felperes elnök-vezérigazgatói teendőit ellátó Jack Welchtől származik:

„És mit nyújt a [GE] Capital a GE-nek ? Egyfelől értékes vásárlókat: a [GE] Capital finanszírozza az GE divíziók olyan vevőit, mint az Aircraft, a Power Systems és az Automotive, ami elősegíti e divíziókat abban, hogy nagy értékű szerződésekhöz jussanak. Az egyik legjelentősebb példa a lehetséges kapcsolatra az, amikor a Continental Airlines 1993-ban fizetéképtelenséggel küzdött. A GE Captial hitelei újra a levegőbe segítették a Continentalt. Ezt követően nagy megrendelés érkezett a Continentaltól új repülőgépekre – többnyire GE-hajtóművekkel. Tichy tanácsadó szerint »a [GE] Capital része a GE ipari oldala fegyvertárának, segítve a verseny legyőzésében«.”

- 226 Védekezésében a felperes az ugyanezen újságcikkből hivatkozott részlet kapcsán megjegyzi, hogy a cikk a „Fortune” magazin egyik újságírójától származik. Mindazonáltal a felperes nem vitatta a Bizottság állítását, amelyet egyebek között a megtámadott határozat 37. és 38. lábjegyzetében tett, hogy a felperes maga is feltette az érintett újságcikket a saját honlapjára. Ez az elektronikus közzététel jelzi, hogy a felperes nem vitatta, sőt elfogadta az abban szereplő elemzést.

227 A Bizottság továbbá azt állítja a megtámadott határozat (118-120) preambulumbekzdésében, hogy az idézetben körülírt pénzügyi segítséget követően a Continental Airlines minden esetben, amikor nagyméretű kereskedelmi repülőgépet vásárolt, ha a választás lehetősége fennállt, a felperes hajtóműveit választotta. A Bizottság ebből azt a következtetést vonja le, hogy úgy tűnik, hogy a GE Capital pénzügyi segítségnyújtása a Continental Airlines számára ahhoz a feltételhez kapcsolódott, hogy ez utóbbi a felperes hajtóműveit előnyben részesítő üzletpolitikát alkalmaz majd.

228 A felperes nem vitatja az e példákban szereplő tényeket. Nem tesz észrevételeket a China Easternre vonatkozó példára, és a fenti 222. pontban vizsgált példát illetően kijelenti, hogy az említett e-mail azt is tartalmazta, hogy a kérdéses kereskedelmi kampány „igen nehézkes” volt. A felperes szerint a Continental Airlines esete elszigetelt jelenség, és állítása szerint a Bizottság meg sem kísérli felmérni az általa körülírt gyakorlat jelentőségét és hatását. Az Elsőfokú Bíróság azonban úgy véli, hogy ezen érvek nem cáfolják a Bizottság álláspontját, mivel az megfelelő magyarázatot adott a megtámadott határozatban arra, hogy e példák jelentősek azon szerep tekintetében, amit a GECAS és a GE Capital a légitársaságoknál játszott a felperes nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóműveinek támogatásában.

– Következtetések arról, hogy a GE kihasználja a leányvállalatai erejéből származó befolyást

229 A fentiek alapján, és különös tekintettel a Bizottság által a GE leányvállalatai kereskedelmi erejéből származó befolyásának bemutatására felhozott sajátos példákra, amelyek hitlességét és tárgyhoz tartozását nem vonták kétségbe ezen eljárás során, el kell utasítani a felperes azon jogalapját, amely szerint ilyen befolyás nem létezett. Különösen a bizottsági álláspont közgazdasági értelemben állítólag téves természetére alapuló érvek nem állják meg a helyüket a Bizottság által szolgáltatott meggyőző bizonyítékokkal szemben.

A felperes piaci részesedési adatainak a GECAS repülőgép beszerzési és lízingtevékenységének megkezdését követő megváltozásával kapcsolatos megfontolások

- 230 A megtámadott határozat (138) preambulumbekzdésében a Bizottság összehasonlítja a felperes piaci helyzetét a GECAS spekulatív beszerzéseit megelőző (1988-1995), és az azt követő időszakban (1996-2000). Megjegyzi, hogy míg a GE-nek a lízingcégek számára történő hajtómű-értékesítésének részesedése, ideértve a GECAS-t is, több mint 20 ponttal (avagy több mint 60%-kal) nőtt, addig a légitársaságok általi közvetlen GE-hajtómű beszerzés részesedése 5 ponttal (avagy kevesebb, mint 10%-kal) csökkent. A Bizottság ebből arra következtet, hogy a légitársaságok és a többi lízingcég beszerzései nem ellensúlyozták a GECAS preferenciális hajtóműbeszerzéseit, és a GECAS tevékenysége maga után vonta a GE piaci részesedésének nettó emelkedését.
- 231 A felperes helyesen állapítja meg, hogy a fenti indokolás nem jelenti azt, hogy a lízingcégek közvetlen beszerzéseivel képviselt piaci szegmens összehasonlítható a légitársaságok közvetlen beszerzései által képviselttel. Ebből következően a Bizottság nem bizonyította e statisztikák által, hogy a GECAS növelte a felperes összpiaci részesedését a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek vonatkozásában.
- 232 A felperes azt is állítja, hogy az általa szolgáltatott, mégpedig a keresetlevelének egyik mellékletében, a Nalebuff professzor tanulmányában (7.4. melléklet) található, és az összes lízingcég, beleértve a GECAS beszerzéseit tartalmazó adatok azt mutatják, hogy a GECAS tevékenységének nem volt pozitív hatása a felperes értékesítésére, és hogy valóban jelentkezett ellensúlyozó hatás azáltal, hogy a többi lízingcég reagált a GECAS preferenciális beszerzési politikájára, és a GE helyett más gyártóktól vásároltak hajtóműveket. A felperes hivatkozik ennek kapcsán a Bizottságnak a viszonzásában tett azon megállapítására, amely szerint a felperes értékesítése a

GECAS beszerzéseinek köszönhetően [...] % helyett csak [...] %-ra csökkent, bizonyítva ezzel azt, hogy téves a Bizottság álláspontja a tekintetben, hogy a GECAS-nak tudható be a felperes piaci részesedésének növekedése.

233 Megjegyzendő, hogy a Nalebuff professzor tanulmányában megjelenő adatok csak a többforrású platformokra vonatkoznak, amelyek esetében fennáll a választási lehetőség a CFMI/GE és valamely másik típusú hajtómű között. Ezen adatok tehát mellőznek minden repülőgépet, amely esetében csak egyfajta hajtómű hitelesített, különösen mellőzik a B737-eseket, amelyek esetében hajtóművet kizárólag a felperes szállít. Így a felperes azon állítása, amely szerint a Bizottság maga is elismeri, hogy piaci részesedése csökkent, egy, a szöveggörnyezetből kiragadott állításon alapul, mivel csak a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacának egy részére vonatkozik.

234 A Bizottság ugyancsak kifogásolja azt, ahogyan Nalebuff professzor a statisztikákat kezeli, különösen pedig azon feltételezését, amely szerint a végfelhasználóknak a korlátozott számú repülőgép esetében meghozott múltbeli választása a lízingcégeknek olyan más repülőgépekre vonatkozó jövőbeni megrendelésében tükröződik vissza, amelyekhez még nem választották ki a hajtóművet. Megjegyzendő, hogy a Nalebuff professzor által a legutóbbi évek esetében használt adatok valóban különösen nagy számban tartalmaznak olyan megrendeléseket, amelyek esetében a hajtómű még nem került kiválasztásra, ami ugyan elkerülhetetlen, de erősen csökkenti az adatok megbízhatóságát. Tekintettel arra, hogy a legutolsó három, az 1998-as, az 1999-es és a 2000-es évet egy korábbi, 1991-től 1997-ig tartó időszakkal összehasonlítva jutott Nalebuff professzor arra a következtetésre, hogy a többi lízingcég reagált a GECAS preferenciális politikájára, e megbízhatatlanság is gyengíti végső következtetését.

235 Le kell szögezni, hogy elkerülhetetlen valamekkora növekedés a felperes versenytársai által gyártott és a lízingcégek által megvásárolt hajtóművek arányában, hacsak úgy nem találjuk, hogy a GECAS beszerzéseiből fakadó részesedésseltolódás tökéletesen létrejön abban az értelemben, hogy összehasonlítva azon eredménnyel, amely a GECAS nélkül lett volna elérhető, a GECAS által megszerzett minden egyes GE-hajtómű egy újabb értékesítést jelent. Feltétlenül van kereslet a felperes versenytársai által gyártott hajtóművekre is, különös tekintettel az egységesítésből

származó fent említett előnyökre, mivel egyes légitársaságok a múltban már e hajtóműveket választották. Mivel a GECAS jelentős részesedést szerzett a lízingpiacon, és alapesetben nem vásárol a felperes versenytársai által gyártott hajtóművekkel felszerelt repülőgépeket, az egyéb hajtóművek keresletét elkerülhetetlenül a többi lízingcég elégti ki.

236 A felperes érve, amely szerint a többi lízingcég tudatosan reagál a GECAS elfoglaltságára annak érdekében, hogy támogassák a többi hajtómű-típust, csak annyiban lehet releváns, amennyiben e vállalkozások saját maguk választják ki a repülőgép hajtóművét. Mindazonáltal a Bizottság a megtámadott határozatban megjegyzi, hogy az ILFC által adott közelmúltbeli megrendelések esetében a hajtómű kiválasztása az esetek túlnyomó többségében, szemben a GECAS „GE only” politikájával „eldöntendő” maradt, lehetővé téve a jövőben vásárló légitársaságok számára a hajtóműválasztásban való részvételt (a megtámadott határozat (137) preambulumbekzdése). E körülményt megerősítik a felperes által a Nalebuff professzor tanulmányában előterjesztett adatok is.

237 Amint a fentiekben is említésre került, a Bizottság a megtámadott határozatban megállapította, hogy a felperes a hajtóművek üzembe helyezett állománya alapján számolt piaci részesedése 1995 vége óta emelkedett (a megtámadott határozat (74-76) preambulumbekzdése és 1. melléklete). Mindazonáltal a felperes állítja, hogy hajtóművei üzembe helyezett állományának 1995 óta tartó emelkedése nem tulajdonítható a GECAS-nak, mivel a [...] hajtóműtöbbletből csak [...] származott a GECAS megrendeléseiből. A Bizottság nem vitatja ezen adatokat, de kijelenti, hogy a GECAS működésének megkezdését követően adott megrendelések késleltetett hatást gyakoroltak üzembe helyezett állománya vonatkozásában, mivel ez utóbbi a piaci részesedés olyan mércéje, amely a repülőgép és az azt meghajtó hajtóművek tényleges leszállításától függ. Ugyancsak megjegyzi, hogy a felperes hajtóműveinek üzembe helyezett állománya 1999-től, azaz attól az évtől, amikor a GECAS hatása kezdett érzékelhetővé válni, jelentősen emelkedett.

238 Megállapítandó tehát, hogy jóllehet a GECAS által vásárolt hajtóművek a megtámadott határozat hivatkozása szerint hozzájárultak a felperes hajtóművei üzembe helyezett állományának bizonyos mértékű emelkedéséhez, és úgy tűnik, hogy e hozzájárulás egyre jelentősebbé válik, mégis minimális mértékű marad. Mindazonáltal ez nem igazolja, hogy a GECAS-nak nem volt jelentős hatása a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piaci szereplői közötti erőviszonyokra. Valójában – különös tekintettel az előző megállapításaira – korai lenne felmérni a GECAS hatásának jelentőségét a hajtóművek üzembe helyezett állományára vonatkozó adatok változásában. E körülmények között, jóllehet úgy tűnik a megtámadott határozatból, hogy a GECAS beszerzési tevékenységének megkezdése egybeesett a felperes üzembe helyezett állománya szerinti piaci részesedésének növekedésével, a Bizottság nem bizonyította a megtámadott határozatban, hogy ok-okozati összefüggés van e két történés között.

239 A fentiek fényében megállapítandó, hogy a Bizottság nem támasztotta tényként alá, hogy a GECAS beszerzési tevékenysége növelte a felperes összpiaci részesedését a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán. Ugyanakkor a felperes sem járt sikerrel annak bizonyításában, hogy a GECAS nem gyakorolt pozitív hatást a felperes összpiaci részesedésére, illetve, hogy a többi lízingszolgáltató ellensúlyozta a GECAS elfoglaltságát azzal, hogy maguk is elfoglaltan viszonyultak a versenytársak hajtóműveihez.

240 Tekintettel e megállapításokra az Elsőfokú Bíróság arra a következtetésre jut, hogy egyik fél sem kerekedett felül az előbbieken vizsgált statisztikai vitában. Azt, hogy a Bizottság indokolását statisztikai bizonyíték nem erősíti meg, indokolása egésze érvényességének vizsgálatakor kell figyelembe venni. Mindazonáltal azt a tényt is figyelembe kell venni, hogy a felperes ellenérvét, amely szerint a GECAS tevékenységének nem volt piaci hatása, szintén nem erősítik meg adatok.

#### A vertikális integrációra vonatkozó következtetések

241 A fent hivatkozott bizonyítékok alapján a Bizottság jogszerűen következtethetett arra, hogy a felperes a leányvállalatai tevékenységének eredményeként olyan

kereskedelmi eszközökkel rendelkezett, amelyeket –legalábbis bizonyos esetekben – azon szerződések elnyerésére használt fel, amelyeket nélkülük vélhetően nem nyert volna el. Egyes esetekben a GECAS és/vagy a GE Capital döntő szerepet játszott a repülőgépgyártók vagy légitársaságok hajtóműválasztásában. Emellett a Bizottság által hivatkozott bizonyítékok alátámasztják, hogy a felperes olyan üzletpolitikát folytat, amely alapján ezen erőt a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán meglévő erejének a megerősítésére használja fel.

- 242 Nem cáfolja a GECAS által gyakorolt kereskedelmi befolyásáról képviselt bizottsági álláspontot az, hogy a Bizottságnak a megtámadott határozatban nem sikerült statisztikai hivatkozásokkal bizonyítania, hogy a felperes ezen erőfelhasználása pozitívan befolyásolta a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán összpiaci részesedését. Mivel a Bizottság konkrét esetekkel igazolta, hogy a felperes szándékosan kihasználta a GECAS tevékenységéből és a GE Capital pénzügyi erejéből származó kereskedelmi lehetőségeket hajtóművei értékesítésének elősegítésére, és ez a politika sikerrel járt, megfelelően alátámasztotta álláspontját, amely szerint e kereskedelmi mozgatóerő kihasználása hozzájárult erőfölényes helyzetéhez.

d) A verseny helyzete a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán

- 243 A felperes vitatja a Bizottság állítását, amely szerint lehetősége volt a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán a P&W és a Rolls-Royce által képviselt hatékony verseny teljes megszüntetésére (a megtámadott határozat (163) preambulumbekezdése és a fenti 109. pont). Ennek kapcsán elégséges megjegyezni, hogy annak megállapításához, hogy a felperes erőfölényes helyzetben volt, a Bizottságnak nem kellett bizonyítania, hogy a felperes piacon fennálló erőfölényének következménye lenne e verseny megszüntetése (lásd a fenti 114. pontot). Jóllehet egy ilyen



következmény lenne az erőfölény legnyilvánvalóbb jele, annak mégsem szükségképeni következménye. Így a jelen összefüggésben nincs jelentősége azon felperesi érvelésének, hogy állítása szerint e kizárás nem bizonyított.

244 Ugyancsak meg kell állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (164) preambulumbekzdésében jelezte, hogy a felperes a tizenkét legutolsó platform közül, amely tekintetében a repülőgépgyártók kizárólagosságot ajánlottak, tíz esetben sikerrel helyezte el termékeit. Ellenkérelmében a Bizottság megállapította, hogy a felperes valamennyi platformpályázatot megnyerte, amelyben részt vett. A felperes vitatja ezt a megállapítást, és állítása szerint éppen ellenkezőleg, igenis erős verseny van az érintett piacon.

245 A felperes helyesen állapítja meg, hogy e platformok közül több nem nagyméretű kereskedelmi, hanem nagy-, vagy kisméretű regionális repülőgépplatfom volt. Mivel a Bizottság e három repülőgép-kategóriának megfelelően három elkülönült érintett piacot határozott meg az erőfölény megítélése érdekében, a Bizottság olyan adatokra hivatkozott az egyes önálló piacok tekintetében, így a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piaca esetében is, amelyek értelmezhetetlenek.

246 Hasonlóképpen a felperes által hivatkozott példa annak bemutatására, hogy nem nyerte meg a kizárólagos lehetőségekért zajló valamennyi pályázatot, amelyben részt vett, az egyik kis teljesítményű regionális repülőgépre, az ERJ-145-re vonatkozik. Ez a példa tehát a jelen ügyben nem releváns, mivel a Bizottság ezt a piacot nem elemezte a megtámadott határozatban.

247 A tárgyaláson a felperes a nagyméretű kereskedelmi repülőgépek hajtóműveieért lezajlott utolsó négy pályázatot elemezte. Kezdetben egyetlen hajtóművet, a P&W-ét hitelesítették az Airbus A318-ra, majd ezt követően egy CFMI-hajtómű is hitelesítésre került. A GE és az Airbus közötti, az A340 500-600 hajtóművének

szállítására vonatkozó sikertelen tárgyalásokat követően az Airbus a Rolls-Royce-t választotta kizárólagos hajtóműszállítónak. Az A380-asra két hajtóművet hitelesítettek, a Rolls-Royce-ét és az Engine Alliance-ét, és végezetül a felperes, a Rolls-Royce részéről megnyilvánuló erős verseny ellenére megnyerte a B777X-re kiírt pályázatot. A felperes mindezen példákából arra következtet, hogy nincs erőfölényes helyzetben a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán.

248 A Bizottság kifejezetten az A340 500-600 hajtóművének szállítására vonatkozó példa esetében a megtámadott határozat (170) preambulumbekzdésében elemezte a pályázatot, és kifejtette, hogy [...]. A felperes nem vitatja e tényt, de előadja, hogy [...]. Mindazonáltal [...], így ez az érv nem cáfolja a Bizottság azon következtetését, hogy ez a példa alátámasztja a GE erőfölényét.

249 Általánosabban a felperes által a tárgyaláson felhozott négy pályázat nem támasztja alá, hogy a Bizottság nyilvánvaló értékelési hibát követett volna el a felperes erőfölényes helyzete vonatkozásában. E példák valóban megmutatják, hogy volt verseny a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán. Mindazonáltal, amint fent is megállapításra került, a verseny pusztá léte nem zárja ki, hogy a meglévő versenytársak egyike olyan eszközökkel rendelkezzen, hogy a versenytársaitól jelentős mértékben függetlenül viselkedjék. Az erőfölényes helyzet nem szinonimája a monopóliumnak, így az, hogy az erőfölényes vállalkozás versenytársai elnyertek bizonyos szerződéseket, önmagában nem elegendő azon következtetés érvénytelenítésére, hogy a vállalkozás erőfölényes helyzetben van.

250 Hasonlóképpen a fenti 244. és 245. pontban azzal kapcsolatban tett megállapítások, hogy nincs relevanciája a megtámadott határozat egyes állításainak, nem döntöek a felperesnek az érintett piacon az összefonódás előtt meglévő erőfölénye értékelé-

sének általános rendszerében. Így nem teszik érvénytelenné a Bizottságnak az összefonódás előtti erőfölényre vonatkozó következtetését.

e) A kereskedelmi és versenynyomás hiánya vagy gyengesége

A versenytársak által gyakorolt nyomás

251 A Bizottság a felperesnek a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán meglévő versenytársait illetően a megtámadott határozatban megjegyzi, hogy a P&W részesedése a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán tartósan csökkent (a megtámadott határozat (174-195) preambulumbekkezdése), és a Rolls-Royce, jóllehet műszaki szempontból félelmetes versenytárs, [...] különös tekintettel arra, hogy mérete a felpereshez képest kicsi ((196)-(223) preambulumbekkezdés).

252 A felperes előadja, hogy az Engine Alliance határozatban a Bizottság a P&W-t és a Rolls-Royce-t is komoly és hitelt érdemlő versenytársnak találta. Mindazonáltal emlékeztetni kell e tekintetben arra, hogy a Bizottságot, és különösen az Elsőfokú Bíróságot nem kötik a jelen ügyben az Engine Alliance határozatban tett megállapítások (lásd a fenti 118. és 120. pontot, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

253 Emlékeztetni kell arra is, hogy fő szabály szerint a piacon versenyző különféle vállalkozások közötti erőviszonyok megítélése olyan összetett közgazdasági elemzés része, amelynek tekintetében a Bizottság mérlegelési mozgástérrel rendelkezik (lásd különösen a fenti 60. és azt követő pontokat, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

254 A jelen ügyben a Bizottság nem tagadja, hogy a P&W és a Rolls-Royce képvisel valamennyi versenyt a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán.

– A P&W helyzetéről

255 A P&W-vel kapcsolatosan a Bizottság olyan iratokat és adatokat terjesztett elő, amelyekből kitűnik, hogy az általa előállított hajtóművek többnyire már nem gyártott repülőgépeket hajtanak, és piaci részesedése csökkenő.

256 Ezt a viszonylagos csökkenést jelzi különösen az a körülmény, hogy az üzembe helyezett állomány alapján számolt piaci részesedése a már nem gyártott repülőgépek tekintetében magasabb, mint a még gyártás alatt állók esetében (a megtámadott határozat (81) preambulumbekzdése). Emellett részesedése a még gyártás alatt álló repülőgépek üzembe helyezett állományában (26,5%) magasabb, mint a még nem teljesített hajtómű-megrendelésekében, amely mindössze 16%.

257 A Bizottság megemlíti többek között a P&W anyavállalata, a UTC elnökének 1999. szeptember 22-i állításait, amelyekről a felperes egyik alkalmazottja egy belső feljegyzésben számolt be, és amelyek szerint több P&W hajtóművet vonnak ki a szolgálatból, mint a többi gyártóét, és 1999-ben a nem üzemeltetett 450 repülőgép fele P&W hajtóművel felszerelt volt (a megtámadott határozat (177) preambulumbekzdése). A UTC 2000-es éves jelentése szerint a P&W forgalma 1999-ben 202 millió USD-vel (3%-kal) csökkent 1998-hoz képest, ami a polgári és katonai szállításokban bekövetkező csökkenést és a kereskedelmi alkatrész forgalomban való visszaesést tükrözi, amelyet részben ellensúlyoz a kereskedelmi javítási és karbantartási üzletág növekedése (a (181) preambulumbekzdés). A Bizottság a megtámadott határozat (183) preambulumbekzdésében azt is megállapítja, hogy [...].

- 258 A Bizottság ezenfelül a megtámadott határozat (185)-(187) preambulumbekkezdésében azt is kimondja, hogy úgy tűnik [...]. A Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a P&W önálló üzletágának a jövőben egyre inkább a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán kívüli hajtóműpiacokra fog koncentrálni.
- 259 A felperes közvetlenül nem vitatja a Bizottság által felhozott tényeket, de leszögezi, hogy a P&W továbbra is beruházásokat végez hajtóművei fejlesztése céljából, és együttműködött a felperessel az Engine Alliance-ben az A380-as és a B747-400 teljesen új hajtóműveinek kifejlesztésében. Ugyancsak megállapítja, hogy a P&W-nek az A318-hoz használt hajtóműértékesítése felülmúlja a CFMI e platformon alkalmazható alternatív hajtóművének értékesítését. Az Elsőfokú Bíróság megállapítja, hogy noha e körülmények valóban jelzik, hogy a P&W továbbra is aktív marad a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán, mégsem cáfolják a Bizottság álláspontját.
- 260 Amint a felperes a megtámadott határozat (192) preambulumbekkezdésére utalva rámutat [...], igaz, hogy bizonyos piacokon verseny van közöttük és a P&W között, amely esetenként élénk is lehet. Mindazonáltal a P&W piaci részesedésének nagysága és alakulása megerősíti e verseny korlátozott jellegét, és az a fent említett tény, hogy az egységesítési törekvések ellenére, és különösen a GECAS közreműködésének köszönhetően a felperes mégis megnyerte a kérdéses pályázatot, többet mond annál, minthogy verseny folyt a szerződésért. Amint a megtámadott határozat (192) preambulumbekkezdésében hivatkozott e-mail szerzője megjegyzi „[...]”, és ez a példa kifejezetten azt szemlélteti, hogy lehetséges, hogy a verseny bizonyos szintje mellett valamely versenytársnak mégis túlnyomó ereje legyen.
- 261 Mindezek fényében a Bizottság jogszerűen következtethetett arra a (194) preambulumbekkezdésben a megtámadott határozatban kifejezetten hivatkozott adatok és iratok alapján, hogy a P&W már nem volt a GE tényleges, közvetlen és független versenytársa a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacának nagy részén.

## – A Rolls-Royce helyzetéről

- 262 A Bizottság a megtámadott határozatban kifejti, hogy a Rolls-Royce mint a felperes versenytársának helyzetét a [...] érinti (a (196) és azt követő preambulumbekzdés).
- 263 A Bizottság egyebek mellett megemlíti a GECAS elnöke által küldött egyik e-mail üzenetet, amelyben kijelenti, hogy [...] (a megtámadott határozat (200) és (204) preambulumbekzdése).
- 264 A Bizottság ugyancsak hivatkozik egy belső [...] iratra, [...] ((205) preambulumbekzdés).
- 265 A Bizottság állítása szerint, [...] a Rolls-Royce kénytelen volt a kockázat és jövedelem megosztó partnerprogramokat (RRSP) felhasználva külső finanszírozási forrást igénybe venni az új hajtóművek kifejlesztésére. Hivatkozik e tekintetben a Schroder Salomon Smith Barney pénzügyi elemzőjének megállapításaira, amelyekből kitűnik, hogy e programok igen jelentőssé váltak a Rolls-Royce számára. A Deutsche Bank elemzése szerint aggályos, hogy a Rolls-Royce kamat és adófizetés előtti nyeresége növekedésének nagyjából 60%-a e programokból származik, ám ezek előreláthatósága korlátozott, és mindez mutatja, hogy a tőkeáramlás várható változása e programokban fokozott nyomás alá helyezi majd a Rolls-Royce hosszú távú üzleti tevékenységét, mivel a bevételek 2001 után várhatóan csökkennek majd (a megtámadott határozat (201-203) preambulumbekzdése).
- 266 A Bizottság kifejti, hogy [...] ((211)-(214) preambulumbekzdés).

- 267 Végezetül a Bizottság ennek kapcsán megállapítja, hogy a felperes számos légitársaság „inkumbens szállítója”, azaz hajtóművei üzembe helyezett állományának legalább 60%-át teszik ki a gyártás alatt álló repülőgépek hajtóművei (a megtámadott határozat (215)-(217) preambulumbekzdése). A Bizottság a határozat (218) preambulumbekzdésében hivatkozik a Rolls-Royce állására, amelyből kiderül, hogy [...].
- 268 A felperes szerint a Rolls-Royce műszaki szempontból igen erős versenytárs, és rámutat arra, hogy az Engine Alliance határozatban a Bizottság megjegyzte, hogy a Rolls-Royce „növekvő piaci részesedéssel és új hajtóművek, valamint a már meglévők származékos termékeinek kifejlesztéshez jó lehetőségekkel rendelkezik”. A felperes előadja, hogy abszurdítás arra a tényre hivatkozni, hogy [...]. Éppen ellenkezőleg, a körülmények a Rolls-Royce jelentős kereskedelmi sikerét mutatják.
- 269 A megtámadott határozat megállapításai és a felperes által e tekintetben előterjesztett érvek alapján rögzíteni kell, hogy a Rolls-Royce-nak a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtómű gyártási üzletága kereskedelmi szempontból valóban jó helyzetben van, és nem szembesül közvetlen kereskedelmi vagy pénzügyi nehézségekkel. Ezen túlmenően helytálló, hogy az a tény, hogy [...], általában a kereskedelmi siker jele és a pénzügyi stabilitás bizonyítéka.
- 270 Mindazonáltal a Bizottság a megtámadott határozatban nem tagadta a Rolls-Royce kereskedelmi sikerességét. Különösen nem mondta, amint a felperes állítja, hogy az a tény, hogy [...] a kereskedelmi gyengeség jele lenne. Amit megállapított, az az volt, hogy érdemei ellenére a Rolls-Royce [...] és ennek megfelelően általában nem tekinthető a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán kellő ellen-súlynak annak megakadályozásában, hogy a felperes nagymértékben függetlenül viselkedjék.

- 271 A Bizottság a megtámadott határozatban megállapította, hogy [...] (a megtámadott határozat (211)-(213) preambulumbekzdése). Beadványaiban a felperes nem vitatta azon körülmények helyállóságát, amelyeken ez az elemzés nyugodott, csupán megjegyezte, hogy [...]. Meg kell azonban állapítani, hogy a fenti indokolás megalapozza a Bizottságnak a megtámadott határozat (214) preambulumbekzdésében szereplő következtetését, amely szerint [...].
- 272 A Rolls-Royce pénzügyi helyzetét illetően, a Bizottságnak a fenti 263-265. pontban hivatkozott érveléséből következik, hogy [...], és az a mód, ahogyan legutóbbi projektjeit finanszírozta, nevezetesen az RRSP-k igénybevétele negatív hatással lesz bevételeire az elkövetkezendő években. A Bizottság indokolása e részének alátámasztásakor független pénzügyi elemzők állításaira hivatkozik, amelyek kifejezetten e projektfinanszírozási mód Rolls-Royce-ra gyakorolt hatására vonatkoznak. Ezzel szemben a felperes pusztán megjegyzi, hogy a Rolls-Royce általában jó kereskedelmi helyzetben van, de nem fejt ki, hogy a Bizottság [...] elemzése a Rolls-Royce [...] miért nem megfelelő.
- 273 A fentiekből következően a Bizottság nem követett el nyilvánvaló értékelési hibát, amikor a megtámadott határozat (196) preambulumbekzdésében kimondta, hogy „jóllehet műszaki szempontból [a Rolls-Royce] igen alkalmas szállító, ezért nem tekinthető – különösen a hajtómű-kizárólagosság elnyerése szempontjából – valamennyi piac valamennyi hajtóműve esetében hitelt érdemlő pályázónak”.

#### A vevők által gyakorolt nyomás

- 274 Végezetül a Bizottság a megtámadott határozatban megállapítja, hogy miért is nem jelentkezik kiegyenlítő vevői erő a nagyméretű kereskedelmi repülőgépek létező két gyártója, a Boeing és az Airbus, vagy a légitársaságok részéről ((224)-(228) preambulumbekzdés).



- 275 A Bizottság lényegében azt állítja, hogy számos légitársaság függ a felperestől, mivel a flottájuk inkumbens szállítója. Ráadásul a légitársaságok mint a hajtóművek végfelhasználói által képviselt kereslet szétaprózódott, mivel egyik társaság sem képviseli a beszerzések több, mint 5%-át ((226) preambulumbekzdés).
- 276 A Bizottság megállapítja, hogy a felperes a vevőin keresztül – azok flottáinak már üzembe helyezett repülőgépeiben meglévő részesedésének eredményeként – jelentős befolyással bír a repülőgépgyártókra. Ezen a ponton arra emlékeztet, hogy a GECAS képes a légitársaságok között a felperes hajtóművei által hajtott repülőgépek iránti kereslet tekintetében „magvetést”, végezhet és a GE Capital és a GECAS akár közvetlenül is befolyásolhatta hajtóműválasztásukat ((228) preambulumbekzdés), amely megállapítást a felperes nem vitatta.
- 277 A felperes két kifogást terjeszt elő ennek kapcsán. Elsősorban azt állítja, hogy az AlliedSignal/Honeywell határozatban a Bizottság megállapította, hogy a Boeing és az Airbus erős vevői erővel rendelkezett, és mind ebben a határozatban, mind pedig az EADS határozatban megállapította, hogy a légitársaságok jelentős vevői erővel bírtak. E helyütt elegendő megállapítani, amint azt a Bizottság is teszi, hogy a kérdéses határozatokban hivatkozott vevői erő nem a felperessel, hanem más cégekkel szemben és eltérő termékek vonatkozásában létezett. Mivel a Bizottság e tekintetben a felperes javára szóló előnyökre és a repülőgép hajtóművek piacán meglévő különleges helyzetére hivatkozik, ezen érvelésnek a jelen ügyben nincs jelentősége.
- 278 Másodsorban a felperes arra hivatkozik, hogy sem a Boeing, sem pedig az Airbus nem ellenezte az összefonódást. Annak azonban, hogy nem volt ilyen tiltakozás, nincs jelentősége abban a kérdésben, hogy erőfölényben volt-e a felperes az összefonódást megelőzően. A tiltakozás hiánya számos különféle okra vezethető vissza, ideértve annak a Bizottság által a tárgyaláson előadott lehetőségét, hogy a Boeingnek és az Airbusnak nem fűződik kifejezett érdeke a hajtóművek árcsökkenéséhez, amennyiben a viszonylag magas árak mindkettőjüket egyformán

érintik. Ezen túlmenően ha jelentős súlyt helyeznénk arra, hogy nem volt ilyen tiltakozás, az olyan lenne, mintha megállapítanánk, hogy valamely vállalkozás vevői képesek egyfajta magánjellegű összefonódás-ellenőrzés révén megállapítani, hogy szállítójuk erőfölényes-e az adott piacon.

279 Ezért a felperes által e tekintetben felhozott érveket el kell utasítani. Ilyen körülmények között, és a felperesnek a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán meglévő erőhelyzetével kapcsolatban a fentiekben tett különféle megállapítások fényében a Bizottság nem követett el ténybeli tévedést vagy nyilvánvaló értékelési hibát annak megállapításakor, hogy a Boeing, az Airbus és a légitársaságok által a felperesre gyakorolt kereskedelmi nyomás szintje nem akkora, hogy az megingatná a Bizottság azon következtetését, hogy a felperes erőfölényes helyzetben van.

#### f) Az erőfölényes helyzetre vonatkozó következtetés

280 A fentiek fényében a Bizottság nem követett el nyilvánvaló értékelési hibát, amikor arra a következtetésre jutott a megtámadott határozat (229) preambulumbekkezdésében, hogy az összefonódást megelőzően a GE erőfölényes helyzetben volt a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán.

### C – *A vertikális átfedés*

#### 1. *A felek érvei*

281 A felperes a megtámadott határozat azon pillére kapcsán, amely a Honeywell hajtómű-*indítóberendezéseinek és a GE hajtóműveinek összevonásából származó*

vertikális átfedéssel foglalkozott, előadja, hogy a Bizottság figyelmen kívül hagyta azt a tényt, hogy a Honeywell a GE-vel versenyző hajtóműgyártóknak is szállít hajtómű-indítóberendezéseket. A Bizottság nem hozott fel semmilyen bizonyítékot arra nézve, hogy az összefonódás eredményeként az összefonódással létrejött vállalkozás versenytársai kiszorulnának, különösen annak fényében, hogy a hajtómű-indítóberendezés a hajtómű árának mindössze 0,2%-át teszi ki.

- 282 A felperes a Rolls-Royce és a Rockwell beavatkozási beadványaira adott válaszában és a tárgyaláson hozzátette, hogy a Bizottságnak a fenti 58. pontban hivatkozott Tetra Laval kontra Bizottság ügyben hozott ítéletnek megfelelően figyelembe kellett volna vennie azt a kötelezettséget, amely az összefonódással létrejött vállalkozást az EK 82. cikk alapján terheli.
- 283 A hajtómű-indítóberendezésekre vonatkozó kötelezettségvállalások tekintetében a GE felajánlotta a Honeywell hajtómű-indítóberendezés üzletágának leválasztását. Szerinte a megtámadott határozatban e kötelezettségvállalás kapcsán felhozott kifogások minden alapot nélkülöznek.
- 284 A Bizottság a Rolls-Royce támogatásával megjegyzi, hogy a piaci helyzet fényében a Honeywell az egyetlen hiel érdemlő és független szállítója a nagyméretű kereskedelmi repülőgépek hajtómű-indítóberendezéseinek, és egybeolvadása az erőfölényes hajtóműgyártóval lehetővé tenné a független viselkedést az összefonódással létrejött vállalkozás számára, jóllehet arra korábban nem volt lehetősége. Ugyancsak megjegyzi a Bizottság, hogy a felperesnek az e piacra vonatkozó kötelezettségvállalásai elutasítására vonatkozó kifogásai pusztá állítások.
- 285 A Rolls-Royce hangsúlyozza, hogy a hajtómű-indítóberendezések lényeges alkatrészei minden repülőgép-hajtóműnek, és az összefonódással létrejött vállalkozás, az összefonódást követően nála kedvezőbb feltételekkel lenne képes azokat beszereni. A Rolls-Royce pénzügyi és műszaki szempontból is nehezen tudna a Honeywelltől eltérő másik szolgáltatót választani.

## 2. Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

- 286 A megtámadott határozat (331)-(340) preambulumbekkezdésében a Bizottság bemutatta a Honeywell helyzetét a hajtómű-segédberendezések és vezérművek különféle piacain. Megállapította különösen, hogy ezek közül az egyik piacon, a hajtómű-indítóberendezések piacán a Honeywell [50-60]-os piaci részesedéssel rendelkezik, míg a P&W testvérvállalata a Hamilton Sunstrand a második legnagyobb a termelési mennyiség szerint számolt [40-50]-os részesedésével (a megtámadott határozat (337)-(338) preambulumbekkezdése).
- 287 Szükséges megjegyezni, hogy a Bizottság nem állította a megtámadott határozatban, hogy az összefonódás a Honeywell erőfölényes helyzetének létrehozását vagy megerősödését eredményezné ezen a piacon.
- 288 Másfelől azonban a Bizottság a megtámadott határozat (419) preambulumbekkezdésében megállapította, hogy „a termékcsomagokat tartalmazó ajánlatok hatásától függetlenül a tervezett összefonódás – a GE mint hajtóműgyártó és a Honeywell mint hajtómű-indítóberendezés szállító közötti vertikális kapcsolatból származóan – a versenytárs hajtóműgyártók vertikális kiszorítása révén megerősíti a GE erőfölényes helyzetét a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán”. Nézete szerint „a tervezett összefonódást követően az összefonódással létrejött vállalkozás érdekelt lenne abban, hogy késleltesse vagy megzavarja a Honeywell hajtómű-indítóberendezéseinek a versenytárs hajtóműgyártók részére történő szállítását, ami a GE hajtóműgyártó versenytársainak ellátását, forgalmát, nyereségességét és versenyképességét tenné tönkre. Hasonlóképpen az összefonódással létrejött vállalkozás emelhetné a hajtómű-indítóberendezések, vagy azok alkatrészeinek árát, ezáltal növelve a versenytárs hajtóműgyártók költségeit, tovább csökkentve képességüket arra, hogy az összefonódással létrejött vállalkozással versenyezzenek” (a megtámadott határozat (420) preambulumbekkezdése).

289 A Bizottság ezután elutasította a felperes által előterjesztett, az elemzését kétségbe vonó különféle érveket. Egyebek mellett megállapította, hogy a Hamilton Sunstrand jelenleg kizárólag a P&W hajtóművekhez gyárt indítóberendezéseket, és azt állítja, hogy áremelkedés esetében sem fűződne kereskedelmi érdeke a hajtómű-indítóberendezéseinek más hajtóműgyártók részére való értékesítéséhez ((338) és (421) preambulumbekzdés). Következésképpen a Bizottság arra az álláspontra helyezkedett, hogy a Hamilton Sunstrand nem volt a Honeywell versenytársának tekinthető ((338) preambulumbekzdés). A Bizottság megállapította, hogy a piacon egyetlen másik versenytárs sem volt képes hatékony versenynyomást gyakorolni a Honeywellre, a belépési korlátok jelentősek voltak, és ezáltal az új piaci belépés lehetősége sem jelentett valódi nyomást (a (422-423) preambulumbekzdés).

290 Emellett a Bizottság megfontolta a közigazgatási eljárásban előterjesztett érvet is, amely szerint a Honeywell által kötött különféle szerződések hatékonyan küszöbölték ki annak kockázatát, hogy egyes vevők számára megtagadja indítóberendezési szállítását, vagy a piacról a harmadik felek szállítójaként kivonuljon. Elutasította azonban az érvet, hogy e nyomás hatékony lett volna, megállapítva, hogy e szerződéses megállapodások ellenére a Honeywell által megtagadott szállítás zavart és jelentős költségeket okozna a GE hajtóműgyártó versenytársainál, különösen mivel „az ilyen, a versenytársak valós okok nélküli kiszorítását mindkét fél számára erőteljesen korlátozó szerződéses ellenőrzési lehetőségek a legutóbbi hajtóműprogramokra jellemzők, míg a korábbiak ilyen szerződéses megállapodásokat nem tartalmaztak” ((424) preambulumbekzdés).

291 A Bizottság ugyancsak elutasította azt az érvet, hogy a Honeywellnek a légturbina-indítóberendezések piacán meglévő részesedése ellenére mindeddig nem valósult meg a versenytársak kiszorítása a piacról, rámutatva arra, hogy e kis teljesítményű hajtóművek egyforrásúak és ezáltal a hajlandóság a versenytársaknak e piacról való kiszorítására jelentősen kisebb, mint amilyen hajlandósága az összefonódással létrejött vállalkozásnak lenne az olyan nagyméretű kereskedelmi repülőgépplatformok esetében, amelyekre több hajtóművet is hitelesítettek (a megtámadott határozat (425) preambulumbekzdése). Végezetül azon érv kapcsán, amely szerint a hajtómű-indítóberendezések közvetlenül a repülőgépgyártóknak is szállíthatók

lennének, és így a hajtóműgyártókkal szembeni bármely szolgáltatás megtagadása elkerülhető lenne a repülőgépgyártók közvetlen rendelései révén, a Bizottság megjegyzte, hogy a legtöbb hajtómű-indítóberendezést a hajtóműgyártók részére értékesítik abból a célból, hogy azt beépítsék a repülőgépgyártónak szállítandó hajtómű-csomagba (a megtámadott határozat (426) preambulumbekzdése).

292 Megjegyzendő, hogy a felperes az Elsőfokú Bíróság előtt nem vitatta a közigazgatási eljárásban általa előterjesztett érveknek a megtámadott határozatban kifejtett és az előző pontokban összefoglalt bizottsági elutasítását. A jelen eljárás szempontjából ezek az indokok fő szabály szerint az elutasítás igazolásának tekintendők. Mindazonáltal meg kell megfontolni a felperesnek a fenti 281-283. pontban összefoglalt érveit is.

293 A Bizottságnak a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán az összefonódás előtt meglévő felperesi erőfölény megerősítésére vonatkozó álláspontja különösen azon alapul, hogy az összefonódást követően az összefonódással létrejött vállalkozás hajlandó lenne arra, hogy „késleltesse vagy megzavarja a Honeywell hajtómű-indítóberendezéseknek a versenytárs hajtóműgyártók részére való szállítását”, és képes lenne az árak emelésére. A Honeywellt a szállítás megtagadásától visszatartó szerződéses kényszerre vonatkozó érvek elutasításakor a Bizottság arra is rámutatott, hogy a teljesítés ilyen megtagadása a gyakorlatban jelentős zavart és költséget okozna a versenytárs hajtóműgyártóknál.

294 Nem vitatott, hogy a versenytársak, különösen a Rolls-Royce, hajtóműveik jelentős részében használják a Honeywell hajtómű-segédberendezéseit és vezérműveit, ideértve az indítóberendezéseket is. Tekintettel a felperes fő versenytársának (Hamilton Sunstrand) üzletpolitikájára, amely szerint – a felperes által nem vitatottan – az utóbbi az indítóberendezéseit a piacon nem értékesíti, a Rolls-Royce a jövőben függővé válna a Honeywelltől, és így a Honeywell [50-60]-os piaci részesedése nem tükrözi megfelelően azon kereskedelmi befolyás nagyságát, amelyet

a Rolls-Royce felett gyakorolna. A Bizottság a (425) preambulumbekzdésben ugyancsak megállapította, hogy az a tény, hogy a légturbinákkal hajtott repülőgépekkel ellentétben a nagyméretű kereskedelmi repülőgépek esetében gyakran fennáll a hajtóműváltás lehetősége, a hajtóműgyártás más területein jelen nem lévő sajátos ösztönzést jelent a hajtóműgyártóknak arra, hogy versenytársaikat a közeljövőben kiszorítsák.

295 A szóban forgó összefonódásnak az ítélet e részében vizsgált hatásai nem konglomerátum-hatások, amennyiben a szállító és a vevő közötti közvetlen vertikális kapcsolatból származnak. Mindazonáltal a fenti leírásból, különösen a fenti 293. pontból következik, hogy a Bizottságnak az összefonódásnak e kapcsolatból eredő versenyellenes hatásaira vonatkozó álláspontja az összefonódással létrejött vállalkozás jövőbeni magatartásán alapul, amely nélkül az összefonódás e szempontja semmilyen káros hatással nem járna. Tehát a Bizottság feladata, hogy meggyőző bizonyítékot hozzon fel e magatartás valószínűségét illetően (lásd analógia útján a fenti 58., valamint a 65. és azt követő pontokban hivatkozott Tetra Laval kontra Bizottság ügyben hozott ítéletet).

296 Egyes esetekben ilyen bizonyíték lehet a piaci helyzet várható alakulását meghatározó közgazdasági tanulmány, amely bemutatja, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás hajlandó lesz meghatározott módon viselkedni. Amint a felperes rámutat, a Bizottság a jelen ügyben ilyen bizonyítékkal nem állt elő.

297 Mindazonáltal megjegyzendő, hogy miután a közösségi jogban feltétlen alapelv a bizonyítékok szabad értékelése (lásd e tekintetben a főtanácsnokként eljáró Vestendorff bírónak a T-1/89. sz., Rhône-Poulenc kontra Bizottság ügyben ismertetett indítványának 869. és 954. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot [az Elsőfokú Bíróság 1991. október 24-i ítélete, EBHT 1991., II-867. o.]), az ilyen típusú bizonyíték hiánya önmagában még nem döntő. Így a Bizottság olyan helyzetben, amelyben nyilvánvaló, hogy a vállalkozás kereskedelmi érdeke túl-

nyomórészt egy adott magatartás folytatása mellett szól, így például valamely lehetőség kihasználása a versenytársak üzletmenetének megzavarására, nem követ el nyilvánvaló értékelési hibát, ha megállapítja, hogy valószínű, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás az előrelátott magatartást folytatja majd. Ilyenkor az adott eset pusztán gazdasági és kereskedelmi tényei az ítélkezési gyakorlat által megkívánt meggyőző bizonyítéknak minősülnek.

298 A jelen ügyben a Bizottság megállapította, hogy egyfelől a hajtómű-indítóberendezések piacán a keresleti oldal koncentrációja igen jelentős, amely által a felperes és versenytársai, különösen a Rolls-Royce nagymértékben függ a Honeywelltől, másfelől pedig, hogy az összefonódás eredményeként vertikálisan integrált kereskedelmi struktúra jönne létre, amely kombinálja valamely lényeges alkatrész gyártását (hajtómű-indítóberendezések) a forgalmazási láncban lejjebb lévő és már amúgy is erőfölénnyel terhelt piacon értékesített végtermék gyártásával. Figyelmen kívül hagyva e pontban bármiféle lehetséges jogi korlátozást, amely képes lenne e tekintetben hatást gyakorolni, a Bizottság e piaci körülmények alapján állapította meg, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás kereskedelmi érdekében állna, hogy egy viszonylag alacsony költségű, de a hajtómű működéséhez nélkülözhetetlen alkatrész kapcsán az egyes esetekben megkerülhetetlen szállítóként fennálló erejét a versenytársak hajtóműgyártásának megzavarására használja.

299 A Bizottság érvelése e tekintetben még közgazdasági elemzések hiányában is meggyőző, mivel nyilvánvaló, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás kereskedelmi érdekében állna a vázolt magatartás folytatása, lehetővé téve versenytársai érdekeinek jelentős megsértését. A felek egyetértenek abban, hogy a hajtómű-indítóberendezések csak csekély részét, a felperesnek a beavatkozási beadványokkal kapcsolatban tett észrevételei szerint 0,2%-át teszik ki a hajtómű költségeinek. Következésképpen az a nyereség, amelyet az összefonódással létrejött vállalkozás az e termékeknek a Rolls-Royce és a P&W számára való értékesítésével elérhetne, szükségszerűen csekély ahhoz képest, amelyet a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán meglévő részesedésének a Rolls-Royce és a P&W rovására történő növelésével elérhetne.



- 300 E tekintetben a megtámadott határozatban azon lehetőség vizsgálata során, hogy a Hamilton Sunstrand újra a szabad piacon értékesítené hajtómű-indítóberendezéseit, a Bizottság kifejezetten megjegyzi, hogy „a hajtómű-indítóberendezéseknek a Rolls-Royce számára történő értékesítéséből a forgalmazási láncban feljebb lévő piacon várható nyereség nem képes ellensúlyozni a P&W által a forgalmazási láncban lejjebb lévő hajtóműpiacon esetleg elszenvedett veszteségeket” (a megtámadott határozat (338) preambulumbekkezdése, lásd továbbá a (421) preambulumbekkezdést). E kereskedelmi logika *értelemszerűen* ugyancsak megerősíti a Bizottság álláspontját, amely szerint az összefonódással létrejött vállalkozás hajlandó lenne arra, hogy a versenytársainak a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek indítóberendezéseivel való ellátását korlátozza vagy megzavarja.
- 301 Annak a lehetősége kapcsán, hogy a szerződéses természetű jogi korlátok hatékonyan megakadályozhatnák a Bizottság által felvázolt magatartást, megjegyzendő először is, hogy a fenti 290-292. pontban kifejtett okok, és különösen annak alapján, hogy a felperes nem vitatta az Elsőfokú Bíróság által a 292. pontban említett egyes kérdéseket, a jelen eljárásban nem volt megállapítható, hogy a szolgáltatás megtagadásának megelőzését célzó szerződéses megállapodások megakadályoznák, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás a Bizottság által felvázolt káros, versenyellenes magatartást folytassa.
- 302 Mindazonáltal a felperes e tekintetben ugyancsak hivatkozik az Elsőfokú Bíróságnak a fenti 58. pontban hivatkozott Tetra Laval kontra Bizottság ügyben a jelen keresetlevél benyújtását követően kihirdetett ítéletében szereplő megállapításain alapuló érvre, amely szerint a Bizottságnak figyelembe kellett volna vennie azokat a kötelezettségeket, amelyek az összefonódással létrejött vállalkozást az EK 82. cikk alapján terhelik (az ítélet 156-160. pontja). Előadása szerint feltéve, hogy a Bizottságnak az érintett piacok kereskedelmi és versenyhelyzetére vonatkozó elemzése megfelelő, a Bizottság által felvázolt magatartás, amely révén az összefonódással létrejött vállalkozás előre megfontoltan megzavarná a versenytársak hajtóműgyártási tevékenységét, nyilvánvalóan a Bizottság által megállapított és már az összefonódás előtt fennálló erőfölénnyel való visszaélést valósítana meg a nagyméretű repülőgép-hajtóművek piacán. Mivel a Bizottság a jelen ügyben nem vizsgálta az EK 82. cikk alkalmazásából fakadó elrettentő hatást, hibás az arra vonatkozó elemzése, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás hajlandó lesz a felvázoltak szerinti viselkedésre.

- 303 Szükséges ennek kapcsán emlékeztetni arra, hogy a Bíróság fellebbezési eljárásban a fenti 60. pontban hivatkozott Bizottság kontra Tetra Laval ügyben hozott ítéletében megállapította (74-78. pont), hogy az Elsőfokú Bíróság a fenti 58. pontban hivatkozott Tetra Laval kontra Bizottság ügyben hozott ítéletében helyesen állapította meg, hogy valamely jövőbeni magatartás tanúsításának valószínűségét átfogóan kell vizsgálni, azaz figyelembe kell venni a magatartás folytatására ösztönző erőket és az ezen ösztönzést csökkentő vagy megszüntető körülményeket, ideértve annak lehetőségét is, hogy az adott magatartás jogellenes. Mindazonáltal a Bíróság azt is megállapította, hogy a 4064/89 rendelet megelőző céljával lenne ellentétes a Bizottságtól annak megkövetelése, hogy minden egyes tervezett összefonódás esetén megvizsgálja azt, hogy a versenyellenes magatartás irányába ható ösztönző erők mennyiben csökkennének vagy szűnnének meg a magatartás jogellenessége, esetleges lelepleződése, illetve annak okán, hogy ezt a magatartást az illetékes hatóságok üldözhetik (lásd a fenti 72. és az azt követő pontot).
- 304 Ebből következően a Bizottságnak fő szabály szerint figyelembe kell vennie valamely magatartás esetlegesen jogellenes és így szankcionálható jellegét mint olyan körülményt, amely csökkenti vagy megszünteti a vállalkozás hajlandóságát a magatartás folytatására (lásd a fenti 74. pontot). Mindazonáltal nem köteles megállapítani, hogy a jövőben megvalósítandó felvázolt magatartás ténylegesen az EK 82. cikk megsértésének minősül-e, vagy ha ez a helyzet állna fenn, akkor a jogsértés felderítésre és szankcionálásra kerülne-e, azaz a Bizottság e tekintetben a rendelkezésére álló bizonyítékokon alapuló általános elemzésre szorítkozhat.
- 305 A jelen ügyben a Bizottság a hajtómű-indítóberendezések piacán előre felvázolt egy magatartást, amelynek célja és – amennyiben hatékonyak bizonyul – a hatása az lett volna, hogy megerősíti a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán fennálló erőfölényt kifejezetten azáltal, hogy meggyengíti az összefonódással létrejött vállalkozás piaci versenytársait. A kérdéses magatartás, nevezetesen a versenytársak részére történő hajtómű-indítóberendezés szállítás megzavarása, sőt az ezen alkatrész értékesítésének megtagadása, valamint az áremelések csak annyiban járnának hatással a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán, amennyiben jelentősen sértené az összefonódással létrejött vállalkozás versenytársainak repülőgép-hajtómű gyártási tevékenységét.

306 Emlékeztetni kell arra, hogy még ha az erőfölényes helyzet a vállalkozást nem is fosztja meg attól a jogától, hogy kereskedelmi érdekeit megóvja, a következetes ítélkezési gyakorlat szerint az ilyen magatartás visszaélészerű, ha célja kifejezetten ezen erőfölényes helyzet megerősítése, és az azzal való visszaélés (a fenti 117. pontban hivatkozott United Brands kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 189. pontja, a T-65/89. sz., BPB Industries és British Gypsum kontra Bizottság ügyben 1993. április 1-jén hozott ítélet [EBHT 1993., II-389. o.] 117. és azt követő pontjai, lásd továbbá a T-24/93-T-26/93. és T-28/93. sz., Compagnie maritime belge transports és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben 1996. október 8-án hozott ítélet [EBHT 1996., II-1201. o.] 149. pontját). Így például az erőfölényes vállalkozás részéről annak megtagadása, hogy versenytársai számára valamely lényeges alkatrészt értékesítsen, önmagában is az e helyzettel való visszaélésnek minősül (lásd e tekintetben a 6/73. és 7/73. sz., Istituto Chemioterapico Italiano és Commercial Solvents kontra Bizottság egyesített ügyekben 1974. március 6-án hozott ítélet [EBHT 1974., 223. o.] 25. pontját).

307 Az összefonódással létrejött vállalkozásnak a hajtómű-indítóberendezések árának megemelésére vonatkozó lehetősége kapcsán megjegyzendő, hogy ahhoz, hogy a Rolls-Royce-nak a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán meglévő versenyképességét valóban érintse, az áremelésnek olyan mértékűnek kellene lennie, hogy nyilvánvalóan visszaélésnek minősüljön. A hajtómű-indítóberendezések árának világos kereskedelmi indokoltság nélküli 50%-os emelése mindössze 0,1%-os emelkedést eredményezne a hajtómű árában, és így gyakorlatilag semmilyen hatást nem gyakorolna a repülőgép-hajtóművek piacán. Ezen túlmenően ha a hajtómű-indítóberendezések árának emelkedését nem diszkriminatív módon alkalmazná, akkor az megviselné az összefonódással létrejött vállalkozás egyes vásárlóit is, és ebből következően káros kereskedelmi hatással járna saját maga számára is. Az ilyen emelés különösen érinthetné az olyan légitársaságokkal fennálló kapcsolatait, amelyek a hajtómű-indítóberendezéseknek a repülőgépvásárláson keresztüli közvetett és az értékesítés utáni szolgáltatások kapcsán közvetlen vevői, és vélhetőleg ugyancsak vevői lennének az összefonódással létrejött vállalkozás hajtóműveinek, valamint repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékeinek. Ugyanakkor, ha az emelést diszkriminatív módon csak a versenytársaival szemben alkalmazná, akkor nyilvánvaló lenne, hogy az emelés célja a versenytársak piaci kizárása, és ezért visszaélésnek minősülne.

- 308 Hasonlóképpen, ha általános lenne az összefonódással létrejött vállalkozás által a szállításnak az összefonódást követően történő megzavarása, az hátrányosan érintené saját vevőit is, és nyilvánvaló visszaélésnek minősülne, ha azt – különösen a Rolls-Royce-ra tekintettel – diszkriminatívan alkalmazná.
- 309 A fentiekből következően a Bizottság által a jelen eljárásban vázolt magatartás erőfölénnyel való visszaélésnek minősülhet. A jelen esetben minél meggyőzőbb a Bizottság álláspontja a kérdéses magatartás hatékonyságára vonatkozóan, és ezáltal minél világosabb az annak folytatására irányuló kereskedelmi hajlandóság megléte, annál nagyobb a valószínűsége, hogy a magatartás versenyellenesnek minősül. A Bizottság által vázolt magatartásnak pontosan a legszélsőségesebb formái lennének együtt a leghatékonyabbak abban, hogy a versenytársak üzletmenetét megsértsék, és ezek minősülhetnének a legnagyobb valószínűséggel az összefonódással létrejött vállalkozás erőfölényével való látható és nyilvánvaló, és ezáltal a legnagyobb valószínűséggel büntetésre kerülő visszaélésnek.
- 310 E tekintetben az a körülmény, hogy a visszaélés valamely piacon (a jelen esetben a hajtómű-indítóberendezések piacán) valósul meg, nem jelenti azt, hogy az erőfölény értékelése szempontjából érintett piac ne lehetne a forgalmazási láncban lejjebb lévő kapcsolódó piac (a jelen esetben a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piaca), tekintettel arra, hogy a Bizottság által az első piacon vázolt magatartás kifejezett célja az, hogy fenntartsa vagy megerősítse a vállalkozás erőfölényes helyzetét a második piacon (lásd e tekintetben a fenti 115. pontban hivatkozott AKZO kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 40-45. pontját és a T-219/99. sz., British Airways kontra Bizottság ügyben 2003. december 17-én hozott ítélet [EBHT 2003., II-5917. o.] 270-300. pontját).
- 311 Így tehát azon megállapításra tekintettel, miszerint a felperes már az összefonódás előtt erőfölényben volt a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán (lásd a fenti 280. pontot), a Bizottság részletes vizsgálat lefolytatása nélkül is szükségképpen birtokában volt a jelen esetben minden olyan bizonyítéknak, amely annak megítéléséhez szükséges, hogy a hajtómű-indítóberendezések piacán általa

vázolt magatartás milyen mértékben minősülne az EK 82. cikk megsértésének, és kellene ekként szankcionálni. Ennek megfelelően tévedett a jogalkalmazása során, amikor nem vette figyelembe azt az elrettentő hatást, amelyet ez a körülmény gyakorolhatott volna az összefonódással létrejött vállalkozásra.

- 312 Ugyancsak világos, hogyha a Bizottság az elrettentő hatást figyelembe vette volna, az lényegesen befolyásolta volna a kérdéses magatartás tanúsításának valószínűségére vonatkozó értékelését. E körülmények között nem feladata az Elsőfokú Bíróságnak, hogy saját értékelésével helyettesítse a Bizottságét, azt kutatva, hogy ez utóbbi hogyan döntött volna, ha figyelembe vette volna az EK 82. cikk elrettentő hatását. Ennek megfelelően, mivel a Bizottságnak az ügy e részére vonatkozó elemzése – annak jelentősége ellenére – nem vette figyelembe az EK 82. cikk elrettentő hatását, az szükségképpen nyilvánvaló értékelési hibában szenved.

### 3. Következtetés

- 313 Az Elsőfokú Bíróság ezért megállapítja, hogy a megtámadott határozatnak a felperes nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán az összefonódást megelőzően fennálló erőfölényének a hajtóműgyártási tevékenységének és a Honeywell e hajtóművek indítóberendezéseinek gyártására vonatkozó tevékenységének vertikális átfedéséből származó megerősödésére épülő pillére nem kellően megalapozott.
- 314 A jelen eljárásban tehát szükségtelen megvizsgálni az összefonódásban részes felek által a hajtómű-indítóberendezésekkel kapcsolatban felajánlott kötelezettségvállalások bizottsági elutasításának érvényességére vonatkozó érveket.

D – *A konglomerátum-hatásokról*1. *A pénzügyi erőről és a vertikális integrációról*a) *A felek érvei*

- <sup>315</sup> A megtámadott határozatnak a GE Capital (a GE pénzügyi cége), a GECAS és a Capital Corporate Aviation Group (GECCAG) (a GE lízingcégei) halmozott hatásából származó pénzügyi erőre és vertikális integrációra vonatkozó pillére kapcsán a felperes előadja, hogy a Bizottság nem bizonyítja, hogy e vállalkozások tevékenysége bármely hajtóműpiacon, vagy a repüléstechnikai és egyéb repülőipari termékek piacán erőfölényes helyzetet hozna létre vagy erősítene meg.

## A pénzügyi erőről

- <sup>316</sup> A felperes szerint a GE Capital esetében a Bizottságnak a GE Capital állítólagos pénzügyi erejének a Honeywellel való összeolvadásának versenyellenes hatásaira vonatkozó állításai minden jogi, közgazdasági és ténybeli alapot nélkülöznek. Tekintettel e közgazdasági elemzés szempontjából szokatlan álláspontra a Bizottságnak alapos jogi és közgazdasági elemzést kellett volna bemutatnia.
- <sup>317</sup> A Bizottság a megtámadott határozat (107) preambulumbekzdésében említett objektív körülményekre hivatkozik, amelyek hozzájárulnak a GE erőfölényes helyzetéhez. Mindazonáltal előadja, hogy nem büntette a GE-t annak nagy piaci

tőkeereje miatt, hanem csak a repüléstechnikai ágazat sajátos összefüggésében vette figyelembe pénzügyi erejét. A beruházásoknak az ezen ágazatban jellemző nagysága és hosszú futamideje a pénzügyi teljesítményt a versenyképesség kritikus elemévé teszi. A GE finanszírozási lehetőségei összehasonlíthatatlanok a versenytársak lehetőségeivel.

318 Ezen objektív körülmények, amelyek hozzájárulnak a GE összefonódás előtti erőfölényéhez, amennyiben is e pénzügyi erő felhasználható a GE kereskedelem és iparpolitikájának a támogatására a repülőgép-hajtómű piacon, segítette volna az összefonódással létrejött vállalkozást abban, hogy erőfölényt érjen el a különféle repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékek piacán is.

319 A Rockwell e tekintetben előadja, hogy a GE Capital belső bankárként és egyúttal a felperes vevőinek közvetlen finanszírozójaként jár el. A Rolls-Royce megjegyzi, hogy a Bizottságnak számos példával szolgált, amelyekben a GE pénzügyi erejét kizárólagos hajtómű-szállítási jog megszerzésére használta fel.

#### A vertikális integrációról

320 A GECAS és a GECCAG kapcsán a felperes azt állítja, hogy a Bizottság álláspontja a „részesedéstolódásról” (share shifting) megalapozatlan: ezen elmélet szerint a GECAS és a GECCAG a versenytársak rovására segítené elő a Honeywell termékeinek értékesítését. Még annak feltételezése mellett is, hogy a GECAS tevékenységének az összefonódást megelőzően volt ilyen hatása a repülőgép-hajtóművek piacán, semmi sem bizonyítja, hogy az összefonódást követően – különösen a repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékek különféle piacain – ilyen előnyös hatások érnék a Honeywellt. A felperes a tárgyaláson azt állította, hogy a Bizottság nem piaconként elemezte a helyzetet, hanem ehelyett általános kijelentéseket fogalmazott meg, tekintet nélkül a piacok közötti különbségekre.

- 321 A Bizottság kifejti, hogy a GECAS 10%-os részesedésével a nagyméretű kereskedelmi repülőgépek legnagyobb vásárlója, és ez a tényező már eleve hozzájárul a felperes erőfölényéhez a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacain.
- 322 A Honeywellt érintő azon hatások kapcsán, amelyek a vertikális integrációból származnának, a Bizottság hivatkozik a megtámadott határozatra és – csakúgy, mint a Rockwell – fenntartja, hogy valószínű, hogy a GE eddigi magatartását kiterjesztené a Honeywell termékeire is. Megjegyzi különösen, hogy az SFE-ket (supplier furnished equipment – a szállító által biztosított felszerelések) kizárólagossági alapon választják ki a repülőgépgyártók, így azok hosszú távú jövedelemforrást jelentenek. A Bizottság és a Rockwell szerint a Honeywell az összefonódást követően azonnal hasznot húzna a GE Capital azon képességéből és hajlandóságából, hogy a GECAS révén kizárólagos szállítói pozíciókat biztosítson a termékei számára.
- 323 A Bizottság nem állítja, hogy a GECAS „kizárólag Honeywell” repülőgépeket vásárolna, de a GECAS-t mozdítóerőként használnák ahhoz, hogy a repülőgépgyártók és a légitársaságok Honeywell-termékeket válasszanak, vagy számára kizárólagosságot biztosítsanak. E tekintetben a Bizottság hivatkozik az összefonódással létrejött vállalkozás és a vevői közötti egyenlőtlen kapcsolatra, tekintettel arra, hogy képes a repülőgép részeinek nagy hányadát szállítani. A Bizottság és a Rockwell azt állítja, hogy a Honeywell versenytársai fokozatosan marginalizálódnának, és arra kényszerülnének, hogy olyan részpiaci szereplőkké váljanak, akik csak azon szegmenseken működnek, amelyen a Honeywell nincs jelen.
- 324 A GECCAG-ot illetően a Bizottság elismeri, hogy e vállalatnak a múltban nem állt érdekében spekulatív beszerzési politikát folytatni. Ez a helyzet azonban az üzleti repülőgépekhez szükséges felszerelések és szolgáltatások legnagyobb szolgáltatójának, a Honeywellnek az érkezésével radikálisan megváltozna az összefonódást követően.



## b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

## Bevezetés

- 325 Elsősorban megjegyzendő, hogy a fenti 182. és azt követő pontokban kifejtett indokok alapján a Bizottság helyesen állapította meg, hogy a GECAS tevékenysége és az a kereskedelmi lehetőség, amely a felperesnek GE Capital pénzügyi helyzetéből származó erejéből fakad, hozzájárult a felperesnek a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán az összefonódást megelőzően fennálló erőfölényes helyzetéhez.
- 326 Mindazonáltal, amint a felperes helyesen jegyzi meg, e megállapításokból nem feltétlenül következik, hogy az összefonódást követően az annak révén létrejött vállalkozás annak érdekében, hogy elősegítse repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékeinek értékesítését, ugyanazokat a megoldásokat alkalmazná, mint amelyek alkalmazása a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piaca esetében a múltira vonatkozóan megállapításra került, és e megoldások eredményeként előbbi termékek esetében erőfölényes helyzet jönne létre vagy erősödne meg.
- 327 Összhangban a fenti 58. pontban hivatkozott Tetra Laval kontra Bizottság ügyben hozott ítélettel, amelyet e tekintetben a Bíróság a fenti 60. pontban hivatkozott Bizottság kontra Tetra Laval ügyben hozott ítéletében jóváhagyott, a Bizottságra nemcsak annak a bizonyítása hárult, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás képes lenne e megoldásoknak a repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékek piacán való alkalmazására, hanem arra is köteles volt, hogy meggyőző bizonyítékok alapján bemutassa, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás valóban ilyen magatartást folytatna. Ezen túl a Bizottságnak azt is bizonyítania kellett, hogy e megoldások viszonylag rövid időn belül erőfölényes helyzetet hoznának létre legalább a repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékek néhány érintett piacán (lásd e tekintetben a fenti 58. pontban hivatkozott Tetra Laval kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 146-162. pontját, amelyeket e tekintetben jóváhagyott a Bíróság a fenti 60. pontban hivatkozott Bizottság kontra Tetra Laval ügyben hozott ítéletének 37-45. pontjában, valamint lásd a fenti 60. és azt követő pontokat). Az elemzésnek e Bizottságtól megkövetelt két szempontját az alábbiakban vizsgáljuk.

## A Bizottság által felvázolt jövőbeni magatartás valószínűségéről

328 A Bizottság álláspontja szerint attól függően, hogy a repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékek SFE-szabványtermékek (supplier furnished equipment – a szállító által kizárólagosan biztosított felszerelések) (a (342)-(348) preambulumbekzdés), vagy BFE-termékek (buyer furnished equipment – a vevő által választott, vagy szolgáltatott felszerelések) illetve opciós SFE-termékek (a vevő két vagy több felajánlott SFE-termék közül választ) (a megtámadott határozat (405)-(411) preambulumbekzdése), a „részesedéseletolódási” folyamatból származó „vertikális” konglomerátum-hatások eltérően jelentkeznek. Az SFE-szabványtermékek végső kiválasztására a repülőgépgyártónak van lehetősége még a repülőgép kifejlesztése során, míg a BFE-termékek és a legalább két előre kiválasztott opciós SFE-termék esetében a végső választás a légitársaságot illeti a megrendeléskor.

## – Az SFE-szabványtermékekről

329 Az SFE repülélelektronikai és egyéb repülőipari szabványtermékek esetében a Bizottság, miután azon megállapítására emlékeztet, hogy a felperes képes arra, hogy a hajtóműveinek a repülőgép-platformokon kizárólagosságot biztosítson (a megtámadott határozat (343) preambulumbekzdése), azt állítja, hogy az összefonódást követően a Honeywell azonnal hasznosítja majd ezt a képességet. A Bizottság e tekintetben fenntartja, hogy a légitársaságok viszonylag elfogulatlanok a repülélelektronikai és egyéb repülőipari alkatrész kiválasztásának kérdésében, és ennek következtében „a nem GE ajánlatból származó előnyök a repülőgépgyártók számára kevésbé jelentőssé válnának a GECAS által beszerzett újabb repülőgép formájában elérhetőkhöz képest” (a megtámadott határozat (344) preambulumbekzdése).

330 A megtámadott határozat szerint „[p]énzügyi erejének kiterjesztése és a vertikális integráció révén az új platformok kibocsátásakor (például a GECAS általi finanszírozásában és/ vagy az általa adott megrendelések révén), az összefonódással

létrejött vállalkozás képes lesz elősegíteni a Honeywell SFE-termékeinek választását, ezáltal megfosztva a versenytársakat attól a lehetőségtől, hogy termékeiket elhelyezzék az ilyen új platformon” ((344) preambulumbekendés), és ezen felül „a Honeywellnek az összefonódást követően módja lesz arra, hogy hasznot húzzon a GE finanszírozási lehetőségeiből és abból, hogy a GE képes a különféle üzleti tevékenységei közötti keresztfinanszírozásra” ((345) preambulumbekendés). A Bizottság ezért arra számít, hogy a Honeywell versenytársai jelentősen meggyengülnek az összefonódás hatására ((347)-(348) preambulumbekendés), és „a GECAS piaci hozzáféréseinek és a GE Capital pénzügyi erejének stratégiai felhasználásával a GE oly módon kedvezne a Honeywell termékeinek, hogy az az SFE repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékek piacán, amelyen már amúgy is vezető szerepet élvez, erőfölénnyé válna” ((346) preambulumbekendés).

331 Ennek megfelelően a fenti preambulumbekendésekben a Bizottság megállapította, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás képes lenne befolyásolni a repülőgépgyártók SFE-alkatrész választását, és képes lenne arra, hogy a Honeywell termékeinek vásárlására ösztönözze őket. Mindazonáltal annak a folyamatnak a leírása során, amelyben a felperes leányvállalatainak kereskedelmi ereje szerinte az összefonódással létrejött vállalkozás erőfölényének létrehozásához vezet, nem indokolja, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás ilyen következményekkel járó „stratégiai” magatartása mennyiben volt megfelelő szintű valószínűséggel előre látható.

332 A Bizottságnak kötelezettsége volt, hogy meggyőző bizonyítékok alapján állapítsa meg e valószínűség fennállását. Tekintettel arra, hogy ez magába foglalja az összefonódás létrejötté előtt annak megállapítását, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás hogyan viselkedne az összefonódást követően azokon piacokon, amelyeken az összefonódást megelőzően nem volt lehetőség a Bizottság által felvázolt magatartás folytatására, az ilyen bizonyíték fő szabály szerint nem állhat kizárólag a múltbeli magatartásra alapozott bizonyítékból. Ebből következően a Bizottságnak a GECAS és a GE Capital által a nagyméretű kereskedelmi repülőgéphajtóművek piacán játszott szerepe kapcsán a fent megerősített megállapításai önmagukban nem elégségesek e követelmény kielégítéséhez, még ha hozzá is járulnak ahhoz.

- 333 Az említett meggyőző bizonyíték általában lehet valamely olyan irat, amely tartalmazza a felperes és/vagy a Honeywell igazgatótanácsának határozott szándékát arra, hogy a GECAS és a GE Capital kereskedelmi erejét az összefonódást követően a repüléselektronikai és egyéb repülőipari termékek piacán kereskedelmi szempontból a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacára vonatkozóan fent leírt módon kihasználják, vagy olyan közgazdasági elemzés, amely bemutatja, hogy az ilyen magatartás objektíve az összefonódással létrejött vállalkozás kereskedelmi érdekében állna. Miután a Bizottság nem mutatott be olyan bizonyítékot, amely alapján megállapítható lett volna olyan szándék megléte, hogy a GE-nek a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán folytatott magatartását az összefonódást követően ki akarták terjeszteni a repüléselektronikai és egyéb repülőipari termékek piacára is, azt kell megvizsgálni, hogy a megtámadott határozat megállapítja-e, hogy ez a kiterjesztés az összefonódással létrejött vállalkozás kereskedelmi érdekében állna-e.
- 334 A felperes szerint az összefonódással létrejött vállalkozásnak nem áll érdekében arra ösztönözni a repülőgépgyártókat, hogy a korábbi Honeywelltől vásároljanak SFE repüléselektronikai és egyéb repülőipari termékeket. Rámutat arra, hogy jelentős árkülönbség van egyfelől a nagyméretű regionális repülőgépekhez és nagyméretű kereskedelmi repülőgépekhez a felperes által gyártott hajtóművek, másfelől pedig az egyes repüléselektronikai és egyéb repülőipari termékek között. Ezért azt állítja, hogy az összefonódással létrejött vállalkozásnak nem állna kereskedelmi érdekében a repüléselektronikai és egyéb repülőipari termékek értékesítésének ilyen módon való elősegítése.
- 335 Az a közgazdasági elemzés, amelyre a Bizottság a megtámadott határozatban hivatkozott, elismeri bizonyos fokú verseny meglétét a nagyméretű kereskedelmi repülőgépek piacán. A Bizottság különösen a Boeing B777X hajtóművére vonatkozó pályázat leírásában hivatkozik arra, hogy a felperes a [...] révén képes volt befolyásolni a Boeing hajtómű-választását (a fenti 205. és az azt követő pontok).
- 336 Ebben az összefüggésben az volt a helyzet, hogy a felperes képes volt valamennyi rövid távú kereskedelmi áldozatot hozni annak érdekében, hogy hajtóművét értékesíthesse, ami fontos szempont volt a felperes összefonódás előtti erőfölé-

nyének értékelésében. Fontos megjegyezni, hogy a kérdéses magatartások a felperes számára a B777X esetében legalábbis rövid távon együtt járnak, vagy együtt járhatnak bizonyos költségekkel, [...] formájában. Az ilyen költségeket indokolhatja a hajtóművekhez kapcsolódó értékesítés utáni szolgáltatásokból származó jövőbeni bevétel.

337 A jelen összefüggésben az összefonódásnak csak akkor lehetett volna hatása a repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékek piaci helyzetére, ha az összefonódással létrejött vállalkozás meggyőzi a repülőgépgyártókat, hogy a korábbi Honeywell termékeit válasszák olyan esetekben, amikor a kereskedelmi nyomás nélkül nem azokat választották volna. Tekintettel arra, hogy a felperes számára bizonyos kereskedelmi „költségekkel” járt a B777X kizárólagos hajtómű-szállításának biztosítása, nem zárható ki, hogy a repülőgépgyártó is kérhette, hogy [...], ha az összefonódással létrejött vállalkozás ragaszkodott az SFE repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékek kiválasztásához is; ám a Bizottság ezt a lehetőséget nem vizsgálta. Nem garantálható, hogy e költséget a jövőbeni járulékos bevételek fedezni tudják. Mindenesetre a Bizottság nem vélelmezheti alappal, hogy e hipotetikus helyzetben nem merülnének fel járulékos költségek az összefonódással létrejött vállalkozásnál.

338 Következésképpen a kérdéses magatartás kiterjesztése az SFE repülélelektronikai és egyéb repülőipari szabványtermékek piacaira az összefonódást követően csak annyiban lenne ésszerű kereskedelmi magatartás, amennyiben az összefonódással létrejött vállalkozás által az e magatartásokból valószínűsíthetően elérhető nyereség ellensúlyozza a lehetséges költségeket. Ebből következően a Bizottság nem tekinthette logikusnak, illetve elkerülhetetlennek, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás e magatartást kiterjeszti a repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékek piacaira.

339 Ebből következően az e költségeket és bevételeket legalább ésszerű becslések alapján összevető közgazdasági elemzések hiányában, a Bizottság a jelen ügyben nem támasztotta alá, hogy milyen valószínűsíthető kereskedelmi következményekkel járna, ha a felperes e magatartását kiterjesztené. A megtámadott határozat nem foglalkozik azzal a kérdéssel, hogy ha az összefonódással létrejött vállalkozás

ösztönözné az SFE termékeinek választását, akkor az további kereskedelmi költségekkel járna-e számára, sem pedig azzal, hogy ha a repülőgépgyártók e termékeket választják, akkor az ebből fakadó bevételek ellensúlyozzák-e a lehetséges költségeket. Ezen információk hiányában a jelen ügy körülményei között lehetetlen annak meghatározása, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás akként döntene-e, hogy az összefonódás létrejötte esetén az érintett magatartást kiterjeszti az SFE repüléselectronikai és egyéb repülőipari szabványtermékekre.

340 Ebből következik, hogy a Bizottság nem igazolta meggyőző bizonyítékok alapján és kellő valószínűséggel, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás a GECAS kereskedelmi erejét és a csoportnak a GE Capital helyzetéből származó pénzügyi erejét a jövőben felhasználta volna a korábbi Honeywell SFE repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékei értékesítésének elősegítésére.

– A BFE-termékekről és az opciós SFE-termékekről

341 Ami a BFE-termékeket és az opciós SFE repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékeket illeti, a Bizottság arra az álláspontra helyezkedett, hogy „a Honeywell összevonása a GE pénzügyi erejével, valamint GE-nek a pénzügyi szolgáltatások, a repülőgép beszerzési és lízingtevékenység, illetve az értékesítés utáni szolgáltatások esetében megvalósuló vertikális integrációjával hozzájárul az SFE repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékek esetében már leírt kiszorító hatáshoz” (a megtámadott határozat (405) preambulumbekzdése). A Bizottság megállapítja, hogy „a GE hajlandó lesz majd arra, hogy a repülőgépgyártók körében meglévő, a BFE-termékekről az SFE-termékekre való átállási trendet felgyorsítsa, mivel később megcélozhatná e termékeket, és kizárólagos pozíciókat szerezhetne az előző bekezdésekben körülírt valamennyi üzleti gyakorlat alkalmazásával” (a megtámadott határozat (408) preambulumbekzdése).

342 A Bizottság ugyancsak kifejti, hogy „a Honeywell BFE-termékköre hasznot húz majd a GE Capital azon képességéből, hogy a légitársaságoknál kizárólagos pozíciókat tud szerezni (lásd a Continental Airlines példáját), és hasznot húz majd a GECAS azon

képességéből, hogy közre tud működni a piaci erő kiterjesztésében, és elő tudja segíteni a GE-termékek terítését, azáltal hogy a „GE only” politikáját kiterjeszti a Honeywellre (a megtámadott határozat (406) preambulumbekzdése). Ezen túlmenően „a Honeywell BFE-termékei ugyancsak hasznot húznak majd a GE termék- és szolgáltatáskálájából azáltal, hogy cserék, felújítások, átalakítások esetén a GECAS képes a légitársaságoknál előmozdítani a GE-termékek értékesítését, megelőzva a versenytársak alkatrészeit” (a megtámadott határozat (407) preambulumbekzdése).

343 A Bizottság ezen indokolás alapján arra a következtetésre jut, hogy „a GECAS és a GE Capital pénzügyi erejének a GE általi felhasználása a Honeywellt a BFE repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékek erőfölényes szállítójává teszi, amely piacon már amúgy is vezető pozíciót élvez” és előrebocsátja, hogy a versenytársak fokozatosan megfontolják, hogy aktívak maradjanak-e ezeken a piacokon (a megtámadott határozat (409) preambulumbekzdése).

344 Az indokolásnak a fenti 341. pontban összefoglalt, az SFE repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékek piaci helyzetére vonatkozó elemzés során kifejtett érvelésnek a BFE repülélelektronikai termékek piacához kapcsolódó relevanciáját kimondó részei kapcsán arra kell emlékeztetni, hogy az Elsőfokú Bíróság már megállapította, hogy ez utóbbi elemzés hiányos. Mindenesetre tekintettel arra, hogy a BFE és opciós SFE-termékek vevői légitársaságok, míg az SFE-termékeket repülőgépgyártók vásárolják, ugyanaz a kereskedelmi logika nem lehet érvényes mindkét esetben. Az Elsőfokú Bíróságnak az e termékekre vonatkozó bizottsági álláspontot elutasító döntése pedig még abban az esetben is teljesen érdektelenné teszi azt a feltételezést, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás elősegítheti az SFE-termékskála kiterjesztését, ha az helyesnek bizonyulna.

345 A fenti 342. pontban hivatkozott, kifejezetten a BFE és opciós SFE-termékekre vonatkozó indokolás esetében a Bizottság alappal vélhette úgy, hogy az összefonódást követően a maga a GECAS is határozottan előnyben részesítené a korábbi Honeywell termékeit tekintettel arra, hogy ezentúl már mindkét társaság ugyanazon vállalkozás-csoporthoz tartozna. A felperes helyesen mutat rá arra, hogy ez a

preferencia nem lehet kizárólagos, mivel a Honeywell nem gyártja a repülőgépeken szükséges valamennyi BFE és opciós SFE repüléselektronikai és egyéb repülőipari terméket, így egyetlen repülőgép sem lehet „csak Honeywell”. Ez az érvelés azonban nem cáfolja a Bizottság álláspontját, mivel ahhoz, hogy hatékony legyen, a GECAS preferenciális politikájának nem kell szükségszerűen a felperes által jelzett módon abszolút jellegűnek lennie, amennyiben is a GECAS a korábbi Honeywell termékeit választja, amikor csak lehetséges.

346 Másfelől a Bizottság a megtámadott határozat (396) preambulumbekzdésében megjegyezte, hogy az összefonódásban részes felek a közigazgatási eljárás során jelezték, hogy a tervezett összefonódás nem változtatná meg a GECAS beszerzési szokásait érzékelhető mértékben, mivel [...], és egy megállapodás szerint [...]. A Bizottság a megtámadott határozat (397) preambulumbekzdésében azon az alapon utasítja el a felperes érvelését, hogy az összefonódás „magába olvasztja” a kérdéses megállapodást, és e megállapodás ellenére az összefonódás szerkezeti változást eredményez a piacon. Emellett megállapítja, hogy a megállapodás [...]. Ugyancsak kimondja, hogy [...] ((396) preambulumbekzdés).

347 Az Elsőfokú Bíróság megállapítja, hogy jóllehet a Bizottság által felvetett szempontok részben választ adnak az összefonódásban részes felek által az e problémakörben felvetett érvekre, a kérdéses szerződés léte azonban jelentősen meggyengíti a Bizottságnak a BFE-termékekre vonatkozó álláspontját. Amennyiben nyilvánvaló, hogy az összefonódás után a GECAS preferenciális politikájának hatására nem sok többlet BFE és opciós SFE termékértékesítés történne, akkor bármi is legyen e jelenség jogi vagy kereskedelmi oka, arra kell következtetni, hogy az összefonódásnak csak elhanyagolható hatása lenne a kérdéses piacokon.

348 Amint azt a Rockwell beavatkozási beadványában állítja, [...] hiányában feltételezhető lenne, hogy a jelen ügyben a GECAS-nak a felperes csoportján belül gyártott termékekre irányuló preferenciális politikájának természetes átvitele révén a felperes



Honeywell feletti irányításszerzése automatikusan együttjárna a Honeywell BFE-termékek piacán már amúgy is meglévő 50%-os részesedésének közel 5%-os növekedésével, mivel a GECAS képviseli az összes repülőgépbeszerzés 10%-át.

349 Márpedig a szerződés fennállása [...].

350 Következésképpen a Bizottság a megtámadott határozatban nem értékelte, hogy milyen mértékben [...]. E hallgatás megkérdőjelezi az e termékekre és a GECAS-nak a légitársaságok közötti, a korábbi Honeywell BFE és opciós SFE-termékeire vonatkozó „magvető” képességére vonatkozó érvelés megbízhatóságát.

351 Mindemellett, ami a BFE termékeket illeti, a Bizottság a megtámadott határozat (410) preambulumbekzdésében elismeri a vásárlói preferenciák és az egységesítési hatások létezését. Nem tartja ezeket a jelen ügyben jelentősnek, mivel „a légitársaságok korlátozott haszonkulcsuk miatt nincsenek olyan helyzetben, hogy visszautasítsanak rövid távú költségmegtakarítással járó kereskedelmi ajánlatokat”, és „a légitársaságok számára a rövid távú költségcsökkenés fontosabb, mint a verseny hosszabb távú csökkenésének a lehetősége”. A Bizottság mindazonáltal nem hoz fel bizonyítékokat a légitársaságok pénzügyi gyengeségére vonatkozó állításainak alátámasztására. Ugyancsak nem hoz fel konkrét bizonyítékot azon vélekedése alátámasztására, hogy a preferenciák és a légiflotta BFE-alkatrészeinek egységesítéséből származó költségcsökkenés kevésbé fontos tényezők a légitársaságok BFE termékválasztásának meghatározásában, mint az állítása szerint a GECAS által majdan felajánlott beszerzési vagy lízingfeltételek által képviselt „rövid távú költségmegtakarítások”. Az e feltételek által képviselt előnyök közgazdasági értékelése nélkül, vagy legalább az azokra vonatkozó becslés hiányában lehetetlen megítélni, hogy a Bizottság álláspontja e tekintetben mennyiben helytálló.

352 Így mint az SFE-szabványtermékek esetében is, a Bizottság álláspontja azon a véleményen alapul, hogy a GECAS kedvező feltételeket ajánl, és arra ösztönzi a légitársaságokat, hogy elfogadják az összefonódással létrejött vállalkozás BFE-termékeivel felszerelt repülőgépeket, amelyeket nem választottak volna, ha önálló döntést hozhattak volna. Ezen hajlandóság létrehozása vélhetően némi „költséggel” jár az összefonódással létrejött vállalkozás számára, mivel a légitársaság fő szabály szerint nem fogja elfogadni a felszerelést, vagy adott esetben a GECAS által megvásárolt és előre felszerelt repülőgépet, ha az összefonódással létrejött vállalkozás ajánlata összességében nem elég vonzó ahhoz, hogy e választás a légitársaság kereskedelmi érdekében álljon.

353 Mivel a Bizottság felismerte, hogy a légitársaságok bizonyos termékeket előnyben részesítenek, az összefonódással létrejött vállalkozásnak ilyen esetekben le kell küzdenie a légitársaságnak valamely másik gyártó repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékei iránti preferenciájában megtestesülő akadályt. Előfordulhat, hogy a kérdéses költség elhanyagolható az összefonódással létrejött vállalkozásnak a kérdéses BFE-termék értékesítéséből származó bevételei mellett, amely esetben e gyakorlat kereskedelmileg ésszerű magatartás lenne az összefonódással létrejött vállalkozás részéről. Mindazonáltal a Bizottság feladata volt a jelen ügy körülményeinek fényében megvizsgálni ezt a kérdést.

A repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékek piacain a jövőben létrejövő erőfölényes helyzetéről

354 Feltéve azt, ami a fenti elemzésből következően nem áll fenn, azaz hogy a Bizottság megfelelően bizonyította, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás felhasználná leányvállalatai erejét a repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékek piacán, azt is meg kellett volna állapítania, hogy ennek révén az érintett piacokon erőfölényes helyzet jönne létre. A Bizottság által a megtámadott határozatban előterjesztett álláspont szerint a Honeywell az összefonódás előtt erőfölénynek nem minősülő vezető szerepet játszott e piacokon, és az összefonódás olyan módon erősítette volna meg erejét, hogy az összefonódást követően erőfölénnyessé vált volna (a megtámadott

határozat (241)-(243) és (341) preambulumbekzdése). Megjegyzendő e tekintetben, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban megállapította, hogy minden egyes repüléselektronikai és egyéb repülőipari termék önálló piacot alkot (a (242) preambulumbekzdés és a 89. lábjegyzet), és emellett megkülönböztette az egyes repüléselektronikai termékek esetében egyfelől a nagyméretű kereskedelmi repülőgépekre szánt, másfelől a regionális és üzleti repülőgépekre szánt termékeket (a (231) preambulumbekzdés).

355 Meg kell állapítani, hogy a Bizottságnak az összefonódással létrejött vállalkozás leányvállalataira vonatkozó elemzése nem veszi figyelembe a felperes és a leányvállalatai tevékenysége között az egyes repülőgép-kategóriák viszonylatában fennálló különbségeket. A megtámadott határozatban a Bizottság megállapította, hogy az összefonódást megelőzően a GE erőfölényes helyzetben volt a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek és a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek piacán, továbbá ugyancsak jelen volt bizonyos mértékben az üzleti repülőgép-hajtóművek piacán, és a GECAS spekulatív módon vásárolt nagyméretű kereskedelmi és regionális repülőgépeket. Mindazonáltal a megtámadott határozat nem tartalmaz e vállalkozások tevékenységével kapcsolatos információt a kisméretű repülőgépek piaca esetében. A felperes másik leányvállalata a GECCAG, amely nem vásárolt spekulatív módon repülőgépeket, aktív vevő volt az üzleti repülőgépek piacán.

356 Így például az a befolyás, amelyet a GECAS gyakorolhatott volna a regionális és üzleti repülőgépekre szánt repüléselektronikai termékek piacán, jelentősen csökkent volna amiatt, hogy fő szabály szerint a három ágazat közül csak az egyikhez tartozó repülőgépeket, nevezetesen nagyméretű regionális repülőgépeket vásárolt. Mivel a Bizottság nem vette figyelembe az érintett piacok közötti különbségekből fakadó eltérő szempontokat, illetve az e szempontokat az összefonódást követően esetlegesen befolyásoló tényezőket, a Bizottság nem bizonyította kellőképpen, hogy e piacokon erőfölényes helyzet jött volna létre.

357 Megjegyzendő, hogy jóllehet a Bizottság, a megtámadott határozat (239) preambulumbekzdésében különbséget tett a véglege jelleggel a repülőgépgyártó által

kiválasztott SFE-termékek és az opciós SFE-termékek között, amelyeket a repülőgépgyártó hitelesít, és a végső választást a légitársaság hozza meg két vagy akár három lehetséges termék közül, a megtámadott határozat nem jelzi, hogy a megtámadott határozatban vizsgált SFE repüléselectronikai termékek közül melyek tartoznak az egyes csoportokba. Amint fent megállapításra került, a Bizottság elemzése azon mechanizmusról, amelynek révén a felperes leányvállalatainak befolyása hatást gyakorolhat jelentősen eltér attól függően, hogy a repüléselectronikai termék végső kiválasztója a repülőgépgyártó vagy a légitársaság (lásd a fenti 328. pontot). Következésképpen a megtámadott határozatból nem világos, hogy a Bizottság elemzésének mely része vonatkozik az egyes SFE-termékcsoportokra.

358 Hasonlóképpen a Bizottság a megtámadott határozatban nem jelöli meg, hogy mely egyéb repülőipari termékeket tekint SFE, melyeket opciós SFE és melyeket BFE termékként értékesítenek. Így ismételten nem lehet megállapítani a megtámadott határozat olvasásakor, hogy a Bizottság elemzésének mely része vonatkozik az adott termék piacára.

359 Az Elsőfokú Bíróság által feltett írásbeli kérdésre adott válaszában a Bizottság és a Rockwell minden egyes kérdéses repüléselectronikai és egyéb repülőipari termék esetében jelezte, hogy az SFE-szabvány, az opciós SFE vagy a BFE termékcsoportba tartozik-e. Mindazonáltal ha az Elsőfokú Bíróság figyelembe akarná venni e válaszokat annak érdekében, hogy a termékeket a fent említett három csoportba besorolja, és meghatározza, hogy melyik vevő választaná ki az adott terméket, és ezáltal a Bizottság elemzésének mely része vonatkozik rá, meghaladná a megtámadott határozat pusztá értelmzését, és lényegében saját indokolásával helyettesítené azt.

360 Mindenesetre a Bizottság és a Rockwell a fenti 359. pontban említett válaszaiból kitűnik, hogy nem mindig könnyű megállapítani, hogy az egyes termékek mely termékcsoportba (SFE-szabvány, opciós SFE, BFE) tartoznak, mivel válaszaik egyes termékek esetében eltérnek egymástól. Ugyancsak nyilvánvaló e válaszokból, hogy bizonyos repüléselectronikai termékek, és különösen az egyéb repülőipari termékek vegyes jellegűek, és a kérdéses platformtól függően esetenként SFE-szabványter-

mékként, máskor opciós SFE-termékként értékesítik őket. Következésképpen a határozatból hiányzó információ nem feltétlenül köztudomású még a repüléstechnikai ágazat szakértői számára sem.

- 361 Ugyancsak megjegyzendő, hogy a Bizottság minden egyes érintett repüléstechnikai és egyéb repülőipari piacot igen röviden elemzett a megtámadott határozat (245)-(475) preambulumbekzdésében. Lényegében a repüléstechnikai termékek esetében az adott termékkel felszerelt repülőgépek mérete szerinti mindkét piac vonatkozásában minden egyes termék esetében megállapította azok természetét, a különböző gyártókat és azok piaci részesedését.
- 362 Az Elsőfokú Bíróság megállapítja, hogy sem az egyes piacoknak a megtámadott határozatban szereplő összefonódás előtti különös leírása, sem a felperes leányvállalatai piaci erejének az SFE-szabvány, illetve az opciós SFE és BFE piacokon való gyakorlásáról szóló, fent vizsgált általános leírások alapján nem lehet megállapítani, hogy mi lett volna e tekintetben az összefonódás valószínűsíthető hatása az egyes érintett piacokon. A megtámadott határozatból kiderül, hogy a versenyhelyzet mindegyik piacon eltérő, az érintett versenytársak egymáshoz viszonyított helyzete, sőt a személyük is az adott piacnak megfelelően változik.
- 363 Ebből következően a Bizottság nem bizonyította kellőképpen, hogy megvalósításuk esetén a megtámadott határozatban vázolt magatartások e piacok valamelyikén, vagy még kevésbé azok összességén erőfölényes helyzetet hoztak volna létre.

#### Következtetés

- 364 A fentiekből következően a Bizottság nem kellő valószínűséggel bizonyította, hogy az összefonódást követően az összefonódással létrejött vállalkozás kiterjesztette

volna a repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékek piacára a Bizottság által a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán megállapított magatartását, amelynek révén a felperes – a termékei értékesítésének elősegítése érdekében – kihasználta a GE csoportnak a GE Capitalnek betudható pénzügyi erejét és a GECAS repülőgép beszerzései által képviselt kereskedelmi lehetőségeket. Mindenesetre a Bizottság nem megfelelően bizonyította, hogy e magatartások – megvalósításuk esetén –valószínűsíthetően erőfölényes helyzeteket hoztak volna létre a repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékek különféle piacain. Következésképpen a Bizottság nyilvánvaló értékelési hibát követett el annak megállapításakor, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás pénzügyi ereje és vertikális integrációja erőfölényes helyzetet hoz létre vagy erősít meg a repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékek piacain.

- 365 A fentiek fényében szükségtelen megvizsgálni, hogy a Bizottság hogyan kezelte az ügy ezen szempontjára, különösen a GECAS jövőbeni magatartására vonatkozó kötelezettségvállalásokat.

## 2. Csomagban értékesítés

### a) A felek érvei

#### Előzetes észrevételek

- 366 A felperes állítása szerint a Bizottság indokolásának az összefonódással létrejött vállalkozás csomagban értékesítési képességére és hajlandóságára vonatkozó pillérét nem támasztják alá sem ténybeli bizonyítékok, sem pedig valamilyen közgazdasági modell.

- 367 Megítélése szerint különbséget kell tenni, különösen hatásuk alapján a csomagban értékesítés különböző formái között, nevezetesen a „vegyes csomagban értékesítés” (mixed bundling), az „egyszerű csomagban értékesítés” (pure bundling) és a „műszaki csomagban értékesítés” (technical bundling) között.
- 368 Ha az egyszerű és a műszaki csomagban értékesítést erőfölényes helyzetben lévő vállalkozás alkalmazza, az a felperes szerint általában versenyellenesnek tekintendő, amennyiben a vállalkozás a termékek vagy szolgáltatások beszerzését olyan piacon, amelyen erős (kapcsoló piac), összekapcsolja egy másik piac termékeinek vagy szolgáltatásainak beszerzésével (kapcsolt piac), akár tisztán kereskedelmi okokból – ám a vevőnek pénzügyi ösztönzést nem nyújtva –, avagy műszaki okokból.
- 369 Ezzel szemben a vegyes csomagban értékesítés, amikor valamely termékcsoporthoz kerül alacsonyabb áron értékesítésre, általában versenybarátnak tekintendő. A felperes kifejti, hogy a vegyes csomagban értékesítés kivételesen és csak akkor lehet versenyellenes, ha a versenytársak végleges kizárását vagy marginalizálódását eredményezi. Részletes közgazdasági elemzés szükséges annak bizonyításához, hogy ilyen hatások jelentkeznének.
- 370 A felperes fenntartja, hogy a Bizottság a konglomerátum-hatásokra vonatkozóan új elmélettel állt elő az ellenkérelmében, nevezetesen hogy az egyik piacon meglévő erőt – annak „kiterjesztése” (leveraging) révén – stratégiaileg a másik piacon meglévő versenytársak kizárására használnák fel. Még ha ezen elmélet összekapcsolható is lenne a megtámadott határozatban lévő megállapításokkal, arra nem lehet az Elsőfokú Bíróság előtt hivatkozni, mivel nem szerepelt a kifogásközlésben.
- 371 Mindazonáltal a kifogásközlésben szereplő, és a Choi-modellen alapuló csomagban értékesítési elmélet nem tér ki a piaci erő kiterjesztésére. Hasonlóképpen a

megtámadott határozat sem foglalkozik, vagy legalábbis nem megfelelően a kiterjesztés lehetőségével, hanem ehelyett a vázolt versenyellenes hatások elemzésére támaszkodik, amely csak a Choi-modell alapján magyarázható, annak ellenére, hogy e modellt állítólag mellőzték.

- 372 Emellett a felfaló árazást nem említi a megtámadott határozat, és a Bizottság nem bizonyította, hogy a GE hajlandó lenne e magatartás folytatására. Ugyancsak nem fejtette ki a Bizottság a megtámadott határozatban megjelenő, a keresztfinanszírozásból származó állítólagos versenyellenes hatásokra utaló megjegyzések jelentőségét.
- 373 A Bizottság, a Rolls-Royce és a Rockwell fenntartja, hogy a megtámadott határozat a csomagban értékesítés létezésére és az összefonódással létrejött vállalkozás számára e tekintetben megnyíló új lehetőségekre nézve meggyőző bizonyítékokat tartalmaz.
- 374 A Bizottság kifejti a piac fő jellegzetességeit, amelyek arra a következtetésre vezették, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás hajlandó és képes lenne a verseny kizárására. E jellegzetességek közé tartozik az összefonódásban részes valamennyi fél piaci részesedése, a repülőgép-hajtóművek, valamint a repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékek egymást kiegészítő természete, a kérdéses piacokon meglévő magas belépési korlátok, a jelentős kutatás-fejlesztési költségek, a hosszú megtérülési idő, valamint az ellensúlyozó vevői erő és a versenytársak részéről megnyilvánuló jelentős versenynyomás hiánya.
- 375 A kiegészítő termékek széles skálájának összevonása lehetővé teszi az összefonódással létrejött vállalkozás számára, hogy a teljes termékcsalád értékesítésének elősegítése érdekében keresztfinanszírozással a vevőknek diszkriminatív árengedményeket nyújtson. Jóllehet e magatartásnak rövid távon árcsökkentő hatása lenne, közép és hosszú távon a verseny kizárását eredményezné.



- 376 A Bizottság kifejti, hogy az eljárás során végig arra az álláspontra helyezkedett, hogy versenytársaival szemben az összefonódással létrejött vállalkozás képes és hajlandó lenne csomagban történő értékesítést végezni, és ennek során kedvezményeket nyújtani a GE és Honeywell termékeket tartalmazó csomagokra. Ez az elemzés nem újszerű, mivel e kérdések központi szerepet játszottak már a bejelentést megelőző egyeztetések idején. A Bizottság és a Rolls-Royce kifejti, hogy a megtámadott határozat hivatkozik a piaci erő kiterjesztésének elméletére ((415) preambulumbekzdés).
- 377 A Bizottság azt is állítja, hogy a csomagban értékesítés csak időleges árcsökkenést eredményezne egyes termék kombinációk esetében, különösen azért, mert az összefonódásból nem származik érzékelhető hatékonyságnövekedés. Végeredményben e magatartás számos piacon megszüntetné az érdemi versenyt.
- 378 A megtámadott határozat világosan felsorolja a csomagban értékesítés különféle formáit. Az összefonódással létrejött vállalkozás – különösen a keresztfinanszírozás alkalmazásával – képes lenne kihasználni meglévő piaci hatalmát, pénzügyi erejét és kiterjedt termékskáláját.

Az egyszerű és a műszaki csomagban értékesítésről

- 379 A felperes szerint, jóllehet a megtámadott határozatban lévő elemzése kezdetén a Bizottság hivatkozik az egyszerű és a műszaki csomagban értékesítésre, azonban további említést nem tesz az egyszerű csomagban értékesítésről, és a műszaki csomagban értékesítést is csak kétszer említi, anélkül azonban, hogy bárminemű ténybeli vagy közgazdasági bizonyítékot sorakoztatna fel az ilyen csomagban értékesítési gyakorlat fennállása mellett.

- 380 Az MEE hajtómű-koncepciót (More Electrical Engine) nem említi a kifogásközlés, és az meglehetősen hipotetikus marad. A Rockwell által a Primus Epic repüléselektromos rendszerre vonatkozóan bemutatott példa nem kapcsolódik az összefonódáshoz, és azt nem is vették figyelembe a megtámadott határozatban.
- 381 A Bizottság megismétli, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás képes lesz arra, hogy a Honeywell repüléselektromos és egyéb repülőipari termékeinek értékesítését a GE-hajtóművek értékesítésétől tegye függővé, és fordítva, azaz képes lesz egyszerű csomagban értékesítést alkalmazni. A Bizottság azt állítja, hogy az összefonódás példa nélküli összefonódást hozna létre a kínálati oldalon, és kifejezetten megemlíti e tekintetben a Honeywell EGPWS-rendszerét (Enhanced Ground Proximity Warning System, emelt szintű veszélyes földmegközelítést jelző rendszer). A Rockwell két példára hivatkozik a Honeywell integrációs képességének és az általa történő zárt csatolóegység alkalmazásának a bemutatására. A Rockwell ugyancsak hivatkozik a Honeywell Primus Epic rendszerére mint a csomagban értékesítés egyik példájára.
- 382 A Bizottság megjegyzi, hogy a megtámadott határozat megállapítja, hogy eddig nem került sor a repülőgép-hajtóművek és más rendszerek kifejezett integrációjára. Az MEE koncepció a Honeywell integrációs képességét és azt szemlélteti, hogy független szállítónak milyen jelentősége van e koncepció kialakításában.

#### A vegyes csomagban értékesítésről

- 383 A felperes szerint, mivel a vegyes csomagban értékesítés általában versenybarátnak tekinthető, a Bizottságnak csak annyi a feladata, hogy bizonyítsa egyfelől, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás ilyen magatartást folytatna, másfelől pedig, hogy e magatartás a versenytársak kizárásához vagy marginalizálódásához vezetne. A megtámadott határozat szerinte egyiket sem bizonyítja.

- 384 A felperes szerint a Bizottság kifejezetten megállapítja, hogy egyik bemutatott modellre sem szükséges hivatkozni annak megállapításához, hogy a csomagajánlatokkal, amelyek felkínálására képes lenne az összefonódással létrejött vállalkozás, a versenytársakat kizárna a repülőgép-hajtóművek, valamint a repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékek piacáról (a megtámadott határozat (352) preambulumbekzdése). Különösen pedig a Bizottság elvetette a Choi-modellre való hivatkozást. Szerinte annak állításával, hogy következtetései alátámasztására egyetlen közgazdasági modellre sem volt szükség, a Bizottság nem megfelelően vette figyelembe a Nalebuff, Rey és Shapiro professzorok munkáján alapuló és a GE által előterjesztett bizonyítékot, jöllehet az megalapozott volt.
- 385 A felperes szerint a beavatkozóknak a nem stratégiai csomagban értékesítésről szóló észrevételei összeegyeztethetetlenek a Bizottság álláspontjával, amely állítólag elutasította a statikus Choi-modellt. A megtámadott határozat visszamenőleges igazolása a statikus modellel nem elfogadható, mivel azt nem említési a kifogásközlés, amely kizárólag a Choi-modellre alapult (a fenti 40. pontban hivatkozott Schneider Electric kontra Bizottság ügyben hozott ítélet). Emellett a Bizottság nem kombinálhatja jogszerűen a CFMI piaci részesedését a vegyes csomagban értékesítés elméletével, mivel a Snecma nem érdekelt a Honeywell termékeknek kedvező árpolitika jóváhagyásában.
- 386 Mindenesetre a piaci erő kiterjesztésének feltételeit nem bizonyították sem a vegyes csomagban értékesítés tekintetében, sem a keresztfinanszírozásra és a felfaló árazásra vonatkozó alternatív elméletek vonatkozásában. A Bizottság nem elemezte az érintett piacokat, és nem vette figyelembe, hogy a hajtóművek értéke messze meghaladja a repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékekét, vagy azt, hogy a vegyes csomagban értékesítés nem lehetséges, ha már szerződés áll fenn a szállító és a repülőgépgyártó között, amely utóbbit arra kötelezi, hogy valamely meghatározott terméket rögzített áron vásároljon meg.
- 387 Hasonlóképpen nem történt kifejezett utalás arra, hogy konglomerátumhatások jelentkeznenek a viszonylag közeli jövőben. A Bizottság az EK 82. cikk elrettentő hatását e tekintetben nem vette figyelembe.

- 388 A beavatkozási beadványokra adott válaszában a felperes kifejti, hogy még ha a Bizottságnak a stratégiai magatartásra (a piaci erő kiterjesztése) vonatkozó elmélete alkalmazható is lenne, akkor sem teljesítette a Bizottság a fenti 58. pontban hivatkozott Tetra Laval kontra Bizottság ügyben hozott ítéletben megállapított követelményeket.
- 389 A megtámadott határozatban a hajtóműveknek más alkatrészekkel történő vegyes jellegű csomagban értékesítésére felhozott egyetlen példa a Honeywell egyik ajánlatára vonatkozik, amelyet egy meghatározott platformra tett ((368) preambulumbekezdés). Mindazonáltal a Bizottság ebben az ügyben nem tesz említést kedvezményekről. Ezen túlmenően a gyártó a többi rendszer vonatkozásában elutasította a Honeywell ajánlatát, ami szemlélteti a repülőgépgyártók képességét arra, hogy kombinálni tudják a különféle szállítók ajánlatait.
- 390 A Bizottság megjegyzi, hogy a neki bemutatott közgazdasági modellek ellentmondásosak voltak. Saját elemzésén kívül a Bizottság vizsgálta a Choi-modellt, és vitaalapot képezendő belefoglalta a kifogásközlésbe. Nem hagyatkozhatott azonban erre a modellre, mivel az bizalmas pénzügyi adatokat tartalmazott, amelyeket nem lehetett az összefonódásban részes felek tudomására hozni. Mindazonáltal sem el nem fogadta, sem el nem utasította a Choi-modellt, amelyet csak arra használt, hogy bemutassa a rövid távú nyereségmaximalizálásra irányuló hajlandóságot. Mindazonáltal a tényleges elemzése eltért e modelltől, mivel ez utóbbi nem vette figyelembe sem az összefonódással létrejött vállalkozás stratégiai szándékát, sem pedig az előzetesen meglévő erőfölényes helyzetét. A stratégiai magatartás mellőzése közös hibája a statikus Choi- és a Nalebuff-modelleknek egyaránt. E két modell azt a kérdést vizsgálja, hogy a csomagban értékesítés rövid távon növeli-e a vállalkozás nyereségét, és egyúttal csökkenti-e a versenytársakét, arra ösztönözve ezzel a vállalkozást, hogy ezt a magatartást folytassa.
- 391 A Bizottság szerint a piac dinamikus szemlélete alapján a csomagban értékesítés akkor is vonzó lehet az összefonódással létrejött vállalkozás számára, ha rövid távon profitáldozattal jár. A Bizottság és a Rockwell szerint – tekintettel a hajtóművek értékére – az összefonódással létrejött vállalkozásnak egyedülálló lehetősége lenne

keresztfinanszírozást folytatni, ami a stratégiai magatartás egyik formája. Ezen túlmenően a Bizottság úgy véli, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás képes és hajlandó lenne felfaló árazásba kezdeni. Szerinte e magatartás említésre került a megtámadott határozat (369) preambulumbekkezdésében.

- 392 A Bizottság megjegyzi, hogy a megtámadott határozatban vizsgálta, hogy az ágazat jellemzői lehetővé és jövedelmezővé tennék-e az olyan kizáró magatartásokat, mint amilyen a csomagban értékesítés. E jellemzők azt mutatják, hogy a GE képes lenne a hajtóművek vonatkozásában meglévő erőfölényes helyzetét kiterjeszteni a Honeywellnek az üzleti repülőgép-hajtóművek, valamint a repüléselektronikai és egyéb repülőipari termékek piacain meglévő vezető szerepére. A Bizottság soha nem tért el ettől a megalapozott közgazdasági megközelítéstől.
- 393 A Bizottság szerint a megtámadott határozat, különösen a (359)-(386) preambulumbekkezdés választ ad a Shapiro-jelentésben szereplő kifogásokra, különösen azokra, amelyek a múltbeli példákra vonatkoznak. Így teljes körűen megválaszolta a felek által előterjesztett érveket.
- 394 A Rolls-Royce szerint a csomagban értékesítési elmélet nem számít újdonságnak, és a Bizottság azt már korábban is alkalmazta. A GE-nek a felhasznált közgazdasági modellre vonatkozó homályos kritikái ellenére a Rolls-Royce azt állítja, hogy a Frontier Economics jelentése rámutat arra, hogy vagy a Bizottság ért egyet a Choi- és Nalebuff-modellekkel, vagy e modellek állnak egymással összhangban, vagy pedig a Bizottság megfelelő tapasztalati bizonyítéokra hivatkozott.
- 395 A Bizottság azt is állítja, hogy teljes egészében figyelembe vette az AlliedSignal/Honeywell határozatot, de az abban a határozatban szereplő következtetéseket nem lehet egyszerűen áttemelni a jelen ügybe, amely a GE ereje és az érintett termékek széles skálája alapján különböztethető meg.

- 396 A Rolls-Royce szerint részletesen bizonyításra került az iparágban fennálló csomagban értékesítési hajlandóság, és az, hogy az összefonódás további lehetőségeket és ösztönző erőt hozna létre e tekintetben.
- 397 A csomagban értékesítési gyakorlat és az összefonódás közötti hiányzó ok-okozati összefüggés kapcsán a Bizottság azt állítja, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás által megszerzett termékskála és a GE ereje miatt az összefonódás lehetővé tenné e magatartások kiterjesztését. Az összefonódással létrejött vállalkozás a hajtóművek piacán meglévő erőfölényére támaszkodva képes lenne piaci erejét kiterjeszteni, és a versenytársait kizárni a Honeywell kiegészítő termékeinek piacáról, amelyen még nem erőfölényes. A piac jellemzői legalább a részleges kizárást lehetővé tennék.
- 398 A Bizottság ugyancsak hivatkozik a csomagban értékesítéssel kapcsolatban a megtámadott határozatban felhozott számos példára.

b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

Előzetes észrevételek

- 399 A Bizottság a megtámadott határozatban lényegében azt állította, hogy az összefonódást követően a létrejött vállalkozás a versenytársaival ellentétben képes lenne a vevői számára olyan termékcsomagokat (packages) ajánlani a nagyméretű kereskedelmi és regionális, valamint az üzleti repülőgépek tekintetében, amely magában foglalja a hajtóműveket, valamint a repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékeket egyaránt. Ugyancsak megállapította, hogy e magatartás nyilvánvalóan az összefonódással létrejött vállalkozás üzleti érdekében állna, így azt vélhetőleg folytatná is az összefonódást követően ((350)-(404), (412)-(416), (432)-(434), (443)-

(458) preambulumbekzdés). Következésképpen kialakulna a Honeywell erőfölényes helyzete a repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékek piacán, valamint a GE erőfölénye is megerősödne különösen a nagyméretű kereskedelmi repülőgéphajtóművek piacán (a megtámadott határozat (458) preambulumbekzdése).

400 A Bizottság álláspontja azon a tényen alapul, hogy egyfelől a repülőgéphajtóművek, másfelől a repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékek egymást kiegészítik, mivel mindezen termékek nélkülözhetetlenek a repülőgépek gyártásához. Így a végső vevőnek, a repülőgép üzemeltetőjének mindezeket meg kell vásárolnia közvetve vagy közvetlenül azok gyártóiktól. A Bizottság a megtámadott határozatban megállapította, hogy a vevők mindezen termék esetében lényegében ugyanazok, így azok csomagban is értékesíthetők. A Bizottság ugyancsak megjegyzi, hogy a felperes vállalkozás-csoportja pénzügyileg igen erős mind a repülőgéphajtómű piacokon meglévő fő versenytársaihoz, mind pedig a repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékek piacain meglévő versenytársaihoz viszonyítva (lásd ez utóbbiak vonatkozásában a megtámadott határozat (302)-(304) és (323)-(324) preambulumbekzdését; ugyancsak lásd a (398) és azt követő preambulumbekzdést). Az összefonódással létrejött vállalkozásnak módja lenne arra, hogy piaci részesedésének növelése és a jövőbeni magasabb nyereség reményében csökkentse haszonkulcsát a repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékek piacán.

401 Előzetesen megjegyzendő, hogy a Bizottságnak a jelen ügyben a csomagban értékesítésre vonatkozó elemzésének lényegi eleme az, hogy felvázolja az összefonódással létrejött vállalkozás jövőbeni magatartásának mikéntjét. Amiatt, hogy a felperes az összefonódást megelőzően nem volt jelen a repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékek piacán, valamint amiatt, hogy a Honeywell nem tevékenykedett a nagyméretű kereskedelmi repülőgéphajtóművek piacán az összefonódás előtt, az összefonódás nem járna versenyellenes horizontális hatásokkal a piacokon. Így első látásra az összefonódás hatásai nem érintették volna ezeket a piacokat.

402 Mindemellett annak kapcsán, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (443)-(444) preambulumbekkezdésében előre jelzi, hogy ezen csomagban értékesítés hatást gyakorolna az üzleti repülőgép-hajtóművek piacára, meg kell jegyezni, hogy a felperes összefonódás előtti részesedése e piacon mindössze [10-20]% volt az üzembe helyezett állomány alapján számítva, míg a Honeywell [40-50]%-kal rendelkezett, az üzembe helyezett állomány alapján számolva pedig a felperes részesedése csak [0-10]% volt összehasonlítva a Honeywell [40-50]%-ával (a megtámadott határozat (88) preambulumbekkezdése). Ilyen körülmények között, még ha bizonyításra is került volna, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás az összefonódást követően e hajtóműveket csomagban értékesítette volna a repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékekkel, akkor is csak az esetek azon elenyésző hányadában állt volna fenn ok-okozati összefüggés az összefonódás és a csomagajánlatok között, amikor is a hajtómű a korábbi GE terméke. Ráadásul a megtámadott határozatból nem következik, hogy az összefonódásban részes bármelyik fél gyártana hajtóműveket a kisméretű regionális repülőgépek számára. Ebből következően bármilyen csomagban értékesítés, amelyet az összefonódással létrejött vállalkozás a regionális repülőgépek piacán folytatna, kizárólag a nagyméretű regionális repülőgépeket érintené.

403 A Bizottság a megtámadott határozatban megállapította, hogy a regionális és üzleti repülőgépekhez való repülélelektronikai termékek önálló piacot alkotnak, és önálló piaca van az összes repülőgéphez, így a nagyméretű regionális repülőgépekhez való egyéb repülőipari termékeknek is. Ennek megfelelően a bizottsági indokolás, amely a csomagban értékesítés révén a különféle repülélelektronikai termékek piacain az erőfölényes helyzetek létrehozására vonatkozik, az üzleti és regionális repülőgépekhez való különféle repülélelektronikai termékek piaca esetében nem fogadható el. Feltételezve ugyanis, hogy az összefonódást követően tényleg megvalósul, az összefonódásnak tulajdonítható bárminemű csomagban értékesítés csak e piacok egyik szegmensét, mégpedig a nagyméretű regionális repülőgépek szegmensét érintené. Ugyanilyen módon a Bizottság érvelése, jóllehet kisebb mértékben, de az egyéb repülőipari termékek vonatkozásában is megkérdőjeleződik, amelyekre nézve a Bizottság – tekintet nélkül a felszerelt repülőgép méretére és egyéb jellemzőire – önálló piacot határozott meg minden egyes termék esetében.

404 Így fő szabály szerint a Bizottságnak a csomagban értékesítésre vonatkozó álláspontja vélhetőleg fenntartható a nagyméretű kereskedelmi repülőgépek



ágazatában, amelyre nézve a Bizottság elkülönült piacokat határozott meg mind a repülőgép-hajtóművek, mind az egyes repüléselektronikai termékek vonatkozásában.

405 Az összefonódás lehetséges hatásai kapcsán, amelyeket a nagyméretű kereskedelmi és regionális repülőgépek piacára, a nagyméretű kereskedelmi repülőgépek repüléselektronikai, és egyéb repülőipari termékeire gyakorolna, az Elsőfokú Bíróságnak azt kell megvizsgálnia, hogy a Bizottság megállapította-e, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás nemcsak képes lenne a megtámadott határozatban leírt csomagban értékesítés folytatására, hanem meggyőző bizonyítékok alapján azt is, hogy az összefonódást követően valószínűleg folytatná is e magatartást, következésképpen a viszonylag közeli jövőben egy vagy több érintett piacon erőfölényes helyzet jönne létre vagy erősödne meg (a fenti 58. pontban hivatkozott Tetra Laval kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 146-162. pontja).

406 Amint a felperes helyesen jegyezte meg, három eltérő magatartást kell egymástól megkülönböztetni: az egyszerű csomagban értékesítést (pure bundling), amikor az értékesítések két vagy több termék csomagként való megvásárlásának egyszerű kereskedelmi kötelezettségével kapcsolódnak össze); a műszaki csomagban értékesítést (technical bundling), amikor az értékesítések a termékek műszaki illeszkedése révén kapcsolódnak); és a vegyes csomagban értékesítést (mixed bundling), amikor több termék csomagként kedvezőbb feltételekkel kerül értékesítésre, mint ha külön vásárolják meg azokat). A Bizottság elemzése a csomagban értékesítés e három formája tekintetében az alábbiakban elkülönülő címek alatt kerül értékelésre. Mindazonáltal célszerű először a Bizottságnak a megtámadott határozatból származó és általában a csomagban értékesítésre vonatkozó érvelésének egyes gyakorlati korlátait megvizsgálni.

#### Általában a csomagban értékesítésről

407 A Bizottság csomagban értékesítésre vonatkozó elemzésének egyik gyakorlati problémája, hogy a különféle hajtóművek, repüléselektronikai termékek és egyéb repülőipari termékek vevői nem mindig ugyanazok.

- 408 Amikor a repülőgépgyártó kizárólagos alapon választ hajtóművet, és ennek következtében a platform egyforrásúvá válik, akkor lényegében a repülőgépgyártó a hajtóműgyártó vevője, és ugyanez elmondható az SFE repüléselectronikai és egyéb repülőipari szabványtermékekre nézve is. E helyzetben a légitársaságnak logikusan egyetlen választási lehetősége marad, mégpedig az, hogy megvásárolja-e vagy sem a repülőgépet.
- 409 Ezzel szemben azon esetekben, amikor a repülőgépgyártó több hajtóművet hitelesít a platformra (azt többforrásúvá téve), a rendelkezésre állók közül a légitársaság választhatja ki a hajtóművet, és ugyanígy jár el a BFE és az opciós SFE repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékek esetében is. Ebből logikusan következik, hogy a csomagban értékesítés a repülőgépgyártók esetében az egyforrású platformoknál csak a GE-hajtóművek és a Honeywell SFE-szabványtermékei között, és a légitársaságok esetében a többforrású platformoknál a GE-hajtóművek és a Honeywell BFE/opciós SFE termékei között lehetséges.
- 410 E megállapítások fő szabály szerint megakadályozzák az egyszerű csomagban értékesítést a fent említett eseteken kívül, vagyis az nem alkalmazható olyan esetekben, amikor az a vevő, aki kiválasztja a hajtóművet, és az a vevő, aki az érintett repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékeket választja, nem ugyanaz a személy.
- 411 Ráadásul az SFE repüléselectronikai és egyéb repülőipari szabványtermékek értékesítésének a többforrású platformok esetében egyes csomagban értékesítéssel való elősegítése kapcsán a megtámadott határozat nem vizsgálja a fenti 408. pontban említett problémát. A Bizottság pusztán megállapítja a megtámadott határozat (349) preambulumbekkezdésében, hogy „[a] GE és Honeywell termékekre vonatkozó ajánlatok kiegészítő jellege meglévő piaci helyzetükkel együtt az összefonódással létrejött vállalkozást képessé teszi és gazdasági szempontból érdekeltté teszi

csomagajánlatok vagy keresztfinanszírozás alkalmazására mindkét termékcsoport vevői esetében”, és az elemzés fennmaradó részében a (350) és azt követő preambulumbekendésben az opciós SFE és BFE-termékekkel foglalkozik.

- 412 Az összefonódással létrejött vállalkozásnak azon képessége kapcsán is nehézségek jelentkeznek, hogy a BFE és opciós SFE termékeinek értékesítését vegyes csomagban értékesítés révén segítse elő az egyforrású platformokon, mivel alapesetben a repülőgépgyártóval szemben kénytelen lesz a hajtóművét adott áron értékesíteni, függetlenül attól, hogy a légitársaságok milyen BFE repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékeket választanak.
- 413 Jóllehet a megtámadott határozat (391) preambulumbekendéséből úgy tűnik, hogy az a tény, hogy a hajtómű ára előre rögzítésre kerül, még nem teszi a vegyes csomagban értékesítést lehetetlenné, mindazonáltal e körülmény jelentősen csökkenti a vegyes csomagban értékesítés lehetőségét, mivel e hajtóművet is magába foglalva nehezebbé teszi az összefonódással létrejött vállalkozás számára e magatartást.
- 414 Emellett a közigazgatási eljárás során az összefonódásban részes felek előadták, hogy gyakorlati problémák merülnek fel amiatt is, hogy általában a platformra a hajtóműveket az új repülőgép tervezésének korábbi szakaszában választják ki, mint a repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékeket, még akkor is, ha ezek SFE-termékek (lásd a megtámadott határozat (371) preambulumbekendését). E kifogásokra válaszolva a Bizottság a megtámadott határozatban példaként olyan esetekre hivatkozik, amelyekben a hajtóműveket, valamint a repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékeket nagyjából egyidőben választották ki ((372) preambulumbekendés), és arra a következtetésre jut, hogy „nem lehet azt állítani, hogy a rendszerek kiválasztási eljárása ne követhetne olyan időzítést, amely lehetővé teszi a csomagban értékesítést” ((373) preambulumbekendés).

- 415 A Bizottság által a megtámadott határozatban tett, és a felek által az Elsőfokú Bíróság előtt kifejezetten nem támadott észrevételekből következően a csomagban értékesítést nem teszi lehetetlenné a különféle termékek kiválasztásának időpontja. Mindazonáltal a kérdéses kereskedelmi gyakorlat nem illeszkedik szervesen az érintett piacok szokásos működési rendjébe: következésképpen a vállalkozásnak, amely ilyen magatartást akar folytatni vevőivel szemben, további kereskedelmi erőfeszítéseket kell tennie.
- 416 Jóllehet e gyakorlati problémák elismerten nem lehetetlenítik el a csomagban értékesítést, ettől függetlenül tény, hogy a megvalósítást nehezebbé, és ebből fakadóan a csomagban értékesítés megjelenését kevésbé valószínűvé teszik.

#### Az egyszerű csomagban értékesítésről

- 417 Az egyszerű csomagban értékesítésre nézve a Bizottság azt vázolta, hogy a hajtómű, illetve valamelyik repüléselektronikai vagy egyéb repülőipari termék lehet az a kapcsoló termék, azaz az alapvetően fontos, vagy választott alkatrész, amelynek a másik termékétől független értékesítését az összefonódással létrejött vállalkozás megtagadná (a megtámadott határozat (351) és (415) preambulumbeközdése).
- 418 Tekintettel arra, hogy a fent, különösen a 408-410. pontban kifejtett indokok alapján az egyszerű csomagban értékesítés csak akkor elképzelhető, ha a vevők ugyanazok minden termék esetében, ugyancsak megjegyzendő, hogy ha a platform hajtóművét tekintve többforrású, és az érintett repüléselektronikai termékei BFE vagy opciós SFE jellegűek, akkor az egyszerű csomagban értékesítés lehetősége igen korlátozott. Ez csak akkor fordulna elő, ha valamely légitársaság műszaki vagy más okok miatt jelentős előnyben részesítené az összefonódással létrejött vállalkozás hajtóművét, és ez a stratégia esetleg arra ösztönözné, hogy az összefonódással létrejött vállalkozástól

szerezze be a BFE repüléselektronikai vagy egyéb repülőipari termékeket. Megjegyzendő, hogy a megtámadott határozatban a Bizottság nem végzett konkrét elemzést arra vonatkozóan, hogy mely platformok és/vagy egyes termékek esetében bizonyulna hatékonyak az ilyen üzletpolitika.

419 Ugyancsak szükséges emlékeztetni ennek kapcsán arra, hogy egyáltalán nem készült elemzés az összefonódásnak az egyes repüléselektronikai és egyéb repülőipari termékek Bizottság által meghatározott önálló piacaira gyakorolt hatásairól (lásd különösen a fenti 362. pontot). Emellett tekintettel arra, hogy az egyes termékek iránt megnyilvánuló preferencia gyakrabban viszonylagos, semmint abszolút jellegű, figyelembe kellett volna venni az ilyen elemzés során az egyszerű csomagban értékesítésből származó hátrányos kereskedelmi hatásokat. Valójában egy ilyen magatartás a meglévő – esetleg enyhe – preferenciája ellenére visszatárhathatja az összefonódással létrejött vállalkozás valamely hajtóművének potenciális vevőjét a hajtóműbeszerzéstől. Tekintettel arra, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban nem végzett erre vonatkozó részletes vizsgálatot, nem állapította meg, hogy alkalmazható lenne-e az összefonódással létrejött vállalkozás számára az egyszerű csomagban értékesítés olyan esetekben, amikor valamely többforrású platformon az egyik hajtóműve a kapcsoló termék.

420 Valamely egyforrású platform hajtóművének és az SFE repüléselektronikai és egyéb repülőipari termékek kapcsolt értékesítése tekintetében a Bizottság nem hozott fel konkrét példákat arra nézve, hogy hogyan működne az általa elképzelt jövőbeni magatartás. A piacok konkrét elemzésének hiánya ezúttal is azt jelenti, hogy indokolása nem kellően részletes ahhoz, hogy a levont következtetéseket alátámaszsa. Jóllehet a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy erőfölényes helyzet állt fenn a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán, azt is megállapította, hogy a piacon még fennmaradt némi verseny. Így ha az összefonódással létrejött vállalkozás arra „kényszerítette” volna valamelyik repülőgépgyártót, hogy az ő SFE repüléselektronikai és egyéb repülőipari termékeit válassza, az számára káros kereskedelmi következményekkel is járhatott volna, és arra ösztönözhetette volna a repülőgépgyártót, hogy egyes esetekben más gyártó termékeit válassza. Mivel a Bizottság a megtámadott határozatban nem vette figyelembe ezt a lehetőséget, nem bizonyította, hogy az egyszerű csomagban értékesítés lehetővé tette volna az SFE-termékek elhelyezését a nagyméretű kereskedelmi repülőgéplatformokon.

421 Azon lehetőség tekintetében, hogy a korábbi Honeywell valamely repülélelektronikai vagy egyéb repülőipari terméke kapcsoló termék szerepét játszhatná, kényyszerítve a vevőket az összefonódással létrejött vállalkozás hajtóműveinek megvásárlására, a Bizottság a megtámadott határozat (415) preambulumbekkezdésében egyetlen konkrét példát ad elő, amelyben az egyszerű csomagban értékesítés lehetséges lehet. Megállapítja, hogy „az összefonódással létrejött vállalkozás képes lesz arra, hogy azon termékek értékesítését, amelyek esetében a Honeywell 100%-os piaci részesedéssel bír (például az EGPWS), a hajtóművek értékesítéséhez kösse. E termékek megszerzése érdekében a légitársaságoknak nem lesz más választásuk, mint hogy megvásárolják az összefonódással létrejött vállalkozás által ajánlott hajtóművet.” A repülőgépgyártókra gyakorolt hasonló nyomás kapcsán a Bizottság kevésbé határozott, és csupán azt állapítja meg a (416) preambulumbekkezdésben, hogy „a GE megerősítheti erőfölényes helyzetét a szerkezet gyártókkal szemben a csomagajánlatok vagy az árukapcsolás révén.”

422 Megjegyzendő, hogy a Bizottság álláspontja e kérdésben feltételezi, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás képes lenne egyfajta kereskedelmi zsarolást alkalmazni vevőivel szemben, megtagadva tőlük a viszonylag olcsó, de alapvető fontosságú repülélelektronikai termék értékesítését, hacsak a vevő bele nem egyezik a hajtómű megvásárlásába is. Jóllehet a felperesnek a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán meglévő vevőinek –mind a repülőgépgyártóknak, mind a légitársaságoknak – korlátozott lehet az ereje az ellenállásra (a fenti 274. és azt követő pontok, valamint a megtámadott határozat (224)-(228) preambulumbekkezdése), és az az összefonódást követően az összefonódással létrejött vállalkozással szemben tovább csökkenhet, a Bizottság nem bizonyította a jelen ügyben, hogy a vevők minden fennmaradó erejüket elveszítették volna az e magatartással szembeni fellépés során.

423 A Bizottság által hivatkozott sajátos termék, az EGPWS esetében a (253)-(256) preambulumbekkezdésből kiderül, hogy voltak egyéb termékek, amelyek helyettesíthették a korábbi Honeywell berendezését. A Bizottság megjegyzi, hogy e termékek egyikét sem értékesítették jelentős mennyiségben a piacon, és megjegyzi, hogy a Thales szerint az, hogy termékének nincs megalapozott hírneve, jelentős piacrálépési korlátnak bizonyult. Mindazonáltal ha az összefonódással létrejött vállalkozás az egyszerű csomagban értékesítésből álló szélsőséges kereskedelmi magatartást tanúsítaná, ami egyenértékű a szállítás megszüntetésével való fenyegetéssel, a vevők másik, esetleg gyengébb termék használatát részesítenék előnyben a

korábbi Honeywell EGPWS-ével szemben, ahelyett, hogy elfogadnák valamely nem az ő választásuk szerinti hajtóművet. Mindenesetre a Bizottság feladata lett volna ennek a lehetőségnek a vizsgálata. Különösen nem vette figyelembe és elutasította annak a lehetőségét, hogy a vevők a Universal Avionics TAWS rendszerét (Terrain Avoidance Warning System) választanák, ahogyan azt az Airborne tette 2001 januárjában, csak megjegyezte, hogy a Rockwell szerint a Universal Avionics nem társult vele a kérdéses pályázat elnyerésére ((256) preambulumbekzdés). Ez utóbbi tény nem releváns azon kérdésben, hogy a Universal Avionics terméke elfogadható alternatívája-e a Honeywellének.

424 Végezetül a fenti 58. pontban hivatkozott Tetra Laval kontra Bizottság ügyben hozott ítélettel összhangban, amelyet e tekintetben a Bíróság fellebbezési eljárásban, a fenti 60. pontban hivatkozott Bizottság kontra Tetra Laval ügyben hozott ítéletében is jóváhagyott, a Bizottságnak figyelembe kellett vennie az EK 82. cikkben lefektetett, az erőfölényes helyzettel való visszaélésre vonatkozó tilalomnak a kérdéses piacokra gyakorolt hatását.

425 Tekintettel a fent leírt magatartás kereskedelmi szempontból szélsőséges jellegére, amelyre az összefonódással létrejött vállalkozásnak a jelen esetben szüksége lett volna ahhoz, hogy az egyszerű csomagban értékesítésen alapuló stratégiáját alkalmazni tudja, a Bizottságra hárult az a feladat, hogy figyelembe vegye azt a hatást, amelyet a közösségi jognak az erőfölénnyel való visszaélésre vonatkozó tilalma gyakorolt volna az összefonódással létrejött vállalkozásnak azon hajlandóságára, hogy e magatartást folytassa. Mivel a Bizottság ezt elmulasztotta, tévesen alkalmazta a jogot, amelynek eredményeként elemzése hibás, következésképpen nyilvánvaló értékelési hibában szenved.

426 A fentiek fényében megállapítandó, hogy a Bizottság nem bizonyította kellőképpen, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás egyszerű csomagban értékesítést folytatott volna az összefonódást követően, és elemzése e tekintetben számos nyilvánvaló értékelési hibát tartalmaz.

– A műszaki csomagban értékesítésről

- 427 A műszaki csomagban értékesítésre vonatkozóan a Bizottság a különféle repüléselektronikai termékek és a „még elektronikusabb repülőgép-hajtóművek” projekt (More Electric Aircraft Engine, lásd a megtámadott határozat (291) preambulumbekzdését) jövőbeni fejlesztései közötti integrációra hivatkozik, miközben maga is elismeri, hogy „a hajtómű és a rendszerek kifejezett integrációjára még nem került sor”. Kifejti, hogy a projekt keretében ezen integráció megvalósulása valószínű „a közeljövőben”, de semmilyen részletet sem közöl a projektről, és nem jelöli meg azt az időpontot sem, amikor az integráció a megítélése szerint már előre látható. Mindazonáltal csak e projekt jövőbeni fejlesztésére hivatkozik azon következtetésében, hogy a Honeywell mint lehetséges innovációs partner kiválása tovább erősíti a felperes erőfölényes helyzetét a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán (a megtámadott határozat (417) és (418) preambulumbekzdése).
- 428 A piac lehetséges fejlődésének ilyen egyszerű leírása az e fejlődési irányt valószínűsítő projekt sajátosságainak akár csak rövid bemutatása híján nem elégséges annak alátámasztására, hogy a Bizottság álláspontja e pontban kellően megalapozott.
- 429 A fenti 58. pontban hivatkozott Tetra Laval kontra Bizottság ügyben hozott ítélet szerint (155. és azt követő pontok), amelyet a Bíróság fellebbezési eljárásban e tekintetben a fenti 60. pontban hivatkozott Bizottság kontra Tetra Laval ügyben hozott ítéletében jóváhagyott (39. és azt követő pontok), a Bizottság feladata, hogy meggyőző bizonyítékok alapján és kellő valószínűséggel bemutassa a piac jövőbeni fejlődését, és nemcsak azt kell bizonyítania, hogy valamely általa vázolt magatartás viszonylag rövid időn belül megvalósul, hanem azt is, hogy ezen időszak alatt a magatartás erőfölényes helyzetet hoz létre vagy erősít meg; s ez az, aminek a Bizottság a jelen esetben nem tett eleget. Mivel hiányzik egyfelől a hajtóművek, másfelől a repüléselektronikai és egyéb repülőipari termékek műszaki integrációjának, valamint ezen integrációnak a különféle piacok alakulására gyakorolt valószínű befolyásának részletes elemzése, ez ugyancsak megingatja a bizottsági álláspont hitelességét. Nem elegendő az, ha a Bizottság egy sor logikus, de feltételezett



fejlődési irányt bemutat, amelyek megvalósulása esetén a Bizottság attól tart, hogy a versenyre vélhetőleg káros hatást gyakorolnának számos különféle piacon. Ellenben olyan kötelezettség terheli, hogy minden olyan piac fejlődésére nézve konkrét elemzést kell végeznie, amelyen be akarja mutatni, hogy erőfölényes helyzet jönne létre vagy erősödne meg a bejelentett összefonódási ügylet eredményeként, és köteles meggyőző bizonyítékokat felhozni e következtetés alátámasztására.

- 430 A fentiek alapján a Bizottság nem bizonyította megfelelően, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás ténylegesen képes lenne – közvetlenül az összefonódást követően, vagy a viszonylag közeli jövőben – arra, hogy a repüléselectronikai és/vagy egyéb repülőipari termékeinek értékesítését műszaki korlátozás révén összekapcsolja a hajtóműveinek az értékesítésével.

#### A vegyes csomagban értékesítésről

- 431 A vegyes csomagban értékesítést illetően megjegyzendő, hogy a fenti 408-411. pont megállapításaira, azaz azon követelményekre figyelemmel, hogy a vevőnek egy és ugyanazon személynek kell lennie, és a 414-415. pontban foglaltakra figyelemmel, amelyek a repülőgép különféle alkotóelemei megrendelésének időzítésére vonatkoztak, az összefonódással létrejött vállalkozás képes lenne bizonyos esetekben és bizonyos termékek vonatkozásában valamely termékek körét alacsonyabb áron kínálni azzal a feltétellel, hogy mindegyik terméket megvásárolják. Valamely gazdasági szereplő általában ugyanis bármikor képes több, rendszerint egyenként értékesített terméket együtt tartalmazó csomagot kínálni.
- 432 Mindazonáltal az ilyen ajánlatnak csak annyiban van gazdasági hatása a piacra, amennyiben azt a vevők elfogadják, és különösen, ha nem kérik az ajánlat különálló termékekre való szétbontását. A Bizottságnak kellett tehát bizonyítania, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás érvényre juttathatta volna, hogy a vevőknek ajánlott csomag bontatlan maradjon. Ezen túlmenően, amint a fentiekben is megállapítottuk, a Bizottságnak kellett volna bizonyítania annak valószínűségét, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás ténylegesen kihasználta volna a lehetőséget a vegyes csomagban értékesítés gyakorlására.

- 433 Emlékeztetni kell arra, hogy a fenti 58. pontban hivatkozott Tetra Laval kontra Bizottság ügyben hozott ítéletben az Elsőfokú Bíróság viszonylag szigorúan fejezte ki magát a Bizottság által bemutatandó bizonyítékokra vonatkozóan, amikor az elemzése részeként arra a tényre hivatkozik, hogy a vállalkozás adott magatartást tanúsít majd a jövőben, és ennek folytán erőfölényes helyzet jön létre, megállapítva, hogy ezen intézmény feladata, hogy „meggyőző bizonyítékokkal” szolgáljon ilyen esetekben (lásd különösen az ítélet 154. és azt követő pontjait). Amint azt a Bíróság az ítélet e részének a fellebbezési eljárásban való jóváhagyásakor megállapította, hogy amikor így fejezte ki magát, az Elsőfokú Bíróság semmi esetre sem állapított meg új feltételt a bizonyítás megkövetelt szintjére vonatkozóan, csupán felhívta a figyelmet a bizonyíték alapvető szerepére, amely nem más, mint a meggyőzés valamely elmélet, vagy a jelen esetben az összefonódás tárgyában hozott határozat megalapozottságáról (a fenti 60. pontban hivatkozott Bizottság kontra Tetra Laval ügyben hozott ítélet 41. pontja).
- 434 A jelen esetben a Bizottság a megtámadott határozatban lényegében három elkülönülő érvelési vonalat követett annak valószínűsítésére, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás valóban folytatna vegyes csomagban értékesítést.
- 435 Elsősorban azt állította, hogy az általa vázolt magatartáshoz hasonló gyakorlatra a múltban már sor került az érintett piacokon, különösen a Honeywell részéről (lásd egyebek mellett a megtámadott határozat (361)-(370) preambulumbekzdését). Ugyancsak megjegyzendő ezzel kapcsolatban, hogy a Bizottság e tekintetben jelentősnek tekintette a „Honeywell termékintegrációban meglévő erejét” (a megtámadott határozat (289)-(292) preambulumbekzdése), és a „Honeywell erejét a csomagban értékesítés terén” (a megtámadott határozat (293)-(297) preambulumbekzdése).
- 436 Másodsorban azzal érvelt, hogy az elfogadott közgazdasági elméletek, különösen a „Cournot-hatás” (lásd egyebek mellett a megtámadott határozat (374)-(376) preambulumbekzdését) szerint az összefonódással létrejött vállalkozás gazdaságilag érdekelt lenne a Bizottság által vázolt magtartás folytatására, és nem volt szükség e tekintetben kifejezett közgazdasági modellre hivatkozni.

437 Harmadsorban a Bizottság állítása szerint az összefonódással létrejött vállalkozás stratégiai célja lenne a piaci erejének növelése a különböző piacokon, amelyeken jelen van, és e szándék megléte mellett a csomagban értékesítés gazdaságilag is ésszerű, és így valószínűsíthető magatartás lenne a részéről (lásd különösen a megtámadott határozat (353), (379), (391) és (398) preambulumbekendését). Az Elsőfokú Bíróság által feltett írásbeli kérdésre adott válaszában a Bizottság a tárgyaláson azt állította, hogy beadványában valójában az ösztönző erők halmozott hatására hivatkozott, amely szerinte a felperes kereskedelmi helyzetéből és az összefonódással létrejött vállalkozás stratégiai döntéseiből származik.

438 A Bizottság által a megtámadott határozat e részében alkalmazott három érvelési vonalat az alábbiakban vizsgáljuk meg.

– A korábbi magatartásról

439 Elsősorban megjegyzendő, hogy a Bizottság által példaként felhozott korábbi magatartások lényegükben a Honeywell által állítólag csomagban ajánlott repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékekre vonatkoztak (lásd különösen a megtámadott határozat (362)-(365) és (367) preambulumbekendését). Feltéve akár azt, hogy e példák kellőképpen bizonyításra kerültek, alig van jelentőségük annak megállapításában, hogy az összefonódást követően létrejött vállalkozás vélhetőleg képes lenne-e a hajtóműveket, valamint a repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékeket csomagban értékesíteni, és ehhez kellő kereskedelmi hajlandósággal is rendelkezne. Nem vitatott, hogy a hajtóművek ára jelentősen magasabb az egyes repüléselectronikai és egyéb repülőipari alkatrészek áránál, és így a vegyes csomagban értékesítés kereskedelmi dinamikája határozottan eltér attól függően, hogy azt kizárólag repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékek, vagy e termékek és egy hajtómű alkotja. Így nem bizonyítható a repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékekre vonatkozó példák alapján, hogy az összefonódást követően a hajtóművekre is kiterjedő vegyes csomagban értékesítés is életképes és kereskedelmileg előnyös lenne az összefonódással létrejött vállalkozás számára.

- 440 A Bizottság által felhozott egyetlen konkrét példa, ahol a csomagban értékesítés hajtóművet, valamint repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékeket egyaránt magában foglal, a [...] üzleti repülőgépre vonatkozik (lásd a megtámadott határozat (368) preambulumbekzdését). Mindazonáltal a Bizottság maga is elismeri a (368) preambulumbekzdés utolsó mondatában, hogy a kérdéses repülőgépgyártó [...]. Így e példa a megtámadott határozatban bemutatott módon nem bizonyítja, hogy a Honeywell sikeresen alkalmazott volna üzleti repülőgép-hajtóműre, valamint repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékekre kiterjedő csomagban értékesítést. Éppen ellenkezőleg, az a tény, hogy [...], egyenes cáfolata a Bizottság e pontban elővezetett érvelésének.
- 441 A Bizottság a megtámadott határozat (366)-(367) preambulumbekzdésében azt is állítja, hogy a Honeywell azon képességére, hogy a hajtóműveket, valamint a repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékeket is magában foglaló átfogó csomagban értékesítést tud végezni, csak a közelmúltban, különösen az 1999-es Honeywell-AlliedSignal összefonódást követően tett szert. Jóllehet e körülmény magyarázatul szolgálhatna arra, hogy a Bizottság miért is lelt csupán egyetlen példára e csomagban értékesítés esetében, ez nem pótolja azon meggyőző példák hiányát, amelyek alapján az Elsőfokú Bíróság végeredményben arra a következtetésre juthatna, hogy a korábbi magatartás igazolja annak valószínűségét, hogy hasonló magatartás jelenne meg a jövőben.
- 442 Mindamellet jelentős különbségek vannak a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-ágazat, amelyben az összefonódás a jövőben először tenné lehetővé az így létrejött vállalkozás számára a csomagban értékesítés alkalmazását, és az üzleti repülőgép-ágazat között, jelesül amennyiben is a nagyméretű kereskedelmi repülőgépek a hajtóművek tekintetében időnként többforrású platformok, ahol a hajtóműgyártó vevője a légitársaság, míg az üzleti repülőgépek mindig egyforrású platformok, ahol a vevő a repülőgépgyártó.
- 443 A fentiek fényében a Bizottság által a Honeywell korábbi magatartására felhozott példák nem támasztják alá, hogy az összefonódást követően az így létrejött vállalkozás valószínűsíthetően vegyes csomagban értékesítést folytatott volna

egyfelől a korábbi GE hajtóműveivel, másfelől a korábbi Honeywell repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékeivel.

– A közgazdasági elemzésekről

444 A Bizottság által alkalmazott, a közgazdasági elméletekre vonatkozó második érvelési vonal kapcsán a felperes előadja, hogy a Bizottság a kifogásközlésben a Choi-modellre hivatkozott, amely szerint valamely jelentős termékalettával rendelkező vállalkozás, mint amilyen az összefonódással létrejött vállalkozás is, képes és hajlandó lenne a vegyes csomagban értékesítés folytatására. Ugyancsak állítja, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban végül elvetette ezt a modellt. A Bizottság ugyanakkor az Elsőfokú Bíróság előtt azt állította, hogy sem el nem fogadta, sem el nem vetette a Choi-modellt, figyelemmel arra, hogy az összefonódással létrejött vállalkozásnak az összefonódást követően meglévő hajlandósága a csomagban értékesítés folytatására egyébként is nyilvánvaló a megtámadott határozatból (lásd különösen a megtámadott határozat (374-376) preambulumbekzdését a Cournot-modellről).

445 E tekintetben megjegyzendő, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (352) preambulumbekzdésében fenntartotta, hogy szükségtelen volt a közigazgatási eljárás során előterjesztett bármelyik modellre hagyatkozni. Ráadásul a meghallgatási tisztviselő a jelentésében megállapította, hogy a Bizottság már a határozata tervezetében sem hivatkozott a Choi-modellre.

446 Ráadásul a Bizottság a megtámadott határozatban csak közvetetten hivatkozott a Choi-modellre, amikor is a (352) preambulumbekzdésben azt állította, hogy „a különféle közgazdasági elemzések elméleti viták tárgyát képezték, különösen, ami az egyik harmadik fél által készített [vegyes csomagban értékesítésre vonatkozó] elemzést illeti”. Amint ezzel szemben a felperes megjegyzi, a Bizottság a kifogásközlésben részletesen bemutatta a Choi-modellt, és e modellre az összefonódással létrejött vállalkozás jövőbeni magatartására és annak gazdasági következményeire vonatkozó álláspontját alátámasztó bizonyítékként kifejezetten

is hivatkozott. E körülmények között, jóllehet a Bizottság nem ismerte el, hogy a Choi-modellnek nincs bizonyító ereje, mégsem hagyatkozott rá aktívan a megtámadott határozatban. Megállapítandó tehát, hogy a jelen eljárás szempontjából a megtámadott határozatot nem támasztja alá semmilyen közgazdasági modell, amely kifejezetten a jelen ügyre vonatkozó adatok alapján elemezné a bejelentett ügylet esetleges következményeit.

447 Meg kell tehát vizsgálni, hogy ilyen közgazdasági modell hiányában is bizonyította-e a Bizottság, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás az összefonódást követően hajlandó lenne-e a vegyes csomagban értékesítés folytatására.

448 A megtámadott határozat (349)-(355) preambulumbekzdésében a Bizottság kifejti azt a mechanizmust, amelynek révén a csomagban értékesítés erőfölényt hozna létre a repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékek piacain, és lényegében arra szorítkozik, hogy kifejtse azokat az indokokat, amelyek alapján nézete szerint az összefonódással létrejött vállalkozás képes lenne az összefonódást követően a csomagban értékesítés folytatására. Így az SFE-szabványtermékek tekintetében hivatkozik „az új vállalkozás azon képességére, hogy a repülőgépgyártók számára termékcsomagokat kínáljon fel” ((349) preambulumbekzdés). A BFE és opciós SFE-termékek esetében megállapítja, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás „képes lesz olyan termékcsomagok felkínálására, amelyeket a piacon az összefonódást megelőzően még soha nem kapcsoltak össze, és amellyel egyetlen versenytárs sem lesz képes önmagában lépést tartani” ((350) preambulumbekzdés), és ez „elősegítheti a Honeywell BFE és opciós SFE-termékeinek választását azzal, hogy a GE hajtóműveit és kapcsolódó szolgáltatásait is tartalmazó nagyobb csomag részeként értékesíti azokat” ((350) preambulumbekzdés), továbbá ezáltal „képes lesz úgy árazni a csomagajánlatait, hogy arra ösztönözze a vevőket, hogy GE-hajtóműveket, valamint a Honeywell BFE és opciós SFE termékeit vásárolják a versenytársaké helyett.” ((353) preambulumbekzdés).

449 A Bizottság a (349)-(355) preambulumbekzdésben, ahol szemben az arra vonatkozó pusztá képességgel, az összefonódással létrejött vállalkozásnak az e magatartások

folytatására való hajlandóságára hivatkozik, olyan bizonyítékot vagy elemzést nem hoz fel, amely alátámasztaná, hogy tényleges valószínűsége lett volna az ilyen hajlandóságnak az összefonódást követően. Így a (349) preambulumbekzdésben a Bizottság csupán annyit állít, hogy „a GE és Honeywell termékekre vonatkozó ajánlatok kiegészítő jellege, meglévő piaci helyzetükkel együtt az összefonódással létrejött vállalkozást képessé teszi és gazdasági szempontból érdekeltté teszi csomagajánlatok vagy keresztfinanszírozás alkalmazására mindkét termékcsoport vevői esetében”, de nem fejt ki, hogy e körülmények miért elegendők az érdekelttség megalapozására. A (354) preambulumbekzdésben megállapítja, hogy „[a]z összefonódással létrejött vállalkozás hajlandósága termékcsomagok értékesítésére rövid vagy közép távon változhat, például, ha új generációs repülőgép-platformokat és repülőgép-felszereléseket fejlesztenek ki”, de nem magyarázza meg, hogy mi adna alapot e hajlandóságra, sem azt, hogy milyen különbség lenne az előre felvázolt változások előtti és utáni érdekelttségben.

450 Ennek megfelelően a (349)-(355) preambulumbekzdésben lévő magyarázat nem támasztja alá, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás érdekelt lenne az összefonódást követően vegyes csomagban értékesítést folytatni. Mindazonáltal a Bizottság egyéb megfontolásokat is előterjeszt a „2. A feleknek a [csomag] ajánlatokra vonatkozó érvei” cím alatt. Különösen e cím alatti egyik rész címe „A csomagban értékesítés Cournot-hatása”. A Cournot-hatás olyan közgazdasági elmélet, amely lényegében a termékek széles körét értékesítő vállalat által a korlátozottabb termékkörrel rendelkező versenytársaival szemben élvezett előnyökkel foglalkozik, amelyek abból származnak, hogy ha e vállalat kedvezményeket biztosít a termékskála valamennyi eleme vonatkozásában, ezáltal csökkentve mindegyiken a haszonkulcsát, összességében mégis hasznot húz e magatartásból, mivel nagyobb mennyiséget értékesít a termékskála valamennyi termékéből.

451 Az e cím alatt szereplő (374)-(376) preambulumbekzdésben a Bizottság az összefonódásban részes felek állítására azt a választ adja, hogy „hajlandóságuk a termékeik árának csökkentésére alacsony, mivel a repülőgépek iránti kereslet viszonylag rugalmatlan a hajtóművek és alkatrészek árának vonatkozásában, és a repülőgép teljes ára csak az egyik a légitársaságok által a repülőgép megvásárlásakor figyelembe vett számos szempont közül.”

- 452 Miután a (375) preambulumbekzdésben megállapította, hogy megítélése szerint a repülőgép-felszerelések és -tartozékok iránti kereslet nem teljesen rugalmatlan, a Bizottság továbbá a (376) preambulumbekzdésben megjegyzi, hogy külön-külön viszont az egyes jogalanyok termékei iránti kereslet valójában rugalmas. Mindebből arra következtet, hogy „még akkor is, ha a csomagban értékesítés nem érintené a repülőgépek, hajtóművek és tartozékok iránti összkeresletet, a csomagban értékesítés a piaci részesedések újraosztására és ennél fogva az összefonódással létrejött vállalkozás javára való eltolódásához vezetne”.
- 453 Ezen érvelésből következően a Bizottság szerint az összefonódással létrejött vállalkozás a Cournot-hatás alapján hajlandó lenne az összefonódást követően vegyes csomagban értékesítést végezni, függetlenül attól, hogy a kereslet az egyes repülőgép-felszerelések szintjén rugalmas-e vagy sem. Mindazonáltal, amint a Rolls-Royce által a jelen ügyben megbízott szakértő, a Frontier Economics is elismeri a keresetlélhez mellékelt, 2001 augusztusi hírlevelében, egy ilyen álláspontnak a Cournot-hatás alapján való alátámasztása részletes tapasztalati elemzést igényelne mind az árcsökkenések mértékére és az eladások várható elmozdulására, mind pedig a különféle piaci szereplők költségeire és nyereségrátájára kiterjedően.
- 454 Ugyancsak megjegyzendő, hogy úgy tűnik, a Bizottság maga is úgy találta a közigazgatási eljárás szakaszában, hogy ilyen közgazdasági elemzés szükséges volt álláspontja megalapozásához. A kifogásközlés 526-528. pontja azonos a megtámadott határozat (374)-(376) preambulumbekzdésével azzal a különbséggel, hogy a kifogásközlés 175. lábjegyzetében, amelyre az 528. pont végén hivatkozik, a Bizottság megállapítja, hogy Choi professzor kidolgozott egy modellt, amely azt a helyzetet elemzi, amelyben az érintett termékek iránti kereslet rugalmatlan volt, és amely megmutatta, hogy a csomagban értékesítés versenyellenes hatásokkal járhat.
- 455 Ezen túlmenően a felperes hivatkozik más közgazdászok jelentéseire is, különösen a kifogásközlésre adott válaszhoz és a keresetlélhez mellékelt, Nalebuff, Rey és Shapiro professzorok által készítettre, amely Choi professzor következtetésével ellentétben lényegében azt mutatja, hogy az összefonódással létrejött vállalkozásnak



az ügyletet követően feltehetőleg nem lenne – legalábbis jelentős – érdeke egyes csomagban értékesítést végezni. Nalebuff és Rey professzorok különösen Choi professzornak a piac természetére vonatkozó alapfeltételezését kifogásolják, és Rey professzor többek között megjegyzi, hogy a Choi-modell a kiindulási paraméterek körétől függően – a saját feltételeinek megfelelő – egymástól eltérő eredményekhez vezethet.

456 Így anélkül, hogy részletesen elemeznénk a jelen eljárásban akár a különféle közgazdászok következtetéseinek a megalapozottságát, akár a Nalebuff, Rey és Shapiro professzorok által készített elemzésnek a Choi professzoréhoz mért viszonylagos súlyát, megállapítható, hogy vita tárgyát képezi az a kérdés, hogy a Cournot-hatás ösztönözte volna-e az összefonódással létrejött vállalkozást a egyes csomagban értékesítés folytatására. Tehát a Bizottság következtetése az ezen ösztönző erő valószínűségéről bizonyosan nem – közvetlenül és automatikusan – a Cournot-hatás közgazdasági elméletéből származik.

457 Ráadásul a csomagban értékesítések alkalmazására vonatkozó további megfontolás e helyütt arra utal, hogy a Bizottság álláspontja a jelen eljárásban nem alapozható a Cournot-hatásra való hivatkozásra.

458 E tekintetben a felperes helyesen jegyezte meg mind a közigazgatási eljárásban, mind pedig az Elsőfokú Bíróság előtt, hogy a Snecma nem lenne érdekelt abban, hogy nyereségének egy részét árkedvezmények nyújtása révén feláldozza azért, hogy ezzel a korábbi Honeywell nyereségét növelje, ezért nem lenne lehetséges a CMFI-hajtóműveket is magában foglaló egyes csomagban értékesítés. A Bizottság a megtámadott határozatban nem vette megfelelően figyelembe azt a kereskedelmi hatást, amelyet e körülmény szükségszerűen az összefonódással létrejött vállalkozás azon hajlandóságára gyakorolna, hogy az összefonódást követően csomagban értékesítést folytasson, amikor a megtámadott határozat (393) preambulumbekézdésében megjegyzte, hogy nincs olyan ok, amely miatt a Snecma, amely önálló hajtóműgyártóként nem versenyzik a GE-vel, ne támogatóna ezt az eljárást.

459 Ha a Snecma annak érdekében, hogy növelje a CMFI-hajtóműveket és az összefonódással létrejött vállalkozás által gyártott repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékeket tartalmazó csomagok értékesítését, beleegyezne e hajtóművek eladási árának csökkentésébe, akkor csak abban az esetben húzna hasznot e magatartásból, amennyiben növekedne az eladott hajtóműveinek száma. Így tehát nem jelentkezne a Cournot-hatás, hogy megnövelje a Snecma nyereségét a teljes termékskálán. Még ha a Cournot-hatás a Bizottság álláspontja szerint a csomagban értékesítés végzésére ösztönző körülmény is lenne, meg kell állapítani, hogy ezen érvelés nem igazolja a megtámadott határozat (393) preambulumbekkezdésében megjelenő bizottsági következtetést, amely szerint a Snecmának az összefonódással létrejött vállalkozással azonos üzleti érdeke lenne.

460 Következésképpen a CFMI-hajtóműveket is magába foglaló vegyes csomagban értékesítés keretében a vevőknek adott hajtómű-árkedvezményt fő szabály szerint kizárólag a GE-nek kellene finanszíroznia. Más szavakkal az ilyen árkedvezmény abszolút összegét le kellene vonni a CFMI-hajtómű árának nagyjából a feléből, a GE-nek a közös vállalatban való részvételi arányának megfelelően, mivel a Snecmának nem lenne a GE-ével összehasonlítható üzleti érdeke, hogy jelentősebb mértékben hozzájáruljon az ilyen árendedmény finanszírozásához. Így az összefonódással létrejött vállalkozás „lehetősége” arra, hogy elősegítse a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán a csomagban értékesítéseit, általában kisebb lenne a CFMI-hajtóművek esetében, mint az egyedül a GE által gyártottak esetében.

461 Következésképpen a CFMI-hajtóműveket is magába foglaló vegyes csomagban értékesítés az összefonódással létrejött vállalkozás szempontjából üzleti értelemben sokkal kevésbé lenne nyereséges, mintha e hajtóművek egyedüli gyártója is a felperes lenne. Még ha megállapítható is lenne itt a Cournot-hatás jelenléte a korábbi GE hajtóműveit magába foglaló vegyes csomagban értékesítés esetén, a Bizottságnak akkor is, az előző pontban említett körülményeket is figyelembe vevő konkrét elemzést kellett volna végeznie annak megállapítására, hogy ilyen hatás fennállt-e a CMFI-hajtóműveket is magában foglaló vegyes csomagban értékesítés esetén.

462 Tekintettel a fentiekre a Cournot-hatás elméletét a jelen ügy sajátos körülményeire alkalmazó részletes közgazdasági elemzés hiányában, és annak alapján, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban ezt az elméletet röviden megemlíttette, nem lehet arra a következtetésre jutni, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás valószínűsíthetően vegyes csomagban értékesítést folytatott volna a összefonódást követően. A Bizottság a Cournot-hatásra hivatkozással akkor szolgált volna a fenti 58. pontban hivatkozott Tetra Laval kontra Bizottság ügyben hozott ítélet szerinti meggyőző bizonyítékokkal, ha igazolta volna annak a jelen ügyben való konkrét alkalmazhatóságát. Ennek megfelelően pusztán annak leírásával, hogy meglátása szerint az összefonódást követően milyen gazdasági körülmények lennének jelen a piacon, a Bizottság nem tudta sikeresen és kellő valószínűséggel bemutatni, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás vegyes csomagban értékesítést folytatott volna a összefonódást követően.

– A felvázolt magatartás stratégiai jellegéről

463 Harmadsorban a Bizottság úgy érvelt az Elsőfokú Bíróság előtt, hogy leírása a csomagban értékesítésről és tényleges megvalósulásának valószínűségéről annak fényében olvasandó, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás stratégiaileg egyfajta „befolyásként” kifejezetten arra használja majd a csomagajánlatok tételére vonatkozó képességét, hogy versenytársait marginalizálja. A felperes szerint a megtámadott határozat ilyen értelmezése „elfogadhatatlan”, mivel ezt az Elsőfokú Bíróság előtt most hozták fel először. Lényegében azt kifogásolja a Bizottsággal szemben, hogy az a bírósági eljárás alatt kísérel meg hibás érvelésén javítani. Ennek kapcsán elegendő arra rámutatni, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban igenis fenntartotta, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás a jövőben, különösen a keresztfinanszírozás révén, stratégiaileg a versenytársai kiszorítására használná fel a csomagban értékesítési képességét (lásd különösen a (353), (379), (391) és (398) preambulumbekendést). Ennek megfelelően szükséges a felperes által előterjesztett többi érv vizsgálata is.

464 E tekintetben először is megjegyzendő, hogy a fenti 60. pontban hivatkozott Bizottság kontra Tetra Laval ügyben hozott ítéletében a Bíróság az Elsőfokú

Bírósághoz hasonlóan megállapította, hogy amennyiben a Bizottság olyan jövőbeni magatartásra hivatkozik, amelyet állítása szerint az összefonódást követően az összefonódással létrejött vállalkozás követni fog, akkor a Bizottság e magatartás tényleges bekövetkezését meggyőző bizonyítékokkal és kellő valószínűséggel köteles bizonyítani (lásd a fenti 64. pontot is).

465 A jelen ügyben már megállapításra került a fenti 462. pontban (lásd a 432. pontot is), hogy a Bizottság nem bizonyította az ügy objektív kereskedelmi és gazdasági körülményeire hivatkozva, hogy az összefonódással létrejött vállalkozásnak szükség-szerűen érdekében állna, hogy az összefonódást követően vegyes csomagban értékesítést alkalmazzon. Így az összefonódást követően az összefonódással létrejött vállalkozásnak kereskedelmi szempontból különféle stratégiákra nyílt volna lehetősége. Jóllehet a Bizottság által felvázolt stratégiai választás kétségkívül a rendelkezésére állók között lett volna, a rövid távú nyereségmaximalizálás az egyes termékeken elérhető legnagyobb haszonkulcs elérésével szintén nyitott lehetőség lett volna.

466 Emiatt és azáltal, hogy nem bizonyította kellőképpen, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás gazdaságilag érdekelt volt, a Bizottság feladata volt, hogy a megtámadott határozatban arra utaló egyéb bizonyítékokat terjesszen elő, hogy a vállalkozás rövid távú profitáldozattal járó stratégiai döntést hozott volna azért, hogy a piaci részesedését a későbbi magasabb nyereség elérése céljából a versenytársai rovására megnövelje. Adott esetben például ilyen bizonyítékot képezhetek volna olyan belső dokumentumok, amelyek igazolják, hogy a felperes igazgatótanácsának ez volt a célja, amikor ajánlatot tett a Honeywellre. Az Elsőfokú Bíróság nem tehet mást, minthogy e tekintetben a felperes állításaival párhuzamosan megállapítja, hogy a Bizottság nem terjesztett elő olyan bizonyítékot, amely alapján megállapítható, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás valóban ezt a stratégiai döntést hozta volna. A Bizottság mindössze azt állítja a megtámadott határozatban, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás képes lett volna a csomagajánlatait stratégiaileg árazni, és keresztfinanszírozást folytatni, és ténylegesen is így járt volna el, azonban nem hoz fel olyan indokolást, amely igazolja ezt az állítást (lásd különösen a (353), (379), (391) és (398) preambulumbekendést). Mindazonáltal az a tény, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás ilyen stratégiai döntést hozhatott volna, nem elégséges annak megállapítására, hogy ténylegesen is így járt volna el, és annak eredményeként erőfölényes helyzet jött volna létre a különféle repülőelektronikai és egyéb repülőipari termékek piacain.

- 467 Végezetül a Bizottság az Elsőfokú Bíróság előtt arra hivatkozott, hogy a felperes előre vázolt jövőbeni magtartásának stratégiai célját is figyelembe kellett vennie az e magatartás valószínűségének vizsgálata során. Jóllehet ezen érv megmagyarázhatja, hogy a Bizottság miért nem hivatkozott külön valamelyik közgazdasági modellre, ez ismételten nem ellensúlyozza a felperes e stratégiai céllal követett üzletpolitikája elfogadásának valószínűségére vonatkozó bizonyítékok hiányát.
- 468 Szükséges hozzátenni, hogy a fenti 58. pontban hivatkozott Tetra Laval kontra Bizottság ügyben hozott ítélet szerint a Bizottságnak ténylegesen figyelembe kellett volna vennie az EK 82. cikk alapján az erőfölénnyel való visszaélésre kiszabott bírságok lehetőségének az összefonódással létrejött vállalkozásra gyakorolt elrettentő hatását (lásd a fenti 70. és azt követő pontokat). E körülmény mellőzése a megtámadott határozatban tovább gyengíti a vegyes csomagban értékesítésre vonatkozó bizottsági elemzést.
- 469 Tekintettel a fentiekre meg kell állapítani, hogy a Bizottságnak a „stratégiai” üzletpolitika jövőbeli alkalmazásán alapuló indokolása nem elfogadható, mivel nem hivatkozott e feltevés valószínűségét alátámasztó meggyőző bizonyítékokra.

#### Következtetés

- 470 A fentiekből következik, hogy a Bizottság nem bizonyította kellőképpen, hogy az összefonódást követően az összefonódással létrejött vállalkozás a korábbi GE hajtóműveit, valamint a korábbi Honeywell repüléselektronikai és egyéb repülőipari termékeit is magában foglaló csomagban értékesítést folytatott volna. Ilyen értékesítés hiányában, pusztán az a tény, hogy az összefonódással létrejött vállalkozásnak a versenytársakénál szélesebb termékskalája lenne, még nem elégséges azon következtetés igazolására, hogy erőfölényes helyzete jönne létre vagy kerülné megerősítésre a különféle érintett piacokon.

471 Tekintettel az előző pontba foglalt következtetésre, nem szükséges megvizsgálni azon felperesi érvet, amely a Bizottság állítására, a versenytársaknak a piacról való kizárására vonatkozik, mivel a Bizottság a csomagban értékesítésről szóló következtetéseit nem kellőképpen bizonyította.

472 Azt sem kell megvizsgálni, hogy a Bizottság hogyan kezelte az ügy e körülményére vonatkozó kötelezettségvállalásokat, így különösen a csomagban értékesítésre vonatkozó magatartásbeli kötelezettségvállalást, amelyet a Bizottság elutasított. Ezen túlmenően mivel sem a Honeywellnek a repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékek különféle piacaira vonatkozó tevékenységére vonatkozó szerkezeti, sem pedig a GECAS jövőbeni magatartására vonatkozó kötelezettségvállalásokat (a fenti 365. pont) nem szükséges megvizsgálni, jelentőségét veszítette az a kérdés, hogy a két kötelezettségvállalási csoport melyikét kellett volna a Bizottságnak figyelembe vennie. Amint a fenti 50. pontban megállapításra került, az összefonódásban részes felek által felajánlott két kötelezettségvállalási csoport csak e két szempontból tért el egymástól.

473 Meg kell tehát állapítani, hogy a Bizottság nyilvánvaló értékelési hibát követett el annak megállapításával, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás által a jövőben alkalmazott csomagban értékesítés a repülélelektronikai és egyéb repülőipari termékek piacain erőfölényes helyzet létrehozását vagy megerősítését eredményezte volna, illetve hozzájárult volna a GE-nek a nagyméretű kereskedelmi repülőgéphajtóművek piacán az összefonódás előtt meglévő erőfölényének megerősítéséhez.

#### E – A horizontális átfedésekről

474 A felperes a megtámadott határozatban megjelenő, az összefonódásban részes feleknek a nagyméretű regionális repülőgéphajtóművek, az üzleti repülőgéphajtóművek és a kis teljesítményű hajó-gázturbinák piacain meglévő termékei

közötti horizontális átfedésre vonatkozó indokolás kapcsán előadja, hogy a Bizottság tévesen következtetett arra, hogy versenyellenes hatással járó erőfölényes helyzetek alakultak volna ki.

### 1. *A nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművekről*

<sup>475</sup> A felperes szerint a Bizottságnak a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek esetében megjelenő horizontális átfedésre vonatkozó elemzése két alapvető hibában szenved, egyrészt megállapítja, hogy a felperes és a Honeywell nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművei azonos érintett piacon vannak, és másrészt pedig nem megfelelően értékeli az összefonódásnak az e hajtóművek piacára gyakorolt hatását.

#### a) A felek érvei

A piac meghatározásáról és az összefonódás előtt az érintett piacon meglévő erőfölényről

<sup>476</sup> A felperes szerint az összefonódást megelőzően nem volt erőfölényes helyzetben a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek piacán.

<sup>477</sup> Kifejti, hogy az érintett piac megfelelő meghatározása szükséges előfeltétel az összefonódás versenyre gyakorolt hatásának bármely elemzéséhez (a C-68/94. és C-30/95. sz., Franciaország kontra Bizottság egyesített ügyekben 1998. március 31-

én hozott ítélet [EBHT 1998., I-1375. o.]. A közösségi versenyjog alkalmazásában az érintett piac meghatározásáról szóló bizottsági közlemény (HL 1997 C 372., 5. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 1. kötet, 155. o., a továbbiakban: a piac meghatározásáról szóló közlemény) 13. pontja szerint a piac meghatározásakor figyelembe veendő fő körülmények a keresleti és kínálati oldali helyettesíthetősége, amelyet tapasztalati bizonyítékok alapján kell meghatározni. Szerinte a Bizottság a jelen ügyben nem alkalmazta e közleményt.

478 A repülőgép-hajtóművek vonatkozásában a Bizottság az Engine Alliance határozatban megállapította, hogy minden egyes „hajtóműcsaládnak” nagyjából olyan önálló tolóerő, súly és egyéb teljesítményjellemzői vannak, amelyek alkalmassá teszik valamely adott platformra. A GE-hajtóművek jóval erősebbek, nehezebbek és összetettebbek, mint a Honeywell hajtóművei.

479 Az egyetlen körülmény, amelynek alapján a GE és a Honeywell hajtóműveinek helyettesíthetőségére lehet következtetni, az az, hogy a Honeywell-hajtóművekkel meghajtott Avro egyes vevői vásárolhatnak GE-hajtóművel üzemelő más repülőgépeket is. Ha a Bizottság ilyen „másodlagos” helyettesíthetőségre hivatkozik, akkor ki kell fejtenie ezen újszerű eljársmódot, hogy e másodlagos helyettesíthetőség miért jelentős, és ez hogyan vezethet a versenytársak kizárásához. Ezen túlmenően a piac meghatározásáról szóló közlemény szerint a Bizottság köteles tapasztalati bizonyítékokkal szolgálni e helyettesíthetőségre, amit jelen esetben nem tett meg.

480 A felperes szerint mindazonáltal a piaci részesedésnek korlátozott szerepe lehet a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművekéhez hasonló pályázatos piacokon fennálló erőfölény értékelésében. Álláspontja szerint nem volt erőfölényes helyzetben az összefonódást megelőzően, mivel nem volt képes versenytársaitól független magatartás tanúsítani.



- 481 A Bizottság emlékeztet a határozatának azon következtetésére, amely szerint az üzembe helyezett hajtómű-állomány és a még nem teljesített nagyméretű regionális repülőgép-hajtómű megrendelések vonatkozásában a GE erőfölényes helyzetben van. A GE és a Honeywell együttesen a még szolgálatba nem állított repülőgépek piacán 100%-os, míg az üzembe helyezett hajtóművek esetében [90-100]%-os részesedéssel rendelkezne. Ezt a monopóliumot vagy kvázi monopóliumot – különösen az egyszerű vagy műszaki csomagban értékesítés miatt – nem lehetne belátható időn belül megtörni.

#### Az összefonódásnak az érintett piacra gyakorolt hatásáról

- 482 A felperes szerint még annak feltételezése mellett is, hogy a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóműveknek csak egy piaca van, a Bizottság elismerte, hogy a létező platformok esetében „az összefonódásból származó piaci részesedésnövekedés meglehetősen alacsony” (a megtámadott határozat (429) preambulumbekkezdése). Mindazonáltal a Bizottság ellentmondásos módon fenntartja, hogy az összefonódás megakadályozná az árversenyt. Márpedig egyetlen példát sem hoz fel a GE- és a Honeywell-hajtóművek közötti versenyre, vagy bármilyen bizonyítékot az összefonódásnak a piacra gyakorolt hatásáról, noha az Avro termelése nem éri el az évi 20 Honeywell meghajtású egységet.
- 483 A felperes szerint a Bizottság által hivatkozott bizonyítéknak nincs jelentősége. A piaci helyzetéből fakadó bevételek elhanyagolhatók, tekintettel az Avro termelésének alacsony szintjére. Azzal, hogy a GE Capital és a GECAS létezésére hivatkozik, a Bizottság ugyanazt a bizonyítékot veszi alapul az erőfölény megerősödésének bizonyítására, mint amit arra használt, hogy bemutassa az erőfölényes helyzet fennállását.
- 484 A jövőbeni platformok esetében a Bizottság nem hoz fel a verseny gyengülését alátámasztó bizonyítékokat. Először is a GE és a Honeywell pillanatnyilag nem versenyez egymással. Másodszor a Rolls-Royce és a P&W hitelt érdemlő verseny-

társak, ahogyan azt az Embraer, a Fairchild Dornier és az AI(R) repülőgépek példája is mutatja. A Bizottság mindössze megismétli a vegyes csomagban értékesítésre, a keresztfinanszírozásra és a vertikális integrációra vonatkozó érveit.

485 A Bizottság szerint a vizsgált piacon a hajtómű-kizárólagosság elve nem akadályozza meg a hajtóműgyártók között a végfogyasztókért folyó versenyt. A hajtóműgyártók érdekeltek a hajtóműveikkel felszerelt platformok támogatásában a hajtóművek teljesítőképessége, tartalék hajtóművekre vonatkozó vonzó ajánlatok és a vevőszolgálati termékek és szolgáltatások révén. Ez a versenyfajta az összefonódás eredményeként eltűnne. Az Avro alacsony rendelési állománya nem jelenti azt, hogy a másodlagos szintű verseny minden formája eltűnne.

486 Végezetül, amint a megtámadott határozatból kitűnik, az összefonódással létrejött vállalkozás pénzügyi ereje és vertikális integrációja a Rolls-Royce és a P&W kizárásához vezetne az érintett piacon azáltal, hogy lecsökkentené a hajlandóságukat egy olyan piacra való belépésre, ahol pillanatnyilag nincsenek jelen.

A nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművekre vonatkozó szerkezeti kötelezettségvállalás elutasításáról

487 A felperes rámutat arra, hogy jóllehet nem értettek egyet a Bizottsággal, az összefonódásban részes felek felajánlották, hogy leválasztják a Honeywellnek a jelenlegi és jövőbeni Avro modellek hajtóművei gyártásához kapcsolódó tevékenységét. Így a Bizottság által a megtámadott határozatban e tekintetben emelt kifogások teljesen megalapozatlanok.

488 A Bizottság megjegyzi, hogy különösen a jelen összefüggésben a GE-nek a kötelezettségvállalások elutasítására vonatkozó kifogásai pusztán kijelentések, amelyekből nem vonható le következtetés a megtámadott határozat érvényességére nézve.

b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

A piac meghatározásáról

489 Elsőként megjegyzendő, hogy az a kérdés, hogy a megfelelően megállapított, vagy egyébként nem vitatott tények alapján valamely vállalkozás erőfölényes helyzetben van-e az adott piacon, a fenti 62. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlat értelmében közgazdasági értékelési kérdésnek minősül, amely tekintetében a Bizottság széles mérlegelési mozgástérrel rendelkezik. E tekintetben az Elsőfokú Bíróság feladata annak felülvizsgálatára korlátozódik, hogy ez az értékelés mentes-e nyilvánvaló hibáktól.

490 Ezzel szemben a Bizottságnak nincs mérlegelési mozgástere a ténykérdések vonatkozásában. Ugyancsak megjegyzendő e tekintetben, hogy ha a felperes vitatja a megtámadott határozat valamely ténymegállapítását, nem kifogásolható, ha a Bizottság az e kifogásra adott válaszában az Elsőfokú Bíróság előtt bizonyítékokat hoz fel a kérdéses állítás alátámasztására, feltéve, hogy azzal a megtámadott határozatban leírt ténybeli háttérrel nem változtatja meg.

491 Szükséges tehát megvizsgálni a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek piacát meghatározó, a megtámadott határozatban szereplő bizottsági definíciót megkérdőjelező felperesi érveket annak tisztázása céljából, hogy azok elégségesek-e annak megállapításához, hogy a határozatban ténybeli tévedések vannak, illetve nyilvánvaló értékelési hiba merült fel.

492 A megtámadott határozat (9) preambulumbekzdésében a hajtómű-piacok általános leírása során a Bizottság megjegyzi, hogy a verseny két külön szinten valósul meg. Először is a hajtóműgyártók versenyeznek azért, hogy hitelesítsék őket valamely fejlesztés alatt álló platformra (a továbbiakban: elsődleges szintű verseny), és másodsor, amikor a repülőgép-platformot megvásároló légitársaságok kiválasztanak egyet a rendelkezésre álló hitelesített hajtóművek közül, vagy a légitársaságok választanak a különféle hajtóművekkel felszerelt repülőgépek közül (a továbbiakban: másodlagos szintű verseny). Az első esetben a hajtóművek műszaki és kereskedelmi alapon versenyeznek az adott platform meghajtásáért, és megjegyzendő, hogy az ilyen verseny megléte lényegében azon múlik, hogy van-e kínálati oldali helyettesíthetőség. A második esetben a hajtóművek ugyancsak műszaki és kereskedelmi alapon versenyeznek azért, hogy a légitársaság kiválassza őket, így a verseny inkább azon múlik, hogy van-e kínálati oldali helyettesíthetőség.

493 A jelen ügyben nem vitatott, hogy a Bizottság által a nagyméretű regionális repülőgépek piacához tartozónak tekintett valamennyi repülőgéptípus csak egyfajta hajtómű-moddelllel elérhető, következésképpen a repülőgép végső vevője nem választhat közvetlenül és önállóan a hajtóművek közül, mivel annak kiválasztása elválaszthatatlan magának a repülőgépnek a kiválasztásától. Ilyen körülmények között az előző pontban hivatkozott másodlagos szintű verseny csak közvetetten, a különféle hajtóművekkel felszerelt repülőgépek közötti verseny eredményeként érvényesülhet az érintett piacon.

494 E tekintetben a (9) preambulumbekzdésben a Bizottság megjegyzi, hogy a repülőgépek és hajtóműveik kiegészítő termékek, miután az egyiknek a másik nélküli megvásárlása nyilvánvalóan haszontalan. Megállapítja tehát, hogy a hajtóművek piacának meghatározásakor figyelembe kell venni a repülőgépek piacán zajló versenyt. Következésképpen a Bizottság a repülőgép-hajtóművek különböző piacait az általuk működtetett repülőgépek piaci alapján határozta meg, és ez utóbbi piacokat annak alapján definiálta, hogy a repülőgépeket milyen felhasználási célra tervezték (a megtámadott határozat (10) preambulumbekzdése).

- 495 E célból a Bizottság a repülőgépek három kulcsfontosságú jellemzőjét vette figyelembe: az ülések számát, a hatótávolságot és az árat. Elsőként a regionális repülőgépeket határozta meg, mint amelyek „30-90, vagy ennél több” üléssel rendelkeznek, a hatótávolságuk nem éri el a 2000 tengeri mérföldet, és amelyek ára legfeljebb 30 millió dollár (a megtámadott határozat (10) preambulumbekzdése). Ezután e csoporton belül két elkülönült piacot határozott meg: a kis teljesítményű regionális repülőgépeket 30-50 ülés esetén, és a nagyméretű regionális repülőgépeket, amelyek 70-90 vagy ennél több utas szállítására alkalmasak. E megkülönböztetést lehetővé tette az „eltérő ülés kapacitásuk, méretük, hatótávolságuk és az ezekből következő működési költségük (azaz az ülés kilométerre eső költség), és e két regionális repülőgéptípus eltérő felhasználási célokat szolgál és egymással nem helyettesíthető” (a megtámadott határozat (20) preambulumbekzdése).
- 496 A felperesnek a Bizottság által e tekintetben nem cáfolt állítása szerint a hajtóműveinek tolóereje oly mértékben különbözik a Honeywell hajtóműveinek tolóerejétől, hogy kizárt bármilyen közvetlen, elsődleges szintű verseny ugyanazért a platformért, mivel saját hajtóművei két hajtóműves repülőgépek meghajtására is alkalmasak, míg a Honeywell hajtóművei csak négy hajtóműves repülőgépeken alkalmazhatók.
- 497 Mindazonáltal megjegyzendő, hogy jóllehet igaz, hogy a repülőgépgyártónak nincs további lehetősége a hajtóműgyártó kiválasztására, ha már egyszer két hajtóműves vagy négy hajtóműves platformot választott, a megtámadott határozatból kitűnik, hogy e két választási lehetőség tulajdonképpen megvolt a Bizottság által meghatározott nagyméretű regionális repülőgépek piacán. Mivel ez a választási lehetőség fennállt, szükségszerűen volt valamilyen szintű kínálati oldali helyettesíthetőség a felperes és a Honeywell hajtóművei között, azzal a korlátozással, hogy az új platform kifejlesztését megcélzó repülőgépgyártónak ez irányú döntését a platform kifejlesztésének korai szakaszában kellett meghoznia. Mindenesetre a Bizottság nem állította sem a megtámadott határozatban, sem pedig az Elsőfokú Bíróság előtt, hogy ugyanazon tervezett platform hajtóművének szállítása tekintetében közvetlen, elsődleges szintű verseny lett volna a felperes és a Honeywell között. Ennek megfelelően, még ha el is fogadjuk a felperesnek a közvetlen, elsődleges szintű verseny hiányára vonatkozó érvét, ez nem érinti a megtámadott határozat jogszerűségét.

- 498 Meg kell tehát vizsgálni, hogy a felperes bizonyította-e, hogy a Bizottság ténybeli tévedést vagy nyilvánvaló értékelési hibát követett el amiatt, hogy a GE és a Honeywell-hajtóművekkel felszerelt repülőgépek közötti közvetett, másodlagos szintű fent említett versenyre hivatkozott, amikor arra a következtetésre jutott, hogy a felek hajtóművei versenyben álltak egymással.
- 499 A felperes két elkülönülő érvelési vonalat hoz fel a Bizottság azon álláspontjának cáfolatára, hogy a hajtóművek e piacon közvetett, másodlagos szintű versenyben állnak egymással. Először is kifejti, hogy ezen álláspont túlterjeszkedik a helyettesíthetőség elfogadott elméletén. Ezért a Bizottságnak ki kellett volna fejtenie új módszertanát, és meg kellett volna magyaráznia, hogy e másodlagos szintű helyettesíthetőség miért jelentős, és hogyan zárna ki a versenyt. Másodszor még ha létezne is e másodlagos szintű verseny, a Bizottság a megtámadott határozatban nem bizonyította, hogy a tényállás idején a GE-hajtóművekkel felszerelt repülőgépek versenyben álltak a Honeywell-hajtóművekkel meghajtott repülőgépekkel.
- 500 Megállapítható, hogy a megtámadott határozat (9) preambulumbekzdésében lévő leírás (lásd a fenti 492-494. pontot) a jelen ügy körülményei között megfelelően ismertette a bizottsági álláspontot. A Bizottság megállapította, hogy a hajtóművek a másodlagos szinten „műszaki és kereskedelmi alapon versenyeznek azért, hogy a légitársaság kiválassza őket”. Magától értetődő, hogy ha a repülőgép valamely alapvető fontosságú alkatrészének, mint például az azt meghajtó hajtómű, műszaki teljesítménye jelentősen nagyobb, mint az azonos kategóriájú más repülőgépek megfelelő alkatrészéé, akkor az előbbi repülőgép általában versenyelőnyt élvez a többivel szemben.
- 501 Hasonlóképpen a hajtómű ára is érintheti az egész repülőgép árát, és a Bizottság az összefonódásnak a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek piacára gyakorolt hatásaira vonatkozó leírásában, a megtámadott határozat (429) preambulumbekz-

désében kifejezetten megállapította, hogy a GE és a Honeywell összefonódása „megakadályozza, hogy a fogyasztók részesüljenek a gyártók között (például engedmények formájában) zajló árversenyből”.

- 502 A felperes vitatja, hogy bármilyen tere lenne a hajtóműgyártók közötti árversenynek a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek piacán, és megjegyzi, hogy végső soron a repülőgépgyártó az, aki végül a teljes platform/hajtómű árát meghatározza. Mindazonáltal a megtámadott határozatnak a nagyméretű regionális, és a nagyméretű kereskedelmi repülőgépekre vonatkozó csomagban értékesítéssel foglalkozó részében, a (391) preambulumbekzdés első mondatában a Bizottság megállapította, hogy amennyiben valamely platform esetében nincs is lehetőség a hajtómű-választásra, amely helyzet a nagyméretű regionális repülőgépek esetében mindig fennáll, a hajtóműgyártó képes a hajtómű vagy az ahhoz kapcsolódó értékesítés utáni szolgáltatások árának csökkentésére annak érdekében, hogy elősegítse a platform/hajtómű-csomag értékesítését.
- 503 Az Elsőfokú Bíróság által feltett egyik írásbeli kérdésre válaszolva, amely arra irányult, hogy volt-e lehetőség a (391) preambulumbekzdés szerinti kedvezmények nyújtására, a Bizottság a tárgyaláson bemutatta a GE három 120-CID-000167., 334-DOC-000827. és 321-DOC-000816. számú belső iratát. Az Elsőfokú Bíróság megállapítja, hogy a három irat alátámasztotta a Bizottság azon álláspontját, hogy a hajtóművek között volt másodlagos szintű verseny.
- 504 Különösen a 321-DOC-000816. számú irat mutat rá kifejezetten az egyik GE-hajtóművel felszerelt nagyméretű regionális repülőgép esetében, hogy [...]. Így megállapítható, hogy a másodlagos szintű verseny, és különösen a Bizottság által a megtámadott határozat (9) preambulumbekzdésében leírt árverseny általában fennállt a hajtóművek piacán, és különösen fennállt a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek piacán az összes platformot jellemző hajtómű-kizárólagosság ellenére.

505 E tekintetben ugyancsak elutasítandó a felperes által a szóbeli szakasz újbóli megnyitására vonatkozó 2004. június 8-i kérelmében felhozott, és a 2004. július 21-i észrevételeiben megismételt érv, amely szerint a fenti 503. pontban említett három irat nem elfogadható bizonyíték. Először is az Elsőfokú Bíróság megjegyzi, hogy a felperes a tárgyaláson nem kifogásolta az iratok benyújtását, és nem emelt kifogást az ellen sem, hogy azokat az eljárási iratokhoz csatolták. Ezen túlmenően, amint a Bíróság megállapította, hogy ha az Elsőfokú Bíróság az eljárási szabályzata 64. cikkének 3. §-a alapján pervezető intézkedésként feltett kérdésekre az egyik fél által adott válaszokat figyelembe veszi, és a másik félnek adott esetben lehetősége volt arra, hogy annak kapcsán álláspontját a tárgyaláson kifejtse, akkor az Elsőfokú Bíróság nem sérti meg az eljárási szabályzata 48. cikkét (lásd e tekintetben a C-259/96 P. sz., Tanács kontra De Nil and Impens ügyben 1998. május 14-én hozott ítélet [EBHT 1998., I-2915. o.] 31. pontját). A jelen esetben nem sérült a kontradiktórius eljárás elve, hiszen a felperesnek nemcsak a tárgyaláson volt lehetősége ezen iratok kapcsán álláspontját kifejteni, hanem ahogyan azt maga kérte, a szóbeli eljárás újbóli megnyitását követően, írásban is.

506 Mindazonáltal a felperes előadja, hogy az iratok nem képezték részét a betekintésre átadott bizottsági aktának, és a Bíróságnak a 107/82. sz., AEG kontra Bizottság ügyben 1983. október 25-én hozott ítéletének [EBHT 1983., 3151. o.] 22-25. pontjára hivatkozik, amelyből arra következtet, hogy ezen iratokat az eljárásból ki kell zárni. Az Elsőfokú Bíróság megjegyzi e tekintetben, hogy a 2004. szeptember 17-i észrevételeiben a Bizottság megjelölte az akta azon oldalait, amelyekben a kérdéses iratok szerepeltek, és mellékletként csatolta azon iratok listájának kivonatát, amelyekbe betekintést engedett. Ugyancsak kijelentette, hogy az iratok közül kettő, a 120-CID-000167. és a 321-DOC-000816. számú kifejezetten említésre is került a kifogásközlésben. E körülmények között el kell utasítani a felperes arra vonatkozó érvét, hogy a három irat nem képezte a közigazgatási akta részét.

507 Ezen felül az indokolást nem kérdőjelezi meg a felperesnek a 2004. október 15-i végső észrevételeiben előterjesztett érvelés sem, miszerint a Bizottság – ezen iratokat „P” betűvel megjelölve – jelezte, hogy ezeket az összefonódásban részes felek maguk szolgáltatták a Bizottságnak, míg valójában az Egyesült Államok Igazságügyi Minisztériumától kellett megkapnia. A Bizottság előadja, hogy az összefonódásban



részes felek nem kérték, hogy számukra másolatot adjon ezen iratokról. Rögzíteni kell, hogy a felperes igény esetén kérhette volna a kívánt iratok bemutatását, mivel azok rajta voltak a közigazgatási akta részét képező iratok listáján, amelyekbe a felek jogosultak voltak betekinteni.

508 Mindenesetre a három irat a felperes belső irata, amelyekről neki is tudnia kellett. Nem lenne logikus a védelemhez való jog megsértését megállapítani, vagy a Bizottságnak megtiltani, hogy valamelyik fél egyes belső iratait az Elsőfokú Bíróság előtt felhasználja, arra hivatkozva, hogy a Bizottság nem adott másolatot e félnek a saját iratairól.

509 Amennyiben a Bizottság e három iratra hivatkozik valamely pusztán ténybeli kérdés kapcsán, nevezetesen, hogy a repülőgépgyártó a hajtómű árától függetlenül állapítja-e meg a repülőgép árát, vagy amint a Bizottság állítja a megtámadott határozatban, a hajtóműgyártó továbbra is képes kedvezményeket nyújtani annak érdekében, hogy elősegítse a repülőgép, és következésképpen az azt meghajtó saját hajtómű értékesítését, arra kell következtetni, hogy a Bizottságnak jogában állt ezen iratokat az Elsőfokú Bíróság előtt bemutatni annak érdekében, hogy válaszoljon a felperesnek a kérdéses tény vitató állítására (lásd e tekintetben a fenti 490. pontot).

510 A fentiek fényében a Bizottság nem követett el ténybeli tévedést vagy nyilvánvaló értékelési hibát, amikor a nagyméretű regionális repülőgépek piacának meghatározásakor arra hivatkozott, hogy másodlagos szintű verseny van a hajtóművek között az általuk meghajtott repülőgépek közötti verseny eredményeképpen.

511 A fenti 499. pontban említett második érvelési vonala keretében a felperes előadja, hogy a piacok meghatározásakor a Bizottság rendelkezésére álló mérlegelési mozgásteret behatárolja egyrészt a saját korábbi határozataiból, különösen az

Engine Alliance határozatból származó gyakorlata, másrésről a piac meghatározásáról szóló e tárgyban közzétett közleménye. Az indokolás, amely alapján a Bizottság arra jutott, hogy a GE és a Honeywell-hajtóműveivel felszerelt repülőgépek egymással azonos piacon állnak versenyben, a felperes szerint nem összeegyeztethető e szabályokkal.

512 E tekintetben emlékezni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a gazdasági szereplők nem bízhatnak joggal olyan korábbi határozathozatali gyakorlat fennmaradásában, amely a közösségi intézmények mérlegelési jogkörében módosítható (lásd a fenti 118-119. pontot és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

513 Amennyiben tehát e tekintetben a felperes azon érvelése alátámasztásaképpen hivatkozik a C-350/88. sz., Delacre és társai kontra Bizottság ügyben 1990. február 14-én hozott ítélet [EBHT 1990., I-395. o.] 15. pontjára, amely szerint a Bizottság külön indokolni köteles, ha eltér korábbi határozathozatali gyakorlatától, elégséges annyit megjegyezni, hogy ezen ítélet 15. pontja, valamint a 73/74. sz., Fabricants de papiers peints kontra Bizottság ügyben 1975. november 26-án hozott ítélet [EBHT 1975., 1491. o.] 31. pontja arra a szokásos szabály alóli kivételre vonatkozik, amikor a Bizottság valamely gyakorlatát kiterjeszti, és amely szokásos szabály szerint a korábbi határozathozatali gyakorlat sorába illeszkedő határozata indokolását röviden összefoglalhatja. Jóllehet a Bizottságtól elvárt, hogy pontosan megindokolja az ilyen határozatokat, ezen ítélkezési gyakorlatból nem következik, hogy a Bizottság – azon túlmenően, hogy határozatát a tárgybani eljárási aktára hivatkozással kell megindokolnia – köteles lenne külön megindokolni a hasonló vagy azonos esetre, vagy ugyanazon piaci szereplőkre vonatkozó korábbi ügyben levont következtetéseihez képest eltérő következtetéseit.

514 Ennek megfelelően a jelen ügyben a felperes nem hivatkozhat a jogos bizalomra azon az alapon, hogy a Bizottság a korábbi határozatában sajátosan határozta meg a piacokat, nevezetesen az Engine Alliance határozatban figyelembe vette a

hajtóművek tolóerejét. A Bizottságot, és különösen az Elsőfokú Bíróságot nem kötik az Engine Alliance ügyben tett megállapítások.

515 Mindenesetre a Bizottság helyesen mutat rá arra, hogy az Engine Alliance határozatban olyan megállapodást vizsgált, amelynek célja az volt, hogy lehetővé tegye a GE és a P&W számára a még fejlesztés alatt álló platformok, nevezetesen az Airbus A380 és a Boeing 747-400 meghosszabbított változatának meghajtására szánt hajtómű közös kifejlesztését. Az Engine Alliance ügy körülményei között csak a megtámadott határozat (9) preambulumbekzdésében említett elsődleges szintű versenynek, azaz a hajtóműgyártók között a platformhoz szükséges hitelesítés elnyeréséért zajló versenynek volt jelentősége. E magyarázat logikus és elégséges választ ad a felperes által e tekintetben felhozott érvekre.

516 Ami a piac meghatározásáról szóló közlemény alkalmazásának állítólagos elmulasztását illeti, szükséges elöljáróban megjegyezni, hogy a Bizottság nem térhet el a saját maga számára rögzített szabályoktól (a 148/73. sz., Louwage kontra Bizottság ügyben 1974. január 30-án hozott ítélet [EBHT 1974., 81. o.] 12. pontja; a 81/82. sz., Bizottság kontra Tanács ügyben 1973. június 5-én hozott ítélet [EBHT 1973., 575. o.] 9. pontja; a T-7/89. sz., Hercules Chemicals kontra Bizottság ügyben 1991. december 17-én hozott ítélet [EBHT 1991., II-1711. o.] 53. pontja, amelyet fellebbezési eljárásban jóváhagyott a Bíróság C-51/92 P. sz., Hercules Chemicals kontra Bizottság ügyben 1999. július 8-án hozott ítélete [EBHT 1999., I-4235. o.], valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Így amennyiben a piac meghatározásáról szóló közlemény kötelező jelleggel állapít meg olyan módszert, amelyet a Bizottság a jövőben a piac meghatározására alkalmazni kíván, és nem tart fenn mérlegelési mozgásteret, akkor a Bizottságnak ténylegesen figyelembe kell vennie a közlemény szövegét.

517 A felperes szerint a piac meghatározásáról szóló közlemény alapján a keresleti oldali helyettesíthetőség egyike azon elsődleges tényezőknak, amelyet figyelembe kell venni, de a jelen esetben ilyen helyettesíthetőség nem áll fenn (lásd a fenti 496. pontot). Elegendő annyit megjegyezni, e tekintetben azonosítva a keresleti és a kínálati oldali helyettesíthetőséget, valamint a potenciális versenyt mint a

vállalkozásokra nehezedő versenynyomás három fő forrását, hogy a piac meghatározásáról szóló közlemény 13. pontjában megállapítja, hogy: „[k]özgazdasági nézőpontból az érintett piac meghatározásához a keresleti helyettesíthetőség jelenti a legközvetlenebb és leghatékonyabb fegyvelmező erőt egy adott termék szállítóira, különösen ármeghatározó döntéseik vonatkozásában.” E körülmények között, amennyiben a Bizottság helyesen következtetett arra, hogy volt keresleti oldali helyettesíthetőség, a piac meghatározásáról szóló közlemény szövegéből nem következik, hogy a jelen ügyben a felperes és a Honeywell hajtóművei közötti közvetlen kínálati oldali helyettesíthetőség hiánya megkérdőjelezi a Bizottság által a megtámadott határozatban alkalmazott piacmeghatározást.

- 518 A felperes kifogása szerint a Bizottság a keresleti oldali helyettesíthetőséget – a piac meghatározásáról szóló közlemény követelményei ellenére – nem tapasztalati bizonyítékok vagy közgazdasági elemzések alapján állapította meg. E tekintetben megjegyzendő, hogy a közleménynek „Az érintett piacok meghatározásához felhasznált értékelési tényezők” cím alatt lévő 25. pontjában a Bizottság a következőket mondja ki:

„Annak megállapításához, hogy a helyettesítés milyen mértékben történhet meg, egy sor értékelési tényező áll rendelkezésre. Egyedi esetekben, főleg a vizsgált ágazat és termékek vagy szolgáltatások jellemzői vagy sajátosságai függvényében bizonyos típusú tényezők meghatározóak lesznek. Más esetekben lehet, hogy az ugyanilyen típusú tényezőknek semmilyen jelentőségük sincs. A legtöbb esetben számos szempont és különböző értékelési tényező alapján kell dönten. A Bizottság rugalmas megközelítést alkalmaz, amikor a tapasztalati tényezőkből indul ki, és felhasznál minden olyan rendelkezésre álló információt, amely egyedi esetekben jelentőséggel bírhat. A Bizottság nem követi a különböző információk források vagy bizonyítéktípusok merev hierarchiáját.”

- 519 Megállapítható, hogy ha a Bizottság a közleményben oly módon fejezi ki magát, hogy az lehetőséget ad számára, hogy kiválassza az elméletileg releváns bizonyítéktípusok és megközelítések közül az úgy körülményeinek leginkább megfelelőt, akkor

nagyfokú cselekvési szabadsággal rendelkezik (lásd analógia útján a T-48/00. sz., Corus UK kontra Bizottság ügyben 2004. július 8-án hozott ítélet [EBHT 2004., II-2325. o.] 179-182. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot). Így a jelen ügyben megjegyzendő, hogy a Bizottság a piac meghatározásáról szóló közleményben a keresleti oldali helyettesíthetőség vizsgálata tekintetében nem kötelezte el magát valamely meghatározott sajátos eljárás alkalmazása mellett. Ehelyett kimondta, hogy az alkalmazandó megközelítésnek az egyes ügyek körülményeitől függően kell változnia, és fenntartotta mérlegelési mozgásterének nagy részét annak érdekében, hogy minden egyes ügyet megfelelően kezelhessen.

520 A Bizottság által fenntartott széles mérlegelési mozgáster fényében kell tehát az Elsőfokú Bíróságnak megvizsgálnia azon érveket, amelyeket a felperes a piac meghatározásáról szóló közlemény más pontjaira kíván alapítani.

521 A piac meghatározásáról szóló közlemény felperes által hivatkozott 36. pontja a következőképpen szól:

„A termék jellemzőinek és rendeltetésének elemzése lehetővé teszi, hogy a Bizottság első lépésként behatárolja a lehetséges helyettesítőkre vonatkozó vizsgálatának területét. A termék jellemzői és a rendeltetése azonban nem elegendőek annak eldöntéséhez, hogy két termék a kereslet szintjén egymást helyettesítő-e. A funkcionális felcserélhetőség vagy a hasonló jellemzők önmagukban nem elegendő ismérvek, mert a vevőknek a relatív árak változására való reagálását egyéb szempontok is meghatározhatják. Más versenykorlátok lehetnek például a más termékekbe való beépítésre gyártott gépjárműelemek piacán és a tartalék alkatrészek piacán, ami két érintett piac megkülönböztetéséhez vezet. Ezzel szemben, a termékek jellemzőinek eltérései önmagukban még nem elegendőek a keresleti [oldali] helyettesíthetőség kizárásához, mivel az nagy mértékben függ attól, hogy a vevők milyen jelentőséget tulajdonítanak a különböző jellemzőknek.”

- 522 Ezt követően a piac meghatározásáról szóló közlemény 37-43. pontjában a Bizottság ismerteti a különféle információforrásokat, amelyeket előre láthatóan használ majd a helyettesíthetőség fennállásának megállapításához.
- 523 Megjegyzendő, hogy ha a piac meghatározásáról szóló közlemény 36. és azt követő pontjai akként lennének értelmezendők, hogy a Bizottság minden általa vizsgált versenyjogi ügyben meghatározott bizonyítéktípusokat köteles összegyűjteni és figyelembe venni, akkor nyilvánvaló ellentmondás lenne e követelmény és a fenti 518-519. pontban hivatkozott mérlegelési mozgástér között, amellyel a Bizottság az egyes ügyekben a helyettesíthetőségnek az adott ügy jellegzetességei alapján való megítélése során rendelkezik.
- 524 Mindazonáltal amennyiben a piac meghatározásáról szóló közlemény 36. pontja kimondja, hogy „[a] funkcionális felcserélhetőség vagy a hasonló jellemzők önmagukban nem elegendő ismérvek, mert a vevőknek a relatív árak változására való reagálását egyéb szempontok is meghatározhatják [...]”, így ezen idézetből a contrario az következik, hogy bizonyos esetekben, akár általános szabályként – kivéve ha az adott körülményekből más nem következik, így például a később a 36. pontban hivatkozott tartalék-alkatrészek esetében – azok a termékek, amelyek funkcionálisan felcserélhetők és hasonló jellemzőkkel bírnak, helyettesítő termékek.
- 525 A megtámadott határozatban a Bizottság megállapította, hogy a közigazgatási eljárás során a felperes két kifejezett kifogást emelt a Bizottság piacmeghatározásával szemben (a megtámadott határozat (23) preambulumbekzdése). Először is azzal érvelt, hogy a BAe Systems által gyártott és Honeywell-hajtóművekkel meghajtott repülőgéptípus, az Avro, nem teljes értékű versenytárs a nagyméretű regionális repülőgépek piacán, mivel csak részpiaci termék. Másodszor pedig fenntartotta, hogy a piacnak ki kellene terjednie a kisebb Airbus és a keskeny törzsű Boeing repülőgépekre, az A318-ra és a B717-re is.

526 Jóllehet a Bizottság nem hivatkozott egyetlen példára sem a Honeywell-meghajtású, négy hajtóműves, nagyméretű regionális repülőgépek és a GE-meghajtású, két hajtóműves, nagyméretű regionális repülőgépek közötti versenyre nézve, mindazonáltal az előző pontban említett első kifogásra adott válaszában megemlítette az e repülőgépek közötti funkcionális helyettesítés kifejezett eseteit, hivatkozva egyebek mellett az Avro-t használó Sabena légitársaság esetére. A megtámadott határozat (25) preambulumbekzdésében a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy „a piac elemzése azt sugallja, hogy jóllehet a légitársaságok értékelik az Avro különleges képességeit, valójában ugyanúgy üzemeltetik, mint bármelyik másik nagyméretű regionális repülőgépet, és nemcsak szűken meghatározott körülmények között működtetik. Ebben az értelemben a Honeywell-meghajtású Avro létező, versenyző alternatívája a többi GE-meghajtású, nagyméretű regionális repülőgépnek.” Megjegyzendő tehát, hogy a Bizottság, messze attól, hogy valamilyen absztrakt felhasználási célra hivatkozó elméleti elemzésre szorítkozva határozza meg a piacot, megvizsgálta, hogy volt-e valós helyettesíthetőség az Avro és a felperes által meghajtott repülőgépek között. E tekintetben következtetése a piac mint a nagyméretű regionális repülőgépek piacaként való meghatározásában, valójában konkrét példákra vonatkozó tapasztalati bizonyítékokon alapul.

527 Ami a fenti 525. pontban hivatkozott második kifogást illeti, a Bizottság azt azon az alapon utasította el a megtámadott határozat (27)-(29) preambulumbekzdésében, hogy a felperes által hivatkozott két repülőgéplatformnak vételára jelentősen magasabb, mint a többi nagyméretű regionális repülőgépnek tartott repülőgépké.

528 Az Elsőfokú Bíróság előtt a felperes nem vitatta a bizottsági piacelemzésen alapuló, az Avro és más nagyméretű regionális repülőgépek felcserélhetőségére vonatkozó ténymegállapításokat. Ugyancsak nem hivatkozott arra az érvre, hogy az A318 és a B717 nagyméretű regionális repülőgép lenne. Pusztán felhívta a figyelmet e tekintetben a Bizottság által hivatkozott, a helyettesíthetőségre vonatkozó konkrét példa vagy közgazdasági elemzés hiányára azzal érvelve, hogy a Bizottság maga döntött úgy, hogy ilyen bizonyítékokat kell felhasználnia.

529 E hiányra utalva megállapítandó, hogy anélkül, hogy megmagyarázná, mennyiben véli úgy, hogy a Bizottság piacmeghatározása téves, a felperes nem vállalja fel a bizonyítás terhét, és így a Bizottságra hárul, hogy példákat hozzon fel a piacmeghatározásának megalapozottságára. A jelen ügyben, tekintettel arra, hogy a Bizottság fő szabály szerint bemutatta indokait, amelyek elégségesek voltak számára a kérdéses piac meghatározására, felhozva különösen a repülőgépek felhasználási céljára vonatkozó szempontot, a felperesnek lett volna feladata annak bizonyítása, hogy e szempont nem volt megfelelő a jelen ügyben a nagyméretű regionális repülőgépek piacának meghatározására.

530 Ilyen körülmények között a Bizottság nyilvánvaló értékelési hiba elkövetése nélkül hivatkozhatott a különféle platformok felhasználási céljának elemzésére a nagyméretű regionális repülőgépek piacának meghatározása során. Az Elsőfokú Bíróság ezért megállapítja, hogy a Bizottság kellőképpen igazolta a nagyméretű regionális repülőgépek piacának meghatározásához vezető következtetését.

531 Ezen túlmenően mindenesetre célszerű megjegyezni, hogy az Elsőfokú Bíróság előtt felhozott érvek és tények alapján nyilvánvaló, hogy az Avro család repülőgépei nemcsak elméletben, hanem a gyakorlatban is versenyben álltak a GE-hajtóművekkel felszerelt nagyméretű regionális repülőgépekkel.

532 A Bizottság – anélkül, hogy e tekintetben azt a felperes vitatta volna – az Elsőfokú Bíróság előtt fenntartotta, hogy a BAe Systems nagyméretű regionális repülőgépe volt az első piacra lépő 1994 körül. Következésképpen a Honeywell-hajtóművekkel meghajtott repülőgép szükségszerűen versenyben állt az új, GE-meghajtású modellekkel ez utóbbiak megjelenésekor. Ezt követően ez utóbbi modellek kétségkívül olyan népszerűek lettek, hogy a BAe Systems piaci részesedése jelentősen csökkent, ezért bocsátotta ki az új Avro-t, az Avro RJX-et, amely az új



Honeywell-hajtóművel, az AS 900-zal működött. E körülmények között ésszerűtlen lett volna azt gondolni, hogy az Avro és a GE-meghajtású nagyméretű regionális repülőgépek nem álltak versenyben, hiszen az Avro-platformok éppen a GE-meghajtású nagyméretű regionális repülőgépek későbbi piacra lépésekor, azaz az általuk képviselt verseny miatt veszítették el erős piaci helyzetüket.

533 E tekintetben ugyancsak megjegyzendő, hogy a Bizottság a viszonyválaszához mellékelte három iratban bizonyítékot hozott fel arra nézve, hogy az Avro repülőgépek ténylegesen versenyben álltak a többi nagyméretű regionális repülőgéppel. Noha e bizonyítékokra nem lehet hivatkozni első alkalommal az Elsőfokú Bíróság előtt közvetlenül abból a célból, hogy alátámassza a megtámadott határozatban szereplő bizottsági értékelést, azonban a Bizottság válaszában céljából hivatkozhat annak tényeire a felperes érveivel szemben, amelyek szerint a Bizottság nem volt képes példát hozni az Avro repülőgépek és a többi nagyméretű regionális repülőgép közötti versenyre, mivel ilyen nem létezett. Szükséges tehát röviden megvizsgálni ezen iratok tartalmát.

534 A három irat közül az első a BAe Systems 1999. február 16-i sajtóközleménye, amelyben úgy írja le az új repülőgépét, az Avro RJX-et, amelynek hajtóműveit az AlliedSignal, a Honeywellel később összeolvadt vállalkozás szolgáltatta, mint amely „összehasonlítva a más gyártók által javasolt, ambiciózus, teljesen új, egymilliárd USD feletti repülőgépprogramokkal, azoknál alacsonyabb kockázatot jelent a gyártók és a potenciális vevők számára”.

535 A második irat a Smileliner nevű hírlevél 2001-es évjáratából származó, a BAe Systems nagyméretű regionális repülőgépéről szóló több rövid cikkből áll. Különösen az egyik 2001. január 29-i keltezésű cikkből kiderül, hogy a *Flight International* magazin szerint valamelyik európai légitársaság ajánlati felhívást tett közzé megközelítőleg 100 nagyméretű regionális repülőgépre, és fontolóra vette az Avro RJX-t (amelyhez a Honeywell szolgáltatta a hajtóművet), csakúgy, mint a

Bombardier CRJ 700/900-at, az Embraer 170/190-et és a Fairchild Dornier 728JET/928JET-et (valamennyi GE-hajtóműves). Egy másik, 2001. október 30-i cikk egyebek mellett azt sugallja, hogy az Embraer 170 „közvetlenül versenyez majd az Avro RJX-70-nel (amelyre még nem érkezett egyetlen megrendelés sem), és a korábbi Bae 146-100-zal és Avro RJ70-nel”.

536 A harmadik irat szintén több rövid cikket tartalmaz a Smiliner 1999-es számaiból. Egyikük megállapítja, hogy „[m]íg a BAe Regional Aircraft a kibocsátásáról szóló hivatalos döntés előtt a végsőket simítja az új meghajtású Avro RJX-en, a versenytársak átcsábítottak kettőt a legjelentősebb vevői közül” [„[w]hile BAe Regional Aircraft completes final design on the re-engined Avro RJX in anticipation of a formal launch decision, competitors have poached two of its high-profile customers”]. A cikk továbbá a légitársaságok által adott két nagy megrendelést ír le, az egyiket a Fairchild Dornier 728JET-ekre, a másikat az Embraer ERJ-170-esekre és ERJ-190/200-asokra.

537 Együttesen e három iratból valójában kitűnik, hogy az Avro családból származó, Honeywell-meghajtású repülőgépek versenyben álltak a GE-meghajtású Embraerekkel, a Fairchild Dornier-kal és Bombardier-kel. Következésképpen meg kell állapítani, hogy a felperes azon állítása, hogy nem volt verseny az Avro repülőgépek és a többi nagyméretű regionális repülőgép között, nemcsak hogy nem került alátámasztásra a felperes által előadott bármilyen bizonyítékkal, de a Bizottság által az Elsőfokú Bíróság előtt felhozott bizonyítékok még cáfolják is azt.

538 A fentiek alapján nem állapítható meg a jelen ügyben, hogy a Bizottság ténybeli tévedésben lett volna, amikor arra a következtetésre jutott, hogy a Honeywell-hajtóművekkel felszerelt négy hajtóműves nagyméretű regionális repülőgépek versenyben állnak a GE-hajtóművekkel meghajtott két hajtóműves nagyméretű regionális repülőgépekkel. Ugyancsak nem állapítható meg, hogy a Bizottság nyilvánvaló értékelési hibát követett volna el, amikor a piacmeghatározási

módszerében azon felhasználási célt vette alapul, amelyre az egyes repülőgépeket alkalmazzák, és megállapította, hogy a Honeywell, illetve a GE által gyártott hajtóművek egyaránt a nagyméretű regionális repülőgépek piacához tartoztak.

### A felperes összefonódás előtti erőfölényes helyzetéről

539 Miután így meghatározta a nagyméretű regionális repülőgépek piacát, a Bizottság megállapította, hogy a felperes erőfölényes volt ezen a piacon, és erőfölénye az összefonódás következtében megerősödne. E megállapítás alátámasztására megjegyezte, hogy az ilyen kategóriájú repülőgépeknél a hajtómű üzembe helyezett állománya vonatkozásában az összefonódás lehetővé tenné a GE számára, hogy piaci részesedését az összes ilyen repülőgép esetén [40-50]-ról [90-100]-ra növelje, és a még gyártás alatt álló ilyen repülőgépek esetében [60-70]-ról 100%-ra növelje (a megtámadott határozat (84) preambulumbekzdése). A még szolgálatba nem állított repülőgépek kapcsán a rendelési állomány terén a felperes [90-100]-os részesedésről 100%-os részesedésre tenne szert (a megtámadott határozat (85) preambulumbekzdése).

540 A felperes összefonódás előtti erőfölénye kapcsán a jelen esetben elegendő annyit megjegyezni, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint, bár a piaci részesedések jelentősége eltérő lehet az egyes piacokon, kivételes körülményektől eltekintve, a rendkívül jelentős piaci részesedések önmagukban az erőfölény meglétét bizonyítják (a fenti 101. pontban hivatkozott Hoffmann-La Roche kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 41. pontja, és a fenti 115. pontban hivatkozott Endemol kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 134. pontja). A felperes által, az összefonódás előtti erőfölényére vonatkozóan említett körülmény, miszerint a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek piaca pályázatos piac, amelyen a korábbi piaci részesedések kevésbé jelentősek, mint más piacokon, nem kérdőjelezi meg ezt a következtetést, tekintettel a GE-nek a megtámadott határozat elfogadásakor még szolgálatba nem állított repülőgépek esetében meglévő lehengerlő mértékű, nevezetesen [90-100]-os részesedésére. A felperes nem vitatja a nagyméretű regionális repülőgépek

összefüggésében a még szolgálatba nem állított repülőgépekre vonatkozó számokat, és hivatkozik is azokra az összefonódás piaci hatásaira vonatkozó saját érvei körében. Megjegyzendő, hogy az e számokra hivatkozás különösen indokolt volt a nagyméretű regionális repülőgépek esetében, tekintettel e piacnak a megtámadott határozat (431) preambulumbekzdésében említett gyors növekedésére.

541 A felperes arra vonatkozó érvei kapcsán, hogy a P&W és a Rolls-Royce hitelt érdemlő versenytársnak tekinthető a nagyméretű regionális repülőgépek piacán, elegendő annyit megjegyezni, hogy e hajtóműgyártók a megtámadott határozat elfogadásának időpontjában nem értékesítettek hajtóműveket a nagyméretű regionális repülőgépek piacán. A nagyméretű regionális repülőgépekhez való hajtómű szállítására kiírt pályázatokon való részvételük nem járt sikerrel. A Bizottság így joggal, és e tekintetben nyilvánvaló értékelési hiba nélkül következtethetett arra, hogy jóllehet a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek piacát esetenkénti pályázatok jellemzik, az e piacon a kérdéses időben értékesítést nem végző versenytársak által képviselt jövőbeni potenciális verseny nem képviselt olyan jelentős és fennálló korlátozást, amely igazolná azt a megállapítást, hogy a felperesnek nem volt erőfölénye ezen a piacon.

542 Tekintettel a felperesnek az összefonódás előtt meglévő lehenyrlő piaci részesezésére, a Bizottság alappal állapíthatta meg a megtámadott határozat (86)-(87) preambulumbekzdésében, hogy a felperes erőfölényes volt az érintett piacon, és az Elsőfokú Bíróságnak szükségtelen megvizsgálnia a különféle egyéb körülmények hatását, amelyek a Bizottság szerint hozzájárultak a felperes összefonódás előtti erőfölényéhez (a megtámadott határozat (107)-(229) preambulumbekzdése, lásd továbbá e tekintetben a fenti 114. és azt követő pontokat).

#### Az erőfölényes helyzet megerősítéséről

543 A felperes mindenesetre előadja, hogy az előzetesen fennálló erőfölénynek a megrendelések száma alapján kalkulált, a meglévő, gyártás alatt álló platformok

esetében további [10-20]-os piaci részesedéssel való megerősítése kevésbé jelentős, és e tekintetben arra hivatkozik, hogy a Bizottság maga is elismerte a megtámadott határozat (429) preambulumbekkezdésében, hogy az emelkedés „meglehetősen alacsony” volt. Elsőként megjegyzendő, hogy a még gyártás alatt álló repülőgépek hajtóműveinek üzembe helyezett állománya szerinti [30-40]-os piaci részesedés növekedése jóval nagyobb, mint a fent említett [10-20]-os adat. Ezen túlmenően a [10-20]-os piaci részesedésvnövekedés a meglévő, gyártás alatt álló platformok kapcsán a rendelési állomány szerinti számítva jelentősnek tekintendő, mivel az az összefonódással létrejött vállalkozás részesedését 100%-ra emeli (lásd a (428)-(429) preambulumbekkezdést). Ugyanez igaz a még szolgálatba nem állított repülőgépek esetében tapasztalható [0-10]-os növekedésre is (lásd a fenti 539. pontot). Mindenesetre a *de minimis* megerősítést lefedi a 4064/89 rendelet 2. cikkének tágabb második feltétele, amely arra utal, hogy az erőfölényes helyzet létrejöttének vagy megerősödésének a hatékony verseny jelentős korlátozódását kell eredményeznie a közös piacon vagy annak jelentős részén. A nagyméretű regionális repülőgépeket illetően e feltétel teljesülését lentebb, a versenyre gyakorolt hatás cím alatt vizsgáljuk majd.

544 Fentiek fényében arra kell következtetni, hogy a Bizottság a jelen esetben annak megállapításakor, hogy az összefonódás megerősítené a felperes összefonódás előtti erőfölényét a nagyméretű regionális repülőgépek piacán, nem tévedett jogalkalmazása során és nem követett el nyilvánvaló értékelési hibát.

Az erőfölény megerősödésének a versenyre gyakorolt hatásáról

545 Amennyiben a felperes kifogásolta, hogy a Bizottság nem vizsgálta meg a 4064/89 rendelet 2. cikke (3) bekezdésének második feltételének követelményeivel összhangban az összefonódásnak a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek piacára gyakorolt hatásait (lásd a fenti 84-91. pontot), úgy először is megjegyzendő, hogy a

Bizottság kifejezetten utalt a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek piacán megjelenő horizontális átfedés kapcsán arra, hogy ez azonnali versenyellenes hatást gyakorolna a meglévő platformokra. Különösen a megtámadott határozat (429) preambulumbekkezdésében megállapította, hogy „jóllehet a piaci részesedésnek az összefonódásból származó növekedése meglehetősen alacsony, a rendelési állomány alapján számolva [10-20]%, a vevőket megakadályozná abban, hogy a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek között a piacon jelenleg meglévő árverseny előnyeit élvezzék. Mivel a Bizottság a megtámadott határozat (84)-(87) preambulumbekkezdésében már megállapította, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás a gyártás alatt álló platformok esetében az üzembe helyezett állomány alapján számolva 100%-os részesedéssel bírna, csakúgy, mint azon platformok esetében, amelyekre a hajtóművet már kiválasztották, de amelyeket még nem állítottak szolgálatba, e megállapítás azt jelenti, hogy az e versenyből származó előnyök megvonása abszolút érvényű lenne.

546 Amint az 502. és azt követő pontban a nagyméretű regionális repülőgépek piacának meghatározására vonatkozóan megállapításra került, az Elsőfokú Bíróságnak el kell utasítania a felperes azon érvét, hogy a gyakorlatban a hajtóművek közötti bármiféle árverseny kizárt amiatt, hogy a hajtómű-szállítás minden platform esetében kizárólagos, és a repülőgép ára is már meghatározott. Valójában az okirati bizonyítékokból kitűnik (lásd különösen a fenti 504. pontot), hogy még abban az esetben is, amikor csak egyetlen hajtómű-modellt választottak ki a repülőgéphez, és az árat a repülőgépgyártó meghatározta, a hajtóműgyártónak még mindig van lehetősége árengedményt nyújtani, különösen az értékesítés utáni szolgáltatásokra és alkatrészekre vonatkozóan, hogy ezzel elősegítse a repülőgép, és ennek megfelelően a hajtóművei értékesítését (ugyancsak lásd a megtámadott határozat (391) preambulumbekkezdését). Következésképpen a felperes állításával ellentétben a Bizottság nem követett el ténybeli tévedést annak megállapításakor, hogy a már piacon lévő nagyméretű regionális repülőgépek hajtóművei között fennállt a közvetett árverseny lehetősége, amely megszűnt volna az összefonódás létrejötté esetén.

547 Ezen túlmenően a Bizottság a megtámadott határozat (9) preambulumbekkezdésében megjegyezte, hogy a különféle hajtóműpiacokon meglévő másodlagos szintű verseny „a légitársaság általi kiválasztás érdekében műszaki és kereskedelmi alapú” verseny

formáját öltötte. A Bizottság az Elsőfokú Bíróság előtt felhozta, hogy az összefonódást megelőzően a Honeywellnek érdekében állt, hogy vevőket szerezzen az Avro RJ és RJX típusokhoz, mivel hajtóművét mind az ár, mind pedig a műszaki fejlődés alapján a lehető legjobb versenyző helyzetbe hozta a GE-hajtóművekkel felszerelt nagyméretű regionális repülőgépekkel szemben, de ez az érdekeltség az összefonódás eredményeként eltűnne. Ennek megfelelően a megtámadott határozatból kitűnik, hogy csakúgy, mint a (429) preambulumbekzdésben említett árversenyre gyakorolt hatás esetében, a horizontális átfedés a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek piacán szélesebb körben járna negatív hatással az e piacon meglévő versenyre.

548 Az Elsőfokú Bíróságnak el kell utasítania a felperesnek azon érvét, amely szerint az összefonódásnak az érintett piacra gyakorolt hatása nem lenne jelentős. E tekintetben, ha a már meglévő felperesi részesedéssel összehasonlítva a növekedés viszonylag alacsony, annak oka pontosan az, hogy a felperesnek már így is nagyon magas volt a részesedése, és ebből fakadóan élvezhette a fent leírt, összefonódás előtti nagyfokú erőfölényt, továbbá a Honeywell volt az egyetlen versenytárs, amelyik a határozat elfogadása idején hajtóműveket értékesített ezen a piacon. A Bizottság által helyesen megállapított tény, miszerint az összefonódás a közvetlen jövőben megszüntette volna az árverseny minden formáját azáltal, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás monopolhelyzetbe került volna a gyártás alatt álló repülőgépek és a még szolgálatba nem állított azon repülőgépek vonatkozásában, amelyek kapcsán a repülőgépgyártó már kiválasztotta a hajtóművet, azt jelenti, hogy az összefonódás piaci hatása sokkal hangsúlyosabb lett volna, mint ami egyébként az alacsonyabb piaci részesedésből kiinduló [10-20]-os részesedésnövekedésből következne. A Honeywell mint független hajtóműgyártó eltűnése a piacról nemcsak a piacon meglévő erőviszonyokat változtatta volna meg, hanem az azon zajló verseny lényegét, hosszú távon vagy akár állandó jelleggel módosítva a piac szerkezetét. Az egyetlen fennmaradó, tisztán potenciális verseny a pillanatnyilag az elkülönült, szomszédos piacokon értékesítést folytató hajtóműgyártók részéről jelentkezhetne a nagyméretű regionális repülőgépek jövőbeni platformjai iránt. Tekintettel az új repülőgépek kifejlesztésének időtartamára, e verseny csak évekkel a megtámadott határozat elfogadását követően járhatna pozitív hatással a nagyméretű regionális repülőgépek vevői számára.

549 Megjegyzendő, hogy az EK 82. cikk alkalmazására vonatkozó állandó ítélkezési gyakorlat szerint annak megállapítása, hogy a vállalkozás erőfölényes helyzetben van, önmagában még nem jelent kifogást az érintett vállalkozással szemben, mindössze annyit jelent, hogy függetlenül ezen erőfölényes helyzet okaitól, az érintett vállalkozás különös felelősséggel tartozik azért, hogy magatartása ne veszélyeztesse a hatékony és torzításmentes versenyt közös piacon (lásd például a fenti 114. pontban hivatkozott Michelin kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 57. pontját, és a T-191/98., T-212/98. T-214/98. sz. Atlantic Container Line és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben 2003. szeptember 30-án hozott ítélet [EBHT 2003., II-3275. o.] 1109. pontját). Ezen túlmenően a visszaélés fogalma az EK 82. cikk értelmében objektív fogalom, amely az erőfölényben lévő vállalkozások olyan magatartására vonatkozik, amely alkalmas arra, hogy befolyásolja a piac szerkezetét, ahol pontosan az érintett vállalkozás jelenlétének következtében a verseny már meggyengült, és amelynek hatására a termékeknek és a szolgáltatásoknak a gazdasági szereplők által nyújtott teljesítesen alapuló rendes versenyét jellemző eszközöktől eltérő eszközökkel korlátozzák a piacon még létező versenyszint fenntartását vagy e verseny fejlődését (a fenti 101. pontban hivatkozott Hoffmann-La Roche kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 91. pontja).

550 Olyan esetben, mint amely a jelen ügyben is felmerült, ha az adott piacon az egyetlen fennálló verseny csak közvetett és viszonylag gyenge, az egyetlen, még piaci értékesítést folytató versenytárs feletti irányításnak a másik vállalkozás általi megszerzése különösen káros. Az erőfölénnyel való visszaéléssel összefüggésben kidolgozott, fent említett alapelvek analógia útján alkalmazhatók az összefonódás-ellenőrzés kapcsolódó jogi területén, és megállapítható, hogy minél jelentősebb a vállalkozás erőfölénye, annál nagyobb a különös felelőssége aziránt, hogy tartózkodjon a piacon még fennálló verseny gyengítésére, vagy még inkább az annak megszüntetésére alkalmas magatartástól.

551 Ezért fő szabály szerint el kell utasítani azt az érvelést, hogy – mivel az erőfölényes vállalkozás egyetlen meglévő piaci versenytársa amúgy is gyenge piaci helyzetben van, és az általa támasztott verseny csak közvetett, azaz másodlagos szintű, az erőfölényes vállalkozás általi megszerzése nem erősítené annak erőfölényes helyzetét oly módon, hogy a közös piacon a hatékony verseny egyúttal jelentősen korlátozódná. Ilyen körülmények között az összefonódásban részes felek feladata,



hogy olyan bizonyítékokat szolgáltatassanak, amelyek igazolják, hogy az összefonódást megelőzően nem állt fenn hatékony verseny a piacon. Ilyen bizonyíték hiányában a közösségi bíróság nem juthat arra a következtetésre, hogy a Bizottság nyilvánvaló értékelési hibát követett el, amikor az utolsó fennmaradó versenytárs eltűnését vette alapul azon megállapításához, hogy a hatékony verseny a közös piacon jelentősen korlátozódna.

552 A megtámadott határozat (431) preambulumbekkezdésében a Bizottság rámutatott a nagyméretű regionális repülőgépek piacán végbemenő jelentős növekedésre, és kiemelte e piac fontosságát a kereskedelmi repülés jövőjében. Ugyancsak megállapította ennek kapcsán a (20) preambulumbekkezdésben, hogy a nagyméretű regionális repülőgépek 1992-ben az európai flották 14%-át, míg 1998-ban már 33%-át tették ki. Nyilvánvaló, hogy a repülőgép-piac ilyen növekedése közvetlenül befolyásolja a repülőket meghajtó hajtóművek piacát is. Annak megállapítása során, hogy az összefonódás jelentős káros hatásokat gyakorolna a versenyre a közös piacon, a Bizottság jogosult volt a repülőgépek és hajtóművek piacainak általában szélesebb összefüggésében megjelölni, és figyelembe venni azon sajátos piac növekvő fontosságát, amelyen az összeolvadással monopólium jött volna létre.

553 Tekintettel a fentiekre az Elsőfokú Bíróság megállapítja, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban megfelelően kifejtette azokat a versenyellenes hatásokat, amelyeket az összefonódás gyakorolt volna a nagyméretű regionális repülőgépek piacára, már a közvetlen jövőben az összefonódásban részes felek tevékenységének az e piacon kialakuló horizontális átfedése következtében. E tekintetben a megtámadott határozatban nem merült fel a 4064/89 rendelet 2. cikke (3) bekezdése két feltételének alkalmazásához kapcsolódó jogi hiba, illetve az indokolási kötelezettség megsértése. Ugyancsak nem követett el ténybeli tévedést vagy nyilvánvaló értékelési hibát a Bizottság, amikor arra a következtetésre jutott, hogy végeredményben a piaci verseny jelentősen korlátozódna.

554 Ezért tehát szükségtelen megvizsgálni a megtámadott határozat (432)-(434) preambulumbekkezdését, amelyek az összefonódásnak a jövőbeni versenyekre gyakorolt

hatásait, különösen a konglomerátum-hatásokat vizsgálják az érintett piacon. Mivel a Bizottság a megtámadott határozatban elkülönülten állapítja meg, hogy az összefonódásból származó horizontális átfedés azonnali hatása miatt teljesült a 4064/89 rendelet 2. cikke (3) bekezdésének két feltétele a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek piacának vonatkozásában, e vizsgálat a jelen eljárásban felesleges.

A nagyméretű regionális repülőgépekre vonatkozó kötelezettségvállalás bizottsági elutasításáról

- 555 Megjegyzendő, hogy a 4064/89 rendelet alapján a Bizottság csak olyan kötelezettségvállalások elfogadására jogosult, amelyek képesek a tervezett ügyletet a közös piaccal összeegyeztethetővé tenni (lásd e tekintetben a fenti 85. pontban hivatkozott Gencor kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 318. pontját). E tekintetben megállapítandó, hogy a felek által javasolt szerkezeti kötelezettségvállalások akkor felelnek meg ennek a feltételnek, ha a Bizottság bizonyossággal arra a következtetésre juthat, hogy a kötelezettségvállalások teljesíthetők, és az azokból származó kereskedelmi struktúrák kellően működőképesek és tartósak lesznek ahhoz, hogy biztosítsák, hogy az erőfölényes helyzet létrehozása vagy megerősítése, illetve a hatékony versenynek a kötelezettségvállalással megelőzni kívánt korlátozása a viszonylag közeli jövőben valószínűsíthetően nem következik be.
- 556 A jelen ügyben a Bizottság a megtámadott határozat (519) preambulumbekkezdésében megjegyezte, hogy ha a Honeywell nagyméretű regionális repülőgép-hajtómű gyártási üzletágának a felek által javasolt leválasztása megvalósítható lenne, elvileg alkalmas lenne az e piacon azonosított versenyprobléma megoldására.
- 557 Mindazonáltal arra a következtetésre jutott, hogy nehéz lenne a leválasztás megvalósítása, különösen, mert [...] gyakorlati és kereskedelmi okokból ellenzi azt, különösen amiatt, hogy a leválasztásból ily módon létrejött vállalkozás nem lenne életképes [...].

- 558 A Bizottság a megtámadott határozat (520) preambulumbekzdésében e tekintetben megjegyezte, hogy [...], és így bizonytalan volt, hogy a javasolt korrekciós intézkedés valóban képes lenne-e az azonosított versenyprobléma megoldására. Ugyancsak megjegyezte, hogy a kötelezettségvállalás nem javasolt alternatívát a leválasztáshoz. Az (522) preambulumbekzdésben a Bizottság – nyilvánvalóan kiegészítő jelleggel – kifejt számos olyan gyakorlati problémát, amelyet a kötelezettségvállalás semmiképpen nem képes megfelelően megoldani.
- 559 Tekintettel arra, hogy a felperes az Elsőfokú Bíróság előtt pusztán állította, hogy a kötelezettségvállalásból a Bizottság állítása szerint fakadó nehézségek teljes egészükben megalapozatlanok voltak, megállapítható, hogy a felperes sem konkrét érveléssel, sem olyan bizonyítékkal nem állt elő, amely kétségbe vonhatta volna a Bizottság megállapításának helyességét a javasolt leválasztás megvalósíthatatlansága vonatkozásában.
- 560 Különös figyelmet kell fordítani a Bizottság által a megtámadott határozat (520) preambulumbekzdésében megjegyzett, és a felperes által nem vitatott tényre, miszerint [...]. A 2001. június 14-én javasolt kötelezettségvállalásokat tartalmazó dokumentum [...] pontjából kitűnik, hogy [...]. Ebből következően, ha [...], akkor az összefonódással létrejött vállalkozás – jöllehet a leválasztásra még nem került sor – mentesülne a Bizottsággal szembeni kötelezettség alól, feltéve hogy [...].
- 561 A fentiekből következően a Bizottság jogszerűen állapíthatta meg, hogy a kötelezettségvállalás a javasolt formában nem elfogadható. Ezért a jelen eljárás körülményei között e kötelezettségvállalást nem kell figyelembe venni.

## Következtetések a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek piacát érintő horizontális átfedésről

- 562 A Bizottság azon állítása kapcsán, amely szerint a megtámadott határozat indokolásának egyes részei egymást erősítik, és így természetellenes lenne azokat egymástól elkülönítve elemezni (lásd a fenti 40. és 48. pontot) megjegyzendő, hogy ez az általános kijelentés nem befolyásolja az ítélet jelen részében vizsgált szempontokat. Különösen azért, mert az Elsőfokú Bíróság fentebb megállapította, hogy a Bizottságnak a hajtómű-indítóberendezések és a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek közötti vertikális átfedésre, csakúgy, mint a különféle konglomerátum-hatásokra vonatkozó érvelése hibákban szenvedett, ám e hibák egyike sem érinti azon megállapítását, hogy az összefonódásból származó horizontális átfedések miatt a felperes erőfölényes helyzete a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán megerősödne, és annak eredményeként a verseny jelentősen korlátozódna a közös piacon.
- 563 Megállapítandó tehát, hogy a jelen eljárás körülményei között kellőképpen megalapozott a megtámadott határozat azon pillére, amely szerint a felperes erőfölénye a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek piacán az összefonódásban részes felek gyártási tevékenysége között létrejövő horizontális átfedés miatt megerősödik, és ebből fakadóan e piac tekintetében jelentősen korlátozódna a verseny a közös piacon.

### *2. Az üzleti repülőgép-hajtóművekről*

#### a) A felek érvei

- 564 A felperes szerint a Bizottságnak az üzleti repülőgép-hajtóművek piacának meghatározására vonatkozó elemzése ugyanazon hibákban szenved, mint a

nagyméretű regionális repülőgép-hajtóműveket érintő értékelés. A GE és a Honeywell hajtóművei a tolóerő- és koncepcionális különbségek miatt egymással nem helyettesíthetők sem a jelen helyzetben, sem a jövőben. A Bizottság álláspontja ezért a GECCAG-et érintő vertikális integráció nem bizonyított hatásain alapul. Emellett a Bizottság helytelenül utasította el az üzleti hajtóművek piacára vonatkozó kötelezettségvállalásokat.

565 A Bizottság értelemszerűen hivatkozik a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművekre vonatkozó elemzésére, és megismétli, hogy az összefonódás erőfölényes helyzetet hozna létre az üzleti repülőgép-hajtóművek piacán, nevezetesen az összefonódással létrejött vállalkozás és versenytársai piaci részesedése közötti eltérés miatt. Ugyancsak rámutat a Bizottság, hogy a felperesnek az ezen piacot érintő kötelezettségvállalásainak elutasítására vonatkozó kifogásai pusztán állítások, amelyek nem kérdőjelezik meg a megtámadott határozat érvényességét.

#### b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

566 A jelen ügyben a Bizottság egy egységes piacot határozott meg, amely magába foglalja az összes üzleti repülőgépet, bár a megtámadott határozat (32) preambulumbekkezdésében megállapítja, hogy „keresleti oldalról nézve a három repülőgép-osztály [nehéz, közepes és könnyű] nem helyettesítheti egymást. Ez visszavezethető az árban, az üzemeltetési költségekben és a három osztály eltérő felhasználási céljában megmutatkozó különbségekre.” Jóllehet a Bizottság a piacot három osztályra (szegmensre) bontja, világossá teszi, hogy nem szükséges végső álláspontot elfoglalni azon kérdésben, hogy e három osztály elkülönült piacot alkot-e, mivel az a verseny elemzését nem befolyásolja.

567 A megtámadott határozat (436) preambulumbekkezdésében a Bizottság elutasítja az összefonódásban részes feleknek a piac meghatározására vonatkozó érvelését, és

kifejti, hogy ők platformonkénti versenyre hivatkoznak. A Bizottság megjegyzi, hogy „[m]indazonáltal az üzleti repülőgépek esetében nem ez volt a módja a termékpiacok meghatározásának, mivel ez nem áll összhangban a piac meghatározásának alapelveivel, amennyiben is figyelmen kívül hagyja a kínálati és keresleti oldali helyettesíthetőséget.”

568 Az Elsőfokú Bíróság előtt a felperes fő érve a nagyméretű regionális repülőgépek piacának meghatározására vonatkozóan kifejtett kifogások megisméltéséből áll, és lényegében arra vonatkozik, hogy a Bizottság a hajtóművek piacait az általuk meghajtott repülőgépek alapján, és nem a saját jellemzőik szerint határozta meg. Amint a fenti 492. és azt követő pontokban a nagyméretű regionális repülőgépek vonatkozásában megállapításra került, a Bizottság a megtámadott határozat (9) preambulumbekzdésében részletezte azokat az indokokat, amelyek miatt a repülőgépek közötti versenyt figyelembe kellett venni az azokat meghajtó hajtóművek piacainak meghatározásakor.

569 Megjegyzendő, hogy a felperes az Elsőfokú Bíróság előtt semmilyen konkrét, az üzleti repülőgépek piacának meghatározására vonatkozó állítást nem terjesztett elő. Mivel a közösségi bíróság által folytatott felülvizsgálat tárgyi hatályát alapvetően a felperes által a keresetlevelében előterjesztett jogalapok és érvek határozzák meg, a jelen esetben e kérdést nem kell megvizsgálni. Mivel nem merült fel olyan konkrét bizonyíték, amely kétségbe vonná a másodlagos szintű versenyre vonatkozó bizottsági elemzésnek az üzleti repülőgépekre való alkalmazhatóságát, meg kell állapítani, hogy a jelen eljárás tekintetében a Bizottság nem követett el ténybeli tévedést vagy nyilvánvaló értékelési hibát az üzleti repülőgép-hajtóművek piacának meghatározásakor. Amennyiben a felperes e tekintetben általánosságban hivatkozik a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek piacának meghatározásával kapcsolatban felhozott érvekre, az Elsőfokú Bíróság azokat az érveket itt ugyanazon okokból értelemszerűen elutasítja (lásd a fenti 492. és azt követő pontokat).

570 Az üzleti repülőgép-hajtóművek piacán létrejövő erőfölényes helyzet vonatkozásában a Bizottság a megtámadott határozat (435) preambulumbekzdésében kizárólag

az összefonódással létrejött vállalkozás piaci részesedésére hivatkozik, és arra a következtetésre jut, hogy erőfölényes helyzet jönne létre a piacon. E preambulumbekezdésben megjegyzi, hogy „[a] tervezett összefonódás azonnali hatása az üzleti repülőgép-hajtóművek piacára nézve az erőfölényes helyzetet létrehozó horizontális átfedés lenne.” Ezzel kapcsolatban az összes hajtómű üzembe helyezett állománya tekintetében [50-60]-os részesedési adata (GE [10-20]%, Honeywell [40-50]%), valamint a kizárólag a gyártás alatt álló közepes üzleti repülőgépek hajtóműveinek üzembe helyezett állománya tekintetében [80-90]-os részesedési adata (GE [10-20]%, Honeywell [70-80]%) hivatkozik, amely részesedési mérék a Bizottság szerint megfelelő az e piacon lévő hajtóműgyártók kereskedelmi erejének a megítéléshez.

571 Ezen a ponton azt is meg kell jegyeznünk, hogy az [50-60]-os részesedés az üzleti repülőgépek teljes piacán lévő hajtóművek üzembe helyezett állományában fő szabály szerint erőfölényre utal. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint, bár a piaci részesedések jelentősége eltérő lehet az egyes piacokon, kivételes körülményektől eltekintve, a rendkívül jelentős piaci részesedések önmagukban az erőfölény meglétét bizonyítják (a fenti 101. pontban hivatkozott Hoffmann-La Roche kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 41. pontja, és a fenti 115. pontban hivatkozott Endemol kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 134. pontja). Ezen túlmenően a Bíróság a fenti 115. pontban hivatkozott AKZO kontra Bizottság ügyben hozott ítéletben megállapította (60. pont), hogy 50%-os piaci részesedés esetén ez volt a helyzet.

572 A felperes nem bizonyította, de még nem is állította, hogy a fenti 115. pontban hivatkozott AKZO kontra Bizottság ügyben hozott ítélet értelmezése szerinti olyan „kivételes körülmények” állnának fenn az üzleti repülőgépek piaca tekintetében, amelyek megkérdőjelezhették volna az erőfölénynek az e piacon való létrejöttére vonatkozó következtetést, amelyre a Bizottság a megtámadott határozatban azon piaci részesedés alapján jutott, amellyel az összefonódással létrejött vállalkozás rendelkezett volna a hajtóművek teljes üzembe helyezett állománya alapján.

573 Mindenesetre célszerű megjegyezni, hogy a megtámadott határozat (88) preambulumbekezdésében jelzett [80-90]-os adat, amely a még gyártás alatt álló közepes üzleti repülőgépek hajtóműveinek üzembe helyezett állományára vonatkozik, amely

a Bizottság álláspontja szerint különösen megfelelő mérce a hajtóműgyártó kereskedelmi erejének a megítéléséhez (a megtámadott határozat (41) preambulumbekzdése), világosan mutatja, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás az összefonódást követően erőfölényes lenne ebben az ágazatban. Mivel a Bizottság ezt a repülőgéposztályt nem elkülönült piacként határozta meg, ez a megállapítás nem jelenti, hogy a 4064/89 rendelet 2. cikkének értelmében vett elkülönült piaci erőfölényes helyzet alakult volna ki. Mindazonáltal e piaci részesedés jelzi, hogy az érintett piac bizonyos szegmensein az összefonódással létrejött vállalkozás még erősebb lenne, mint általában a piac egészén, ami alátámasztja a Bizottság következtetését, miszerint az összefonódást követően az összefonódással létrejött vállalkozás erőfölényes lenne a piac egészén.

574 A fentiek fényében az Elsőfokú Bíróság megállapítja, hogy a jelen eljárás körülményei között nem került bizonyításra, hogy a Bizottság nyilvánvaló értékelési hibát követett el, amikor arra a következtetésre jutott, hogy az összefonódás a felperes és a Honeywell üzleti repülőgép-hajtómű gyártási tevékenysége közötti horizontális átfedés eredményeként erőfölényes helyzetet hozott volna létre.

575 Fennmaradó érveivel a felperes az üzleti repülőgépek piacára vonatkozó bizottsági érvelést kifejezetten azon hatás tekintetében kifogásolja, amelyet a GECCAG a vevőként folytatott preferenciális beszerzési politikája révén állítólag kifejt. Megjegyzendő, hogy ami a GECCAG-ot illeti, hiányzik az az alapvető fontosságú tapasztalati bizonyíték, amely alátámasztja a Bizottságnak a GECAS múltbeli magatartására vonatkozó elemzését (a megtámadott határozat (121) és azt követő preambulumbekzdései, és a fenti 182. és azt követő pontok). A megtámadott határozatban szereplő olyan átfogó elemzés hiányában, mely arra irányul, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás üzleti érdekében állt volna, hogy a GECCAG spekulatív, a saját hajtóműveivel meghajtott repülőgépek iránti erős preferenciával, vagy akár kizárólagossággal járó repülőgép-beszerzési politikát folytasson, és hogy ebből következően valószínű volt egy ilyen politika elfogadása, meg kell állapítani, hogy a Bizottság indokolásának e része megalapozatlan.



- 576 A megtámadott határozat (443)-(444) preambulumbekzdésében az üzleti repülőgépeket érintő csomagban értékesítésre vonatkozó elemzés kapcsán, amelyet szintén kifogásolt a felperes, az Elsőfokú Bíróság megállapítja, hogy ezen értékesítések már az összefonódást megelőzően ugyanúgy lehetségesek voltak, mint azt követően, mivel a Honeywell már eleve erős pozícióval rendelkezett az üzleti repülőgépek, valamint az e repülőgépekhez tartozó több repüléselektronikai és egyéb repülőipari termék piacán. Ezzel szemben a GE piaci részesedése az üzleti repülőgéphajtóművek vonatkozásában az összefonódást megelőzően gyenge volt. Így még ha bizonyításra is került volna, hogy a csomagban értékesítés gyakorlata valószínű lenne a jövőben az üzleti repülőgépek piacán, nem igazolták, hogy az összefonódás lenne e jelenség elsődleges indoka, vagy az bármilyen jelentős hatást gyakorolna e tekintetben.
- 577 Mindenesetre megjegyzendő, hogy a fentiekben a 399. és azt követő pontban kifejtett indokok alapján a Bizottság nem gyűjtötte össze azokat a meggyőző bizonyítékokat, amelyek alátámasztják, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás vélhetőleg ilyen magatartást folytatott volna. Így a bizottsági álláspontnak az üzleti repülőgépek jövőbeni csomagban értékesítésére vonatkozó része kapcsán meg kell állapítani, hogy nem fogadható el, hogy az az összefonódás következményeként hozzájárulna ahhoz, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás erőfölényes helyzete e piacon kialakuljon.
- 578 A megtámadott határozatnak az üzleti repülőgépek piacán zajló versenyre gyakorolt hatást elemző részéből ((435)-(444) preambulumbekzdés), és különösen a (437) preambulumbekzdésének szövegéből kétségkívül kiténik, hogy a Bizottság elemzésében a horizontális átfedésekkel ((435)-(437) preambulumbekzdés), a vertikális integrációval (a (438)-(442) preambulumbekzdés) és a csomagban értékesítéssel ((443)-(444) preambulumbekzdés) foglalkozó három elkülönülő rész önálló és önmagában is elégséges alapot szolgáltat azon bizottsági következtetés számára, hogy az összefonódás eredményeként erőfölényes helyzet jönne létre a piacon. Ennek megfelelően a fenti 574. pontban foglalt megállapítást, amely szerint a Bizottságnak a horizontális átfedésre vonatkozó elemzése megalapozott, nem érvénytelenítik a fenti 575-577. pontban foglalt megállapítások.

579 Annak kapcsán, hogy az így létrehozott erőfölény a verseny jelentős korlátozását eredményezi-e a közös piacon, elegendő annyit megjegyezni, hogy jóllehet a felperes absztrakt formában hangsúlyozta a második feltétel önálló jellegét (lásd a fenti 84. és azt követő pontokat), nem hozott fel semmilyen érvet azon állítás cáfolatára, hogy a fent körülírt horizontális átfedés piacra gyakorolt hatása jelentős lenne.

580 Mindenesetre a megtámadott határozat (576) preambulumbekzdésének az összefonódással érintett egyes piacokat kifejezetten említő általános következtetéséből kitűnik, hogy a Bizottság nemcsak azt állapította meg, hogy erőfölényes helyzet jönne létre vagy erősödne meg valamennyi piacon, hanem azt is, hogy végeredményben „a közös piacon a hatékony verseny jelentősen korlátozódna” (lásd a fenti 90. pontot). Figyelemmel e preambulumbekzdés szövegére a Bizottság levonta a szükségszerű következtetést, azaz hogy az üzleti repülőgépek piacán az összefonódással létrejött vállalkozásnak a hajtóművek üzembe helyezett állománya alapján számított [50-60]-os részesedése (a megtámadott határozat (88) preambulumbekzdése) révén létrejött erőfölény eredményeként a hatékony verseny jelentősen korlátozódna a közös piacon. Arra utaló konkrét érvelés vagy bizonyíték hiányában, hogy ilyen korlátozódás nem jönne létre, megállapítandó, hogy a jelen eljárás szempontjából a következtetés nem szenved nyilvánvaló értékelési hibában.

581 Ami a felperes által 2001. június 14-én javasolt kötelezettségvállalásokat illeti, megjegyzendő, hogy a Honeywell ALF502/507-es hajtóműgyártási üzletágának leválasztására vonatkozó kötelezettségvállalásnak jelentősége van az üzleti repülőgépek piacának értékelése szempontjából is, mivel a két fél a tárgyalást megelőzően az Elsőfokú Bíróság által feltett írásbeli kérdésre válaszolva megerősítette, hogy e hajtóművek nemcsak a BAe Systems nagyméretű regionális repülőgépeit hajtják, hanem a [...] üzleti repülőgépet is.

582 Elegendő e pontban megjegyezni, hogy a felperes ismét csak állította, hogy a Bizottságnak a megtámadott határozatban a kérdéses kötelezettségvállalással kapcsolatban megfogalmazott kifogásai megalapozatlanok. Így ugyanazon okokból, mint a fenti 555. és azt követő pontok esetében, a Bizottság jogosan utasította el e kötelezettségvállalást.

c) Következtetések az üzleti repülőgép-hajtóművek piacát érintő horizontális átfedésekről

583 Megjegyzendő, hogy a Bizottság azon állítása ellenére, amely szerint határozatának részei egymást erősítik, és ezért természetellenes lenne azokat egymástól elkülönítve elemezni (lásd a fenti 40. és 48. pontot), ez az általános kijelentés nem befolyásolja az ítélet jelen részében vizsgált szempontokat. Különösen azért, mert az Elsőfokú Bíróság fentebb megállapította, hogy a Bizottságnak a hajtómű-indítóberendezések és a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek közötti vertikális átfedésre, csakúgy, mint a különféle konglomerátum-hatásokra vonatkozó érvelése hibákban szenvedett, ám e hibák egyike sem érinti azon megállapítását, hogy az üzleti repülőgép-hajtóművek piacán az összefonódásból létrejött vállalkozás erőfölényes helyzetbe kerülne az összefonódásból származó horizontális átfedés miatt, és annak eredményeként a hatékony verseny jelentősen korlátozódna a közös piacon.

584 Ennek megfelelően az Elsőfokú Bíróság a jelen eljárás körülményei között arra következtet, hogy kellőképpen megalapozott a megtámadott határozat azon pillére, amely szerint az összefonódásból létrejött vállalkozás erőfölényes lesz az összefonódásban részes felek gyártási tevékenysége között az üzleti repülőgép-hajtóművek piacán kialakuló horizontális átfedés miatt, és ebből fakadóan e piac tekintetében jelentősen korlátozódna a verseny a közös piacon.

### 3. A kis teljesítményű hajó-gázturbinákról

#### a) A piac meghatározásáról

##### A felek érvei

585 A felperes szerint hibás piacmeghatározáson alapul a Bizottság azon megállapítása, hogy ebben az ágazatban erőfölényes helyzet jönne létre. A GE és a Honeywell turbinái ugyanis nem helyettesíthetők egymással. A Bizottság egyetlen példát sem hozott fel a GE és a Honeywell közötti verseny bizonyítékaként.

586 A Bizottság emlékeztet arra, hogy a megtámadott határozat (472)-(474) preambulumbekezdésében e tekintetben már választ adott a felperes érveire, és fenntartja, hogy a felperes érvei nem tükrözik a valóságot. A Bizottság azt állítja, hogy a gázturbinák piacát kizárólag a leadott teljesítmény alapján, amely a jelen esetben 10/15 megawatt (MW) alatti, és az ipari illetve hajózási felhasználásokra tekintettel kell meghatározni. Az azonosított piac nem bontható tovább és az összefonódás olyan piaci szereplőt hozna létre, amely jóval nagyobb legközelebbi versenytársánál.

##### Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

587 Emlékeztetni kell először is arra, hogy a közösségi bíróság által folytatott felülvizsgálat tárgyi hatályát fő szabály szerint a felperes által a keresetlevélben előterjesztett jogalapok és érvek határozzák meg. A keresetlevélben a Bizottságnak a kis teljesítményű hajó-gázturbinákra vonatkozó érvelésének egyetlen elemét, a piacmeghatározást támadták meg. Az Elsőfokú Bíróságnak meg kell vizsgálnia, hogy a felperes által e tekintetben előterjesztett érvek bizonyítják-e, hogy a Bizottság ténybeli tévedést, vagy nyilvánvaló értékelési hibát követett el az érintett piac meghatározásakor.

- 588 Annak ellenére, hogy a felperes a 2004. július 21-i levelében megkísérelte a jogvitát kiterjeszteni azáltal, hogy a bizottsági indokolás ezen részének a piacmeghatározástól eltérő szempontjairól is állást foglalt, az észrevételei az eljárási szabályzat 48. cikkének 2. §-a szerint új jogalaprak minősülnek, és így elfogadhatatlanok, amint a Bizottság a 2004. szeptember 17-i észrevételeiben helyesen megjegyezte.
- 589 A megtámadott határozatban a Bizottság a (460)-(467) preambulumbekzdésben fejt ki azokat az indokokat, amelyek arra vezették, hogy a piacot a kis, azaz a 0,5-10 MW közötti teljesítményű, hajózási célra használt gázturbinák világméretű piacaként határozza meg. Ezt követően a (472)-(474) preambulumbekzdésben kifejti, hogy az összefonódásban részes felek által a közigazgatási eljárás során felhozott érvek miért nem érvénytelenítik ezt a következtetést.
- 590 A felperes szerint a saját és a Honeywell turbinái egymással nem helyettesíthetők, és nem versenyeznek egymással, mivel e két vállalkozás nem vesz részt azonos pályázatokon.
- 591 Álláspontja megalapozására a felperes a keresetlevele 185. lábjegyzetében hivatkozik a kifogásközlésre adott válaszána 22. mellékletére, amely válasz az összes mellékletével együtt a keresetlevele mellékletének részét képezi.
- 592 Amennyiben a felperes hivatkozik keresetlevelének ezen mellékletére, emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a jogbiztonság és az igazságszolgáltatás megfelelő működésének biztosítása érdekében a kereset elfogadhatóságához az szükséges, hogy azon lényeges ténybeli és jogi elemek, amelyeken a kereset alapul, legalább röviden összefoglalva, de összefüggően és érthetően kitűnjenek magából a keresetlevélből (a C-178/00. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben 2003. január 9-én hozott ítélet [EBHT 2003., I-303. o.] 6. pontja, a

T-195/95. sz., Guérin automobiles kontra Bizottság ügyben 1997. május 6-án hozott ítélet [EBHT 1997., II-679. o.] 20. pontja, a T-145/98. sz., ADT Projekt kontra Bizottság ügyben 2000. február 24-én hozott ítélet [EBHT 2000., II-387. o.] 66. pontja; a T-110/98. sz., RJB Mining kontra Bizottság ügyben 2000. július 25-én hozott végzés [EBHT 2000., II-2971. o.] 23. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat, a T-195/00. sz., Travelex Global and Financial Services and Interpayment Services kontra Bizottság ügyben 2003. április 10-én hozott ítélet [EBHT 2003., II-1677. o.] 26. pontja, a T-157/01. sz., Danske Busvognmænd kontra Bizottság ügyben 2004. március 16-án hozott ítélet [EBHT 2004., II-917. o.] 45. pontja, lásd e tekintetben szintén a 19/60., 21/60., 2/61. és 3/61. sz., Fives Lille Cail és társai kontra Főhatóság egyesített ügyekben 1961. december 15-én hozott ítéletet [EBHT 1961., 281. o.], és a C-330/88. sz., Grifoni kontra Bizottság ügyben 1991. március 5-én hozott ítélet [EBHT 1991., I-1045. o.] 17. és 18. pontját). E tekintetben míg a keresetlevél szövege egyes pontokban alátámasztható és kiegészíthető az ahhoz kapcsolt iratok részeire való hivatkozásokkal, addig más, akár a keresetlevélhez mellékelt iratokra való általános hivatkozás nem pótolhatja a lényegi jogi érvelés hiányát, amelynek a fentiekkel összhangban a keresetlevélben kell megjelennie (a T-154/98. sz., Asia Motor France és társai kontra Bizottság ügyben 1999. május 21-én hozott végzés [EBHT 1999., II-1703. o.] 49. pontja). Ezért amennyiben a felperes által a kérdéses iratban előterjesztett kifogások olyan önálló jogalapnak tekinthetők, amelyek a kifogásközlésben szereplő elemzésnek az érintett piac meghatározásától eltérő szempontjaira vonatkozik, akkor e jogalapok nem vehetők figyelembe.

593 Emellett a felperes a tárgyaláson vitatta a Bizottság által a felperes piaci részesedésére vonatkozóan a megtámadott határozatban felhasznált adatokat, azt állítva, hogy a megtámadott határozat (470) preambulumbekzdésében említett, a 0,5-5 MW-os sávra vonatkozóan meghatározott piacon meglévő [10-20]% összeegyeztethetetlen azzal a 25-30%-os részesedéssel, amelyet a 0,5-10 MW-os sávra vonatkozóan megállapított szélesebb piac tekintetében rögzített (a (470) preambulumbekzdés utolsó mondata), mivel a felperes csak egy turbinát, az LM 500-at gyártja, amely 4,5 MW teljesítményével mindkét piachoz tartozik.

594 Elegendő megjegyezni, hogy ezen érvelés különbözik a keresetlevélben megjelenő, a kis teljesítményű gázturbinák piacának meghatározását vitató jogalaptól, és még csírájában sem található meg a keresetlevélben. Ez a tárgyaláson első alkalommal megjelenő jogalap ezért nem elfogadható az eljárási szabályzat 48. cikkének 2. §-a alapján, amely nem teszi lehetővé a felek számára, hogy új jogalapot hozzanak fel az

eljárás során. Mindenesetre a Bizottság a megtámadott határozat (470) preambulumbekzdésében nem kerül önellentmondásba, mivel a 0,5-10 MW-os sávra vonatkozó 25-30%-os piaci részesedést kifejezetten a Honeywell versenytársainak tulajdonítja.

595 Ezzel szemben a keresetlevélben az e piac tekintetében felhozott jogalap alátámasztása és kiegészítése érdekében hivatkozni lehet azokra a kifogásközlésre adott válasz 22. mellékletében felhozott szempontokra, amelyek a piacmeghatározásra vonatkoznak.

596 A Bizottság által a kifogásközlésben használt piacmeghatározás cáfolatára az összefonódásban részes felek a kifogásközlésre adott válaszuk 22. mellékletében felhívták a figyelmet a GE LM 500-as turbinája és a Honeywell turbinái között fennálló árbeli, méretbeli, súlybeli és teljesítménybeli különbségekre.

597 A megtámadott határozat (473) preambulumbekzdéséből következik, hogy a felperesnek az összefonódásban részes felek turbinái közötti különbségekre vonatkozó érveinek elutasításakor a Bizottság különösen a saját piacelemzésére hivatkozott. A (473) preambulumbekzdésben megállapítja:

„Mindazonáltal a piacelemzés világosan kimutatta, hogy [mind] a GE, [mind a Honeywell] a fent meghatározott piacon versenyez. A piacelemzésből nem derül ki, hogy a GE [és a Honeywell] kis (10 MW alatti) teljesítményű hajó-gázturbinái közötti különbségek olyan jelentősek, hogy különböző termékpiacok elkülönítését indokolják.”

598 Mivel az ezen a vizsgálaton alapuló következtetést a jelen eljárásban megtámadták, az Elsőfokú Bíróság feladata annak vizsgálata, hogy a Bizottság nem követett-e el ténybeli tévedést vagy nyilvánvaló értékelési hibát, amikor piacelemzése alapján arra

következtetett, hogy ezek a különbségek nem kérdőjelezik meg piacmeghatározását. Evégett az Elsőfokú Bíróság pervezető intézkedésként megkérte a Bizottságot, hogy aktájából mutassa be azon iratokat, amelyekhez a felperesnek hozzáférése volt, és amelyek az előző pontban hivatkozott két mondatot alátámasztják, vagy azok szempontjából egyébként relevánsak.

- 599 A Bizottság a kérdésre adott válaszában három iratot mutatott be, mégpedig a Rolls-Royce, a UTC és a Solar Turbines válaszait. Fenntartja, hogy e három válasz „reprezentatív” a piacelemzése eredményei tekintetében, mivel az összefonódással létrejött vállalkozásnak az érintett piacon meglévő három legfőbb versenytársa nézeteit tükrözik. A felperes nem vitatta e válaszok reprezentatív jellegét, pusztán rámutatott az azok között meglévő egyes eltérésekre, és vitatta bizonyító erejüket. Különösen nem hivatkozott pedig más versenytársaknak a Bizottság megállapításait cáfoló válaszáira.
- 600 A Rolls-Royce válasza, legalábbis az Elsőfokú Bíróságnak bemutatott nem bizalmas változata ellentmondásos, amennyiben az ezen iratban a 38. szám alatt szereplő kérdésre adott válaszában jelzi, hogy csak a felperes és maga a Rolls-Royce van jelen az érintett piacon. Mindazonáltal nem vitatott, hogy azon a Honeywell is jelen volt, sőt jelentős piaci részesedéssel bírt a kis teljesítményű hajó-gázturbinák piacán. A Rolls-Royce tehát nyilvánvalóan mulasztást követett el. Ugyanezen iratban a 40. számú kérdésre adott válaszában utóbbi azt jelzi, hogy a felperes és a Honeywell kizárólag a kis teljesítményű ipari-gázturbinák piacán versenyeznek. Megállapítandó, hogy a Rolls-Royce-nak e két kérdésre adott válasza nem döntik el annak kérdését, hogy a felperes és a Honeywell versenyben állt-e a kis teljesítményű hajó-gázturbinák piacán.
- 601 Ugyanakkor a Rolls-Royce-nak a Bizottság által feltett 32., 34., és 36. számú kérdéseire adott válaszaiból az is kitűnik, hogy a Bizottság által javasolt piacmeghatározás a 0,5-10 MW-os kis teljesítményű hajó-gázturbinákra nézve ésszerű, és a Rolls-Royce nézetei szerint „más körülmények”, vagy „más tényezők”



nem relevánsak az érintett piac meghatározásában. A Rolls-Royce válaszainak e részei tehát alátámasztják a Bizottság álláspontját a piacmeghatározás kérdésében.

602 A P&W anyavállalatának, a UTC-nek a válasza alátámasztja a Bizottság álláspontját, amennyiben is megerősíti, hogy volt verseny az összefonódásban részes felek között. Az 50. számú kérdésre adott válaszában kifejezetten megállapítja, hogy a felperes és a Honeywell mind közvetlenül, mind pedig közvetetten az ipari- és hajó-gázturbinák 0,5-15 MW-os sávjában versenyeznek egymással.

603 A piac megfelelő meghatározása kapcsán a UTC a 43. számú kérdésre adott válaszában jelzi, hogy az ipari turbinák nem használhatók hajózási célokra, a 44. számú kérdésre válaszolva pedig, hogy jóllehet a kis- és nagy teljesítményű gázturbinák közötti választóvonal viszonylag szubjektív és kissé önkényes, olykor a 13 MW körüli értéket alkalmazzák. A 46. számú, a piac meghatározása szempontjából szóba jöhető egyéb fontos körülményekre vonatkozó kérdésre válaszolva megállapítja, hogy a Bizottság által leírt, a végső felhasználásra és a teljesítményre vonatkozó tényezők alkalmasak a piac meghatározására. Ennek megfelelően e válaszok alátámasztják a kis teljesítményű hajó-gázturbinák és az ipari-gázturbinák közötti különbségtételt, és megerősítik a kis és nagy hajóturbinák teljesítményen alapuló elkülönítését, megfelelő választóvonalat húzva valamivel 10 MW felett.

604 Végezetül a Solar Turbines válasza ellentmondásban áll a Bizottság piacmeghatározásával, amennyiben is a Solar Turbines nézete szerint nem tehető különbség sem a hajó-gázturbinák és az ipari-gázturbinák között (3812. o.), sem pedig a teljesítmény szerint (3809. o.). Mindazonáltal megjegyzendő, hogy amennyiben a Solar Turbines nagyon széles piacmeghatározást javasol, nézete a felperesével is összeegyeztethetetlen, amely szerint a méret- és súlybeli különbségek miatt a felperes kis teljesítményű turbinái és a Honeywell turbinái nem voltak azonos piacra.

- 605 Ezen túlmenően a Solar Turbines megerősítette a Bizottság 8. számú kérdésére adott válaszában, hogy a felperes és a Honeywell versenyeztek egymással a hajózási és ipari felhasználású gázturbinák értékesítésekor. A felperesnek a tárgyaláson előterjesztett azon állítására, hogy az összefonódásban részes felek különféle turbináinak felsorolásakor a Solar Turbines kihagyta a felperes egyetlen kis teljesítményű hajó-gázturbináját, az LM 500-ast, elegendő annyit megjegyezni, hogy azon terméklista kifejezetten nem volt kimerítő jellegű, hiszen a végén szerepel az „egyéb termékek mellett” kifejezés. Így e kihagyásból nem lehet arra következtetni, hogy kifejezett állítása ellenére a Solar Turbines kizárólag más turbinákra hivatkozott, mint amelyeket a Bizottság kis teljesítményű hajó-gázturbinaként sorolt be.
- 606 Ugyancsak világos a kifogásközlés 22. mellékletéből, hogy a felperes és a Honeywell az elmúlt öt évben egy alkalommal ugyanazon pályázat keretében tett ajánlatot, jóllehet a felperes ajánlatát kizárták, mert nem teljesítette a műszaki feltételeket. Megjegyzendő e tekintetben, hogy az érintett piacon igen kevés pályázat van, mivel a 22. melléklet szerint a Honeywell ugyanezen időben összesen hat pályázaton vett részt, és ezekből kettőt nyert el. Ezért az a tény, hogy a felek csak egy alkalommal vettek részt ugyanazon a pályázaton, a jelen körülmények között önmagában nem jelenti azt, hogy a termékeik nincsenek azonos piacon.
- 607 A fent megvizsgált és együttesen értelmezett három válasz, valamint a kifogásközlésre adott válasz 22. mellékletében található irat alapján nem bizonyított, hogy a Bizottság nyilvánvaló értékelési hibát követett el, amikor az aktájában található bizonyítékok alapján megállapította, hogy létezett a 0,5-10 MW közötti teljesítményű hajó-gázturbinák világméretű piaca, és mind a felperes, mind pedig a Honeywell jelen volt ezen a piacon.
- 608 Az Elsőfokú Bíróság által a tárgyaláson feltett kérdés és a szóbeli eljárás újbóli megnyitása keretében történt levélváltás alapján világossá vált, hogy jóllehet a

felperes megemlítette a „CO” bejelentési nyomtatványon, a Bizottság mégsem kérdezte meg az összefonódásban részes felek egyetlen EGT-beli vevőjét a kis teljesítményű hajó-gázturbinák világméretű piacán. Mindazonáltal e tény, amelyre a felperes a tárgyalást követően hívta fel a figyelmet, nem érvényteleníti az előző pont következtetését, mivel a felperes nem bizonyította, sőt nem is állította, hogy akár az ő, akár a Honeywell vevője megkérdésének elmulasztása torzította volna a Bizottság által a megtámadott határozatban alkalmazott piacmeghatározást.

- 609 A jelen ügyben nem állapítható meg, hogy a Bizottság nyilvánvaló értékelési hibát követett el a kis teljesítményű hajó-gázturbinák piacának meghatározása során alkalmazott vizsgálati mód tekintetében.

#### b) A kötelezettségvállalásokról

##### A felek érvei

- 610 A felperes felajánlotta a Honeywell-turbinákat forgalmazó Vericorban meglévő részesedésének leválasztását. Az Elsőfokú Bíróság előtt a keresetlevelében mindössze annyit állított, hogy a Bizottság által a megtámadott határozatban emelt kifogások teljesen megalapozatlanok. Azt azonban nem fejtette ki, hogy e kifogások miért voltak alaptalanok, és e tekintetben bizonyítékot sem terjesztett elő.
- 611 A Bizottság megjegyzi, hogy a GE-nek a kötelezettségvállalások elutasítására vonatkozó kifogásai pusztán állítások, amelyekből nem vonható le következtetés a megtámadott határozat érvényességére nézve.

## Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

- 612 Amint a fenti 555. pontban rögzítésre került, a felek által felajánlott szerkezeti kötelezettségvállalások csak annyiban fogadhatók el, ha a Bizottság bizonyossággal arra a következtetésre juthat, hogy azok teljesíthetők.
- 613 A kis teljesítményű hajó-gázturbinákra vonatkozóan a tervezett összefonódásban részes felek a kötelezettségvállalások első, 2001. június 14-i csoportjában felajánlották a Honeywell kis teljesítményű hajó-gázturbináinak értékesítését végző közös vállalatban, a Vericorban fennálló 50%-os Honeywell-részesedés értékesítését, amely vállalat fennmaradó 50%-ának tulajdonosa az MTU (lásd a megtámadott határozat (494) preambulumbekendését).
- 614 Tekintettel arra, hogy a Bizottság által az e kötelezettségvállalással szemben felhozott kifogások kizárólag gyakorlati jellegűek, megjegyzendő, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (518) preambulumbekendésében közvetve elfogadja, hogy ha a Honeywell az MTU számára átadja a turbinái forgalmazását végző vállalat kizárólagos irányítását, akkor nem jönne létre a versenyre is káros hatásokkal járó erőfölényes helyzet. E tekintetben a Bizottság által a tárgyaláson felhozott érvek, amelyek szerint a kötelezettségvállalás nem szüntetné meg a piacon a horizontális átfedést, nem változtatja meg a határozat ezen értelmezését.
- 615 Mindazonáltal a Bizottság a megtámadott határozat (518) preambulumbekendésében megjegyezte, hogy a kötelezettségvállalásban kilátásba helyezett átruházás az Egyesült Államok export-felügyeleti szabályaiban előírt „minden szükséges engedély” megadásától függött. Ennek megfelelően a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a javasolt formában nem fogadhatja el a kötelezettségvállalást, mivel ha az Egyesült Államok hatáskörrel rendelkező hatóságai elutasítanák az engedélyezést, a kötelezettségvállalás a leválasztás elmaradása ellenére is teljesülne, mivel az összefonódással létrejött vállalkozás minden elvárhatót megtett annak végrehajtá-

sára. Ugyancsak megjegyzi a Bizottság, hogy a kötelezettségvállalás nem tartalmazza a kérdéses engedélyezési hatásköri szabályok természetét, nevezetesen, hogy a hatáskör kötött vagy diszkrecionális. Hozzáteszi, hogy ugyancsak probléma merül fel „a leválasztott üzletrész input költségeinek várható növekedése miatt, ha a vevő nem gyárt helikopter-motorokat”, szemben a Honeywellel.

- 616 Mivel a felperes az Elsőfokú Bíróság előtt pusztán állítja, hogy a kötelezettségvállalásból a Bizottság szerint fakadó állítólagos nehézségek teljesen alaptalanok, meg kell állapítani, hogy a felperes sem konkrét érveket, sem olyan bizonyítékot nem terjesztett elő, amely megkérdőjelezte volna a Bizottság azon megállapításának megalapozottságát, amely a javasolt leválasztás megvalósíthatóságára vonatkozott.
- 617 Különösen meg kell állapítani, hogy a Bizottságnak lehetősége volt azon az alapon elutasítani az összefonódásban részes felek által javasolt kötelezettségvállalást, hogy annak nincs gyakorlati értéke, mivel pusztán hipotetikus, lévén megvalósítása nem tagállami hatóságok határozatától függ. Ha a felperes nem volt képes biztosítani e követelmény teljesülését, alternatív kötelezettségvállalást kellett volna felajánlania arra az esetre, ha a leválasztás megvalósíthatatlannak bizonyul.
- 618 A fentiek fényében nem állapítható meg a jelen ügyben, hogy a Bizottság nyilvánvaló értékelési hibát követett el, amikor megállapította, hogy a kötelezettségvállalás az összefonódásban részes felek által felajánlott formájában, a jelen ügy körülményei között nem elfogadható. Ezért tehát nem kell figyelembe venni e kötelezettségvállalást, és felajánlásának ténye nem érinti a Bizottságnak a megtámadott határozatban a kis teljesítményű hajó-gázturbinákra vonatkozóan végzett elemzését.

c) Következtetések a kis teljesítményű hajó-gázturbinák piacára vonatkozó horizontális átfedésről

- 619 Megjegyzendő, hogy a Bizottság azon állítása ellenére, amely szerint határozatának részei egymást erősítik, és ezért természetellenes lenne azokat egymástól elkülönítve elemezni (lásd a fenti 40. és 48. pontot), ez az általános kijelentés nem befolyásolja az ítélet jelen részében vizsgált szempontokat. Különösen azért, mert az Elsőfokú Bíróság fentebb megállapította, hogy a Bizottságnak a hajtómű-indítóberendezések és a nagyméretű kereskedelmi repülőgépjárművek közötti vertikális átfedésre, csakúgy, mint a különféle konglomerátum-hatásokra vonatkozó érvelése hibákban szenvedett, ám e hibák egyike sem érinti azon megállapítását, hogy a kis teljesítményű hajó-gázturbinák piacán erőfölényes helyzet jönne létre az összefonódásból származó horizontális átfedés miatt, és annak eredményeként a hatékony verseny jelentősen korlátozódna a közös piacon.
- 620 Az Elsőfokú Bíróság a jelen eljárás körülményei között arra következtet, hogy kellőképpen megalapozott a megtámadott határozat azon pillére, amely szerint az összefonódással létrejött vállalkozás erőfölényes lenne az összefonódásban részes felek gyártási tevékenysége között a kis teljesítményű hajó-gázturbinák piacán kialakuló horizontális átfedés miatt, és ebből fakadóan e piac tekintetében jelentősen korlátozódna a verseny a közös piacon.

#### *F – Az eljárási szabálytalanságokon alapuló jogalapokról*

- 621 A felperes a jelen eljárásban négy elkülönülő jogalapra hivatkozik, amelyeket arra alapít, hogy az egyes iratokhoz való hozzáférési jogát állítólag megsértették, egyes

iratok tekintetében túl későn biztosítottak számára hozzáférést, nem kapott elegendő időt arra, hogy a kifogásközlésre válaszoljon, és állítása szerint a meghallgatási tisztviselő megbízása tekintetében eljárási szabálytalanságok merültek fel.

## 1. *Előzetes megfontolások*

### a) A felek érvei

- 622 A felperes elsőként megjegyzi, hogy a közösségi jog, az ítélkezési gyakorlat és az Európai Unió Alapjogi Chartája (HL 2000 C 364., 1. o.; a továbbiakban: Charta) a védelemhez való jogot a közösségi jog alapelveinek tekinti, amelyet minden eljárásban biztosítani kell, ideértve a Bizottság előtt zajló összefonódás-ellenőrzési eljárásokat is. E jogok tiszteletben tartása megköveteli, hogy az érintett vállalkozásnak lehetőséget kell adni arra, hogy a közigazgatási eljárás folyamán hatékonyan tudja ismertetni a Bizottság által felhozott tények, állítások és körülmények helytállóságára és relevanciájára vonatkozó álláspontját.
- 623 Az iratbetekintés egyike azon eljárási garanciáknak, amelyek célja, hogy biztosítsák a meghallgatáshoz való jog hatékony gyakorlását. A fegyveregyenlőség elve megköveteli, hogy az érintett vállalkozás ugyanolyan mértékben ismerje az aktát, mint a Bizottság, és – nem a Bizottság feladata eldönteni, hogy melyek azok az iratok, amelyek feltehetőleg hasznosak a védelem szempontjából.
- 624 Az eljárási garanciák rendkívüli fontossággal bírnak az összefonódás-ellenőrzési eljárásokban. Először is ez az eljárás a tulajdonhoz fűződő alapvető jogot kérdőjelezi meg. Másodszor a Bizottság határozatának hatásai valójában véglegesnek tekinthetők, tekintettel a bírósági jogorvoslatnak az eljárás időtartamából, valamint abból is

következő korlátozott hatékonyságára, hogy a gyakorlatban a Bizottság határozata eldönti az összefonódás sikerét vagy kudarcát. Harmadszor az összefonódás felfüggesztése miatt az összefonódás-ellenőrzési eljárás hátrányosan érinti a felek érdekeit. Negyedszer az összefonódásban részes felek kiszolgáltatottak a saját egyéni érdekeik védelmében fellépő versenytársak kifogásaival szemben. Ötödször az összefonódás jogellenes megtiltásával okozott károkat nem lehet teljesen helyreállítani. Hatodszor gyakorlatilag semmilyen ideiglenes intézkedés nem hozható, hiszen a felek nem tudják az összefonódást ideiglenes jelleggel megvalósítani.

625 Az ezen alapvető eljárási garanciák megsértésével hozott határozatokat meg kell semmisíteni, ha a felek bármilyen lehetséges kárt szenvedtek (a T-305/94-T-307/94., a T-313/94-T-316/94, a T-318/94., a T-325/94., a T-328/94., a T-329/94 és T-335/94. sz., Limburgse Vinyl Maatschappij és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben, 1999. április 20-án hozott ítélet [EBHT 1999., II-931. o.]), ennek elmulasztása ugyanis az emberi jogok és az alapvető szabadságok védelméről szóló európai egyezmény (EEJE) 6. cikkének megsértését jelentené. Egyrészt az összefonódások esetében a Bizottság nem tekinthető függetlennek és pártatlannak, mivel saját ügyében ő a jogalkotó, a végrehajtó, a panaszos és a bíró. Másrészt pedig az eljárási szabálytalanságok nem javíthatók az Elsőfokú Bíróság előtt, amelynek feladata a bírósági felülvizsgálatra korlátozódik (a T-30/91. sz., Solvay kontra Bizottság ügyben 1995. június 29-én hozott ítélet [EBHT 1995., II-1775. o.] 98. pontja).

626 A Bizottság ellenkérelmére válaszolva a felperes hangsúlyozza, hogy az összefonódás-ellenőrzési eljárás sajátos természete eltérő szintű védelem alkalmazását igényelheti, de nem szükségszerű, hogy az nagyobb vagy kisebb legyen, mint a jogsértési eljárásokban biztosított. Különösen pedig a Bizottság nem megfelelően értékelt az ügyben felmerült egymással szemben álló érdekeket azon időpont tekintetében, amikor a közvetlenül érintett harmadik feleket meg kell hallgatni, és azon egyensúly vonatkozásában, amelyet az üzleti titkok védelme kapcsán kell fenntartani.

627 A Bizottság elismeri a védelemhez való jogoknak az összefonódás-ellenőrzési eljárásokban meglévő fontosságát, de megállapítja, hogy a felperes sokkal inkább



magát az összefonódás-ellenőrzési eljárást és a bírósági felülvizsgálatot kifogásolja, semmint azt, ahogyan a Bizottság a jelen esetben a közigazgatási eljárást lefolytatta.

628 A Bizottság szerint a felperes tévesen hivatkozik az EEJE 6. cikkére. Először is az EEJE-ben megjelenő alapelveket a közösségi jog általános elvei biztosítják. Másodszor az összefonódás nem alapvető jog, és ha különbséget kell tenni, e jog nem igényelne magasabb szintű védelmet, mint amelyet a szankciók kiszabásához vezető eljárások biztosítanak.

b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

629 Előzetesen megjegyzendő, hogy a versenyjogi eljárásokban az iratbetekintés intézményének célja, hogy a kifogásközlés címzettjei megvizsgálhassák a Bizottság aktájában lévő bizonyítékokat, és ezáltal hatékonyan kifejthessék álláspontjukat azokról a következtetésekről, amelyeket a Bizottság a kifogásközlésben e bizonyítékokból levont. Az iratbetekintés jogát igazolja annak szükségessége, hogy biztosított legyen a kérdéses vállalkozások számára a hatékony védekezés a kifogásközlésben velük szemben emelt kifogásokkal szemben (a fenti 115. pontban hivatkozott Endemol kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 65. pontja).

630 Mindazonáltal megtagadható a hozzáférés bizonyos iratokhoz, különösen ilyen a más vállalkozások üzleti titkait tartalmazó iratokhoz vagy iratrészekhez, a Bizottság belső irataihoz, az anonimitásukat fenntartani kívánó bármely panaszos azonosítására alkalmas információkhoz és a Bizottságnak a bizalmas kezelés terhe mellett átadott információkhoz való hozzáférés (a fenti 306. pontban hivatkozott BPB Industries és British Gypsum kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 29. pontja,

amelyet a fellebbezési eljárásban jóváhagyott a C-310/93. P. sz., BPB Industries és British Gypsum kontra Bizottság ügyben 1995. április 6-án hozott ítélet [EBHT 1995., I-865. o.] 26-27. pontja).

631 Másfelől az Elsőfokú Bíróság korábban már megállapította, hogy jóllehet a vállalkozások jogosultak az üzleti titkaik védelmére, e jogosultságot egyensúlyba kell hozni a védelemhez való jog biztosításával (a T-36/91. sz., ICI kontra Bizottság ügyben 1995. június 29-én hozott ítélet [EBHT 1995., II-1847. o.] 98. pontja). Ezért a Bizottságtól elvárható, hogy a szembenálló érdekeket, az üzleti titkokat, vagy más érzékeny adatokat tartalmazó iratok nem bizalmas változatának elkészítése útján összhangba hozza (az ICI kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 103. pontja). Az Elsőfokú Bíróság szerint az iratbetekintésre ugyanezek az elvek alkalmazandók a 4064/89 rendelet alapján vizsgált összefonódási ügyekben is, még akkor is, ha az alkalmazásuk értelemszerűen hozzáigazítható a gyorsaságnak az e rendelet egész rendszerét jellemző feltétlen követelményéhez (a fenti 84. pontban hivatkozott Kaysersberg kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 113. pontja, és a fenti 115. pontban hivatkozott Endemol kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 67. és 68. pontja). A felperes állításával szemben a védelemhez való jog az összefonódás-ellenőrzési eljárásokban nem alkalmazandó a közösségi versenyjog megsértése miatt indult eljárásokétól eltérő, vagy kiterjedtebb szinten.

632 Ezen túlmenően az ítélkezési gyakorlatból következik, hogy a védelemhez való jog valamely eljárási szabálytalanság révén csak akkor sérthető meg, ha a szabálytalanságnak konkrét hatása van a vállalkozás védekezési képességére (lásd e tekintetben a T-25/95., T-26/95., T-30/95-T-32/95, T-34/95-T-39/95., T-42/95-T-46/95., T-48/95., T-50/95-T-65/95., T-68/95-T-71/95., T-87/95., T-88/95., T-103/95. és T-104/95. sz., Cimenteries CBR és társai kontra Bizottság, ún. „Cement” egyesített ügyekben, 2000. március 15-én hozott ítélet [EBHT 2000., II-491. o.] 852-860. pontját). Következésképpen a védelemhez való jog biztosítására irányuló hatályos szabályok figyelmen kívül hagyása csak akkor sérthet közigazgatási eljárást, ha bizonyításra kerül, hogy az különben más kimenetelhez vezethetett volna (lásd e tekintetben a fenti 516. pontban hivatkozott Hercules Chemicals kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 56. pontját, valamint a fenti 549. pontban hivatkozott Atlantic Container Line és társai kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 340. és 430. pontját).

633 Amennyiben is a jelen esetben a védelemhez való jog hivatkozott megsértése a Bizottság indokolásának azon pilléreire vonatkozik, amelyeket az Elsőfokú Bíróság a fentiekben nem kellőképpen megalapozottnak talált, azok nem lehetnek kihatással a jelen eljárás kimenetelére. Még annak feltételezése mellett is, hogy a védelemhez való jog e megsértése bizonyított, csak a Bizottság indokolásának azon pilléreit érintenék, amelyeket az Elsőfokú Bíróság már más okból elutasított. Azt kell tehát megvizsgálni, hogy a felperes által felhozott egyes érvek a Bizottság indokolásának mely aspektusát érintik.

## *2. Az egyes iratokhoz való hozzáférésről*

### *a) A felek érvei*

634 A felperes szerint a Bizottság döntő fontosságú iratokat vagy azok részeit tartotta vissza azok bizalmasságára hivatkozva. Határozatát nyilvánosságra nem hozott és visszatartott iratokra alapozta, amelyek valószínűleg felhasználhatók lettek volna a felperesi védekezésben (a fenti 506. pontban hivatkozott AEG kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 24-30. pontja, és a fenti 632. pontban hivatkozott Cement ügyben hozott ítélet). A Bizottság köteles elkészíteni a megszerzett iratok hiánytalan listáját. Mindazonáltal, a felperes többszöri kérése ellenére a Bizottság soha nem igazolta, hogy az akta teljes volt. Megengedhetetlen, hogy a Bizottság csak azon iratokba engedjen betekintést, amelyekre hivatkozik, de visszatartsa azokat az iratokat, amelyek a védelem számára esetleg hasznosak lehetnek.

635 Először is a Bizottság csak a kifogásközlést követően említette, hogy vannak panaszok, és a panaszok tartalmába is csak egy tizenegy soros, az egyes légitársaságok panaszait összefoglaló, de az „egyéb iparági szereplők” panaszait nem tartalmazó anyag révén engedett betekintést. Az állítólag terhelő anonim panaszok ezen összefoglalója nem tette lehetővé a felperes számára, hogy vitassa

azok tartalmát, vagy azok felhasználását. E panaszoknak a végleges döntésben játszott rendkívüli szerepe a végleges határozatban világosan kitűnik a Bizottság nyilatkozataiból és a megtámadott határozat (391) preambulumbekkezdéséből. Emellett e panaszok tartalmazhattak a felperes védekezéséhez esetleg felhasználható anyagokat is. A felperes szerint sem ő, sem az Elsőfokú Bíróság nem tudja pontosan meghatározni, hogy e bizonyítékok milyen szerepet játszottak a megtámadott határozat meghozatalában. Következésképpen a megtámadott határozatot önmagában ezen az alapon meg kell semmisíteni (a fenti 625. pontban hivatkozott Solvay kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 93. és azt követő pontja).

- 636 Másodszor a felperes nem férhetett hozzá a harmadik felek által, különösen a Rolls-Royce által 2001. április 2-án, valamint a UTC által 2001. január 30-án, február 21-én és március 22-én a Bizottsághoz benyújtott észrevételeihez. Úgy tűnik, hogy más, harmadik felek úgy küldtek ilyen észrevételeket a Bizottsághoz, hogy a felperest azokról nem tájékoztatták.
- 637 Harmadszor a Bizottság túl széles körben biztosított bizalmas kezelést számos harmadik fél által tett észrevételnek, amelyeket azután úgy lerövidített, hogy gyakorlatilag lehetetlenné tette a felperes számára az iratok megfelelő vizsgálatát és megítélését. Különösen ez a helyzet a Rolls-Royce által a Bizottság 2001. március 21-i levelére adott válasza, a UTC 2001. április 24-i és az ILFC észrevételei esetében. Erősen kétséges, hogy a valamennyi törölt adat ténylegesen üzleti titoknak minősíthető.
- 638 Negyedszer a felperes nem kapott teljes hozzáférést Choi professzor jelentéséhez, amely a Bizottságnak a vegyes csomagban értékesítésre vonatkozó elméletét megalapozta. Az, hogy a Bizottság végül elvetette ezt a modellt, nem mentség az ilyen viselkedésre. Először is a Bizottság anélkül tartotta fenn a modelltől származó következtetéseit a megtámadott határozatban, hogy azok alátámasztására más bizonyítékot hozott volna fel ((349)-(355) preambulumbekkezdés). Másodszor a korlátozott hozzáférése miatt a felperes – jóllehet rá tudta venni a Bizottságot a modell elvetésére – nem tudta meggyőzni arról, hogy a megtámadott határozat lényegi részének minősülő vegyes csomagban értékesítési elmélet alkalmazhatatlan. Harmadszor a Choi-modell alapul szolgált a harmadik feleknek kiküldött kérdések megfogalmazásához.

- 639 Ismételt kérések és azon javaslat ellenére, hogy közgazdászai titoktartási megállapodást kötnek, a felperes soha nem kapta meg a modellben használt adatok teljes elemzését, mivel a modellt megrendelő Rolls-Royce elutasította az adatok kiadását. Mindazonáltal az EK-Szerződés [81.] és [82.] cikke, az ESZAK-Szerződés 65. és 66. cikke, valamint a 4064/89/EGK tanácsi rendelet alkalmazásának esetén az iratbetekintési kérelmek feldolgozásának belső eljárási szabályairól szóló bizottsági közlemény (HL 1997 C 23., 3. o. ; a továbbiakban: iratbetekintési közlemény), különösen annak I.A.2., és II.A.1.3. és I.B. pontja alapján a Bizottságnak – a védelemhez való jog biztosítása érdekében – kötelessége lett volna figyelmen kívül hagyni a Rolls-Royce bizalmas kezelésre vonatkozó kérelmét.
- 640 Emellett a felperes nem kaphatott információt sem a Bizottság által a Choi-modell vizsgálatára alkalmazott külsős közgazdászok kilétéről, sem pedig a kifogásközlés 175. lábjegyzetében, valamint az 567. és 568. pontjában egyértelműen megemlített jelentéseikről. Az Elsőfokú Bíróság által feltett kérdésre a Bizottság a 2004. április 26-i válaszában bemutatta a jelen ügyben a közigazgatási eljárás során általa tanácsadásra felkért közgazdász, Vives professzor jelentését, és a közte és a bizottsági tisztviselők között lezajlott e-mail levelezést, valamint azt a szerződést, amely alapján Vives professzort megbízta. A felperes a tárgyaláson előadta, hogy védekezésében hasznosíthatta volna ezen iratokat, különösen azért, mert Vives professzor a Bizottság indokolásának egyes elemeit vitatta.
- 641 A Bizottság sorozatosan megtagadta, hogy a felperes hozzáférhessen azokhoz az adatokhoz (vagy piacelemzésekhez), amelyek a kifogásközlés 567. és 568. pontját nyilvánvalóan alátámasztó Choi-modell alapján a versenytársaknak feltett kérdésekből származnak, illetve megtagadta a hozzáférést olyan adatokhoz, amelyek bizonyos intervallumon belüli érzékeny információkat tartalmaztak.
- 642 Ötödször a felperes nem gyakorolhatta betekintési jogát a belső iratnak minősített dokumentumok esetében. A Bizottság által emiatt hozzáférhetetlennek minősített 96 irat közül 10 irat harmadik féltől származó faxként volt említve, és így ezek bizalmas kezelése jogellenes volt. A Bizottság az Elsőfokú Bíróság által feltett kérdésre

2004. május 18-án tizenegy nem bizalmas iratot és három bizalmas irat nem bizalmas összefoglalóját adta át, amelyeket tévesen belső iratnak minősített. A felperes a tárgyaláson hivatkozott ezen iratok némelyikére, és azt állította, hogy azon körülmény, hogy a közigazgatási eljárás alatt azokhoz nem férhetett hozzá, a védelemhez való jogának olyan elfogadhatatlan megsértését jelentette, amelynek a megtámadott határozat megsemmisítéséhez kell vezetnie.

- 643 Hatodszor a felperes nem észrevételezhette a harmadik felek által a piacelemzés során tett észrevételeket, amelyek alapján a Bizottság elutasította különösen a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművekre, a kis teljesítményű gáz-hajóturbinákra és a hajtómű-indítóberendezésekre vonatkozó szerkezeti kötelezettségvállalásokat. E tekintetben megjegyzi, hogy minden leválasztást a versenytársak állításaira alapozva utasítottak el.
- 644 A Bizottság szerint a felperesnek módjában állt megismerni a Bizottság által ellene felhozott kifogásokat, különösen a kifogásközlés révén, amely ezen túlmenően elegendő volt ahhoz, hogy lehetővé tegye számára, hogy a jelen ügyben hatékonyan védekezhessen.
- 645 A felperes tájékoztatást kapott a Bizottsághoz benyújtott panaszok lényegéről. A Bizottság megjegyzi, hogy egyébként is csak azon bizonyítékokra támaszkodhat, amelyeket meg is említ. A panaszosok személyazonosságának, és a panaszok teljes szövegének a feltárása semmi lényegit nem adott volna hozzá a feleknek az ügyről meglévő ismereteihez és a védekezési képességéhez. Különösen igaz ez a megtámadott határozat (391) preambulumbekzdésében az egyik légitársaság említése esetében, ahol is csak az állítás tartalma volt lényeges.
- 646 A Bizottság kimondottan a felperes által azonosított eljárási okok miatt nem hivatkozott a Choi-modellre, mivel a modellben használt adatok üzleti titkokat tartalmaztak.

647 A felperes által említett harmadik felek észrevételei, a Rolls-Royce és a UTC szóbeli előadásai csak az általuk korábban már kifejtett aggályokat foglalják össze, és nem tartalmaznak olyan további adalékot, amely a felperes számára rendelkezésre bocsátható lett volna. Ami az egyes bizalmas részek törlését illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy egyfelől az összefonódásban részes felek, másfelől az ILFC, a Rolls-Royce és a UTC közötti versenytársi kapcsolat ad magyarázatot arra, hogy az információra miért vonatkozott az üzleti titoktartás.

648 Ami a piacelemzést illeti, a kötelezettségvállalások alkalmatlanságára figyelemmel a Bizottság – különösen a harmadik felekkel való konzultáció révén – egyszerű műszaki vizsgálatot folytatott le, amelyek eredményét közzétették a felperessel. Emellett a felperesnek nem a harmadik felek, hanem a Bizottság aggályaira kellett megfelelnie.

b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

649 A Bizottság helyesen jegyzi meg az iratbetekintés kapcsán, hogy különbséget kell tenni a kizárólag terhelő bizonyítékok és a mentő bizonyítékok, vagy a mentő bizonyítékot tartalmazó iratok között. A terhelő bizonyítékoknak csak annyiban van jelentőségük, amennyiben a Bizottság azokra hivatkozik, amely esetben is azokat közölni kell, ha azonban azokra nem hivatkozott, akkor a közlés hiánya nem érinti az eljárás jogszerűségét. Ezzel szemben, ha bebizonyosodik, hogy a felperes a közigazgatási eljárás során nem tekinthetett be az ügyében mentő körülményt tartalmazó iratba, azaz valamely olyan iratba, amely hasznosítható lett volna a védekezésében, és így felhasználása esetén megváltoztathatta volna a közigazgatási eljárás kimenetelét, akkor az e dokumentummal érintett indoklás a megtámadott határozatban fő szabály szerint hibásnak tekintendő.

- 650 Emlékeztetni kell arra, hogy az ítélkezési gyakorlat szerint a versenyjogi eljárásokban a bizalmas kezelés kérelmezése indokolhatja a hozzáférés elutasítását a harmadik felektől származó iratokhoz, így például a panaszokhoz. A Bíróság a fenti 630. pontban hivatkozott BPB Industries és British Gypsum kontra Bizottság ügyben hozott ítéletében megjegyezte, hogy a piacon erőfölényes vállalkozás megtorló intézkedéseket alkalmazhat a Bizottság által folytatott vizsgálatban együttműködő versenytársaival, szállítóival vagy vevőivel szemben, és ilyen körülmények között a harmadik félnek minősülő vállalkozások csak akkor fognak a bizottsági vizsgálat során olyan iratokat benyújtani, amelyekről úgy vélik, hogy a benyújtásuk megtorlással járhat, ha tudják, hogy a bizalmas kezelésre vonatkozó kérésüket figyelembe veszik. A Bíróság így arra következtetett, hogy az Elsőfokú Bíróság helyesen ítélte úgy, hogy a Bizottságnak joga volt az ilyen iratokhoz való hozzáférést elutasítani azon az alapon, hogy azok bizalmasak (lásd e pontban ugyancsak a fenti 115. pontban hivatkozott Endemol kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 66. és azt követő pontjait).
- 651 Az Elsőfokú Bíróságnak ezt követően meg kell vizsgálnia a felperesnek az iratbetekintés megtagadására vonatkozó egyes állításait.
- 652 Előjáróban először is megjegyzendő, hogy a légitársaságok panaszai magától értetődően terhelő bizonyítékokat tartalmaztak. Így a fenti megkülönböztetés szerint annyiban volt jelentőségük, amennyiben a Bizottság azok tartalmára a kifogásközlésben hivatkozott. Ezen túlmenően a Bizottság az Elsőfokú Bíróságnak – különösen az utóbbi kérdéseire 2004. április 26-án adott írásos válaszaiban megerősítette, hogy kivétel nélkül minden légitársaság névtelenséget kért. Így csak az információk összefoglalója került átadásra (lásd a meghallgatási tisztviselő jelentésének 3. pontját).
- 653 Mivel a légitársaságok kifejezetten kérték kilétük titokban tartását és a bizalmas kezelést, megállapítandó, hogy a Bizottságnak joga volt ahhoz, hogy az összefonódásban részes felek számára összefoglaló formájában engedjen betekintést. Az ilyen korlátozott hozzáférés az ítélkezési gyakorlatban jóváhagyott, kiegyensúlyozott



megoldásnak tekinthető, amely a lehetőségekhez mérten alkalmas egyfelől az összefonódásban részes felek, másfelől pedig a Bizottság és a panaszosok ellentétes érdekeinek az összehangolására (lásd analógia útján a fenti 632. pontban hivatkozott Cement ügyben hozott ítélet 142-144. és 147. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot). Amennyiben is a felperes azt állítja, hogy a panaszok a terhelő bizonyítékok mellett tartalmazhattak olyan sajátos szempontokat is, amelyeket felhasználhatott volna a védekezéséhez, nem lenne lehetőség ezen állítás megalapozottságát a kérdéses panaszok bizalmas kezelésének megsértése, és következtésképpen a fent említett egyensúly felborítása nélkül igazolni, mivel ha e panaszokat az Elsőfokú Bíróságnak bemutatnák volna, akkor azokat fő szabály szerint a felperes számára is elérhetővé kellett volna tenni az eljárási szabályzat 67. cikk 3. §-ának első bekezdése alapján.

654 A felperes azon állításának pusztán ténye, hogy a kérdéses panaszok tartalmazhattak olyan szempontokat, amelyeket a védekezésében felhasználhatott volna, nem érvényteleníti a Bizottság által a jelen ügyben azáltal teremtett egyensúlyt, hogy betekintést engedett a panaszosok által felhozott problémák összefoglalójába. Hasonlóképpen amennyiben is a felperes kétségbe vonja az általa 2001. május 24-én betekintett tizenegy soros összefoglaló megfelelőségét, megjegyzendő, hogy ha a Bizottság valóban elhallgatta a panaszokban felhozott egyéb kifogásokat, akkor nem is hivatkozhatott rájuk, lévén azokat nem emelte be az összefoglalóba. Így a jelen esetben semmi nem akadályozta a Bizottságot abban, hogy a bizalmas kezelés alapján megtagadja a légitársaságoknak a főként terhelő bizonyítékokat tartalmazó panaszaihoz való hozzáférést, így a közösségi bíróságnak sem kell vizsgálnia e panaszok tartalmát.

655 A fentiek fényében a Bizottságnak a légitársaságok panaszaiban kifejtett aggályokról készített rövid összefoglalója kielégítette a tervezett összefonódásban részes feleknek a védelemhez való jogához kapcsolódó követelményeket, különösen tekintettel arra, hogy az ilyen helyzetben e felek és a harmadik felek ellentétes érdekei között egyensúlyt kell teremteni.

656 Mindazonáltal a felperes külön kifogást fogalmazott meg az egyik légitársaság panaszával kapcsolatban, amelyet külön kell megvizsgálni. A felperes szerint a Bizottság a megtámadott határozat (391) preambulumbekkezdésében kifejezetten

hivatkozott az egyik jelentős európai légitársaságnak (a major European airline) valamely olyan iratban szereplő állítására, amelybe nem tekinthetett be, és amely szerint „amikor csak a Boeing árajánlatot ad egy B737-esre, a GE vonzó ajánlattal áll elő a kiegészítő hajtóműtermékekre és szolgáltatásokra, alkatrészekre, pénzügyi támogatásra vagy más GE termékekre vonatkozóan, hogy arra vegye rá a légitársaságot, hogy GE-meghajtású repülőgépet válasszon”. Mivel a Bizottság úgy döntött, hogy ezt az állítást felhasználja a megtámadott határozatban, a közigazgatási eljárás során az eljárás rendje szerint az összefonódásban részes felek számára elérhetővé kellett volna tennie a nem bizalmas változatot, vagy azon irat külön összefoglalóját, amelyből az információt szerezte.

- 657 Mindenesetre megjegyzendő, hogy az Elsőfokú Bíróság által feltett írott kérdésre, a Bizottság a 2004. április 24-i válaszában bemutatta azon találkozó jegyzőkönyvének nem bizalmas változatát, amelyet az egyik bizottsági tisztviselő készített, és amely találkozón a kérdéses légitársaság képviselője az említett állítást megfogalmazta. Arra a kérdésre, hogy mennyiben befolyásolta a jelen esetben a védekezési képességét az a tény, hogy nem férhetett hozzá az összefoglalóhoz, a felperes a tárgyaláson azt állította, hogy az irat sokkal kevésbé volt határozott, mint az az állítás, amelyet állítólag alá kellett támasztania.
- 658 Megállapítandó, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban túlértékelte e bizonyíték jelentőségét, amennyiben is arra következtetett belőle, hogy „amikor csak” a Boeing árajánlatot tett a légitársaságoknak, a felperes termékek és szolgáltatások teljes körét átfogó vonzó ajánlatokkal kereste meg őket. Valójában mindössze annyi következik a jegyzőkönyvből, hogy a CFMI meg nem nevezett kiegészítő termékekre és szolgáltatásokra nézve vonzó ajánlatot tett a kérdéses légitársaságnak, amikor az megrendelést adott egy B737-esre, valamint az derül ki belőle, hogy a hajtómű-kizárólagosság nem szükségszerűen akadály a hajtóműgyártó számára, amikor engedményeket tesz, vagy kiegészítő termékeket ajánl fel a megrendeléskor.
- 659 E túlértékelés fényében megjegyzendő, hogy ha a felperes a közigazgatási eljárás során betekinthezett volna ezen iratba, képes lett volna rámutatni arra, hogy a Bizottságnak nem volt alapja arra, hogy e kérdéses megállapítást tegye a B737-es vonatkozásában.

660 Mindazonáltal meg kell állapítani, hogy ezen állítás jelentéktelen a megtámadott határozat egészének széles összefüggésében, és egyértelműen nem alappillére a rendelkező résznek, hiszen a megtámadott határozatban kifejezetten bemutatásra került, hogy csak egyetlen bizonyítékra támaszkodik, így inkább példának, semmint általános érvényű megállapításnak minősül. Következésképpen megállapítandó, hogy e jogsértés sem a közigazgatási eljárás menetét, és főleg annak kimenetelét nem változtatta volna meg, ezért nincs szükség a jelen ügy körülményei között arra, hogy az Elsőfokú Bíróság döntsön arról, hogy e bizonyíték teljesebb körű feltárásának elmulasztása a védelemhez való jog megsértésének minősült-e.

661 A felperes azon állítására vonatkozóan, hogy az „egyéb iparági szereplők” (other industry players) is tettek észrevételt, amelyekhez nem férhetett hozzá, a Bizottság az Elsőfokú Bíróság kérdéseire adott 2004. április 26-i válaszában kifejtette, hogy az összefonódásban részes felek, legalább nem bizalmas változatban mindezen észrevételeket megkapták, egyetlen bizonyíték, nevezetesen az egyik gazdasági szereplő diaelőadásának kivételével, amely elutasította az erre vonatkozó nem bizalmas változat kiadását. A Bizottság az Elsőfokú Bíróság előtt megerősítette, hogy külön nem hivatkozott a kérdéses vállalkozás által kifejtett aggályokra, amelyeket a légitársaságok aggályai egyébként is magukba foglaltak, és azokról a 2004. április 26-i válaszában már szolgáltatott összefoglalót. A felperes nem jelölte meg, hogy erre figyelemmel a közigazgatási eljárás során ezen összefoglaló visszatartása mennyiben változtatta volna meg ezen eljárás menetét, vagy még inkább annak kimenetelét.

662 Másodszor a harmadik felek által, különösen a Rolls-Royce által 2001. április 2-án és a UTC által 2001. január 30-án, február 21-én és március 22-én a Bizottsághoz benyújtott észrevételekhez biztosított hozzáférésre vonatkozóan a Bizottság az Elsőfokú Bíróság előtt megerősítette, hogy a szóbeli előadások nem tartalmaztak további bizonyítékokat az e vállalkozások egyéb észrevételeihez képest, amelyekhez a felperes már hozzáfért, mivel ezen előadások csak az írásbeli észrevételeikben kifejtett aggályok összefoglalását tartalmazták. A Bizottság mindenesetre ismételtlen megjegyzi, hogy a felperesnek pusztán a kifogásközlésben szereplő kifogásokra kellett válaszolnia. Hangsúlyozni kell, hogy ezen előadásokra nem hivatkozott sem a

kifogásközlés, sem pedig a megtámadott határozat. Ezen túlmenően a UTC-nek a felperes által hivatkozott 2001. május 3-i levelében kifejezetten említésre kerül, hogy a UTC kimondottan kérte a kérdéses előadások bizalmas kezelését.

663 Az előző pontban említett körülmények között, és figyelemmel arra, hogy a kérdéses két vállalkozás, amelyek írásos észrevételeikben kifejezték az összefonódással szembeni határozott ellenérzésüket, a felperes versenytársa, nincs értelme kétségbe vonni a Bizottság azon állítását, hogy az előadások csak összefoglalók voltak, amelyek semmit sem adtak hozzá azon bizonyítékokhoz, amelyekhez a felperesnek hozzáférése volt. Ezen túlmenően semmi nem utal arra, hogy ezen iratok nem kizárólag terhelő, hanem mentő bizonyítékokat is tartalmaznának. A felperes nem ezt állítja, hanem válaszában fenntartja, hogy ezek az előadások számára hátrányt okozhattak. Következésképpen a jelen ügy körülményei között, és tekintettel arra a tényre, hogy a kérdéses iratok némelyikének bemutatása a nyilatkozók által kért bizalmas kezelést sértette volna, az Elsőfokú Bíróság a jelen eljárásban valószínűleg fogadhatja el az ezen anyagok tartalmára vonatkozó bizottsági állítást. A terhelő és mentesítő iratoknak a fenti 649. pontban foglalt megkülönböztetésének megfelelően a felperesnek nem volt szüksége az ezen anyagokhoz való hozzáférésre ahhoz, hogy a Bizottság előtt megfelelően védekezhessen, mivel a Bizottság azokra nem hivatkozott a kifogásközlésben, vagy azt követően a megtámadott határozatban.

664 A felperes azon állítását, amely szerint más harmadik felek hasonló észrevételeket tettek, amelyekről azután nem kapott tájékoztatást, pusztán a keresetlevélnek az egyik több mint 30 különféle iratot tartalmazó mellékletére történő általános utalással támasztotta alá, így az Elsőfokú Bíróság nem tudja azonosítani sem ezen állítás alapját, sem a kérdéses vállalkozásokat. Ez az állítás, amelyet semmilyen konkrét bizonyíték nem támaszt alá, elfogadhatatlan.

665 Harmadszor a harmadik felek észrevételei, különösen a Rolls-Royce-nak a Bizottság 2001. március 21-i levelére adott válasza, a UTC 2001. április 24-i észrevételei, és az ILFC észrevételei esetében, amelyek nem bizalmas változatába engedett a Bizottság

betekintést, megjegyzendő először is, hogy a Bizottság az ellenkérelmében kifejezetten rámutatott arra, hogy a Rolls-Royce és a UTC (a P&W anyavállalata) szóbeli előadásai az e vállalkozások aggályaira vonatkoztak, és így terhelő bizonyítékok voltak. Emellett a Bizottság arra is rámutatott az ellenkérelmében, hogy a három vállalkozás mint a felperes versenytársa a törölt adatok bizalmas kezelését kérte.

666 Az Elsőfokú Bíróság megállapítja, hogy a fenti 630. pontban hivatkozott BPB Industries és British Gypsum kontra Bizottság ügyben hozott ítéletből következő ítélkezési gyakorlatból, valamint a jelen ítélet 650., 652. és azt követő pontjaiban kifejtett érvelésből következően a Bizottság jogosan biztosított az általa alkalmazott módon csak korlátozott hozzáférést a kérdéses anyagokhoz. Következésképpen nem sértette meg az összefonódásban részes felek védelemhez való jogát azzal, ahogyan a harmadik felektől származó előadásokhoz és egyéb iratokhoz való hozzáférést kezelte.

667 Negyedszer amennyiben is a felperes arra hivatkozik, hogy nem kapott teljes hozzáférést Choi professzor jelentéséhez, amelyre a Bizottság a vegyes csomagban értékesítési elméletét alapozta, elegendő mindössze annyit megjegyezni – amint azt a meghallgatási tisztviselő is tette a 2001. június 28-i jelentésében –, hogy a Bizottság végül úgy döntött, hogy nem hivatkozik a Choi-modellre éppen amiatt, mert a felhasznált adatokat azoknak a felperes versenytársa, a Rolls-Royce szempontjából bizalmasnak minősülő jellege miatt nem tudta volna a felperesnek átadni (lásd a meghallgatási tisztviselő 2001. június 28-i jelentésének (HL 2004. C 42., 11. o.) 2. pontját). E körülmények mellett meg kell állapítani, hogy a Choi-modellt megalapozó adatokhoz való hozzáférés bizottsági megtagadása, amely a Rolls-Royce bizalmas kezelés iránti kérelmén alapul, nem befolyásolta a közigazgatási eljárás kimenetelét. Mindenesetre mivel az Elsőfokú Bíróság fentebb megállapította, hogy a Bizottság érvelésének a Choi-moddellel érintett része nem volt megalapozott, a jelen állítás, még annak feltételezése mellett is, hogy az kellőképpen bizonyított, nem vezethet a megtámadott határozat megsemmisítéséhez (lásd a fenti 633. pontot).

668 A felperes az Elsőfokú Bíróság előtt fenntartotta, hogy nem kaphatott tájékoztatást a Bizottság által a jelen ügyben felkért külső közgazdászok kilétéről, vagy jelentésükről,

amelyek létezése nyilvánvaló a kifogásközlés 175. lábjegyzetéből és 567. és 568. pontjából. Az Elsőfokú Bíróság által feltett kérdésre a Bizottság a 2004. április 26-i válaszainak részeként bemutatta az általa a közigazgatási eljárás során tanácsadásra felkért közgazdász, Vives professzor jelentését, valamint a közte és a bizottsági tisztviselők közötti lezajlott e-mail levelezést, csakúgy, mint a szerződést, amely alapján a Bizottság Vives professzort megbízta.

669 A felperes a tárgyaláson azt állította, hogy ezen iratokat hasznosíthatta volna a védekezése során, különösen azért, mert Vives professzor vitatta a Bizottság indokolásának egyes elemeit. E tekintetben ezek az iratok mentő bizonyítéknak minősültek.

670 Mindazonáltal a kérdéses e-mailek szövegéből és hangneméből, valamint a szerződésből, amely alapján a Bizottság Vives professzort megbízta, és különösen annak III. mellékletéből következik, hogy a professzor szerepe nem az volt, hogy a Bizottság, vagy akár, bizonyos körülmények között a közigazgatási eljárásban részes ügyfél számára bizonyítékot szolgáltatson, amelyre az hivatkozhat, hanem az, hogy véleményezze az egyéb közgazdasági bizonyítékokat és a kifogásközlésben szereplő közgazdasági természetű megállapításokat. Amint azt a Bizottság a tárgyaláson kijelentette, ezt a feladatot ma már a Bizottsággal együtt dolgozó belső közgazdász, a vezető közgazdász végzi, ám mivel annak idején ez az állás még nem létezett, a Bizottság külső közgazdászt alkalmazott a feladat ellátására. A Bizottság helyesen állítja, hogy merev álláspont lenne, ha a jelen ügyben adott valamely tanács helyzete azon múlna, hogy a tanácsadó közgazdász belső alkalmazottja, vagy külső megbízottja-e a Bizottságnak.

671 E tekintetben megállapítandó, hogy a Bizottság jogosult bekérni különböző véleményeket, ideértve a külső szakértői véleményeket is, annak érdekében, hogy elemzésének helytállóságát ellenőrizhesse. Amennyiben a Bizottság a kifogásközlés-

ben, vagy a végleges határozatában nem hivatkozik ilyen szakértői véleményre mint valamely vállalkozással szembeni álláspontját alátámasztó bizonyítékra, e vélemény nem marad más, mint egy adott személy által kifejtett álláspont, és nem tulajdonítható neki különösebb jelentőség a közigazgatási eljárásban. Noha az ilyen véleményt szakértő fogalmazta meg, nem tekinthető sem mentő, sem terhelő bizonyítéknak.

- 672 Mindenesetre amennyiben a kérdéses iratokat a bizottsági akta részének tekintették volna, jellegük és tartalmuk miatt belső iratnak minősültek volna, így felperesnek nem lett volna ahhoz hozzáférése. Emellett az egyetlen érv, amelyet az Elsőfokú Bíróság előtt a felperes a Vives professzorra vonatkozó iratokra alapított, lényegében az volt, hogy a professzor megfogalmazott bizonyos érveket, amelyeket a közigazgatási eljárás során, és az Elsőfokú Bíróság előtt maguk is felhoztak. Még ha a felperes betekintést is nyert volna, az nem tette volna lehetővé számára, hogy olyan érvekkel álljon elő az ügy érdemére vonatkozóan, amelyek bármiben is különböztek volna azoktól, amelyeket ténylegesen fel is hozott. Mindenesetre ezen érvek többsége a Choi-modellre vonatkozik, amelyet a Bizottság elvetett, illetve emellett a megtámadott határozat csomagban értékesítésre vonatkozó részét érintik, amelyről az Elsőfokú Bíróság már megállapította, hogy a jelen ügyben nem megalapozott (lásd e tekintetben a fenti 633. pontot).
- 673 Mindezen megfontolások alapján megállapítandó, hogy a felperes védelemhez való joga nem sérült azon okból, hogy a Vives professzor által a bizottsági tisztviselőkkel folytatott levelezésben kifejtett nézeteit, és a professzor jelentését a közigazgatási eljárás során nem közölték a felperessel.
- 674 Ötödször az állítólag harmadik felektől kapott tájékoztatásból álló belső iratok tekintetében a Bizottság az Elsőfokú Bíróság kérdésére 2004. május 18-án adott válaszában bemutatott tizenegy nem bizalmas iratot és három bizalmas irat nem bizalmas összefoglalóját, amelyeket tévesen belső irattá minősítettek. A három bizalmas irat annyiban terhelő, amennyiben az összefonódást ellenző harmadik felektől származnak. A tizenegy nem bizalmas irat esetében a Bizottság elismerte,

hogy ezen iratok egy része mentő bizonyítéknak minősíthető, mivel azok a repülőgépgyártók és légitársaságok által küldött levelek, amelyben azon véleményüket fejtik ki, hogy az összefonódásnak nem lenne káros hatása a versenyre. Mindazonáltal a Bizottság kijelenti, hogy ezen iratokat nem támasztja alá olyan konkrét bizonyíték, amely határozottan arra utalna, hogy ilyen hatások nem jelentkeznének, mivel ezen iratok többsége csak rövid levél volt, majdnem egyforma szövegezéssel.

675 Az Elsőfokú Bíróság a tárgyaláson kérte a felperest, hogy jelölje meg, milyen érveket tudott volna már a közigazgatási eljárás során előterjeszteni, ha betekintett volna a kérdéses iratokba. A felperes azt állította, hogy egyetlen kivétellel nem azon érvekre hivatkozik, amelyeket felhozhatott volna, hanem arra, hogy a Bizottság nem vette figyelembe az összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetetlennek tartó álláspontjával ellentétes olyan iratokat, mint amilyenek a most vizsgáltak is. A felperes a tárgyaláson külön kiemelte, hogy [...], szemben a Bizottság által a megtámadott határozat [...] preambulumbekzdésében sugallt benyomással, amely szerint [...].

676 Elegendő e pontban annyit megjegyezni, hogy a kérdéses iratok a Bizottság aktájának részét képezték, és a felperes azon állítását, hogy a Bizottság azokat elmulasztotta figyelembe venni, semmilyen bizonyíték nem támasztja alá. Abból a körülményből, hogy a betekintésre átadott iratanyag összeállításakor a kérdéses iratokat belső iratnak és nem harmadik felektől kapott iratnak minősítették, nem lehet arra következtetni, hogy a Bizottság azokat nem vette figyelembe. Jóllehet e minősítési hiba járhat azzal, hogy a felperesnek nem volt lehetősége bizonyos érvek előterjesztésére, azonban nem vonta el a Bizottság azon lehetőségét, hogy ezeket az iratokat az akta többi iratához hasonlóan figyelembe vegye. Következésképpen a felperes érvelése nem alapozza meg a védelemhez való jog megsértését.



- 677 A megtámadott határozat [...] preambulumbekzdésében szereplő állítás esetében, amely arra a körülményre irányul, amelynek helytállóságát felperes nem vitatta, hogy [...]. Az a tény, [...] amint a felperes megjegyzi, [...] nem érvényteleníti a Bizottságnak a megtámadott határozatban a [...] vonatkozó álláspontjának alátámasztására irányuló hivatkozását a kérdéses cikke.
- 678 Ellenben egyetlen irat, mégpedig a [...] által a Bizottságnak a versenyügyekért akkor felelős tagja részére küldött levelével kapcsolatban a felperes azt állítja, hogy az a közigazgatási eljárás során valós segítséget nyújtott volna a védekezéséhez. Megjegyzi, hogy a felperes és a Honeywell egyik fő vevője ebben a levélben azon nézetének adott hangot, hogy a Bizottság által az AlliedSignal és a Honeywell közötti 1999-es összefonódás során elfogadott magatartásbeli kötelezettségvállalás ténylegesen lehetetlenné tette a Honeywell számára, hogy az ügyletet követően csomagban értékesítési gyakorlatot folytasson.
- 679 Ennek kapcsán elegendő emlékeztetni arra, hogy a fenti 470. pontban megállapításra került, hogy a Bizottság indokolásának a csomagban értékesítésre vonatkozó része teljes egészében megalapozatlan. Következésképpen – mivel megállapításra került, hogy megalapozatlan a Bizottság azon indokolása, amelyet a felperes – állítása szerint – hatékonyabban tudott volna kifogásolni, ha [...] levelébe betekinhetett volna, a védelemhez való jognak a felperes által felhozott megsértése nincs hatással a jelen eljárás kimenetelére.
- 680 Hatodszor a felperes hivatkozik arra, hogy nem férhetett hozzá a kötelezettségvállalások műszaki vizsgálata során a harmadik felektől beszerzett észrevételekhez és a piacelemzéshez, amelyek alapján a Bizottság a szerkezeti kötelezettségvállalásokat, nevezetesen a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművekre, a kis teljesítményű hajtómű-gázturbinákra és a hajtómű-indítóberendezésekre vonatkozókat elutasította. Állítása szerint így nem volt lehetősége válaszolni a versenytársak válaszaiban

megfogalmazott állításokra, amelyek szerint egyebek mellett a szerkezeti kötelezettségvállalások teljesítésével létrejött vállalkozások nem lettek volna életképesek.

- 681 Először is megjegyzendő, hogy a Bizottság csupán a kötelezettségvállalások műszaki vizsgálatát végezte el, és nem folytatott piacelemzést, mivel úgy találta, hogy a kötelezettségvállalások összességében nyilvánvalóan elégtelenek a tervezett ügylet versenyaggályainak elosztatására.
- 682 Emellett a Bizottság rámutat arra, hogy a 2001. június 22-i e-mailjében a jelen eljárásban benyújtott ellenkérelméhez mellékelten megküldött a felperesnek egy összefoglalót, amelyben feltüntette az összefonódásban részes felek által javasolt különféle kötelezettségvállalások, különösen a horizontális átfedésekre vonatkozó szerkezeti kötelezettségvállalások műszaki vizsgálatának eredményeit. E tekintetben a felperes fenntartja, hogy ezen e-mailre 2001. június 16-án egy tizenhat oldalas irattal válaszolt, és rámutat arra, hogy a 2001. június 14-i és 22-i irataiban megválaszolta a műszaki vizsgálat keretében feltett kérdéseket is.
- 683 E körülmények között megállapítandó, hogy a felperesnek ténylegesen lehetősége volt arra, hogy a harmadik felek által a kötelezettségvállalásokkal szemben felhozott kifogásoknak a Bizottság által is elfogadott részeire észrevételeket tegyen még azelőtt, hogy azokat a Bizottság a megtámadott határozatban megerősítette volna. Amint arra a Bizottság helyesen rámutatott, e kifogásoknak csak annyiban van jelentőségük, amennyiben azokat a Bizottság a kötelezettségvállalások elutasításának igazolására adott esetben elfogadta és felhasználta.
- 684 Tekintettel továbbá arra, hogy a kérdéses észrevételeket az eljárás késői szakaszában, a kötelezettségvállalások benyújtási határidejének lejártát követően tették, meg kell állapítani, hogy a Bizottság nem volt köteles az eljárás adott szakaszában betekintést engedni az aktába került új anyagokba. A 4064/89 rendelet által meghatározott szigorú menetrendre és az e rendelettel szabályozott eljárások gyorsaságának

szükségességére tekintettel, az ilyen kötelezettség előírása a kötelezettségvállalások benyújtási határidejét követően valószínűsíthetően megvonná a Bizottságtól az akta egészének áttanulmányozásához és a végleges határozat megszerkesztéséhez szükséges gondolkodási időt. Azáltal, hogy a fent említett összefoglalót a felek részére átadta, a Bizottság a jelen ügy körülményei között lehetővé tette az összefonódásban részes felek számára az érdekeik megfelelő védelmét, és ezáltal teljes egészében betartotta a védelemhez való jog követelményét.

685 Megjegyzendő, hogy a felperes a 682. pontban említett három irat egyikét sem mutatta be az Elsőfokú Bíróságnak, amelyeket állítása szerint a közigazgatási eljárás során benyújtott. Emellett, amint azt a fentiekben megjegyeztük (lásd különösen az 555. és azt követő, az 581. és azt követő, illetve a 612. és azt követő pontokat), a felperes az Elsőfokú Bíróság előtt nem hozott fel arra utaló érveket, hogy mennyiben voltak megalapozatlanok a szerkezeti kötelezettségvállalások, nevezetesen azok, amelyek a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek, a kis teljesítményű gáz-hajtóturbinák és a hajtómű-indítóberendezések piacára vonatkoztak, és e tekintetben minden további nélkül pusztán állította, hogy az elutasítás teljesen indokolatlan volt.

686 A jelen eljárás körülményei között megállapítandó, hogy nem befolyásolta a felperes védekezési képességét az, hogy nem férhetett hozzá a harmadik felek szóban forgó észrevételeihez, mivel nem hozott fel az Elsőfokú Bíróság előtt olyan érveket, amelyek megkérdőjelezték volna a műszaki vizsgálat összefoglalójában kifejtett, a szerkezeti kötelezettségvállalások elutasítására vonatkozó indokokat, amelyek lényegüket tekintve végül a megtámadott határozatban is megjelentek.

687 Ezért a jelen ügyben a felperesnek a Bizottság aktájába való betekintésére vonatkozó állítólagos hibák vonatkozásában a védelemhez való jog semmilyen, a közigazgatási eljárás kimenetelét befolyásoló megsértése nem volt megállapítható.

### 3. Az iratokhoz való késedelmes hozzáférésről

#### a) A felek érvei

688 A felperes először is azt állítja, hogy a 4064/89 rendelet, különösen a 18. cikk (1) és (3) bekezdése az eljárás valamennyi szakaszára nézve, azaz annak a 6. cikke (1) bekezdése c) pontja szerinti megindításától kezdve biztosítja a meghallgatáshoz való jogot, és így az iratbetekintést. E tekintetben megjegyzi, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat nem pusztán előkészítő tevékenység, hanem joghatásokkal járó, alakszerű határozat. E meghallgatáshoz való jog az eljárás minden szakaszában összhangban van a 4064/89 rendelet 10. cikkének (2) bekezdésében rögzített kötelezettséggel, hogy az elengedhetetlenül szükségesnél ne tartson tovább az eljárás, összhangban van továbbá a közösségi jognak a sérelmet okozó határozatokra vonatkozó általános elvével, és a fegyveregyenlőség elvével.

689 A felperes szerint az, hogy a Bizottság elutasította azon kérését, hogy a kifogásközlés elfogadását megelőző két hónapban betekinthesen az aktába, a jogainak eshetőlegesen jelentős hátrányt okozó megsértését jelenti. Először is fegyveregyenlőtlenség állt fenn különösen az eljárás első szakaszában, ami megakadályozta a felperest abban, hogy megfelelő, az eljárás gyors befejezését eredményező bizonyítékokat vagy kötelezettségvállalásokat terjesszen elő. Másodszor a fegyveregyenlőtlenséget súlyosbította a Bizottság azon követelménye, hogy a felperesnek anélkül kellett teljes körű választ adnia az eljárás megindításáról szóló határozatra, hogy az aktába betekintett volna, valamint az a tény, hogy a Bizottság nem válaszolt a kérdéseire. Harmadszor a Bizottság álláspontja és az akta tartalma ismeretének hiánya azt jelentette, hogy a felperes nem volt olyan helyzetben, hogy megfelelő kötelezettségvállalásokat tegyen az eljárás megszüntetése érdekében. Negyedszer 2001. március-április kritikus időszakában a versenytársak közvetlenül fordulhattak a Bizottsághoz, jóllehet jogaik a 4064/89 rendelet 18. cikkének (4) bekezdése alapján sokkal korlátozottabbak, mint a feleké. Ötödször a kifogásközlés a felperesnek az eljárás megindításáról szóló határozatra adott válaszában alapult, és annak ellenére

került elfogadásra, hogy a felperesnek nem volt hozzáférése az aktához. Mindazonáltal a kifogásközlés a jelen esetben valójában végleges döntésnek bizonyult, amit alátámaszt, hogy majdnem teljesen azonos a végleges határozattal. Ezáltal a felperes számára biztosított eljárási garanciák, csak az alaki követelmény teljesítését jelentették, és a gyakorlatban nem minősültek tényleges lehetőségnek a bizottsági vélemény megváltoztatásához.

690 Jóllehet a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozat elfogadása előtt nagy számban kapott iratokat harmadik felektől, ezen iratokat a felperes kérése ellenére sem tette elérhetővé 2001. május 8-a előtt. E tekintetben a Bizottság nem hivatkozhat az iratbetekintési közleményére, amely szerint „fő szabály szerint elfogadhatatlan a kifogásközlés megküldése előtt kért minden hozzáférés”, mivel meg kell felelnie a 4064/89 rendelet előírásainak.

691 A Bizottság szerint a felperes érvelése figyelmen kívül hagyja az iratbetekintésnek az összefonódás-ellenőrzési eljárásokra vonatkozó természetét és célját. Mind a jogszabályi rendelkezések, mind az Elsőfokú Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint a meghallgatáshoz való jog csak a Bizottság által figyelembe venni kívánt kifogások esetében alkalmazandó. Az eljárás megindításáról szóló határozatnak nem célja, hogy a felek számára kifogásokat fogalmazzon meg, pusztán ideiglenes jelleggel kifejezésre juttatja, hogy komoly kételyek merültek fel, amelyek a Bizottságot arra indították, hogy megnyissa a vizsgálat második szakaszát.

#### b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

692 E jogalap elutasításához elegendő megjegyezni, amint azt a Bizottság is teszi, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a versenyjogi eljárásokban a meghallgatáshoz való jog csak a Bizottság által figyelembe venni kívánt kifogásokra vonatkozik (lásd e tekintetben a T-10/92-T-12/92. és T-15/92. sz., Cimenteries CBR és társai kontra

Bizottság egyesített ügyekben, 1992. december 18-án hozott ítélet [EBHT 1992., II-2667. o.] 28. pontját és a fenti 65. pontban hivatkozott Endemol kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 115. pontját).

- <sup>693</sup> Így mivel a 4064/89 rendelet 6. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján az eljárás megindításáról szóló határozatnak nem célja, hogy a felek számára kifogásokat fogalmazzon meg, pusztán ideiglenes jelleggel kifejezésre juttatja, hogy komoly kételyek merültek fel, amelyek a Bizottságot arra indították, hogy megnyissa a vizsgálat második szakaszát, a felperes nem hivatkozhat arra, hogy az iratbetekintés hiánya a kifogásközlés megküldését megelőzően csorbította a védekezési lehetőségét. Az a tény ugyanis, hogy a jelen esetben – miután betekintett a Bizottság aktájába – a felperesnek ténylegesen lehetősége volt írásbeli és szóbeli észrevételeket tenni a kifogásközlésre, azt jelenti, hogy megfelelő időben kifejtette a véleményét a felhozott kifogásokkal kapcsolatban.
- <sup>694</sup> Elutasítandó a felperes azon érve, amely szerint a 4064/89 rendelet 18. cikkének (1) és (3) bekezdése, és a fenti 84. pontban hivatkozott Kaysersberg kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (105-107. pont) alapján az összefonódásban részes feleknek joguk van az összefonódás-ellenőrzési eljárás bármely szakaszában előterjeszteni álláspontjukat. Jóllehet a 18. cikk (1) bekezdésének szövege kifejezetten azt jelenti, hogy az eljárás megindításától kezdve a feleknek lehetőséget kell teremteni arra, hogy észrevételeket tegyenek, ez nem jelenti azt, hogy a Bizottságnak az eljárás e korábbi szakaszában is már betekintést kellene engednie az aktájába. Az a követelmény, hogy a feleknek – annak érdekében, hogy végső soron védekezni tudjanak a Bizottság által felhozott kifogásokkal szemben – betekintést kell nyerniük a Bizottság aktájába, nem értelmezhető úgy, hogy a Bizottságnak kötelessége az egész eljárás folyamán részletekben hozzáférést engednie az aktájához, ami számára aránytalan terhet jelentene.
- <sup>695</sup> Ugyancsak nem következtethetünk a felperes által hivatkozott, a kifogásközlés és a megtámadott határozat közötti hasonlóságból arra, hogy a kifogásközlés ténylegesen maga volt a végleges döntés. Minden ilyen vélelem azt jelentené, hogy a Bizottság a végleges határozata elfogadásakor soha nem helyezkedhet arra az álláspontra, hogy fenntartja a kifogásközlés elküldésekor ideiglenesen elfogadott megközelítését.

696 A felperesnek azon érvét illetően, hogy a korábbi iratbetekintés elmaradása miatt nem volt lehetősége az eljárás befejezése érdekében megfelelő kötelezettségvállalásokat tenni, az Elsőfokú Bíróság megjegyzi először is, hogy a felperes már korábban, különösen a 6. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti, az eljárás megindításáról szóló határozat elfogadását követően értesült a Bizottság azon főbb aggályairól, amelyek az összefonódásnak a közös piaccal való összeegyeztethetőségére vonatkoztak, és ebből következően már olyan helyzetben volt, amely lehetővé tette számára, hogy elkészítse, sőt benyújtsa a javasolt kötelezettségvállalásait. Emellett maga a felperes is azt állítja, hogy az eljárás korai szakaszában már javasolt ilyen kötelezettségvállalásokat. Ezen túlmenően a felperesnek lehetősége volt kötelezettségvállalásokat javasolni azt követően, hogy megkapta a kifogásközlést, és betekintett az ügy irataiba, amelyre saját kérésére a meghallgatás időpontját követően 13 nap határidő-hosszabbítást is kapott.

#### *4. Az iratok tanulmányozására a GE számára biztosított határidő rövidségéről*

##### a) A felek érvei

697 A felperes szerint a kifogásközlés megválaszolására szabott határidő elfogadhatatlanul rövid volt, tekintettel az aktához való késedelmes hozzáférésre, az áttekintendő dokumentumok mennyiségére és az ügy terjedelmére. A Bizottság mindössze tizenegy munkanapot biztosított számára, illetve további egy napot a harmadik feleknek a bizottsági aktába foglalt észrevételeinek az áttekintésére, amely több mint 3500 oldalból állt, valamint további négy munkanapot a szóbeli meghallgatásra való felkészülésre, illetőleg 13 napot a megfelelő kötelezettségvállalások benyújtására. Ezen időszak kihasználhatóságát csökkentette továbbá a bizottsági aktába való teljes betekintés igénylésének az idővesztése, annak bizottsági elutasítása, az átadott iratokhoz csatolt lista nem megfelelő volta, az aktából hiányzó lapok nagy száma és az, hogy a Bizottság nem tudott megfelelni az iratbetekintési közleményben szereplő iratminősítési belső eljárásának, ideértve azt is, hogy elmulasztotta a nem hozzáférhető kategóriába sorolt iratok tartalmát leíró összefoglaló átadását.

698 A felperes szerint ez az időtartam nem volt elegendő arra, hogy válaszolhasson a kifogásközlésre, felkészülhessen a szóbeli meghallgatásra, és megfelelő kötelezettségvállalásokat terjeszthessen elő. Az időtartam rövidege tisztességtelen, és a fegyverek egyenlőségének elvével ellentétes volt, mivel a felperes nem volt abban a helyzetben, hogy a védelemhez való jogát gyakorolni tudja az eljárás minden szakaszában. A felperes szerint a Bizottság az Elsőfokú Bíróság előtti eljárásban nem igazolta az időtartam rövidegét.

699 A Bizottság az összefonódás-ellenőrzési eljárások gyorsaságának követelményére hivatkozott. A felperesnek biztosított, és kérésére egy nappal meghosszabbított két hét ebből a szempontból vizsgálandó, és ezen időtartam nem sérti a védelemhez való jogot. A felperes állítása, amely szerint a Bizottságnak korábban kellett volna jeleznie a kifogásait, nem egyeztethető össze a ténnyel, hogy a Bizottság számos aggályát még a bejelentést megelőzően tudatták a felekkel, és nem egyeztethető össze azzal, hogy a felperes válaszolt az eljárás megindításáról szóló határozatra.

#### b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

700 A 4064/89 rendelet szigorú határidőket szab meg a Bizottság számára, amelyeken belül az egyes tervezett összefonódásokra nézve végleges határozatot kell hoznia. Így például a rendelet 10. cikkének (1) bekezdése alapján a tervezett összefonódásra vonatkozóan az eljárás „II. szakaszának” megindításáról a 6. cikk (1) bekezdése szerinti határozatot legkésőbb egy hónapon belül kell meghozni. Emellett a 8. cikk (3) bekezdése szerint az ezen eljárás befejezésekor a határozatokat az eljárás megindításától számított négy hónapon belül kell meghozni.

701 Ahhoz, hogy a Bizottság megfelelhessen a 4064/89 rendeletben így módon lefektetett menetrendnek, az eljárás egyes szakaszaihoz kapcsolódó köztes határidőknek is rövideknek kell lenniük. Ez elkerülhetetlenül negatív hatással van valamennyi, az eljárásban részt vevő fél működési körülményeire, de az eljárás gyorsasága alapján



kalkulálható előny összességének fényében a jogalkotó szerint ez elfogadható áldozatot jelent különösen az összefonódásban részes feleknek a tervezett összefonódásuk lehető leggyorsabb végrehajtásához fűződő gazdasági érdekeinek figyelembevételé miatt. Az Elsőfokú Bíróságnak már volt alkalma kifejtetni a védelemhez való jognak a 4064/89 rendelet hatálya alá tartozó eljárásban történt állítólagos megsértésének megítélése során, hogy figyelemmel kell lenni a gyorsaságnak az e rendelet egész rendszerét jellemző feltétlen követelményére (lásd e tekintetben a fenti 84. pontban hivatkozott Kayersberg kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 113. pontját, és a fenti 115. pontban hivatkozott Endemol kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 68. pontját).

702 Ugyancsak megjegyzendő, hogy a 447/98 rendelet 21. cikke alapján, amely egyebek között az e rendelet 13. cikkében a kifogásközlés megválaszolására meghatározott határidőkre vonatkozik, a Bizottság tekintettel van a nyilatkozatok elkészítéséhez szükséges időre és az ügy sürgősségére. Így a Bizottság felelőssége a lehetőségek szerint egyensúlyba hozni a bejelentő felek védelemhez való jogát és a végleges határozat gyors elfogadásának fent említett szükségességét.

703 E körülmények között a tervezett ügyletben részes felek csak annyiban hivatkozhatnak az ezen eljárás során számukra megszabott határidők rövideségére, amennyiben e határidők az eljárás időtartamának egésze szempontjából aránytalannak minősülnek.

704 A jelen ügyben nem vitatott, hogy a tervezett összefonódásban részes felek a kifogásközlésre adandó írásos válasz elkészítésére tizenegy munkanapot, illetőleg kérésükre további egy napot kaptak. Az Elsőfokú Bíróság e tekintetben ugyancsak megjegyzi, hogy a felperesnek további négy munkanap állt rendelkezésére a 2001. május 29-i és 30-i meghallgatások előtt az érvelése kidolgozására. Amennyiben e meghosszabbított időszak alatt észlelte, hogy a kifogásközlésre adott írásos válaszában összeállításakor valamilyen lényegi kérdést kihagyott, lehetősége lett volna azt szóban felhozni.

- 705 Emellett, amint a Bizottság megjegyezte, a Bizottság aggályainak nagy része már a bejelentést megelőzően, vagy legalábbis a 4064/89 rendelet 6. cikkének (1) bekezdése szerinti határozat meghozatalát követően ismert volt. Így a felperes ezen aggályokra az akkor már rendelkezésére álló iratok alapján előzetesen is kitérhetett az e határozatra, azaz e 100 oldalnál is hosszabb részletes iratra adott válaszában. Ebből következően a kifogásközlés megválaszolására rendelkezésre álló tizenkét munkanap nem olyan időtartamnak tekintendő, amelyen belül az ezen irat kibocsátását megelőzően teljességgel ismeretlen és váratlan aggályokra kellett választ adni, hanem olyan időtartamnak, amely a Bizottság és a felperes között már egy ideje tartó egyeztetés folytatása.
- 706 Mindezen körülmények fényében az Elsőfokú Bíróság megállapítja, hogy ezek a határidők a második eljárási szakasz teljes körű befejezésére rendelkezésre álló négy hónapos határidőhöz képest nem minősültek aránytalannak.
- 707 Ezen túlmenően pedig a felperes sem fejtette ki pontosan, hogy a rendelkezésére álló időtartam rövidege hogyan akadályozta meg, hogy a jelen ügyben hatékonyan védekezék.
- 708 Különösen pedig a felperes írásos beadványai sem jelzik, hogy a kifogásközlésre adott válaszában mely szempontjairól nem tudta megfelelően kifejteni a véleményét. Újfént azon pontok azonosítása érdekében, amelyekre nézve a felperest megfosztották a védekezés lehetőségétől, az Elsőfokú Bíróság szóban feltett kérdésére adott válaszában a felperes a tárgyaláson mindössze annyit állított, hogy jogalapja csak általában arra vonatkozott, hogy a kérdéses időtartam nem volt elegendő.
- 709 E tekintetben ugyancsak megjegyzendő, hogy az összefonódásban részes felek által a kifogásközlésre adott válasz egy 47 oldalas, terjedelmes mellékletekkel ellátott részletes irat, amely több olyan dokumentumot is magában foglal, amelyek a

feleknek a különféle piacokra vonatkozó további érveit tartalmazzák. Fő szabály szerint és az ellenkezőjét alátámasztó külön érvelés hiányában ez a tény nem összeegyeztethető azzal az állítással, hogy a felperes nem volt olyan helyzetben, hogy megfelelően válaszolhasson a kifogásközlésre.

- 710 Az iratbetekintésnek a Bizottság általi nem megfelelő megszervezésére vonatkozó érvek esetében a felperes nem terjesztett elő példákat vagy konkrét érveket azon állítása alátámasztására, hogy az, hogy az átadott iratokhoz mellékelte lista nem egyezett az iratokkal, vagy „az aktából hiányzó lapok nagy száma” ténylegesen azt eredményezte, hogy lerövidült a kifogásközlés megválaszolására rendelkezésre álló időtartam.
- 711 Az iratbetekintésre és a nem hozzáférhető iratok összefoglalójának hiányára vonatkozó érveknek a jelen jogalap keretében csak annyiban van jelentőségük, amennyiben a felperes arra hivatkozik, hogy végül értékes időt vesztegetett el a problémák megoldására tett kísérletek során, amely időre magának az aktának a tanulmányozásához lett volna szüksége. Mindazonáltal a felperes által hivatkozott különféle levelek és e-mailek megírása valóban lefoglalhatta jogászai egyikét egy időre, azonban ez nem akadályozta meg abban, hogy szükség esetén más jogászok bevonásával egyidejűleg megvizsgálja azon számos iratot, amelybe már betekintést nyert.
- 712 Az egyetlen irat, amelyre a felperes kifejezetten hivatkozik ennek kapcsán, az a [...] állítása, amelyet csak a kifogásközlés megválaszolására szabott határidő lejártát megelőzően három nappal, 2001. május 17-én kapott meg. Amellett, hogy a felperes megfelelően állást foglalhatott volna ezen iratról akár a kifogásközlésre adott válaszában is, vagy legalábbis a bizottsági meghallgatáson, elegendő annyit megjegyezni, hogy erre az iratra a Bizottság nem hivatkozott a megtámadott határozatban. Így még ha megállapítható is lenne, hogy a felperesnek nem volt elegendő ideje azt a kifogásközlésre adott válasza előtt megvizsgálni, az ő nézőpontjából e körülménynek nem volt hátrányos hatása a közigazgatási eljárás kimenetelére.

713 Következésképpen ismételten megjegyzendő, hogy a felperes nem világított rá arra, hogy mely szempontokat vagy érveket nem tudta megfelelően előterjeszteni a közigazgatási eljárásban amiatt, hogy ebben az összefüggésben védekezését állítólag akadályozták. Így tehát nem bizonyította, hogy a védelemhez való jogát a jelen eljárásban a számára a kifogásközlés megválaszolására szabott határidő rövidege révén megsértették volna.

## 5. *A meghallgatási tisztviselő megbízásának való megfelelésről*

### a) A felek érvei

714 A felperes szerint a jelen ügyben a meghallgatási tisztviselőkre vonatkozó, az egyes versenyjogi eljárásokban a meghallgatási tisztviselők megbízásáról szóló, 2001. május 23-i 2001/462/EK bizottsági határozattal (HL 2001 L 162., 21. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 2. kötet, 151. o.) elfogadott új szabályok voltak alkalmazandók, amint azt a meghallgatási tisztviselő a 2001. június 19-i levelében el is ismerte. Ezen új szabályok alkalmazása lehetővé tette volna a felperes számára, hogy jogait hatékonyabban védje, nemcsak az eljárás objektivitásának fényében, hanem a valamennyi szükséges iratba való megfelelő betekintés vonatkozásában egyaránt. A Bizottság által felhozott elfogadhatatlansági kifogás e tekintetben jogilag nem megalapozott, és így elutasítandó.

715 Az a tény, hogy a meghallgatási tisztviselő a régi szabályok szerint járt el, különösen pedig, hogy azon szabályok alapján hozott határozatokat, határozatait jogellenessé és semmissé tesz. Az ilyen rendellenesség megalapozza azt a megállapítást, hogy a megtámadott határozat nem létező, vagy legalábbis megsemmisítendő. A régi szabályok alkalmazása megfosztotta a felperest a Charta és az EEJE védelmétől, amelyek garantálják a meghallgatáshoz való jogot.

716 A Bizottság előadja, hogy a jelen jogalap elfogadhatatlan, mivel a felperes nem azonosítja azon szabályokat, amelyeket nem alkalmaztak, vagy azt, hogy a kérdéses szabályok hogyan tették volna lehetővé számára, hogy eredményesebben védekezessen. Mindenesetre a kérdéses új szabályok alkalmazandók voltak és alkalmazásra is kerültek. A 2001/462 határozat elfogadása nem szüntette meg az egyes ügyekben eljáró meghallgatási tisztviselők megbízását. Mindenesetre a meghallgatási tisztviselőnek kötelessége az anyagi szabályok betartását garantálni, és azok megsértése bizonyítandó. A jelen ügyben ilyen jogsértést nem bizonyítottak. A ténylegesen elkövetett hibát az okozta, hogy az utolsó pillanatban kimaradt a 2001/462 határozatból az az előírás, hogy a rendelet a Hivatalos Lapban való közzétételét követő napon lép hatályba. Következésképpen a határozat – szemben a bizottsági tisztviselők által előadottakkal – az elfogadásával lépett hatályba.

#### b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

717 Az Elsőfokú Bíróság először is megjegyzi, hogy a jelen jogalap megfelel az eljárási szabályzat 44. cikke 1. §-ának c) pontjának és nem utasítható el elfogadhatatlanként. Jóllehet a jogalapnak a keresetlevélben való bemutatása kevésbé részletes, a jogalap világos, és a válaszban néhány tényállítással is kiegészítésre került.

718 A jelen esetben nem vitatott, hogy a 2001/462 határozat az elfogadása napján, 2001. május 23-án lépett hatályba, és így a Bizottság előtt folyó versenyjogi eljárásokban a meghallgatási tisztviselők megbízásáról szóló, 1994. december 12-i 94/810/ESZAK, EK bizottsági határozatot (HL 1994 L 330., 67. o.) is ugyanezen a napon helyezték hatályon kívül. Míg a 2001/462 határozat 1. cikke szerint a Bizottság „kinevez egy vagy több meghallgatási tisztviselőt”, a 2. cikk (1) bekezdése kifejti, hogy „a megbízás megszakítására, megszüntetésére vagy bármely eljárás keretében történő átruházására csak a Bizottság kellően indokolt döntése alapján kerülhet sor”. A határozat nem ír elő kifejezetten átmeneti intézkedéseket a hatályba lépés idején már kinevezett meghallgatási tisztviselőkre vonatkozóan.

719 Jóllehet a meghallgatási tisztviselő jogállása a 2001/462 határozat hatályba lépésekor megváltozott, így egyebek mellett annak 2. cikke (2) bekezdése szerint ezt követően, ahelyett hogy a Verseny Főigazgatósághoz tartozna, igazgatási okokból a Bizottságnak a gazdasági verseny kérdéseit felügyelő tagja mellett látja el feladatait, a határozatból nyilvánvaló, hogy a meghallgatási tisztviselő új tisztsége a korábban a 94/810 határozat szerint ezen a néven szereplő tisztség közvetlen helyettesítését jelenti. E körülmények között – a felperes állításaival ellentétben – megállapítandó, hogy a megbízását a 2001/64 határozat 2. cikkének (1) bekezdése szerinti megszüntető határozat hiányában a korábbi meghallgatási tisztviselő e határozat hatályba lépését követően is a helyén maradt.

720 A fent említett határozatok ezen értelmezését támasztja alá a meghallgatási tisztviselő tisztségére vonatkozó objektív szükségszerűség is, hogy a gondos ügyintézés elvével összhangban biztosított legyen működésének folyamatossága. Megjegyzendő, hogy a 2001/462 határozat szükségszerűen úgy lépett hatályba, hogy egyes eljárások már folyamatban voltak. Ha a 2001/462 határozat hatályba lépése és az új meghallgatási tisztviselő hiányzó kinevezése azt vonta volna maga után, hogy e tisztség ellátásával senki nem lett volna megbízva, akkor lehetetlenné vált volna ezen eljárások lefolytatása, ami megakadályozta volna a 4064/89 rendelet és a 2001/462 határozat rendelkezéseinek a hatékony érvényesülését ezen eljárások tekintetében. Megállapítandó tehát, hogy a 2001/462 határozat hatályba lépésekor hivatalban lévő meghallgatási tisztviselő jogosult maradt arra, hogy e tisztséget – legalábbis a jelen ügghöz hasonló előtte már folyamatban lévő eljárások befejezése céljából – további értesítésig betöltse.

721 A 2001/462 határozat rendelkezéseinek alkalmazása tekintetében a Bizottság nem tagadja, hogy a meghallgatáskor hatályban lévő szabályokat e tekintetben tévesen alkalmazta a meghallgatási tisztviselő. Másfelől ugyanakkor azzal érvel, hogy e tévedésnek nem volt jogi vagy gyakorlati következménye, mivel a meghallgatási tisztviselő által alkalmazott eljárás gyakorlatilag összhangban volt mind az általa

alkalmazandónak vélt régi szabályokkal, mind pedig az újakkal, amelyeket alkalmaznia kellett volna.

722 A Bizottság helyesen jegyzi meg, hogy a felperes nem tudta megnevezni a 2001/462 határozat egyetlen olyan rendelkezését sem, amelyet a meghallgatási tisztviselő állítólag megsértett, vagy bármely olyan rendelkezést, amely alapján – ha tudta volna, hogy a 2001/462 határozatot kell alkalmaznia – a ténylegesen elfoglalttól eltérő álláspontra helyezkedhetett volna.

723 A felperes által felhozott egyetlen konkrét szempont e tekintetben az volt, hogy a meghallgatási tisztviselő nem rendelte el a Choi-modell, az abban alkalmazott adatok, valamint a harmadik felektől kapott panaszok és észrevételek teljes bemutatását. Megjegyzendő, hogy a fenti 649. és azt követő pontokban kifejtett indokok alapján, a jelen ügy körülményei között az iratbetekintés a kérdéses panaszok és észrevételek esetében megfelelőnek minősült. Következésképpen a meghallgatási tisztviselő által e tekintetben elfoglalt álláspont a jelen esetben nem akadályozta a felperest a védekezésben. A Choi-modell esetében a meghallgatási tisztviselő a 2001. június 28-i jelentésében megjegyezte, hogy a Bizottság már nem hivatkozott arra a modellre (lásd e tekintetben a meghallgatási tisztviselő 2001. június 28-i jelentésének 2. és 3. pontját is). Mindenesetre emlékeztetni kell arra, hogy a fenti 399. és azt követő pontokban az Elsőfokú Bíróság már elutasította a Bizottságnak a csomagban értékesítésre vonatkozó érvelését, így a Choi-modellhez való hozzáféréssel kapcsolatos bármely szabálytalanság megállapítása nem lehet hatással a jelen eljárás kimenetelére.

724 A felperes megjegyzi, hogy a 2001/462 határozat a (2) preambulumbekzdésében megállapítja, hogy „különösen az Európai Unió alapjogi chartájára való tekintettel a Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy versenyeljárásaiban biztosított legyen a meghallgatáshoz való jog”. A felperes e tekintetben hivatkozik különösen a charta 41. cikkének (2) bekezdése szerinti meghallgatáshoz való jogára, a 41. és 42. cikkek szerinti iratokhoz való hozzáférés jogára, a 47. cikk alapján a tisztességes eljáráshoz való jogára és végezetül az 52. cikk kifejezett előírása alapján az alapvető jogok korlátozásakor az arányosság elvének a tiszteletben tartására.

725 E tekintetben elegendő megjegyezni, hogy a fenti 724. pontban említett valamennyi különös jog lényegében már a charta elfogadása előtt védett volt a közösségi jogban, amely így – amint saját preambulumban meg is állapítja – csupán megerősítette azokat. Az ítélkezési gyakorlat szerint az alapvető jogok azon általános jogelvek szerves részét képezik, amelyek tiszteletben tartását a közösségi bíróságok biztosítják (lásd különösen a Bíróság 2/94. sz., 1996. március 28-i véleményének [EBHT 1996., I-1759. o.] 33. pontját és a C-299/95. sz. Kremzow ügyben 1997. május 27-én hozott ítélet [EBHT 1997., I-2629. o.] 14. pontját). E célból a Bíróság és az Elsőfokú Bíróság a tagállamok közös alkotmányos hagyományaiból, valamint azon, az emberi jogok védelmére vonatkozó nemzetközi szerződések nyújtotta iránymutatásból merít, amelyek kidolgozásában a tagállamok együttműködtek, vagy amelyekhez csatlakoztak. Az emberi jogokról szóló európai egyezmény e tekintetben különös jelentőséggel bír (a 222/84. sz. Johnston ügyben 1986. május 15-én hozott ítélet [EBHT 1986., 1651. o.] 18. pontja és a fenti hivatkozott Kremzow ügyben hozott ítélet 14. pontja). Emellett az Európai Unióról szóló szerződés F cikkének (2) bekezdése (jelenleg az EU 6. cikk (2) bekezdése) szerint „[a]z Unió a közösségi jog általános elveiként tartja tiszteletben az alapvető jogokat, ahogyan azokat az emberi jogok és alapvető szabadságok védelméről szóló [...] európai egyezmény biztosítja, továbbá ahogyan azok a tagállamok közös alkotmányos hagyományaiból erednek”.

726 Hasonlóképpen a közösségi jog általános jogelvei közé tartozó arányosság elve megköveteli, hogy a közösségi intézmények aktusai ne haladják meg a szóban forgó szabályozás által kitűzött, jogos cél elérésére alkalmas és ahhoz szükséges mértéket, mivel több megfelelő intézkedés közül a kevésbé korlátozót kell választani, és az okozott hátrányok nem lehetnek aránytalanok az elérendő célhoz képest (lásd például a C-331/88. sz., Fedesa és társai ügyben 1990. november 13-án hozott ítélet [EBHT 1990., I-4023. o.] 13. pontját, a C-133/93., C-300/93. és C-362/93. sz., Crispoltoni és társai egyesített ügyekben 1994. október 5-én hozott ítélet [EBHT 1994., I-4863. o.] 41. pontját és a C-157/96. sz., National Farmers' Union és társai ügyben 1998. május 5-én hozott ítélet [EBHT 1998., I-2211. o.] 60. pontját).

727 Így a jelen esetben abból, hogy a 2001/462 határozat (2) preambulumbekkezdése a Chartára hivatkozik, nem lehet arra következtetni, hogy a határozat hatályba lépését



követően a meghallgatási tisztviselőknek másként kellett volna biztosítaniuk a felperes által hivatkozott jogok érvényesülését.

728 A felperes ugyancsak hivatkozik a Bizottság által általánosságban, különösen a 2001/462 határozat elfogadása előtt készített Zöld Könyvben tett megjegyzésekre, amelyek a védelemhez való jognak a meghallgatási tisztviselő megbízásának reformjából származó erősödéséről szólnak. Mindazonáltal ezen állításokból nem következik, hogy a meghallgatási tisztviselőnek másként kellett volna viselkednie a Bizottság előtti meghallgatáson. A meghallgatási tisztviselő a 2001. június 19-i levelében maga is megállapítja, hogy a meghallgatás a 2001/462 határozatnak a védelemhez való jogra vonatkozó követelményeivel összhangban került megszervezésre. Megjegyzendő kiváltképpen, hogy a meghallgatási tisztviselő e meghallgatást követően a 2001/462 határozat 12. cikke (4) bekezdésének megfelelően lehetővé tette az összefonódásban részes felek számára írásos észrevételek előterjesztését.

729 A felperes által e tekintetben felhozott egyetlen konkrét érv arra a lehetőségre vonatkozott, hogy a meghallgatási tisztviselő szükségesnek tarthatta volna a Choi-modellnek már a meghallgatás szakaszában történő kizárását az eljárásból amiatt, hogy az összefonódásban részes felek nem tanulmányozhatták az abban felhasznált adatokat. Ez az érvelés nem fogadható el, mivel nem hivatkozik a 2001/462 határozat egyetlen olyan kifejezett rendelkezésére sem, amely megváltoztatta volna azokat a feltételeket, amelyeket a meghallgatási tisztviselőnek alkalmaznia kell az e tekintetben hozott döntése során. Mindenesetre a fenti 723. pontban már említésre került, hogy a Bizottság még a magtámadott határozat elfogadása előtt elvetette a Choi-modellt.

730 Jóllehet a 2001. május 29-i és 30-i meghallgatáson a meghallgatási tisztviselő valóban tévedett az alkalmazandó szabályokat illetően, a jelen ügyben nem állapítható meg, hogy tévedése olyan következménnyel járt volna a felperes védekezési képességére, hogy emiatt az eljárás menete másként alakult volna.

731 A közigazgatási eljárás meghallgatás utáni menete során a 2001. június 28-i jelentése elkészítésekor a meghallgatási tisztviselő a 2001/462 határozat szerinti új szabályokat alkalmazta. Így amikor az összefonódásban részes felek által felhozott különféle eljárási kérdések tekintetében véglegesen állást foglalt, akkor már a ténylegesen alkalmazandó eljárási szabályokat vette figyelembe. Tekintettel arra, hogy a jelentésében újvizsgálta azt a kérdést, hogy a jelen esetben tiszteletben tartották-e a védelemhez való jogot, és különösen az alkalmazandó szabályok szerint biztosították-e az iratbetekintés jogát, meg kell állapítani, hogy még a megtámadott határozat elfogadása előtt orvosolta a korábbi tévedéséből származó esetleges hiányosságokat.

### Általános következtetések

732 A jelen eljárás körülményei között meg kell állapítani, hogy a Bizottság helyesen jutott arra a következtetésre a megtámadott határozatban, hogy az összefonódást követően a felperesnek a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek piacán korábban meglévő erőfölényes helyzete megerősödne, és az összefonódással létrejött vállalkozás erőfölényes helyzete jönne létre az üzleti repülőgép-hajtóművek piacán és a kis teljesítményű hajó-gázturbinák piacán (lásd a fenti 489. és azt követő, az 566. és azt követő, valamint az 587. és azt követő pontokat). A megtámadott határozat ugyancsak megállapítja, hogy mindezen piacokon az erőfölényes helyzet létrejötte vagy megerősödése a verseny jelentős korlátozódását eredményezné a közös piacon. Emellett e következtetések egyikét sem érintik a felperes által a jelen esetben felhozott eljárási kifogások (a fenti 621. és 731. pont).

733 Másfelől jóllehet a Bizottság helyesen állapította meg a megtámadott határozatban, hogy a felperes az összefonódást megelőzően erőfölényes helyzetben volt a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán, nem bizonyította kellő-

képpen, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás erőfölényes helyzete jönne létre vagy erősödne meg a Honeywell hajtómű-indítóberendezései és a felperes nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművei közötti vertikális átfedés, a Honeywell repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékeinek a GE-csoport pénzügyi és kereskedelmi erejével való összekapcsolása, továbbá a felperes hajtóműveinek a Honeywell repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékeivel együtt történő csomagban értékesítési lehetősége révén (lásd a 286. és azt követő, a 325. és azt követő, valamint a 399. és azt követő pontokat).

- 734 Az Elsőfokú Bíróság e tekintetben megállapítja, hogy a tervezett összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánító határozat nem semmisíthető meg, ha a felperes ugyan bizonyítja, hogy egy vagy több piacra vonatkozó elemzésben egy vagy több hiba merült fel, de egyébként ugyanezen határozatból kitűnik, hogy egy vagy több más piac vonatkozásában a tervezett összefonódás megfelelt a 4064/89 rendelet 2. cikkének (3) bekezdésében foglalt összeegyeztethetlenségi feltételeknek (lásd különösen a fenti 45-48. pontot). Ennek megfelelően, mivel a Bizottság érvényesen állapította meg a megtámadott határozatban, hogy e feltételek három elkülönült piac, nevezetesen a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek, az üzleti repülőgép-hajtóművek és a kis teljesítményű hajó-gázturbinák piaci tekintetében teljesülnek, a megtámadott határozat nem semmisíthető meg a jelen eljárásban. Ezért a keresetet el kell utasítani.

## A költségekről

- 735 Az eljárási szabályzat 87. cikkének 2. §-a alapján az Elsőfokú Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. Mivel a felperes pervesztes lett és az alperes, valamint a beavatkozó Rolls-Royce és Rockwell Collins kérték a költségeknek a felperesek által történő megtérítését, ezért kötelezni kell a felperest a saját, valamint az alperes és a beavatkozók költségeinek viselésére.

A fenti indokok alapján

AZ ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁG (kibővített második tanács)

a következőképpen határozott:

- 1) **Az Elsőfokú Bíróság a keresetet elutasítja.**
  
- 2) **A felperes maga viseli saját költségeit, valamint a Bizottság és a beavatkozók részéről felmerült költségeket.**

Pirrung

Tiili

Meij

Vilaras

Forwood

Kihirdetve Luxembourgban, a 2005. december 14-i nyilvános ülésen.

E. Coulon

hivatalvezető

J. Pirrung

elnök

## Tartalomjegyzék

Jogi háttér .....	II - 5598
A jogvita előzményei .....	II - 5599
A megtámadott határozat .....	II - 5600
Az eljárás .....	II - 5603
A felek kérelmei .....	II - 5606
A jogkérdésről .....	II - 5606
A – Előzetes kérdések .....	II - 5607
1. Az egyesítés iránti kérelemről .....	II - 5607
2. Az összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánító bizottsági megállapítást alátámasztó különféle pillérek kapcsolatáról .....	II - 5608
a) A felek érvei .....	II - 5608
b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja .....	II - 5609
3. A felajánlott kötelezettségvállalásokról .....	II - 5611
4. A bizonyítási követelményről és a közösségi bíróság felülvizsgálati jogának terjedelméről .....	II - 5614
a) A felek érvei .....	II - 5614
b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja .....	II - 5615
Általános megfontolások .....	II - 5615
A konglomerátumhatások kezelése .....	II - 5616
Az összefonódással létrejött vállalkozást a megtámadott határozatban megjelölt magatartástól visszatartó körülmények kezelése .....	II - 5618

5. A hatékony verseny jelentős korlátozása bemutatásának elmulasztásáról ...	II - 5620
a) A felek érvei .....	II - 5620
b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja .....	II - 5622
 B – A nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán már fennálló erőfölényről .....	II - 5625
1. Bevezetés .....	II - 5625
2. A felek érvei .....	II - 5626
3. Az Elsőfokú Bíróság álláspontja .....	II - 5633
a) Előzetes észrevételek .....	II - 5633
b) A piaci részesedésekről .....	II - 5636
A CFMI piaci részesedése felperesnek tulajdonításáról .....	II - 5637
– Bevezetés .....	II - 5637
– A CFMI belső szervezetének elemzése .....	II - 5638
– A GE, a CFMI és a Snecma versenyhelyzetének elemzéséről ..	II - 5640
– Összefoglalás és következtetés a CFMI piaci részesedése felperesnek tulajdonításáról .....	II - 5641
A Bizottság által a gyártóknak a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán meglévő piaci erejének értékelésekor számba vett piaci részesedésekről .....	II - 5643
– A nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacának természetére vonatkozó megfontolások .....	II - 5643
– Az értékesítés utáni szolgáltatásokra vonatkozó megfontolások	II - 5644
	II - 5833

– A nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán zajló „egységesítés” fogalmára vonatkozó megfontolások .....	II - 5646
– A nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán meglévő felperesi részesedés számítására vonatkozó bizottsági módszerről .....	II - 5648
– A Boeing 737-es kezelése .....	II - 5652
Következtetések a piaci részesedésekről .....	II - 5654
c) Vertikális integráció – a GE Capital és a GECAS .....	II - 5655
Bevezetés .....	II - 5655
A GECAS kereskedelmi befolyása .....	II - 5658
– A GECAS „GE only” politikájáról .....	II - 5658
– A GECAS kereskedelmi helyzetéről .....	II - 5660
A GE Capital pénzügyi ereje .....	II - 5662
A GECAS és a GE Capital által a felperesnek a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán meglévő vevőire gyakorolt befolyásával kapcsolatos megfontolások .....	II - 5662
– Arról, hogy a GE kihasználja azt a befolyást, amely a leányvállalatainak a repülőgépgyártók feletti erejéből származik .....	II - 5663
– Arról, hogy a GE kihasználja azt a befolyást, amely a leányvállalatainak a légitársaságok feletti erejéből származik ..	II - 5667
– Következtetések arról, hogy a GE kihasználja a leányvállalatai erejéből származó befolyást .....	II - 5670
A felperes piaci részesedési adatainak a GECAS repülőgép beszerzési és lízingtevékenységének megkezdését követő megváltozásával kapcsolatos megfontolások .....	II - 5671
A vertikális integrációra vonatkozó következtetések .....	II - 5674

GENERAL ELECTRIC KONTRA BIZOTTSÁG

d)	A verseny helyzete a nagyméretű kereskedelmi repülőgép-hajtóművek piacán .....	II - 5675
e)	A kereskedelmi és versenynyomás hiánya vagy gyengesége .....	II - 5678
	A versenytársak által gyakorolt nyomás .....	II - 5678
	– A P&W helyzetéről .....	II - 5679
	– A Rolls-Royce helyzetéről .....	II - 5681
	A vevők által gyakorolt nyomás .....	II - 5683
f)	Az erőfölényes helyzetre vonatkozó következtetés .....	II - 5685
C –	A vertikális átfedés .....	II - 5685
	1. A felek érvei .....	II - 5685
	2. Az Elsőfokú Bíróság álláspontja .....	II - 5687
	3. Következtetés .....	II - 5696
D –	A konglomerátum-hatásokról .....	II - 5697
	1. A pénzügyi erőről és a vertikális integrációról .....	II - 5697
	a) A felek érvei .....	II - 5697
	A pénzügyi erőről .....	II - 5697
	A vertikális integrációról .....	II - 5698
	b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja .....	II - 5700
	Bevezetés .....	II - 5700
	A Bizottság által felvázolt jövőbeni magatartás valószínűségéről .....	II - 5701
	– Az SFE-szabványtermékekről .....	II - 5701
	– A BFE-termékekről és az opciós SFE-termékekről .....	II - 5705
	A repüléselectronikai és egyéb repülőipari termékek piacain a jövőben létrejövő erőfölényes helyzetről .....	II - 5709
	Következtetés .....	II - 5712
		II - 5835



2. Csomagban értékesítés .....	II - 5713
a) A felek érvei .....	II - 5713
Előzetes észrevételek .....	II - 5713
Az egyszerű és a műszaki csomagban értékesítésről .....	II - 5716
A vegyes csomagban értékesítésről .....	II - 5717
b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja .....	II - 5721
Előzetes észrevételek .....	II - 5721
Általában a csomagban értékesítésről .....	II - 5724
Az egyszerű csomagban értékesítésről .....	II - 5727
A műszaki csomagban értékesítésről .....	II - 5731
A vegyes csomagban értékesítésről .....	II - 5732
– A korábbi magatartásról .....	II - 5734
– A közgazdasági elemzésekről .....	II - 5736
– A felvázolt magatartás stratégiai jellegéről .....	II - 5742
Következtetés .....	II - 5744
E – A horizontális átfedésekről .....	II - 5745
1. A nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművekről .....	II - 5746
a) A felek érvei .....	II - 5746
A piac meghatározásáról és az összefonódás előtt az érintett piacon meglévő erőfölényről .....	II - 5746
Az összefonódásnak az érintett piacra gyakorolt hatásáról .....	II - 5748
A nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművekre vonatkozó szerkezeti kötelezettségvállalás elutasításáról .....	II - 5749
b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja .....	II - 5750
A piac meghatározásáról .....	II - 5750

GENERAL ELECTRIC KONTRA BIZOTTSÁG

A felperes összefonódás előtti erőfölényes helyzetéről .....	II - 5766
Az erőfölényes helyzet megerősítéséről .....	II - 5767
Az erőfölény megerősödésének a versenyre gyakorolt hatásáról .....	II - 5768
A nagyméretű regionális repülőgépekre vonatkozó kötelezettségvállalás bizottsági elutasításáról .....	II - 5773
Következtetések a nagyméretű regionális repülőgép-hajtóművek piacát érintő horizontális átfedésről .....	II - 5775
2. Az üzleti repülőgép-hajtóművekről .....	II - 5775
a) A felek érvei .....	II - 5775
b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja .....	II - 5776
c) Következtetések az üzleti repülőgép-hajtóművek piacát érintő horizontális átfedésekről .....	II - 5782
3. A kis teljesítményű hajó-gázturbinákról .....	II - 5783
a) A piac meghatározásáról .....	II - 5783
A felek érvei .....	II - 5783
Az Elsőfokú Bíróság álláspontja .....	II - 5783
b) A kötelezettségvállalásokról .....	II - 5790
A felek érvei .....	II - 5790
Az Elsőfokú Bíróság álláspontja .....	II - 5791
c) Következtetések a kis teljesítményű hajó-gázturbinák piacára vonatkozó horizontális átfedésről .....	II - 5793
F – Az eljárási szabálytalanságokon alapuló jogalapokról .....	II - 5793
1. Előzetes megfontolások .....	II - 5794
a) A felek érvei .....	II - 5794
b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja .....	II - 5796
	II - 5837

2. Az egyes iratokhoz való hozzáférésről .....	II - 5798
a) A felek érvei .....	II - 5798
b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja .....	II - 5802
3. Az iratokhoz való késedelmes hozzáférésről .....	II - 5815
a) A felek érvei .....	II - 5815
b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja .....	II - 5816
4. Az iratok tanulmányozására a GE számára biztosított határidő rövidegéről .....	II - 5818
a) A felek érvei .....	II - 5818
b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja .....	II - 5819
5. A meghallgatási tisztviselő megbízásának való megfelelésről .....	II - 5823
a) A felek érvei .....	II - 5823
b) Az Elsőfokú Bíróság álláspontja .....	II - 5824
Általános következtetések .....	II - 5829
A költségekről .....	II - 5830