

РЕШЕНИЕ НА ПЪРВОИНСТАНЦИОННИЯ СЪД (втори състав)

4 юли 2006 година\*

„Конкуренция – Обединения – Регламент (ЕИО) № 4064/89 – Решение, което обявява обединение за съвместимо с общия пазар – Дело, заведено от трета страна – Допустимост – Пазара на въздушен транспорт – Задължения”

По дело T- 177/04

**easyJet Airline Co. Ltd**, установено в Luton (Обединеното кралство), за което се явяват първоначално г-н J. Cook, г-н J. Parker и г-н S. Dolan, адвокати, а впоследствие от г-жа M. Werner и г-жа M. Waha, адвокати, г-жа L. Mills, юрисконсулт, г-жа M. de Lasala Lobera и г-жа R. Malhotra, адвокати

ищец,  
срещу

**Комисията на Европейските общности**, за която се явяват г-н P. Oliver, г-н A. Bouquet и г-н A. Whelan, в качеството на представители, със съдебен адрес в Люксембург,

ответник,  
подпомагана от

**Френската република**, за която се явява г-н G. de Bergues, в качеството на представител, със съдебен адрес в Люксембург,

встъпила страна,

с предмет иск за отмяна на Решение на Комисията от 11 февруари 2004 г., с което обединението между Société Air France и Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV се обявява за съвместимо с общия пазар, при условие, че се изпълнят предложените ангажименти (Дело COMP/M.3280 - Air France/KLM),

ПЪРВОИНСТАНЦИОННИЯТ СЪД НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ (втори състав)

в състав: г-н J. Pírung, председател, г-н N.J. Forwood и г-н S. Papasavvas съдии,

секретар: г-жа K. Andová, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 23 ноември 2005 г.,

постанови настоящото:

**Решение**

Правна уредба

---

\* Език на производството: английски.

1. Член 1 от Регламент (ЕИО) № 4064/89 на Съвета от 21 декември 1981 г. относно контрола върху обединенията на предприятия (ОВ 1989 г., L 395, стр. 1, с измененията от ОВ 1990 г., L 257, стр. 13), изменен с Регламент (ЕО) № 1310/97 на Съвета от 30 юни 1997 г. (ОВ 1997 L 180, стр. 1, с измененията от ОВ 1998 L 40, стр. 17), предвижда, че този регламент следва да се прилага за всички обединения от общностен мащаб съгласно определението в параграфи 2 и 3 от този член.

2. Член 4, параграф 1 от Регламент № 4064/89 предвижда, че Комисията трябва предварително да се уведомява за обединения от общностен мащаб .

3. Член 6, параграф 1, буква б) от Регламент № 4064/89 предвижда, че ако Комисията констатира, че макар и да попада в приложното поле на настоящия регламент обединението, за което се отнася уведомлението не поражда сериозни съмнения относно неговата съвместимост с общия пазар, тя взема решение да не възразява срещу създаването на такова обединение и го обявява за съвместимо с общия пазар („фаза 1”).

4. Член 6, параграф 1, буква в) от Регламент № 4064/89 предвижда, че, ако от друга страна Комисията констатира, че обединението, за което се отнася уведомлението попада в приложното поле на настоящия регламент и поражда сериозни съмнения относно неговата съвместимост с общия пазар, тя взема решение да за откриване на производство („фаза 2”).

5. Член 6, параграф 2 от Регламент № 4064/89 предвижда:

„Ако Комисията установи, че след изменение от страна на заинтересованите предприятия, заявеното обединение вече не поражда сериозни съмнения по смисъла на алинея 1, буква в), тя може да реши да обяви обединението за съвместимо с общия пазар съгласно параграф 1, буква б).

Комисията може да постави към своето решение съгласно параграф 1, буква б) условия и задължения, предназначени да гарантират, че заинтересованите предприятия ще се съобразят с ангажиментите, които са поели пред Комисията, за да стане обединението съвместимо с Общия пазар.”

6. Член 6, параграф 3, буква в) от Регламент № 4064/89 предвижда, че Комисията може да отмени решението, което е взела, ако съответните предприятия не изпълняват задължения, поставени с това решение.

7. В Известието за поправките, приемливи съгласно Регламент (ЕИО) № 4064/89 на Съвета и съгласно Регламент (ЕО) № 447/98 на Комисията (ОВ 2001 г., С 68, стр. 3, „съобщението за поправки”) Комисията определя основните насоки, които възнамерява да следва по отношение на ангажиментите и изтъква по-специално, че:

- от страните се изисква да демонстрират ясно, че поправката възстановява условията на ефективна конкуренция на общия пазар за постоянно (точка б), както и от самото начало да премахнат всички неясноти относно вида, мащаба и обхвата на предложената поправка и за вероятността за нейното успешно, пълно и своевременно изпълнение от страните (точка 7);

- основната цел на ангажиментите е да гарантират конкурентни пазарни структури. Ангажименти, които по своя характер са структурни, като ангажимента да се продаде дъщерно дружество, по правило се предпочитат от гледна точка целта на Регламент № 4064/89, доколкото такъв ангажимент предотвратява създаването или укрепването на господстващо положение, което по-рано е било установено от Комисията и освен това не изисква средносрочни или дългосрочни мерки за наблюдение. Въпреки това, не може автоматично да се изключи възможността други видове ангажименти също да могат да предотвратят възникването или укрепването на господстващо положение. От друга страна, дали такива ангажименти могат да бъдат приети, следва да се определя индивидуално за всеки случай (точка 9);
- ангажиментите, поети пред Комисията във фаза I, трябва да са достатъчни, за да се изключат категорично „сериозните съмнения” по смисъла на член 6, параграф 1, буква в) от Регламент № 4064/89 (точка 11);
- ако планираното обединение заплашва да създаде или да засили господстващо положение, което би възпрепятствало ефективната конкуренция, най-ефикасният начин да се възстанови ефективната конкуренция е да се създадат конкуренти посредством отделяне (точка 13);
- дейностите, които са отделени, трябва да представляват функциониращ бизнес, който, ако се поеме от подходящ купувач, може дълготрайно да конкурира ефективно дружеството на обединените вече предприятия. Обичайно функциониращ бизнес е съществуващ бизнес, който може да функционира самостоятелно, което означава независимо от сливащите се страни, що се отнася до влагани материали или други форми на сътрудничество, различни от тези през преходния период (точка 14);
- има случаи, когато жизнеспособността на отделените дейности зависи, предвид капиталите, които са част от бизнеса, до голяма степен от това кой е купувачът. При такива обстоятелства, Комисията не разрешава обединението, освен ако страните не се задължат да не приключват заявената сделка, преди да са подписали задължително споразумение с купувач за отделения бизнес, което е одобрено от Комисията (точка 20);
- въпреки че е предпочитана поправка, отделянето не е единствената поправка, която е приемлива за Комисията. Може да има ситуации, когато отделянето на бизнес е невъзможно. В такива случаи Комисията следва да определи дали друг вид поправка може да повлияе достатъчно на пазара, за да се възстанови ефективната конкуренция, или не (точка 26).

8. Известието на Комисията за определяне на съответния пазар за целите на правото на Общността в областта на конкуренцията (ОВ 1997 г., С 372, стр. 5, „по-нататък наричано известие за определяне на пазара”) предвижда, че фирмите подлежат на три основни източника на конкурентни ограничения: заменяемост на търсенето, заменяемост на предлагането и потенциална конкуренция. От икономическа гледна точка, за определяне на съответния пазар, замяната на търсенето представлява най-незабавната и ефективна дисциплинираща сила за доставчиците на определен продукт, по-специално по отношение на техните ценови решения (точка 13).

#### **Обстоятелства, предхождащи спора**

### *Разглежданите дружества*

9. На 11 февруари 2004 г. при приключването на фаза I, Комисията приема решение, с което обявява обединението за съвместимо с общия пазар, при условие че се изпълнят предложените ангажименти, съгласно член 6, параграф 2 от Регламент № 4064/89 (Решение по дело COMP/M.3280 – Air France/KLM) (ОВ 2004 г., С 60, стр. 5, по-нататък наричано „оспорваното решение“). Ищецът е нискотарифно въздухоплавателно дружество, регистрирано в Обединеното кралство, което предлага своите услуги на примамливи цени за различни дестинации в Европа.

10. Air France е въздухоплавателно дружество, установено във Франция, което има три основни дейности: пътнически въздушен транспорт, товарен транспорт и услуги по поддръжка. Тя действа като централизирана мрежа с основен център за международни дейности на летище Roissy-Charles-de-Gaulle, по-нататък наричано „CDG“, и нейно основно поделение на летище Paris-Orly, наричано по-нататък „Orly“. Тя също така е един от основателите на SkyTeam alliance, чиито останали членове са Aeromexico, Alitalia, Continental Airlines, CSA Czech Airlines, Delta, Northwest Airlines и Korean Air.

11. KLM е въздухоплавателно дружество, учредено в Нидерландия с четири основни дейности: пътнически въздушен транспорт, товарен транспорт, услуги по поддръжка и дейност по чартърни и нискотарифни редовни въздушни услуги чрез неговото дъщерно дружество Transavia. KLM действа като централизирана мрежа с основен център в летището в Амстердам Schiphol. Дружеството си сътрудничи с Northwest Airlines, като покрива основно дейности по маршрути в Северния Атлантик.

### *Административното производство пред Комисията*

12. На 18 декември 2003 г. Air France и KLM уведомяват Комисията, съгласно Регламент № 4064/89 за рамково споразумение, подписано на 16 октомври 2003 г. Това споразумение предвижда придобиването от страна на Air France на всички акции на KLM, заедно с постепенно придобиване на контрола върху KLM. Air France е трябвало да придобие първоначално 49% от акциите с право на глас на KLM, което би й дало право на вето върху стратегическите сделки на KLM (приемането на стратегически план, на бюджет и назначаването на висше ръководство), а на по-късен етап и останалите акции с право на глас (по-нататък наричано „обединението“).

13. На 23 декември 2003 г., на основание член 11 от Регламент № 4064/89, Комисията изпраща искане за информация за обединението до повече от 90 конкуренти, включително и до ищеца. На 14 януари 2004 г. ищецът представя своето становище.

14. На 21 януари 2004 г. Air France и KLM предлагат на Комисията ангажименти съгласно член 6, параграф 2 от Регламент № 4064/89. На 23 януари 2004 г. Комисията изпраща ангажиментите на заинтересованите страни, за да представят своите становища. На 30 януари и на 4 февруари 2004 г. ищецът представя своето становище за ангажиментите, предложени от страните по обединението.

15. На 11 февруари 2004 г., при приключването на фаза I, Комисията приема оспорваното решение, като установява, че обединението е съвместимо с общия пазар, при условие че се спазват предложените ангажименти.

## *Ангажиментите, приети от Комисията*

16. За да отхвърли сериозните съмнения, които са възникнали относно съвместимостта на обединението с общия пазар, Air France и KLM са предложили ангажименти с оглед на разрешаване на проблеми с конкуренцията, свързани с 14 услуги, 9 от които са в Европа (Париж-Амстердам, Лион-Амстердам, Марсилия-Амстердам, Toulouse-Амстердам, Бордо-Амстердам, Милано-Амстердам, Рим-Амстердам, Венеция-Амстердам и Болоня-Амстердам). Ангажиментите, които подлежат на наблюдение от надзорник, могат да се обобщят по следния начин:

- ангажименти относно близки/европейски маршрути: обединеното дружество се задължава да освободи редица часове за полети, без финансови компенсации и в съответствие с процедура, уточнена в ангажиментите, в Амстердам и/или Париж и/или Лион и/или Милано и/или Рим, и да позволи на един или повече нови оператори да действат по определени европейски маршрути (нови или допълнителни) непрекъснати редовни ежедневни пътнически въздушни услуги. За маршрута Париж-Амстердам трябва да се осигури възможност за до шест полета на ден, за маршрута Милано-Амстердам – до четири полета на ден, за маршрутите Лион-Амстердам и Рим-Амстердам – до три полета на ден, а за маршрутите Марсилия-Амстердам, Toulouse-Амстердам, Бордо-Амстердам, Венеция-Амстердам и Болоня-Амстердам – до два полета на ден;
- ангажименти, свързани с далечни/вътрешни маршрути: да се осигури възможност на летищата в Амстердам и Париж за далечни маршрути, описани в оспорваното решение, където възникват проблеми за конкуренцията;
- ангажименти, свързани с условията за освобождаване на часове за полети: полетите, освободени от обединеното дружество, ще бъдат в пояси, които не се различават с повече от 90 минути от времето, изискано от нов оператор за далечни полети и във време, което не се различава повече от 30 минути от времето, поискано от нов оператор за вътрешни европейски полети. При условие че летищата Orly и CDG са взаимозаменяеми за вътрешноевропейски въздушни услуги, потенциалните нови оператори могат да поискат полети на всяко от тези летища;
- продължителност на ангажиментите, свързани с освобождаване на полети: неограничена. От друга страна обединеното дружество може да предизвика преразглеждане на клауза, ако това е оправдано поради изключителни обстоятелства или радикални промени на пазарните условия, като действието на конкурентна услуга за въздушен транспорт на определен европейски или далечен маршрут. Комисията тогава може да реши да отмени, измени или замени един или повече от ангажиментите. Ако след такова преразглеждане Комисията стигне до извода, че ангажиментът на обединеното дружество да освободи полети по определен маршрут е изчерпан, новият оператор може да продължи да използва полетите, които е получил по-рано. Ако той преустанови използване на полетите по определен маршрут, те трябва да бъдат предоставени на координатора на полети;
- замразяване на честотата: обединеното дружество се задължава да не увеличава честотата на полетите по маршрутите Париж-Амстердам или Лион-Амстердам, за период, започващ от началото на дейността на нов доставчик на услуги за въздушен

транспорт по въпросния маршрут. Замразяването на честотата продължава шест последователни сезона на IATA (Международният орган по Въздушен транспорт). Обединеното сдружение се задължава да не увеличава честотата над общо 14 на седмица по маршрута Амстердам-Ню Йорк (летище J.F. Kennedy) и да не увеличава честотата по маршрута Амстердам- Ню Йорк (летище Newark) за шест последователни сезона на IATA, считано от началото на дейността по предоставяне на непрекъсната услуга от нов доставчик на въздушни транспортни услуги по този маршрут;

- вътрешни споразумения: обединеното дружество се задължава по молба на нов доставчик да се включи във вътрешно споразумение за всички маршрути, посочени в оспорваното решение;
- специални споразумения за тарифите: ако има искане от потенциален нов доставчик, обединеното дружество се задължава да се включи в специално споразумение за тарифи за трафик с начало и дестинация във Франция и/или Нидерландия, при условие че част от пътуването е по маршрута Париж-Амстердам;
- програма за редовни пътници: ако има искане от нов доставчик, обединеното дружество ще му позволи да участва в неговата програма за чести пътници за маршрутите, описани в оспорваното решение, при същите условия както другите партньори, които са членове от съюза, в който е обединеното дружество;
- комбинирани услуги: ако има искане от железопътно дружество или дружество за друг вид транспорт, което работи по маршрути между Франция и Нидерландия и/или Италия и Нидерландия, обединеното дружество се задължава да сключи споразумение за комбинирани услуги с нея. При такова споразумение, обединеното дружество ще предоставя въздушен транспорт като сегмент от маршрут, обхващащ също транспорт, предоставян от вътрешен партньор;
- споразумения за блок-места: ако има искане от потенциален нов доставчик, обединеното дружество се задължава да сключи с него споразумение за блок-места за трафик с начална точка и дестинация, от една страна, в Нидерландия, и от друга страна, в Марсилия, Toulouse или Бордо, при условие че част от пътуването е по маршрута Париж-Амстердам. Споразумението за блок-места се основава на определен брой места и остава в сила за поне един цял сезон на IATA. Броят на местата, включени в споразумението, е максимум 15 % от местата, предлагани за даден полет и не трябва да са повече от 30 в един самолет;
- задължения, отнасящи се до тарифите: когато обединеното дружество намали обявената тарифа за маршрута Париж-Амстердам, то се задължава да приложи равностойно намаление на съответната тарифа по маршрута Лион-Амстердам, ако няма конкурентен въздушен транспорт по този маршрут.

### **Процедура и искания на страните**

17. Ищецът е завел настоящото дело с иск, подаден в секретариата на Съда на 14 май 2004 г.

18. С документ, подаден в секретариата на съда на 24 септември 2004 г., Френската република е поискала разрешение да встъпи в настоящото дело в подкрепа на

исканията, отправени от Комисията. На 9 ноември 2004 г. ищецът е поискал поверително третиране на определена информация, свързана, според него, с негови търговски тайни. С Определение от 17 декември 2004 г. председателят на втори състав от Първоинстанционния съд е дал разрешение на Френската република да встъпи в процеса. Встъпилата страна е представила своето изявление, а другите страни са представили своите коментари по изявлението в определения срок.

19. Тъй като встъпилата страна не е повдигнала възражения срещу искането на ищеца за поверителност, неповерителна версия от исканията е изпратена на встъпилата страна, както първоначално е предвидено от упоменатото по-горе определение от 17 декември 2004 г.

20. С писмо от 26 октомври 2005 г. встъпилата страна е уведомила секретариата на Съда, че тя не възнамерява да участва в заседанието.

21. При изслушване на доклада на съдията-докладчик, Съдът е взел решение да даде ход на устната фаза на производството. Устните аргументи на страните и техните отговори на въпросите на Съда са изслушани в заседанието на 23 ноември 2005 г.

22. Ищецът иска от Съда:

- да отмени оспорваното решение;
- да осъди Комисията да заплати съдебните разноски.

23. Комисията и встъпилата страна искат от Съда:

- да отхвърли иска;
- да осъди ищеца да плати разноските.

### **Искането за приемане на мерки за проучване**

24. С писмо, подадено в секретариата на Съда на 3 октомври 2005 г., ищецът е поискал да бъдат приети мерки за проучване, с което Комисията се задължава да разкрие, първо, всички отговори, получени на нейното искане за информация от 23 декември 2003 г., както и всички документи, изпратени ѝ от въздухоплавателните дружества Meridiana, Virgin Express и Volare и второ, цялата си работна документация и предложените ангажименти, заедно с цялата кореспонденция, свързана с тях и със страните по обединението.

25. Съдът счита, че това искане в действителност представлява предложение за допълнителни доказателства. Съгласно член 48, параграф 1 от Правилника за дейността на Първоинстанционния съд, страните могат в отговор да предложат допълнителни доказателства в подкрепа на своята теза и трябва да се мотивират за забавата на това предложение.

26. По настоящото дело, ищецът е поискал да бъдат приети мерки за проучване почти 11 месеца, след като е подал своя иск, и без да представя някакво обяснение за тази забава. Впоследствие, ищецът е помолен на заседанието да обясни защо, според него,

забавянето на това искане е оправдано. Той изтъква в тази връзка, че забавата се обяснява с факта, че той първоначално е възнамерявал да заведе дело, при което да оспори решението на Комисията, с което му отказва достъп до документите, които е искал да получи. Въпреки че това колебание относно вида на дело, което да заведе, може да обясни защо ищецът не е представил своето искане незабавно след отказа, то не може да оправдае фактът, че ищецът е изчакал още няколко месеца преди да предприеме някакво действие.

27. Освен това, и независимо от късното искане, Съдът счита, че информацията в исканията и твърденията на страните са достатъчни, за да му дадат възможност да се произнесе по настоящото дело. Следователно искането за приемане на мярка за проучване е отхвърлено.

## **Допустимост**

### *Аргументи на страните*

28. Ищецът твърди, че оспорваното решение го засяга лично и непосредствено. Тъй като той действа на пазари, на които ще действа и обединеното дружество, той счита, че той е пряко засегнат от оспорваното решение. Ищецът твърди също така, че е лично засегнат, тъй като той е един от основните конкуренти на Air France и KLM по няколко маршрута и следва също така да се счита за потенциален конкурент на Air France по други маршрути във Франция, по-специално тези до и от летища „CDG” и „Orly”. Освен това той твърди, че той е участвал активно в административното производство, която е довела до оспорваното решение, която според съдебната практика, го разграничава лично, точно както адресатите на решението (Решение по дело T-2/93 Air France/Комисия от 19 май 1994 г. Recueil, стр. II-323, точка 44).

29. Комисията се пита дали искът е допустим, като се има предвид липсата на интерес у ищеца по маршрутите, засегнати от обединението.

### *Съображения на Съда*

#### Право да заведе дело

30. Съгласно член 230, параграф 4 ЕО, всяко физическо или юридическо лице може да започне производство срещу решение, адресирано до него или срещу решение, което въпреки формата на уреждане или решение, адресирано до друго лице, го засяга лично и непосредствено.

31. Ищецът не е страна по обединението в настоящия случай и следователно не е лице, до което оспорваното решение е адресирано. Следователно необходимо е да се прецени дали той е лично и непосредствено засегнат от решението.

32. Оспорваното решение, като забранява незабавното осъществяване на обединението, е могло да предизвика незабавна промяна в състоянието на съответните пазари. Тъй като намерението на страните по обединението да предизвикат такава промяна е безспорно, предприятията, заети на съответния пазар или пазари, са могли на датата на оспорваното решение да бъдат сигурни за незабавната или неизбежната промяна в състоянието на пазара (вж. по-специално Решение по дело T-3/93 Air France/Комисия



от 24 март 1994 г., Recueil, стр. II-121, точка 80). Следователно, ищецът е непосредствено засегнат от оспорваното решение.

33. Следователно, необходимо е да се определи дали ищецът също така е лично засегнат от оспорваното решение.

34. Съгласно установената съдебна практика, лица, различни от адресатите на решение, могат да претендират, че са лично засегнати, само ако това решение ги засяга поради определени характеристики, които са им присъщи или поради обстоятелства, при които те се разграничават от всички останали лица и така ги отличава лично по същия начин, по който отличава и адресатите на решението (Решения по дело 25/62 Plaumann/Комисия от 15 юли 1963 г., Recueil, стр. 95, 107; дело C-106/98 P Comité d'entreprise de la Société française de production and др./Комисия от 23 май 2000 г., Recueil, стр. I-3659, точка 39; дело T-435/93 ASPEC и др./Комисия от 27 април 1995 г., Recueil, стр. II-1281, точка 62).

35. Дали трето лице е лично засегнато от решение, което установява, че обединение е съвместимо с общия пазар, зависи, от една страна, от участието на третата страна в административното производство, а от друга страна, от последиците върху неговото пазарно положение. Докато самото участие в производството не е достатъчно, за да се установи, че решението засяга лично ищеца, особено в областта на контрола върху обединенията, внимателната проверка на което изисква постоянен контакт с многобройни предприятия, то активното участие в административното производство е фактор, редовно отчитан в съдебната практика по въпросите на конкуренцията, включително в по-специалната област на контрол на обединението, за да установи, при отчитане на други специални обстоятелства, допустимостта на иска (Решения по дело 169/84 Sofaz и др./Комисия от 28 януари 1986 г., Recueil, стр. 391, точки 24 и 25; съединени дела C-68/94 и C-30/95 Франция и др./Комисия ('Kali & Salz') от 31 март 1998 г., Recueil, стр. I-1375, точки 54 до 56; дело Air France/Комисия, точка 28 по-горе, точки 44 до 46 и дело T-114/02 BaByliss/Комисия от 3 април 2003 г., Recueil, стр. II-1279, точка 95).

36. По отношение, първо, на въпроса за участието в административното производство, трябва да се отбележи, че ищецът е взел активно участие в него, като по-специално е отговорил на 14 януари 2004 г. на искането на Комисията за информация от 23 декември 2003 г. и като е дал своето становище на 30 януари 2004 г. при условията на ангажиментите, предложени от Air France. Той, също така, е участвал на 30 януари 2004 г. в конференция, свикана от Комисията относно предложените ангажименти и на 4 февруари 2004 г. е представил своя отговор на въпросите, които са му били изпратени от Комисията относно ангажиментите, предложени от страните по обединението.

37. По отношение, второ, на последиците върху пазарното положение на ищеца, от писменото становище става ясно и не се оспорва от Комисията, че той е един от основните конкуренти на Air France по различни директни маршрути като Париж-Марсилия, Париж-Ница и Париж-Лондон, и един от основните конкуренти на KLM по други директни маршрути, като Амстердам-Единбург, Амстердам-Лондон и Амстердам-Ница. Освен това, ищецът се конкурира на един от пазарите, на които действат и двете страни по обединението – маршрута Амстердам-Ница.

38. Следователно, ищецът е лично засегнат от оспорваното решение.

39. В контекста на горното, ищецът е лично и пряко засегнат от оспорваното решение и следователно има законно право да заведе иск за оспорване на това решение.

Интерес да заведе делото

40. Спрямо интереса на ищеца да заведе делото, съгласно установената съдебна практика дело за отмяна, заведено от физическо или юридическо лице, е допустимо, само ако ищецът има интерес от отмяна на оспорваната мярка (Решения по съединени дела T-480/93 и T-483/93 *Antillean Rice Mills* и др./Комисия от 14 септември 1995 г., *Recueil*, стр. II-2305, точка 59; дело T-102/96 *Gencor*/Комисия от 25 март 1999 г., *Recueil*, стр. II-753, точка 40 и дело T-212/00 *Nuove Industrie Molisane*/Комисия от 30 януари 2002 г., *Recueil*, стр. II-347, точка 33). Този интерес трябва да е законен и наличен (Решения по дело T-138/89 *NBV* и *NVB*/Комисия от 17 септември 1992 г., *Recueil*, стр. II-2181, точка 33), и се преценява към датата, на която е заведено делото (Решения по дело 14/63 *Forges de Clabecq/High Authority* от 16 декември 1963 г., *Recueil*, стр. 357, 371 и дело T-159/98 *Torge* и др./Комисия от 24 април 2001 г., *Recueil*, стр. -SC I-A-83 и стр. II-395, точка 28). Такъв интерес съществува само ако искът, ако е уважен, е вероятно да доведе до преимущество за страната, която го е подал (вж. Решение по дело T-310/00 *MCI*/Комисия от 28 септември 2004 г., *Recueil*, стр. II-3253, точка 44 и цитираната съдебна практика).

41. Към датата, на която ищецът е завел това дело, той е имал законен и наличен интерес от отмяна на оспорваното решение, тъй като решението разрешава, при определени условия, обединение между двама от неговите конкуренти, което може да повлияе на неговото търговско положение. Следователно, интересът на ищеца да заведе дело срещу оспорваното решение не може да бъде отречен. Тази констатация не се оспорва поради липсата на интерес да заведе дело, която се твърди от Комисията спрямо третото и четвъртото искане. Дори да се допусне, че твърдението за недопустимост поради липса на интерес да се заведе делото може да се приложи независимо към отделно искане, третото и петото искане по настоящото дело представляват критики на различни аспекти на мотивите на Комисията, които са я накарали да приеме диспозитивната част от оспорваното решение, което в действителност засяга неблагоприятно ищеца.

42. Следователно, искът е допустим.

### **По същество**

43. Ищецът изтъква пет искания в подкрепа на своето дело за отмяна. С първото, той твърди, че Комисията е извършила явна грешка в преценката, като не отчита засилването на господстващото положение на обединеното дружество по маршрутите, по които дейностите на страните по обединението не се припокриват, без значение дали пряко или косвено. С второто искане, ищецът твърди, че Комисията е допуснала явна грешка, като не е отчела възможното засилване на господстващото положение на обединеното дружество на пазара за покупка на летищни услуги. С третото искане, той твърди, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката, като е констатирала, че летищата „CDG” и „Orly” са взаимозаменяеми. С четвъртото искане, ищецът твърди, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката, като не е отчела последиците върху конкуренцията в бъдеще, ако обединението не се състои. На последно място, с петото

искане, той твърди, че оспорваното решение е опорочено от явна грешка в преценката, доколкото ангажиментите не са достатъчни, за да отхвърлят сериозните съмнения на Комисията относно съвместимостта на обединението с общия пазар.

44. Съгласно установената съдебна практика, прегледът от страна на съдебни органи на Общността на цялостните икономически оценки, направени от Комисията при упражняване на правото на преценка, възложено ѝ с Регламент № 4064/89, е ограничено до осигуряване на съответствие с правилата, уреждащи производството и мотивите, както и съществената точност на фактите и липсата на явни грешки при оценката или злоупотребата с правомощия (вж. Решения по дело T-342/00 *Petrolescence* и SG2R/Комисия от 3 април 2003 г., *Recueil*, стр. II-1161, точка 101 и дело T-87/05 *EDP*/Комисия от 21 септември 2005 г., *Recueil*, стр. II-0000, точка 151).

45. Съгласно член 2, параграф 3 от Регламент № 4064/89, обединение, което създава или засилва господстващо положение, в резултат на което ефективната конкуренция би била значително възпрепятствана на общия пазар или на значителна част от него, трябва да бъде обявено за несъвместимо с общия пазар. Обратно, Комисията е задължена да обяви обединение, което попада в приложното поле на регламента, за съответстващо с общия с пазар, ако двете условия, поставени в тази разпоредба, не са изпълнени. Ако следователно, господстващо положение не се създава или укрепва, обединението трябва да бъде разрешено и няма нужда да се проверяват последиците от обединението върху ефективната конкуренция (Решение по дело *Air France*/Комисия, точка 28 по-горе).

46. С оглед на тези съображения, петте искания на ищеца трябва да бъдат разгледани.

*Първото искане, в което се твърди допусната явна грешка в преценката поради неотчитането на засилването на господстващото положение на обединеното дружество по маршрутите, по които няма припокриване между дейностите на Air France и тези на KLM.*

#### Аргументи на страните

47. По отношение на въздушния транспорт на пътници по график, ищецът отбелязва, че Комисията определя пазара на продукта въз основа на метода - място на тръгване/място на дестинация, като всяка такава комбинация представлява отделен пазар от гледна точка на търсенето. Ищецът претендира, че Комисията е трябвало да оцени предлагането на „пътуване за удоволствие по въздуха” на по-широка основа, отколкото това на сегмента от маршрути от град до град, в контекста на „цялостния пазар на почивки/ваканции”.

48. Освен това, Комисията трябва да е преценила дали обединението е вероятно да създаде или засили господстващото положение на всички пазари на Европейския съюз. Следователно, Комисията е допуснала явна грешка в преценката, като не е отчела последиците от обединението върху маршрутите, по които дейностите на *Air France* и *KLM* не се припокриват. По-специално ищецът твърди, че Комисията не е отчела дали допълнителните преимущества, резултат от обединението, и увеличаването на мрежата на *Air France* или нейното присъствие на международно ниво, биха довели до засилване на нейната позиция по тези маршрути. Следователно, ищецът твърди, че Комисията се е отклонила от своята практика при оценка на укрепването на господстващото

положение, както става ясно от няколко решения, приети на основание член 8, параграф 2 от Регламент № 4064/89, в които е отчетено по-широкото влияние на заявеното обединение на съответните пазари, извън областта на пряко припокриване на дейности (вж., по-специално Решение 2004/134/ЕО на Комисията от 3 юли 2001 г., с което обединение се обявява за несъвместимо с общия пазар и Споразумението за единно икономическо пространство (Решение по дело COMP/M.2200 General Electric/Honeywell) (ОВ 2004 г., L 48, стр. 1).

49. Явната грешка в преценката, възникнала от пропускане да се оцени засилването на господстващото положение на обединеното дружество, съставена от факта, че съгласно член 81, параграф 3 ЕО, Комисията е признала преимуществата за потребителите, които следват от съвместните предприятия и други съвместни дейности между въздухоплавателни дружества. По това дело, ищецът счита, че възможността на въздухоплавателно дружество или сдружение от въздухоплавателни дружества да предложат конкурентни преимущества, каквито са по-добрите връзки, по-ниските цени и новите маршрути, е вероятно да повлияе на потребителите по отношение на избора на въздухоплавателно дружество или сдружение от въздухоплавателно дружество. От друга страна, Комисията погрешно е установила, че тези преимущества са в полза на конкуренцията, и че те не засилват господстващо положение.

50. Например, относно увеличението на връзките за полети, ищецът твърди, че пътници, които искат да пътуват от Biarritz до Амстердам, не могат да пътуват пряко, а трябва да се прекачат в Clermont-Ferrand, Лион, Париж или Ница. Следователно, обединението е увеличило връзките за полети от тези четири летища и Амстердам. Същият аргумент се отнася и за маршрута Brest - Амстердам, по който увеличението на връзките за полети, което е резултат от обединението, засилва позицията на Air France.

51. Комисията счита, че пазарът за въздушни пътнически услуги следва да бъде определен в този случай съгласно подхода „O&D“. Тя изтъква, че ищецът не е конкретизирал какво значи „пътуване по въздух за удоволствие“ или „общия пазар на почивки“, като така не е показала ясно какъв би бил един подход за дефиниране на пазара с по-широка основа.

52. Комисията твърди, че ищецът не може само да твърди, че тя е трябвало да отчете последиците върху маршрутите, които не се припокриват, без да обясни за кои маршрути се отнася в настоящия случай. Освен това никоя от страните по обединението, нито трети страни, консултирани по време на административната процедура, твърдят, че има риск обединението да породи неблагоприятни за конкуренцията последици по маршрути, които не се припокриват, освен тези, в които Air France или KLM са потенциални конкуренти. Спрямо твърдението на ищеца за маршрута Biarritz-Амстердам, Комисията счита това за отделен пазар и смята, че нейният анализ трябва да бъде основан, първо, на потенциалната конкуренция под формата на директни полети между Biarritz и Амстердам и второ, на действителната или потенциална конкуренция по не директните маршрути между тези дестинации. От този анализ следва, че обединението не ограничава конкуренцията и подобно заключение е приложено по отношение на маршрута Brest - Амстердам. Следователно искането е изцяло необосновано.

53. Встъпилата страна смята, че Комисията е определила съответния пазар правилно, и че аргументът на ищеца, че Комисията не е отчетла последиците от обединението върху пазарите, които не се припокриват, е необоснован.

#### Съображения на Съда

54. Искането е в две части. Първо, ищецът твърди, че Комисията е пропуснала да отчете последиците от обединението върху конкуренцията на пазара за „пътуване по въздух за удоволствие”. Второ, той твърди, че Комисията е пропуснала да оцени последиците от обединението върху пазарите, които не се припокриват.

55. За да оцени дали предложеното обединение създава или засилва господстващо положение, Комисията трябва на първо място да определи съответния пазар (Решение по дело 6/72 *Euroemballage* и *Continental Can*/Комисия от 21 февруари 1973 г., *Recueil*, стр. 215, точка 32 и дело T-30/89 *Hilti*/Комисия от 12 декември 1991 г., *Recueil*, стр. II-1439, точки 46 и 64).

56. За да определи съответния продуктов пазар в настоящия случай Комисията е извършила анализ на възможността за заменяемост от гледна точка на търсенето. Оспорваното решение отбелязва, че в случай на въздушен транспорт на пътници, становището на Комисията е, че продуктовият пазар трябва да бъде дефиниран съгласно метода „O&D”, при който всеки маршрут между точката на тръгване и точката на дестинацията се разглежда като отделен пазар. За да установи дали комбинацията от мястото на тръгване и мястото на дестинация е съответен продуктов пазар, Комисията правилно е преценила, в точка 9 от оспорваното решение, различните възможности за транспорт за пътниците между тези две точки (вж. по-специално Решения по дело 66/86 *Ahmed Saeed Flugreisen* и др. от 11 април 1989 г., *Recueil*, стр. 803, точки 39 до 41 и дело *Air France*/Комисия, точка 28 по-горе, точка 84).

57. На заседанието Съдът е поискал от ищеца да изясни своята позиция спрямо дефинирането на пазара, за да определи дали той иска да оспорва дефиницията на пазара, направена от Комисията, или не. Ищецът е отговорил отрицателно, като е обяснил, че той не е възнамерявал да оспорва по същество метода „O&D”, а е искал да подчертае факта, че според него Комисията трябва да е оценила последиците върху конкуренцията на други пазари, които трябва да са били определени по различен начин.

- Пропускът да се анализират последиците от обединението върху пазара „пътуване по въздуха за удоволствие”

58. Член 44, параграф 1, буква в) от Правилника за дейността на Първоинстанционния съд предвижда че искът трябва да посочва предмета на иска и да включва кратко описание на мотивите, на които се позовава. Дадената информация трябва да бъде достатъчно ясна и точна, за да даде възможност на ответника да подготви своята защита, а на Първоинстанционния съд – да реши делото, ако е необходимо, без друга информация. С цел да се осигури стабилност на решението и правилно управление на правосъдната дейност, за да бъде допустим искът, основните фактически и правни основания, на които той се основава, трябва да са видни от текста на самия иск, дори да са само накратко упоменати, при условие че посочването им е последователно и разбираемо (вж. Определението по дело C T-85/92 *De Noe*/Комисия от 28 април 1993 г.,

Recueil, стр. II-523, точка 20 и дело T-113/96 Dubois et Fils/Съвет и Комисия от 28 януари 1998 г., Recueil, стр. II-125, точка 29).

59. Освен посочването на пропуски за анализ на последиците от обединението върху пазара за „пътуване по въздух за удоволствие”, пазар, който не е ясно определен от ищеца в неговите искания, ищецът не е изтъкнал никакъв аргумент по делото в подкрепа на своето твърдение. Той само е твърдял, че за някои пътници, които желаят да пътуват за удоволствие, много дестинации са взаимозаменяеми. От друга страна, той не е описал характеристиките на този твърдян пазар. При липсата на по-точна дефиниция на пазара, за който е твърдението на ищеца, не е възможно Съдът да определи дали е било необходимо Комисията да го разглежда.

60. Следователно, трябва да бъде установено, че изискванията на член 44, параграф 1, буква в) от Правилника за дейността не са изпълнени по настоящото дело.

61. При всички случаи, Съдът счита, че ищецът не е показал защо определяне на пазара, основано на подхода „O&D”, който по същество включва маршрутите за „пътуване по въздуха за удоволствие”, не позволява анализ на всички проблеми за конкуренцията, до които може да доведе обединението.

62. Следователно, първата част от искането е недопустимо.

- Пропускът да се анализират последиците от обединението върху пазари, които не се припокриват

63. Съгласно член 2 от Регламент № 4064/89, по-специално, Комисията е длъжна да провери последиците за конкуренцията на пазари, на които съществува риск от създаване или засилване на господстващо положение, в резултат на което конкуренцията би била значително затруднена. Възможно е обединение да предизвика такива последици на пазари, на които няма припокриване между дейностите на страните по обединението.

64. Въпреки че нейният анализ на конкуренцията може да бъде ориентиран, отчасти, към съображения, изтъкнати от трети страни, които са консултирани по време на административната процедура, Комисията е длъжна, дори при липсата на някакво изрично искане от тези трети страни, но ако има сериозни указания по-специално, да оцени проблемите за конкуренцията, създадени от обединението, на всички пазари, които могат да бъдат засегнати от него.

65. Въпреки това, ако се твърди, че Комисията е пропуснала да отчете възможен проблем за конкуренцията на пазарите, на които дейностите на страните по обединението не се припокриват, ищецът следва да приведе сериозни доказателства за действителното съществуване на проблем с конкуренцията, който поради това трябва да е бил преценен от Комисията.

66. За да отхвърли тази тежест, ищецът трябва да идентифицира съответните пазари, да опише състоянието на конкуренцията при липсата на обединението и да посочи какви биха били вероятните последици от обединението, като се има предвид състоянието на конкуренцията на тези пазари.

67. По настоящото дело ищецът само твърди, че Комисията неправилно е ограничила своя анализ до последиците върху конкуренцията на пазари, на които дейностите на страните по обединението се припокриват пряко или косвено, без да приведе доказателства в подкрепа на своя аргумент. Ищецът просто изтъква, че Air France има монопол по 27 от 42 вътрешни маршрута от Париж, че тя има 6.8% от общия капацитет на маршрутите от Франция и 53 % от общия брой на часовете за полети от летище „Orly” и 74 % на тези от летище „CDG”.

68. Тези цифри не са достатъчни, обаче, за да обосноват аргумента на ищеца с оглед на пазарите, които не се припокриват, тъй като той не ги идентифицира ясно.

69. По отношение на примерите, изтъкнати от ищеца във връзка с пътници, които искат да пътуват от Brest или Biarritz до Амстердам и които биха били склонни да изберат Air France, поради увеличението на възможностите за връзка между полетите, което е породено от обединението, тезата на ищеца се позовава единствено на това голо твърдение, в чиято подкрепа няма приведени доказателства. Освен това, както демонстрира Комисията, анализът на пазара трябва да отчита, първо, потенциалната конкуренция на директните полети между Biarritz или Brest и Амстердам, и второ, действителната или потенциална конкуренция на недиректните полети между тези градове. Според Комисията, няма някакво реално доказателство, което да покаже, че Air France и KLM са потенциални конкуренти по маршрута Biarritz-Амстердам за директни полети или че KLM може да бъде разглеждан като потенциален конкурент на Air France за недиректните полети между тези градове.

70. Освен това, по отношение на маршрута Brest-Амстердам, Комисията, което не се оспорва от ищеца, е изтъкнала, че няма директни полети, като пътниците трябва да се прикачват в Лион, Марсилия, Ница или Париж. В тази връзка следва да се отбележи, че оспорваното решение признава, че на пазарите Лион-Амстердам, Марсилия-Амстердам и Париж-Амстердам са породени проблеми за конкуренцията, и са предложени ангажименти, за да бъдат разрешени тези проблеми. По отношение на пазара Ница-Амстердам, който засяга само малък брой пътници, оспорваното решение изтъква, че KLM и нейното поделение Basis Air са конкуренти с ищеца, който държи основната част от пазара по този маршрут. Обратно, Air France действа само като превозвач за недиректни полети и нейният пазарен дял от този маршрут е по-малък от 1% (точка 79 от оспорваното решение). Следователно, Комисията е преценила, че този маршрут не поражда проблеми за конкуренцията.

71. Съдът стига до извода, че ищецът не е изтъкнал аргументи, които биха могли да докажат, че тези констатации са опорочени поради явна грешка в преценката.

72. На последно място, фактът, че комисията признава, съгласно член 81, параграф 1 и 3 от ЕО, предимствата за потребителя от съвместни предприятия или споразумения за сътрудничество между въздухоплавателни дружества, не разкрива явна грешка в преценката. Обединение, като това от споразумението между конкурентите, което е изключение съгласно член 81, параграф 3 ЕО, може да породи последващи конкурентни преимущества, които да са от полза за потребителите. В тази връзка следва да се отбележи, че контролът върху обединенията не се основава на забраната за такива преимущества, а на целта да се избегне създаването или засилването на господстващо положение, в резултат на което ефективната конкуренция на общия пазар може да бъде значително възпрепятствана. Възможността в резултат на

обединението да се предлагат услуги на пътниците на по-добри цени може да представлява само доказателство за създаването или засилването на господстващо положение в ограничени случаи, например ако обединеното дружество възнамерява или разполага с капацитет да прилага грабителска ценова политика.

73. Тъй като ищецът не е представил реални доказателства, че обединеното дружество може да предлага на пътниците привлекателни конкурентни преимущества на други пазари, които той изобщо не е определил, създаването или засилването на господстващо положение и съответстващата вреда за конкуренцията, която може да възникне на тези пазари, не е била установена.

74. В съответствие с това, Съдът констатира, че ищецът не е доказал, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката, като не е разширила своята оценка и спрямо пазари, които не се припокриват.

75. Следователно, втората част от искането и по този начин цялото първо искане трябва да се отхвърли.

*Второто искане, в което се твърди явна грешка в преценката поради пропуск да се оцени засилването на господстващото положение на обединеното дружество на пазара за закупуване на летищни услуги*

#### Аргументи на страните

76. Ищецът твърди, че Комисията не е взела предвид факта, че Air France и KLM са купувачи на летищни услуги, доколкото в минали решения тя е оценила последиците от обединението на закупуващия пазар, Решение 97/227/ЕО на Комисията от 20 ноември 1996 г., което обявява обединение за несъвместимо с общия пазар (Решение по дело № IV/M.784 – Kesko/Tuko, ОВ 1997 г., L 110, стр. 53); Решение на Комисията 97/816/ЕО от 30 юли 1997 г., с което обединение се обявява за съвместимо с общия пазар и функционирането на Споразумението за Единно икономическо пространство (Решение по дело № IV/M.877 – Boeing/McDonnell Douglas, ОВ 1997 г., L 336, стр. 16) и Решение 1999/674/ЕО на Комисията от 3 февруари 1999 г. относно производство съгласно Регламент (ЕИО) № 4064/89 на Съвета (Решение по дело № IV/M.1221 – Rewe/Meinl, ОВ 1999 г., L 274, стр. 1). По настоящото дело нетрадиционният пазар е пазарът на услуги, свързани с летищни инфраструктури, за които се заплаща такса, каквито са използването и поддържането на изходи, използването на пътища за таксите, места за товарене/разтоварване, и ръководство за гражданска авиация (Решение на Комисията 2000/521/ЕО от 26 юли 2000 г., свързано с производство съгласно член 86, параграф 3 от Договора за ЕО (ОВ 2000 г., L 208, стр. 36).

77. Ищецът твърди, че Комисията признава в оспорваното решение, че тя е взела предвид съображенията, изтъкнати от конкурентите, и по-специално тези за господство на центъра (точка 161 от оспорваното решение). Следователно, Комисията е изисквала определени ангажименти, които да бъдат поети, за да се справи с господстващото положение на Air France в района на Париж. Като прави това, Комисията мълчаливо е установила, че обединението ще засили положението на Air France на летище „CDG” и „Orly” на пазара за закупуване на летищни услуги.



78. Ищецът твърди, че летища „CDG” и „Orly” са доминирани от Air France и изтъква, че дружеството Aeroports de Paris, по-нататък наричано „AdP”, което управлява тези летища и разпределените часове за полети може да се счита за изпълняваща икономическа дейност (Решение по дело T-128/98 Aeroports de Paris/Комисия от 12 декември 2000 г., Recueil, стр. II-3929, точка 121). Комисията не е взела предвид факта, че обединението може да доведе до създаването или засилването на господстващо положение на пазара за закупуване на летищни услуги, като това на Париж, доминиран от AdP.

79. Комисията отбелязва, че ищецът твърди за пръв път при тази процедура, наличието на пазар за закупуване на летищни услуги. Това е въпрос, който не е повдиган по време на административната процедура. Освен това, ищецът не обяснява какво има предвид под „летищни услуги”, а само изтъква аргументи, свързани с разпределението на часове за полети. Той не посочва летищни услуги като тези, които са общопризнати, например кетъринг и наземни услуги. Следователно, Комисията счита, че няма нужда да ги проверява и подчертава факта, че няма доказателство, че пазарът за закупуване на тези услуги изисква проучване.

80. На първо място, Комисията изтъква, че общопризнато е, че часовете за полети са неотделими от предоставянето на въздушни транспортни услуги. Следователно, няма причина последното да се разглежда като отделна дейност. Освен това, разпределението на часове за полети е административна дейност, а не икономическа дейност, тъй като AdP действа в тази връзка като обществен орган, а не като дружество. В случай на координирани летища органът, отговорен за разпределението на часове за полети във Франция, е Association pour la coordination des horaires (COHOR), а не AdP, както твърди ищецът. Освен това, не е под въпрос нито дали обединеното дружество или друго дружество ще може да упражнява власт върху органите, отговорни за разпределение на часовете за полети, което може да се счита за господстващо положение по смисъла на Регламент № 4064/89 или член 82 ЕО.

81. На второ място, Комисията счита, че в случай на услуги, определени, като свързани с достъпа до транспортна инфраструктура, за която се плаща такса, не е достатъчно ищецът да докаже съществуването на такъв пазар: той трябва и да докаже, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката, като е пропуснала на проучи този пазар.

#### Съображения на Съда

82. Настоящото искане има две части. Първо, ищецът твърди, че Комисията е пропуснала да оцени засилването на положението на обединеното дружество на пазара за закупуване на летищни услуги, които той определя като този за услуги, свързани с инфраструктурите, като използването и поддържането на жп линии, използването на таксиметрови услуги и места за товарене и разтоварване и насочване на гражданската авиация, за които се заплаща такса. Второ, той твърди, че Комисията е пропуснала да разгледа търговското влияние, което обединеното дружество може да оказва върху AdP.

83. Страните са поканени на заседанието да се изкажат дали тези услуги представляват един или няколко съответни пазара, които трябва да бъдат разделени от тези, определени съгласно метода „O&D”. Комисията, чиято позиция по този пункт не се

оспорва от ищеца, е счела, че тези услуги представляват няколко съответни пазара, отделно от тези, определени съгласно този метод.

- Пропускът да се вземе предвид засилването на господстващото положение на пазара за закупуване на летищни услуги

84. По това дело ищецът само твърди, че има отделен пазар за услуги, свързани с достъпа до летищни услуги, за които се заплащат такси и върху които обединеното дружество ще упражнява увеличена власт за закупуване, без да привежда доказателства за създаването или засилването на господстващо положение, което е вероятно да препятства конкуренцията на този пазар.

85. На заседанието, ищецът е помолен да обясни как, според него, обединението засилва господстващото положение на съответния пазар, тъй като той не е взел отношение по този въпрос в писмените си бележки. От друга страна, Съдът счита, че ищецът не е могъл да приведе относими доказателства, с които да демонстрира такова засилване и следователно да докаже явна грешка в преценката по този въпрос, допусната от страна на Комисията.

86. С оглед постигане на изчерпателност, Съдът отбелязва, че точка 73 от оспорваното решение признава, че страните по обединението „ в сравнение с техните конкуренти ... се ползват от икономии от мащаба на двете летища ... и нарастване на влиянието за преговори на цени и услуги от трети лица доставчици на услуги, като инженерни, наземни услуги, летищни съоръжения и т.н.”. Следователно, според оспорваното решение „обединеното дружество би имало много силна позиция по маршрута Париж-Амстердам, който е маршрут от център до център.”

87. Следователно, Комисията е признала възможността за последици върху конкуренцията в центровете, които е възможно да последват след обединението. Признаването от Комисията на наличието на неблагоприятни последици за конкуренцията с оглед търговските дейности на страните по обединението в центровете, без да извърши подробен анализ на тези пазари, не е явна грешка в преценката, която да подкопае законността на оспорваното решение. В действителност, тази констатация са накарали Комисията да приеме ангажиментите, чиято цел, както се изтъква, е да противодействат на увеличеното значение на обединеното дружество по центровете, взети като цяло и по-специално с оглед признаването на господстващо положение.

88. Следователно, първата част от искането трябва да се отхвърли.

- Засиленото влияние на обединеното дружество спрямо AdP

89. Ищецът твърди, че AdP, според него отговарящ и за разпределението на часовете за полети, може да бъде засегнат от господстващото положение на обединеното дружество в Париж.

90. Първо, относно разпределението на часовете за полети, следва да се отбележи, че към съответния момент то се урежда от Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределение на слотове на летищата в Общността (ОВ 1993 г., L 14, стр. 1). Член 4 от този регламент предвижда:

„...Държавата-членка гарантира, че координаторът изпълнява напълно независимо задачите, предвидени от настоящия регламент ... Координаторът съгласно настоящия регламент по начин, който е неутрален, недискриминационен и прозрачен... Координаторът отговаря за разпределението на слотовете и осъществява надзор относно използването на слотовете.”

91. От упоменатото по-горе следва, че разпределението на часовете за полети се урежда от регулаторна рамка, която по принцип не дава възможност на органа, отговарящ за разпределение на часове за полети, да облагодетелства обединеното дружество, като му предоставя повече часове за полети, отколкото на неговите конкуренти. В тази връзка ищецът и Комисията изтъкват на заседанието, че те не искат да казват дали AdP или SOHOR на практика е компетентният орган.

92. Освен това, ищецът не е привел никакво относимо доказателство, което да покаже, че страните по обединението могат да влияят на този орган по един или друг начин.

93. Второ, прави се основно разграничение между изцяло административните дейности на AdP, по-специално надзорни дейности, и управлението и функционирането на парижките летища, за което се заплаща търговска такса, която се изменя в зависимост от оборота (Решение по дело Aéroports de Paris/Комисия, точка 78 по-горе, точка 112). Така не може да се отрече, че AdP отговаря за два вида дейности, които са съществено различни: тези, посочени като дейности по „обществени услуги” и търговски дейности, които задължително се подчиняват от правилата в областта на конкуренцията. Следователно, фактът, че Air France и AdP са две държавни дружества не може да породи презумпция за обединение, както явно ищецът намеква.

94. С оглед на упоменатото по-горе, втората част от искането и следователно цялото второ искане трябва да бъде отхвърлено.

*Третото искане, в което се твърди явна грешка в преценката относно взаимната заменяемост на летищата „CDG” и „Orly”*

#### Аргументи на страните

95. Ищецът оспорва мотивите на Комисията относно взаимната заменяемост на летищата „CDG” и „Orly”. Относно разположението на летищата, ищецът отбелязва, че според неговите изчисления „CDG” е почти два пъти по-далече от центъра на Париж отколкото „Orly” (30 km срещу 18 km), като „Orly” е на юг от центъра на Париж, а „CDG” е на североизток. Освен това, ищецът счита, че тъй като „Orly” е по-малко летище, времето, необходимо, за да се стигне от самолета до връзка с друг вид транспорт е по-малко, отколкото в случая при „CDG”. Следователно, по-бързо се стига до центъра на Париж от „Orly”.

96. Ищецът твърди, че на практика повечето превозвачи по дълги маршрути са съсредоточили своите дейности на летище „CDG”, докато „Orly” се използва повече за по-кратки вътрешноевропейски и вътрешни полети. Според ищеца, „CDG” управлява голям брой трансфери между полети, докато „Orly” е по-старо летище и следователно не толкова добре оборудвано, за да се справи с такъв обем полети. И така Air France е съсредоточила своите по-дълги междуконтинентални полети на „CDG” и използва

„Orly” за вътрешните си полети. За да получи достъп до междуконтинентални полети, следователно е необходимо да се лети от „CDG”, тъй като всички превозвачи са базирани там. Тъй като летищните такси са значително по-високи от тези на „Orly”, нискотарифните превозвачи предпочитат да функционират от „Orly”. Ищецът допълва, че самата Комисия признава, че много клиенти не считат двете летища за заменяеми (точка 28 от оспорваното решение). Докато Комисията изтъква, че заменяемостта на летищата трябва да се разгледа от страна и на търсенето, и на предлагането, тя не анализира ситуацията, като разглежда летищата като доставчици на услуги директно на въздухоплавателните дружества. По този начин Комисията не е стигнала до логичния извод, че въздухоплавателните дружества като потребители на летищни услуги имат различни нужди в зависимост от това дали те са превозвачи с редовни линии, като Air France, или са нискотарифни превозвачи.

97. Комисията отбелязва, че признаването на летищата „CDG” и „Orly” като взаимозаменяеми означава, че перспективни нови дружества могат да искат часове за полети и на двете летища (точка 1.3.9 от ангажиментите). При тези обстоятелства, оспорваната констатация не поставя ищеца в по-неблагоприятно положение, така че той няма законен интерес да поставя това искане, което следователно е недопустимо (Решение по дело NBV и NVB/Комисия, точка 40 по-горе, точки 31 и последващи).

98. По съществуването на това искане, Комисията отбелязва, че това, което определя географската заменяемост не е разстоянието от центъра на Париж, а по-скоро времето, което е нужно, за да бъде достигнат. Обратно на това, което ищецът загатва, летище „CDG” е добре обслужвано от обществен транспорт от центъра на града. Освен това, Комисията не оспорва аргументите на ищеца, че летище „CDG” се използва основно за полети на по-дълги разстояния, докато „Orly” е съсредоточено за по-кратки полети, но тези аргументи се отнасят за аспекта на предлагането, която е по-маловажна, отколкото аспекта на търсенето при определяне на заменяемостта.

#### Съображения на Съда

99. Както Комисията е изтъкнала в бележките за определяне на пазара, дружествата подлежат на три основни източника на конкурентни ограничения: заменяемост на търсенето, заменяемост на предлагането и потенциална конкуренция. От икономическа гледна точка и за определянето на съответния пазар, заменяемостта на търсенето представлява най-незабавната и ефективна дисциплинираща сила за предлагашите определен продукт, по-специално с оглед на техните ценови решения (точка 13). Следователно на заменяемостта трябва да се гледа не само от аспекта на предлагането, но и от аспекта на търсенето, който остава по принцип най-ефективният критерий за оценка.

- Разположението на двете летища

100. Както изтъква Комисията, решаващият фактор при оценката на географската заменяемост на „CDG” и „Orly” от аспекта търсене не е разстоянието между основна отправна точка и двете летища, а времето, което е необходимо за пътуване от тази точка до летищата. Ищецът не е привел никакви доказателства, които да покажат, че този тест не е важен индикатор за географска заменяемост.

101. Ищецът не може да отрече, че времето за пътуване до тези две летища е еднакво, тъй като той сам е заявил, че от булевард „Saint-Michel” са необходими 33 минути (с линия Б), за да се стигне до „CDG”, и 30 минути, за да се стигне до „Orly” (с линия Б или линия „Orlyval”). Аргументът на ищеца в тази връзка, че времето за пътуване до центъра на Париж от двете летища се различава заради времето, което е необходимо от напускане на самолета до достигане на други средства за транспорт, не е подкрепен от никакви доказателства.

102. Следователно, ищецът не е доказал, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката, като е констатирала, че двете летища за заменяеми, предвид липсата на предпочитания у клиентите за полетите между „CDG” и „Orly” във връзка с пътуването до и от центъра на Париж.

- Видът полети, извършвани на двете летища

103. Първо, от гледна точка на заменяемостта от аспекта търсене, Комисията е констатирала, че за движение от точка до точка, което обхваща пътници, за които времето е важно и такива, за които не е, летища „CDG” и „Orly” са заменяеми, тъй като те са разположени в един и същ район, от където могат да бъдат достигнати и имат сходни средства за достъп (точка 29 от оспорваното решение).

104. Следва да се отбележи, че за целите на проучването на заменяемостта на двете летища, Комисията трябва да вземе предвид цялото търсене, тъй като клиентите, за които времето не е приоритет, имат различни изисквания, тъй като те са по-гъвкави. Следователно, Комисията е имала право да установи, че за редица бизнес клиенти летища „CDG” и „Orly” не са заменяеми, тъй като „Orly” предлага по-малко връзки (точка 28 от оспорваното решение). Особените очаквания на бизнес клиентите следователно са накарали Комисията да установи, че са налице „субпазари”, в зависимост от това дали времето е от особено значение за клиентите или не. От друга страна, тези съображения, присъщи на определени бизнес клиенти, които представляват само една част от търсенето, не подкопават констатацията за заменяемост. Първо, Комисията изрично признава специалните изисквания на тази категория пътници. Второ, ищецът не привежда никакви доказателства, за да покаже, че особените изисквания на пътниците, за които времето е особено важно, каквито в действителност са повечето бизнес клиенти, трябва да имат приоритет над тези останали клиенти, за които времето не е приоритет и които считат, че двете летища са заменяеми.

105. Относно аргумента на ищеца, че Комисията неправилно е пропуснала да отчете, че въздухоплавателните дружества, като клиенти и следователно клиенти на летищни услуги, биха имали различни потребности според това дали те оперират по редовни линии или са нискотарифни превозвачи, така че двете летища не могат да се считат за заменяеми, Съдът намира, че ищецът не е представил никакви данни, които могат да обосноват това становище.

106. От упоменатото по-горе следва, че ищецът не е привел никакви относими доказателства, за да демонстрира, че Комисията е сбъркала, като е констатирала, че между двете парижки летища има заменяемост от гледна точка на търсенето.

107. Второ, по отношение на услугите, предлагани на клиентите от въздухоплавателните дружества от едното или другото летище, следва да се постанови, че аргументите на ищеца относно, първо, видовете на полетите, които летищата предлагат въз основа на тяхната специфична инфраструктура, и второ, особените характеристики на двете летища, имат, както вече беше отбелязано, по-ограничено влияние.

108. Съдът отбелязва, че Комисията е признала функционалните особености на двете летища, изтъкнати от ищеца, тъй като е установила, че от гледна точка на търсенето, повечето въздухоплавателни дружества с редовни полети са счели двете летища за заменяеми, въпреки че са съсредоточили дейностите си на „CDG”, докато въздухоплавателните дружества основани на „Orly” са съсредоточили своята дейност основно на вътрешни полети. За определени въздухоплавателни дружества, двете може да не са заменяеми, в зависимост от пазарите, които те обслужват (транзит или транспорт от едно място до друго, вътрешни или международни полети) и направените разходи (вж. по-специално точка 28 от оспорваното решение). Така, оспорваното решение предвижда, че заменяемостта може да се оценява различно, по-специално за нискотарифните въздухоплавателни дружества, за които е важно да могат да избират между летищата, за да минимизират техните разходи, тъй като летищните такси са различни за различните летища (точка 28 от оспорваното решение). Следователно, Комисията е направила подробен анализ, на основата на който е констатирала, че двете летища са заменяеми, като е взела предвид критериите, които включват търговски фактори, присъщи на нискотарифните превозвачи.

109. С оглед на упоменатото по-горе, ищецът не е привел доказателства, които могат да покажат, че има явна грешка в преценката за заменяемостта на „CDG” и „Orly”.

110. Следователно, третото искане трябва да бъде отхвърлено.

*Четвъртото искане, в което се твърди явна грешка в преценката поради пропуск да се проверят последиците от обединението върху потенциалната конкуренция*

#### Аргументи на страните

111. Ищецът твърди, първо, че Комисията е трябвало да е отчетла търговската стратегия на KLM, ако обединението не се състои, с оглед на влиянието на либерализацията на сектора въздушен транспорт и предоставянето на Комисията на право да преговаря по споразумения за въздушни транспортни услуги между Общността и трети държави. Той твърди, че въздухоплавателни дружества от Общността, като KLM, трябва да получат свободата да предлагат неограничени услуги с права за по-широко движение и без ограничения за цени или графици.

112. Ищецът твърди, второ, че при липсата на обединение с Air France, KLM би бил най-вероятният нов превозвач в Париж, тъй като местният пазар на KLM е донякъде ограничен, което би го окуражило да се разгръща в международен план и в Европа. Освен това KLM извършва своята дейност в близост до Париж и е запознат с френско-белгийския пазар, а конкуренцията при международните въздушни транспортни услуги от Париж е донякъде ограничена. Така, ищецът счита, че обединението дава възможност на Air France да елиминира своя най-вероятен конкурент в Париж и да запази господстващото си положение на вътрешните си пазари.

113. Комисията твърди, че поради мащаба на либерализация в сектора въздушен транспорт и големия брой споразумения, всяко предвиждане за продължителността на такъв процес може да бъде само предмет на спекулации. Освен това, тя подчертава, че тъй като не е вероятно KLM да има някакъв реален или особен шанс да влезе на съответния пазар, тя не може да се счита за потенциален конкурент на Air France в Париж.

#### Съображения на Съда

114. Това искане е в две части, като първата се отнася за последиците върху конкуренцията от либерализацията на сектора въздушен транспорт, а втората за това дали KLM е потенциален конкурент в Париж.

115. По отношение на либерализацията на сектора въздушен транспорт, ищецът не е доказал, при липсата на специални доказателства, приведени в подкрепа на неговия аргумент, че тази либерализация, влиянието на която е трудно да се оцени, би дала възможност на KLM да развие своята конкурентна основа и така да увеличи своята търговска сила, и да се конкурира с Air France в Париж, по-специално като предлага услуги от Париж и до държави извън Европа. Следователно първата част от искането трябва да се отхвърли.

116. За това дали KLM е потенциален конкурент в Париж, следва да се отбележи, че според установената съдебна практика, проверката на условията за конкуренция трябва да се основава не само на съществуващата конкуренция между предприятията, които вече присъстват на съответния пазар, но и на потенциалната конкуренция, за да се установи дали, предвид структурата на пазара и икономическите и нормативни условия, при които той функционира, има реални конкретни възможности съответните предприятия да се конкурират помежду си или нов конкурент да навлезе на съответния пазар и да се конкурира с установени там предприятия (Решение по съединени дела T-374/94, T-375/94, T-384/94 и T-388/94 European Night Services и др./Комисия от 15 септември 1998 г., Recueil, стр. II-3141, точка 137).

117. В тази връзка, първо е необходимо да се провери аргумента, свързан с ограничения характер на вътрешния пазар на KLM, който се твърди от ищеца, и второ, аргумента на ищеца, основан на близостта на Амстердам, централата на дейността на KLM, до Париж.

#### - Ограниченият характер на вътрешния пазар на KLM

118. Оспорваното решение изтъква, че превозвач по редовни линии може да се счита за потенциален конкурент по даден маршрут, само ако той може да се свърже директно с неговата централа. Точка 17 от оспорваното решение предвижда, че „системата централа-поделения определя решението на превозвачите по редовни линии да предоставят (или не) услугата въздушен транспорт на пътници по определено направление – от отправна точка до крайна дестинация”. То допълва, че „въздухоплавателните дружества с редовни линии съсредоточават трафика в определена централа и разпръскат пътници чрез многобройни пунктове”, и че „те обичайно се въздържат да поемат маршрути от град до град, които не са свързани до тяхната централа”. В тази връзка, следва да се отбележи, че ищецът не отрича, че

въздухоплателните дружества с редовни линии в действителност съсредоточават своята дейност в съответните си централи.

119. За по-близките маршрути, както разяснява Комисията, разходите за въздухоплателните дружества с редовни линии са такива, че те по принцип предлагат услуги по тези маршрути, само ако те са свързани с техните централи или ако те са единствени превозвачи по тези маршрути. Следователно, новопоявилият се превозвач по тези маршрути е логично да е национален превозвач от отправната точка или дестинация на тези маршрути или нискотарифно дружество, което обяснява защо не е вероятно KLM да действа на тези пазари, ако маршрутите не са свързани с Амстердам.

120. За по-далечните маршрути, Комисията изтъква в своите бележки, че определена част от пътниците трябва да са транзитни пътници, така че въздухоплателното дружество да може да продаде значителен брой места и да поддържа дългосрочния живот на своята услуга. Това е възможно единствено, ако тя може да осигури трафик от другите маршрути за далечните маршрути през нейната централа.

121. Страните по това дело не оспорват, че на летище Амстердам повечето пътници са транзитни, с което се дава възможност на KLM да поддържа своята дейност в тази централа. Ищецът не е доказал, че KLM разполага с мрежа, която ѝ дава възможност да превозва пътници до други дестинации във Франция от Париж. Следователно, дори ако KLM възнамеряваше да развива своята дейност, която ищецът описва като ограничена, организацията на KLM не изглежда способна да окаже конкурентен натиск над Air France в Париж.

122. Трябва да се установи, че по настоящото дело ищецът не е доказал, че подходът, възприет от Комисията относно централизацията на дейностите на KLM в Амстердам, е опорочен от явна грешка в преценката.

- Близостта между Амстердам, центъра на дейността на KLM, и Париж, и ограничената конкуренция на международните въздушни транспортни услуги от Париж

123. Комисията изтъква в своите бележки, че установяването на връзка между две летища, толкова близки като Париж и Амстердам, не изглежда стратегически възможно. Така, други въздухоплателни дружества имат търговски мотиви по-очевидни от тези на KLM да навлязат на този пазар, тъй като е малко вероятно един пътник да счита за предимство възможността да се прикачва и в Париж, и в Амстердам. Тъй като основните дестинации на KLM от Амстердам са Съединените щати и Далечния Изток, ищецът не е доказал, че KLM има търговски интерес да развива своята дейност от Париж, тъй като той се възползва в Амстердам от транзитни пътници от Съединените щати и местни пътници, които заминават за Далечния Изток. Освен това, такава търговска стратегия рискува да се конкурира директно с дейностите, развивани и централизирани в Амстердам и които изглеждат неделима част от конкретната организационна структура на KLM. На последно място, биха били необходими значителни инвестиции без ясно определена възвращаемост, което съществено ограничава уместността на твърдението на ищеца, че KLM трябва да се разглежда като един от потенциалните конкуренти на Air France в Париж.

124. На последно място, що се отнася до твърдението на ищеца, че съществуващата конкуренция при международните въздушни транспортни услуги от Париж е



ограничена, следва да се отбележи, че освен това голо твърдение, ищецът не е привел никакъв аргумент, който да подкрепи тази позиция. Съдът, следователно, не може да се произнесе по въздействието на това твърдение.

125. Следователно, ищецът не е доказал, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката, като е констатирала, че KLM не е потенциален конкурент на Air France в Париж.

126. Следователно, втората част от искането и цялото четвърто искане като цяло трябва да бъде отхвърлено.

*Петото искане, в което се твърди явна грешка в преценката на ангажиментите, поети от страните по обединението*

127. Това искане има седем части. В първата, ищецът твърди, че ангажиментите е трябвало да се разпрострат и до пазари, които не се припокриват. Във втората и третата част, той твърди, че ангажиментите не са привлекателни за нискотарифните въздухоплавателни дружества, и че няма изключване на жизнеспособен бизнес. В четвъртата и петата част, той твърди, че изключването на часове за поети и другите приети спомагателни мерки са неподходящи. В шестата част, ищецът акцентира на пропуската да се идентифицира новопоявил се субект, и че не е вероятно бързото навлизане на нов конкурент да продължи дълго. В седмата част, ищецът изтъква пропуската да се отчете високоскоростния влак „Thalys” като конкурент.

128. Съгласно установената съдебна практика, Комисията се ползва с широко право на преценка при оценката на необходимостта от ангажименти, които да бъдат поети, за да се отхвърлят сериозните съмнения, породени от обединението. Следователно Първоинстанционният съд не следва да замества оценката на Комисията със своята собствена: прегледът на Съда трябва да бъде ограничен до установяване, че Комисията не е допуснала явна грешка при оценката. По-специално, твърденият пропуск да се вземат предвид ангажиментите, предложени от ищеца, сам по себе си не доказва, че оспорваното решение е опорочено от явна грешка в преценката. Освен това, фактът, че други ангажименти също могат да бъдат приети или дори може да са били благоприятни за конкуренцията, не може да оправдае отмяната на това решение, доколкото Комисията основателно е имала право да заключи, че ангажиментите, посочени в решението, са служели за отхвърляне на сериозни съмнения (Решение по дело T-158/00 ARD/Комисия от 30 септември 2003 г., Recueil, стр. II-3825, точки 328 и 329).

129. При упражняване правото си на контрол, Първоинстанционният съд трябва да вземе предвид специалната цел на ангажиментите, поети по време на производството във фаза I, които обратно на тези, поети по време на процедурата във фаза II, са предназначени да не предотвратяват създаването или засилването на господстващо положение, а по-скоро да отхвърлят всички сериозни съмнения в това отношение. Следователно, Първоинстанционният съд е длъжен да прецени дали, като се има предвид техния обем и съдържание, ангажиментите, поети при процедурата във фаза I, са от такъв характер, че да позволят на Комисията да приеме решение за одобрение, без да започва процедурата във фаза II, като той трябва да провери дали Комисията е имала право, без да е допуснала явна грешка в преценката, да възприеме становището, че тези ангажименти представляват пряк и достатъчен отговор, който ясно може да отхвърли

всички сериозни съмнения (Решение по дело T-119/02 Royal Philips Electronics/Комисия от 3 април 2003 г., Recueil, стр. II-1433, точки 79 и 80).

Първата част, в която се твърди пропуск да се разпрострат ангажиментите и спрямо пазари, които не се припокриват

- Аргументи на страните

130. Ищецът твърди, че ангажиментите е трябвало да бъдат разширени и да включват маршрути, по които Комисията не е идентифицирала проблеми с конкуренцията, тъй като съответните пазари не са атрактивни. Ищецът отбелязва, че по време на административното производство той е предложил на Комисията значителен брой часове за полети да бъдат предадени, за да бъдат ангажиментите изцяло ефективни. Съответно, ищецът пита дали Комисията всъщност е разгледала неговото предложение. Освен това, той твърди, че Комисията е ограничила ангажиментите по маршрути, без оглед съответните пазари по всеки от съответните маршрути.

131. Комисията твърди, че освен ако е налице действителна необходимост, няма оправдание от страните по обединението да се изисква да освободят часове за полети по маршрути, по които няма проблеми с конкуренцията.

- Съображения на Съда

132. В точка 17 от съобщението за поправки Комисията признава, че „за да осигури функциониращ бизнес, може да е необходимо да отдели и тези дейности, които са свързани с пазари, на които Комисията не е имала притеснения за конкуренцията, тъй като това би бил единственият възможен начин да създаде ефективен конкурент на засегнатите пазари”. Тя обяснява в своите бележки, че решението за тези мерки трябва да бъде взето при отчитане принципа за пропорционалността.

133. Съгласно последователната съдебна практика, принципът за пропорционалността изисква мерките, приети от институции на Общността, да не надвишават това, което е съответно и необходимо, за да се постигне желаната цел; когато има избор между няколко съответни мерки, трябва да се избира най-малко обременяващата, а причинените вреди не трябва да са непропорционални на преследваните цели (Решения по дело C-157/96 National Farmers' Union и др. от 5 май 1998 г., Recueil, стр. I-2211, точка 60; дело T-211/02 Tideland Signal/Комисия от 27 септември 2002 г., Recueil, стр. II-3781, точка 39 и дело T-2/03 Verein fuer Konsumenteninformation/Комисия от 13 април 2005 г., Recueil, стр. II-0000, точка 99).

134. От упоменатото по-горе става ясно, че ангажиментите трябва да бъдат решени при отчитане на проблемите с конкуренцията, породени на засегнатите пазари, тъй като ако конкуренцията може да бъде поддържана на тези пазари, не е необходимо Комисията да разширява обхвата на ангажиментите и до незасегнати пазари, в съответствие с принципа за пропорционалност.

135. Ищецът твърди, че в този случай Комисията е трябвало да разшири ангажиментите и спрямо пазари, които не се припокриват, за да премахне всички бариери пред навлизането в тях. От друга страна, той само твърди, че това трябва да се

направи, без да идентифицира пазарите, спрямо които Комисията е трябвало да разшири тези ангажименти.

136. Освен това, Съдът отбелязва, че по време на административното производство ищецът е изглеждал решен да използва определени часове за полети, които са освободени от страните по обединението на пазари, които не са засегнати от обединението. Съответно, ищецът е демонстрирал своето намерение да се възползва от ангажиментите, поети от обединеното дружество, за да увеличи своето търговско присъствие на пазарите, на които няма проблеми с конкуренцията, но без да показва, че това действие ще осигури ефективна конкуренция на засегнатите пазари.

137. Следва да се отбележи, че ангажиментите не могат да се считат като средство за облагодетелстване, без мотивиране с оглед конкуренцията, на потенциален конкурент, който желае да влезе на определен пазар. Следователно, фактът, че Комисията не е разширила ангажиментите и спрямо пазари, които не се припокриват, дори тази мярка да е могла да облагодетелства търговските интереси на ищеца на пазари, незасегнати от обединението, по никакъв начин не доказва, че това разширяване е единственият начин да се създаде ефективен конкурент на засегнатите пазари.

138. На последно място, относно аргумента на ищеца, че Комисията просто е приела ангажименти относно маршрути, а не относно съответните пазари по всеки от предложените маршрути, когато на заседанието ищецът е помолен да изясни този аргумент, той не е идентифицирал тези пазари и не е представил относими доказателства, които да докажат явна грешка в преценката.

139. От предходното следва, че ищецът не е доказал, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката. Следователно, първата част от искането трябва да бъде отхвърлена.

Втората част, в която се твърди, че ангажиментите не са привлекателни за нискотарифните въздухоплавателни дружества

- Аргументи на страните

140. Според ищеца, поправките са неатрактивни за нискотарифни превозвачи или за такива без редовни линии, тъй като те включват търговски връзки и отношения, които пораждаат разходи. Най-вероятният конкурент, който да навлезе по маршрута Париж-Амстердам, е нискотарифен превозвач. От деветте пазара, засегнати в Европа, ищецът счита, че само по три се превозват достатъчен брой пътници, за да се счита за доходен от нискотарифен превозвач. Освен това, ще са необходими значителни инвестиции за реклама по тези маршрути, за да се разшири представата на клиентите за новите превозвачи, за да противодействат на присъствието на страните по обединението и на Alitalia. На последно място, централите не предлагат привлекателни условия на нискотарифните превозвачи, поради задръствания, които предизвикват забавяния и следователно разходи.

141. Комисията оспорва позицията на ищеца, че поправките са неатрактивни за нискотарифните въздухоплавателни дружества.

- Съображения на Съда

142. Оспорваното решение посочва, че Комисията не само е приела отделянето на часове за полети, тъй като другите ангажименти усилват тази мярка, за да окуражат всички въздухоплавателни дружества, включително нискотарифните, да навлязат на засегнатите пазари.

143. Според ангажимента относно програмите за често пътуващи, пътниците от полети, предоставяни от конкурентни въздухоплавателни дружества на засегнатите пазари, могат да получават „мили“ от обединеното дружество, така че той възлага не малко предимство на пътниците и следователно, косвено, на конкурентните въздухоплавателни дружества (точка 6 от ангажиментите). Ако ищецът не желае да участва, например, в програмата за често пътуващи, заради свои собствени нужди и организация, това е негово търговско решение. Съответно, стратегически избор от този вид не доказва, че ангажиментите са неподходящи, или че следователно Комисията е допуснала явна грешка в преценката.

144. Нискотарифните въздухоплавателни дружества също се възползват от „вътрешните“ споразумения, които предвиждат предлагане на цялостно пътуване, част от което се осигурява от обединеното дружество (точка 5 от ангажиментите). Освен това, ангажиментите предвиждат, че в Париж въздухоплавателните дружества могат да получават часове за полети или на „CDG“ или на „Orly“, за да могат да изпълнят различните организационни и търговски предпочитания на въздухоплавателните дружества.

145. Фактът, че от деветте маршрута, определени от Комисията, като такива с проблеми с конкуренцията, само три са печеливши за нискотарифните въздухоплавателни дружества, не доказва, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката. Ангажиментите от края на фаза I са предназначени да отхвърлят сериозните съмнения на Комисията относно съвместимостта на обединението с общия пазар: те не могат да изключат новите субекти от разходите при навлизане на пазара, тъй като тези инвестиции са логично присъщи на всяка търговска дейност.

146. Освен това, малкият брой пътници по определени засегнати пазари, по-малко от 70 000 пътници на година, не доказва, че ангажиментите не са привлекателни за нискотарифните въздухоплавателни дружества. В бележките на Комисията е отбелязано, че ищецът е изразил интерес да влезе на този вид пазар, както е доказано с неговото навлизане през 2003 г. на пазара Амстердам-Бристол, маршрут, който включва само 59 314 пътници годишно.

147. Освен това, присъствието на големи дружества на пазара може да направи по-малко лесно нов конкурент да навлезе на пазара, но това не може да се счита за абсолютна бариера пред такова навлизане, както става ясно по-специално от увеличението брой нискотарифни дружества, които навлизат на пазари, на които вече действат мощни въздухоплавателни дружества.

148. Спрямо аргумента на ищеца, че централите не предлагат привлекателни условия на нискотарифните въздухоплавателни дружества поради задръствания и периоди на пикови пътувания, които предизвикват забавяния и последващи разходи, Съдът отбелязва, че по време на административното производство ищецът се е опитал до покаже, че освобождаването на часове за полети не е достатъчно, за да окуражи нови

въздухоплавателни дружества. Този аргумент, обаче, противоречи на съдържанието на неговия отговор до Комисията от 14 януари 2004 г., в който той обяснява, че с ограничено присъствие в Париж, той все още е най-близкия конкурент на Air France от гледна точка на вътрешния въздушен трафик във Франция, че той активно се опитва да установи база за дейност в „Orly”, че той понастоящем има четири самолета, които работят там ... и три допълнителни самолета работят на „CDG” и последно, че „той предпочита да използва „Orly”, отколкото „CDG” предвид неговата близост до центъра на Париж”.

149. На последно място, следва да се отбележи, че Комисията е разпитала 90 конкуренти за пазара и по този начин не е ограничила своето проучване само до съображенията на нискотарифните въздухоплавателни дружества, което обяснява защо ангажиментите, може да не удовлетворяват нуждите на ищеца във всяко отношение. Ангажиментите са предназначени да поддържат цялостната конкуренция на засегнатите пазари, които не са ограничени до тези, предоставяни само от въздухоплавателни дружества, тъй като железопътните превозвачите могат да бъдат активни конкуренти на някои пазари, както е изтъкнала Комисията (вж. по-специално точка 7 от ангажиментите).

150. От упоменатото по-горе следва, че ищецът не е привел относими доказателства, за да докаже явна грешка в преценката от страна на Комисията.

151. Съответно, втората част от искането трябва да бъде отхвърлена.

Третата част, в която се твърди че няма отделяне на функциониращ бизнес

- Аргументи на страните

152. Ищецът твърди, че Комисията се е ограничила до намаляване на бариерите за навлизане, а не е осигурила отделяне на функциониращ бизнес или на пазарни дялове за конкурент, което е отклонение от нейната обичайна практика.

153. Комисията счита, че тя не може да бъде критикувана от ищеца, че не е изисквала отделяне на функциониращ бизнес, тъй като никоя от страните не е имала бизнес, от който е лесно да бъде лишена. Тя също така отбелязва, че съобщението за поправки предвижда, че са приемливи други видове ангажименти.

- Съображения на Съда

154. Според съобщението за поправки, отделените дейности трябва да представляват функциониращ бизнес, който, ако се управлява от подходящ купувач, може ефективно да се конкурира дълготрайно с обединеното дружество. Отделянето е мярка, която е предпочитана от Комисията, но тя може да приеме и други. Може да има ситуации, в които отделянето на бизнес дейност е невъзможно. В такъв случай Комисията трябва да определи дали друг вид поправка може да има достатъчен ефект върху пазара, за да се възстанови ефективната конкуренция, или не (точки 14 и 26 от известието).

155. Бележките на Комисията указват, че страните по обединението не са имали бизнес дейност, от която да се лишат, тъй като тя е установила, че основната бариера за

навлизане на пазара е свързана с липсата на налични часове за полети на големите летища.

156. В тази връзка Комисията е доказала в необходимата степен, че преместването на самолети не може ефективно да разреши проблеми с конкуренцията, предизвикани от обединението, тъй като е трудно, дори невъзможно, да се провери дали купувачите на тези самолети в действителност ще ги използват на засегнатите пазари. Освен това, потенциален нов субект на пазара може да вземе на лизинг или да закупи самолети втора употреба, тъй като използването или притежаването на самолети очевидно не е най-непосредствената бариера пред навлизане на пазара.

157. Следователно, ищецът не е привел никакви релевантни доказателства, за да докаже, че достъпът до часовете за полети е най-важната бариера за навлизане на пазара.

158. Съдът отбелязва в тази връзка, че въпреки аргументите, на които ищецът се позовава по настоящото дело, той е допуснал, че достъпът до часовете за полети е съществена бариера за навлизане на пазара, тъй като в своите отговори от 14 и 30 януари 2004 г., той изтъква следното:

„Липсата на достъп до часове за полети е най-очевидната физическа бариера за навлизане на пазара. Без достъп до часове за полети ... въздухоплавателните дружества са лишени от възможност и да въвеждат нови услуги и да установяват нови пунктове за дейност, за да разширяват своята дейност ... Те са затруднени в тази конкуренция, обаче, от липсата на достъп до часове за полети и останалата инфраструктура, която им е необходима, за да разширяват своята мрежа ... Липсата на часове за полети и друга инфраструктура пречи на ищеца да установи пунктове за дейност в градове като ... Париж ...”.

159. Съответно, ищецът не е доказал в необходимата степен, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката, като е разрешила обединението след поемане на ангажименти, основани на ограничаване на бариерите за навлизане на пазара, а не на прехвърляне на функциониращ бизнес на конкурент.

160. Следователно, третата част от искането трябва да се отхвърли.

Четвъртата част, в което се твърди, че освобождаването на часове за полети е неподходящо.

- Аргументи на страните

161. Ищецът твърди, че освобождаването на часове за полети не окуражава нови субекти да навлизат или не води до възстановяване на конкуренцията, както става ясно от делата на Lufthansa/SAS/United Airlines (Решения по дела COMP/D-2/36.201, 36.076 и 36.078 и делата на Swissair/Sabena, дело IV/M.616). Освен това тъй като обединението води до дълготрайна структурна промяна на пазара, всеки ангажимент трябва да е с постоянен характер. Следователно, не е относимо дали освобождаването на часове за полети е изискано за неограничен период.

162. Според ищеца Комисията неправилно се е ограничила до бариерите за навлизане на пазара, под формата на часове за полети, и не е разгледала господстващото положение по централите, или предимствата на страните по обединението от честотите или марката. Освен това, Комисията е пропуснала да обясни как броят на часовете за полети, които трябва да бъдат освободени, ще гарантира, че прехвърлянето на пазарни дялове е достатъчно, за да даде възможност да бъде премахнат квазимонопола на страните по обединението на засегнатите пазари, особено ако всички часове за полети не бъдат освободени наведнъж (*en bloc*). Освобождаването на часове за полети също е неподходящо, тъй като то осигурява максимална честота от само шест полета на ден и то само по маршрута Париж-Амстердам.

163. Ищецът счита, че Комисията очевидно е сгрешила в своята преценка, като е разрешила на страните да запазят повече от 50% от всички часове за полети, налични по всеки от маршрутите, посочени в ангажиментите, без да осигури навлизане на нов конкурент по тези маршрути. Ищецът отбелязва, че по маршрута Париж-Амстердам страните ще запазят най-малко 59% от всички полети, цифра която ищецът счита за препятстваща, като се има предвид че привлекателността на този маршрут е ограничена поради съществуването на влака Thalys, който има пазарен дял от 45% по този маршрут.

164. Комисията отрича твърдението, че освобождаването на часове за полети е неподходящо и се позовава на свои скорошни решения (British Midland/Lufthansa/SAS (Решение по дело COMP/38.712 и British Airways/SN Brussels Airlines, дело COMP/A/38.477/D2).

165. Встъпилата страна отбелязва, че на първо време, освобождаването на часове за полети се изисква за неопределен период от време и подчертава, че ангажиментите са придружени с всички процедурни гаранции, които са необходими, за да се гарантира тяхното действително въздействие върху конкуренцията.

- Съображения на Съда

166. Както правилно е доказала Комисията (вж. точки 155 и последващи по-горе), основната бариера за навлизането в сектора въздушен транспорт е липсата на свободни часове за полети на големите летища. Следователно, необходимо е да се определи, дали Комисията е сгрешила, като е констатирала, че по настоящото дело освобождаването на часове за полети, предвидено в ангажиментите, може да бъде ефективен начин за възстановяване на ефективната конкуренция. В този контекст, ищецът следва да приведе доказателства, че освобождаването на часове за полети, което е предвидено в ангажиментите, не е достатъчно, за да разреши породените проблеми с конкуренцията.

167. Ищецът се позовава само на факта, че по време на административното производство той е предложил броят на часовете за полети, които да бъдат освободени, да бъде по-голям, което според него би дало възможност на нови дружества на пазара да конкурират дълготрайно страните по обединението.

168. В тази връзка следва да се отбележи, че при определяне на броя на часовете за полети, които да бъдат освободени, Комисията е взела предвид всички въпроси, които са ѝ били съобщени от участниците на пазара, с които се е консултирала. От нейното

становище е видно, че тя се е позовала на факта, че за повечето бизнес пътници, решаващият фактор не е броят на полетите на ден, а броят на полетите, предлагани в пиковите часове, които дават възможност на тези пътници да завършат цялото си пътуване същия ден.

169. Освен това, Комисията изтъква, че големият брой конкуренти са счели ангажиментите за задоволителни с оглед разрешаване на проблеми с конкуренцията, предизвикани от обединението. От 14 запитани бизнес клиенти като част от проучването на пазара от Комисията, 10 са изразили становището, че освобождаването на часове за полети е достатъчно, като шест полета на ден според тях са алтернатива на обединеното дружество по маршрута Амстердам-Париж. Ищецът е единственото нискотарифно въздухоплавателно дружество, която ги е счела за недостатъчни. Съответно, с оглед на получената реакция, Комисията е имала право да установи, че предложението на ищеца, че 22 600 часове за полети трябва да бъдат освободени на летище „Orly”, което представлява 31 полета на ден, е неподходящо.

170. Освен това, ново дружество на пазара на практика ще може да надвиши шест полета на ден по този маршрут, благодарение на споразуменията за блокирано пространство, тъй като обединеното дружество е длъжно да осигурява определен брой места по своите полети за пътници на новото дружество (точка 9 от ангажиментите).

171. За честотата на полетите, наложена за другите засегнати пазари, която може да се изменя от два до четири полета на ден, ищецът не е привел никакви доказателства, за да докаже, че те не са достатъчни, за да разрешат проблеми с конкуренцията, тъй като той съсредоточава своя аргумент по маршрута Париж-Амстердам.

172. По отношение аргумента на ищеца, че всички часове за полети е трябвало да бъдат освободени наведнъж, а не на различни конкуренти, ангажиментите уточняват, че следва да се дава предимство на перспективна ново дружество, което е вероятно да управлява най-голям брой полети на ден по маршрута Париж-Амстердам (точка 3.4 от ангажиментите). Следователно, цялостното освобождаване наведнъж остава възможност, ако ново дружество на пазара може да осигури голям брой полети на ден по този маршрут. Гъвкавостта, предоставена от ангажиментите, дава възможност освобождаването на часове за полети да бъде съобразено с потребностите на потенциалните нови дружества на пазара, предвид факта, че тези нови дружества ще могат, в случая с Париж, да избират между „Orly” и „CDG”.

173. От горното следва, че ищецът не е привел относими доказателства, за да защити своя аргумент, че Комисията не е доказала как освобождаването на тези часове за полети ще даде възможност за прехвърляне на пазарни дялове, което да премахне господството на страните по обединението на 14 засегнати пазара.

174. Следва също така да се отбележи, че пазарните дялове на страните по обединението са накарали Комисията да стигне до извода, че трябва да бъдат предложени ангажименти за засегнатите пазари и за пазарите, на които страните имат пазарни дялове от почти 50%, с което съблюдава презумпцията за господство, установена от съдебната практика (вж., по-специално Решение по дело С-62/86 АКЗО/Комисия от 3 юли 1991 г., Recueil, стр. I-3359, точка 60).



175. Съответно, фактът, че страните по обединението могат да запазят значителен дял от засегнатите пазари, както ищецът твърди в случая на пазара Париж-Амстердам, не доказва явна грешка в преценката от страна на Комисията. Комисията е приела съществени ангажименти на този пазар със знанието, първо, че навлизането на нови дружества по този маршрут ще бъде окуражено от коригиращите мерки и второ, че подобренията в инфраструктурата на влака Thalys, които ще бъдат завършени през 2007 г. ще го направят по-конкурентен за тези пътници, за които времето е приоритет. Тези съображения представляват достатъчни фактори, за да намалят конкурентната сила на обединеното дружество.

176. От упоменатото по-горе следва, че ищецът не е доказал, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката.

177. Следователно, четвъртата част от искането трябва да се отхвърли.

Петата част, в която се твърди че останалите коригиращи мерки са неподходящи

- Аргументи на страните

178. Ищецът счита, че коригиращите мерки не осигуряват степента на сигурност и стабилност, която е необходима, за да се гарантира, че конкурентната структура ще бъде възстановена. Той отбелязва, че страните по обединението подкрепят техните ангажименти, свързани с часовете за полети, с така наречени ангажименти за поведение в границите на член 81 ЕО. От това ищецът прави извода, че коригиращите мерки са неефективни и няма да попречат за създаването или засилването на господстващо положение, тъй като те не са нито икономически, нито стратегически последователни. Освен това, Комисията не е предвидила в оспорваното решение възможност за отмяна, в случай че ангажиментите не бъдат изпълнени.

179. На последно място, ищецът счита, че подходът на Комисията е нарушение на принципа за защита на законните очаквания, и добавя, че условията на ангажиментите не показват как те могат да бъдат напълно ефективни.

180. Комисията твърди, че ищецът не е обосновал своя аргумент. В тази връзка тя отбелязва, че превозвачите по редовни линии са счели предложените ангажименти за достатъчни, за да бъдат премахнати проблемите с конкуренцията. Освен това, що се отнася до поведенческия характер на въпросните ангажименти, Комисията настоява, че освобождаването на часове за полети с неограничена продължителност не е основано само на ангажименти за поведение, тъй като задълженията, наложени на обединеното дружество, са условия, а не само задължения.

- Съображения на Съда

181. По настоящото дело от оспорваното решение е ясно, че ангажиментите, поети с оглед на часовете за полети, са подсилени от други съществени мерки, които благоприятстват конкуренцията, като замразяване на броя на полетите за шест последователни сезона на IATA, „вътрешни” споразумения, споразумения за блок-места, специални споразумения за тарифите, достъп до програми за редовни пътници, комбинирани услуги и задължения, отнасящи се за таксите. Следователно, не може да

се изтъква критика, че Комисията е ограничила своето решение само до въпроса за достъпа до часове за полети.

182. По отношение на аргумента на ищеца, че ангажиментите са слаби, тъй като те са свързани с поведението, трябва да се има предвид, че ангажиментите за поведение по своята същност не са недостатъчни, за да предотвратят създаването или засилването на господстващо положение, и че те трябва да се оценят индивидуално за всеки случай по същия начин, както структурните ангажименти (Решения по дело EDP/Комисия, точка 44 по-горе, точка 100; вж. също по-специално дело Gencor/Комисия, точка 40 по-горе, точка 319; дело T-5/02 Tetra Laval/Комисия от 25 октомври 2002 г., Recueil, стр. II-4381, точка 161, дело C-12/03 P Комисия/Tetra Laval от 15 февруари 2005 г., Recueil, стр. I-987, точка 85).

183. С оглед на разпоредбите на оспорваното решение, свързани с освобождаването на часове за полети, най-важната коригираща мярка по настоящото дело, въпросните ангажименти могат да бъдат разглеждани като структурна мярка (точки 2 и 14 от ангажиментите). Страните по обединението се задължават за ограничен период, освен при изключителни обстоятелства, които биха оправдали отмяната или изменението на задължението, да не използват освободените часове за полети. Следователно, страните по обединението не могат да възстановят веднъж освободени часове за полети, тъй като тези, които вече не се използват, трябва да бъдат предадени на координатора, което премахва аспект, свързан с поведение, което е възможно да повлияе на ефикасността на ангажиментите (точка 2.2 от ангажиментите).

184. Следва също така да се отбележи, че ангажиментите са били значително засилени, тъй като страните по обединението са се задължили на намалят времето за подготовка от 45 на 30 минути за по-близките маршрути и от 120 на 90 минути за по-далечните маршрути, като тези условия са били сметени като основополагащи за новите дружества на пазара, за да се улесни навлизането на пазара (вж. по-специално, т. 159 до 167 от оспорваното решение).

185. Следователно, по настоящото дело ищецът не е доказал, че коригиращите мерки са неефективни, като неговият аргумент в тази връзка е бил изцяло неотносим.

186. Освен това, по отношение на аргумента на ищеца, че Комисията не е предвидила изрично в оспорваното решение възможност за отмяна при неизпълнение на ангажиментите, Съдът отбелязва, че оспорваното решение определя бърза процедура за решаване на спорове, ако ново дружество, нов доставчик на въздушни транспортни услуги или вътрешен партньор има основание да счита, че обединеното дружество не спазва условията на ангажиментите, поети спрямо тази страна (точка 12 от ангажиментите).

187. Освен това, следва да се отбележи, че ангажиментите подлежат на контрол от страна на надзорник, който отговаря за наблюдение на задоволителното изпълнение на задълженията, поети с ангажиментите, от страна на обединеното дружество, доколкото те попадат в обхвата на правомощията на този надзорник и който може да предлага на обединеното дружество мерки, които според него са необходими за осигуряване изпълнение на ангажиментите (точка 11.2.1 от ангажиментите).

188. От упоменатото по-горе следва, че страните по обединението не правят само декларации за намерение, но по това дело поемат задължения, чието неизпълнение би довело до отмяна на оспорваното решение, с което е разрешено обединението съгласно член 6, параграф 3, буква б) от Регламент № 4064/89. От това следва, че ищецът не е доказал в необходимата степен, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката спрямо другите мерки, наложени на страните по обединението, или че тя е нарушила принципа за защита на законните очаквания, като не е приложила съобщението за поправки, както е трябвало да направи.

189. На последно място, по отношение аргумента на ищеца, че формулировката на ангажиментите не гарантира тяхната ефикасност за запазване на конкуренцията, трябва да се отбележи, че при обстоятелствата по настоящото дело ангажиментите не могат да се считат, че са от такъв размер и сложност, че да е невъзможно за Комисията да определи достатъчно точно, че ефективната конкуренция ще бъде възстановена на пазара (вж. по-специално Решение по дело *ВaByliss/Комисия*, точка 35 по-горе, точка 178). По сходен начин, ангажиментите, приети от Комисията, са били достатъчно специфични, за да дадат възможност на Комисията да оцени техните последици върху засегнатите пазари, тъй като ангажиментите определят точно начина, по който ангажиментите ще бъдат изпълнявани. Съответно, този аргумент трябва да се отхвърли като необоснован.

190. Следователно, петата част от искането трябва да се отхвърли.

Шестата част, в която се твърди пропуск да се идентифицира ново дружество и да се определи срок за навлизане на пазара на това дружество

- Аргументи на страните

191. Ищецът отбелязва, че в предходни решения, свързани със сектора въздушен транспорт, Комисията е задължила страните да идентифицират предварително потенциална ново дружество за услугите, определени от Комисията като предизвикващи проблеми с конкуренцията (дело *Austrian Airlines/Lufthansa*, дело *СОМР/37.730*). Комисията се е задоволила по настоящото дело с „конкретния интерес“, изразен от въздухоплавателните дружества *Volare*, *Meridiana* и *Virgin Express*, без да гарантира, че тези декларации за намерение ще бъдат превърнати в действително навлизане на пазара, което може да противодейства на неблагоприятните за конкуренцията последици. Ако Комисията беше провела някои елементарни проучвания, лесно биха били установени финансовите затруднения на *Volare*, така че това дружество не може да се счита за подходящ купувач. Следователно, ищецът е на позицията, че Комисията спекулира с навлизането на ново дружество, като това отношение е в разрез със задължението на Комисията да гарантира, че са премахнати сериозните съмнения за съвместимостта на обединението.

192. В допълнение, Комисията само твърди, че ангажиментите „намаляват значително риска от липса на ново дружество на пазара“. От друга страна, тя признава, че остава реален риск, че навлизане на пазара няма да има, като в защита изтъква, че „дори ако нов конкурент не навлезе по определен маршрут, ангажиментите могат да постигнат своята цел“ и добавя, че „така ще е, ако те ограничават поведението на обединеното дружество на тези пазари заради потенциалната конкуренция“.

193. Освен това ищецът твърди, че съобщението за поправките предвижда, че ангажиментите трябва да могат да бъдат приложени ефективно и то в кратък срок. По този начин, имайки предвид значението на това коя е новото дружество и неяснотите относно наличието на потенциални нови дружества, навлизането на пазара трябва да се е случило преди осъществяване на обединението. Ищецът подчертава, че по никой от освободените часове за полети не е започнала да оперира ново дружество. Така, като е пропуснала да установи механизъм, който да осигури реалното навлизане на пазара в определен период, Комисията е нарушила изискванията, поставени в Регламент № 4064/89.

194. Комисията твърди, че не е необходимо страните да посочват предварително ново дружество, тъй като при самите консултации на Комисията с участниците на пазара преди приемане на оспорваното решение са идентифицирани потенциални нови дружества, като Volare, Virgin Express и Meridiana.

195. Относно аргумента на ищеца, че Комисията само е наложила ангажименти, които „намаляват значително риска от липса на навлизане на пазара”, Комисията подчертава, че този цитат е тълкуван неправилно от ищеца, тъй като този откъс от защитата е бил предназначен да докаже, че влиянието на поправките е с голям обем и по този начин би „увеличило стойността на освободените часове за полети и по този начин съществено би намалило риска от липса на ново дружество на пазара”. По този начин в този откъс Комисията е направила сравнение между обединението, каквото е в действителност, като е взела предвид наложените поправки, и предишните решения за обединение и съюз в сектора въздушен транспорт.

196. На последно място, относно аргумента на ищеца, че оспорваното решение не предвижда бързо и ефективно изпълнение на ангажиментите, Комисията изтъква, че ищецът не е поставил такава претенция в иска си и следователно тя е недопустима. Във всеки случай Комисията счита, че фактът, че все още няма ново дружество на пазара, е неотносим, тъй като действителността на оспорваното решение трябва да се прецени спрямо положението, съществуващо към датата на приемането му.

- Съображения на Съда

197. Член 6, параграф 2 от Регламент № 4064/89 предвижда, че Комисията може да разреши обединение, ако ангажиментите, предложени от страните, отхвърлят сериозните съмнения за съвместимостта на обединението с общия пазар. Регламент № 4064/89 по този начин установява целта, която трябва да бъде постигната от Комисията, като ѝ оставя широко право на преценка за формата, под която могат да бъдат тези ангажименти. Това не задължава уведомяващите страни да идентифицират ново дружество, което да навлезе на пазара, въпреки че това може да е необходимо в някои случаи, по-специално когато никой конкурент не показва интерес да навлезе на засегнатия пазар.

198. По това дело ищецът не е доказал, че е необходимо идентифициране по име, тъй като по време на административното производство различни конкуренти, като Meridiana, Virgin Express и Volare са изразили интерес да навлязат на засегнатите пазари след ангажиментите, поети от страните по обединението.

199. В защитата на Комисията се изтъква, че Volare са подали заявление за часове за полети по маршрутите Париж-Амстердам, Амстердам-Милано, Амстердам-Венеция и Амстердам-Болоня. Комисията също така е изтъкнала на заседанието, че Volare са получили часове за полети съгласно Решение на Комисията № 2004/84/ЕО от 7 април 2004 г. относно процедура съгласно член 81 от Договора за ЕО (дело COMP/A.38284/D2 – Air France/Alitalia ) (ОВ 2004 L 362, стр. 17), много кратко преди да бъде прието оспорваното решение, факт, който подкрепя констатацията ѝ, че интересът, демонстриран от Volare по настоящото дело, е бил достоен за разглеждане.

200. Това дружество не е влязло на тези пазари, поради промяна на собствеността на акциите на Volare, твърди Комисията. Ако липсата на проникване на пазара е свързана с финансовите затруднения, пред които са изправени Volare, както твърди ищецът, и дори ако Комисията е могла да извърши подробно проучване на финансовото състояние на това въздухоплавателно дружество, за да гарантира, че заявлението за часове за полети ще получи положителен отговор, то липсата на такова потвърждение не представлява явна грешка в преценката, която да постави под съмнение законността на оспорваното решение. Както се изтъква в защитата на Комисията, било е вероятно други конкуренти да влязат на засегнатите пазари, тъй като в Европа има многобройни нискотарифни въздухоплавателни дружества, които са склонни да проникнат на тези пазари, включително Ryanair, Virgin Express, Smartwings, Sterling, Air Service и SkyEurope.

201. Освен това, за влизането на нов пазар може да е необходимо време, за да имат възможност новите дружества да преценят дали влизането на този пазар е вероятно да бъде печелившо, по-специално заради необходимите инвестиции. В тази връзка следва да се отбележи, че оспорваното решение предвижда, че освобождаването на часове за полети е с неограничена продължителност, с което дава възможност на нови дружества да навлязат на засегнатите пазари по всяко време, без ограничение във времето (точка 2 от ангажиментите).

202. Освен това, ако никоя ново дружество не влезе на засегнатите пазари, то във всички случаи има известен конкурентен натиск върху страните по обединението, защото, ако обединеното дружество реши да увеличи своите цени, новите конкуренти могат да бъдат окуражени да влязат на тези пазари, които биха станали по-привлекателни. Според преписката, по маршрутите между Австрия и Германия никое въздухоплавателно дружество не се конкурира с Lufthansa и Austrian Airlines от пет години. От друга страна, наличието на значителни маржове в печалбите, благодарение на високите цени на тези две дружества е привлякло нови дружества, принуждавайки Lufthansa и Austrian Airlines да реагират, като изменят своята ценова политика, за да останат конкурентни. Следователно, Комисията е имала право да заключи, че е много вероятно нов конкурент да навлезе на засегнатите пазари.

203. Що се отнася до аргумента, че никоя ново дружество не е навлязло на засегнатите пазари, съгласно установената съдебна практика законността на оспорваната мярка трябва да се оценя на основание фактическа обстановка и правна уредба, съществуващи към момента, когато е приемана тази мярка (Решение по съединени дела 15/76 и 16/76 Франция/Комисия от 7 февруари 1979 г., Recueil, стр. 321, точка 7; дело C-449/98 Р ИЕСС/Комисия от 17 май 2001 г., Recueil, стр. I-3875, точка 87; съединени дела T-177/94 и T-377/94 Altmann и др./Комисия от 12 декември 1996 г., Recueil, стр. II-2041, точка 119).

204. Следователно, оспорваното решение трябва да се оценява въз основа на фактите, съществуващи към момента, когато е приемана мярката, а не с оглед на последващи събития. Фактът, че към датата на заседанието никое дружество не е преминало на засегнатите пазари, следователно е неотносим.

205. Що се отнася до аргумента на ищеца, че Комисията не е гарантирала, че ново дружество ще влезе скоро след разрешаване на обединението, Съдът намира, че тази критика, която не е изтъкната в иска, е свързана с настоящото искане, тъй като тя се опитва да докаже, че има явна грешка в преценката с оглед съдържанието на поетите ангажименти. Следователно, този аргумент не е ново искане, както твърди Комисията, и предвид това то е допустимо.

206. Комисията не е била длъжна да идентифицира определена ново дружество, тъй като различни конкуренти са изразили интерес да влязат на засегнатите пазари. От аргумента на ищеца следователно остава само оплакването, че Комисията не е гарантирала, че ново дружество е вероятно да влезе бързо на тези пазари.

207. Според съобщението за поправките, ангажиментите трябва да могат да бъдат изпълнени ефективно и в кратък срок, за да разреши Комисията обединението (точки 10 и 19). По настоящото дело, оспорваното решение изисква да бъдат освободени часове за полети един месец след обединението (точка 13 от ангажиментите). Съответно, страните по обединението са били задължени да освободят часовете за полети в кратък задължителен период, с което позволяват и благоприятстват бързото навлизане на нов конкурент.

208. Следователно, оплакването, че Комисията не е гарантирала, че ново дружество ще премине бързо, е необосновано.

209. Предвид горното, ищецът не е доказал в необходимата степен, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката, като не е идентифицирала ново дружество и не е определила точна дата за влизане на засегнатите пазари.

210. Следователно, шестата част от искането трябва да бъде отхвърлено.

Седмата част, в която се твърди пропуск да се вземе предвид високоскоростният влак Thalys като конкурент

- Аргументи на страните

211. Според ищеца, наличието на Thalys възпира нови дружества да навлязат по маршрута Париж-Амстердам. Той отбелязва, че Thalys вече има пазарен дял от около 45% по този маршрут, който вероятно ще се увеличи в резултат на подобренията на инфраструктурата, които ще намалят времето за пътуване. Освен това, Комисията е сгрешила, като е установила, че честота от шест полета на ден са достатъчни за пътниците, за които времето е приоритет, като е приела, че такава честота в случая с Thalys е недостатъчна (точка 71 от оспорваното решение).

212. Комисията отрича това твърдение и отбелязва, че Thalys не е конкурентен спрямо пътниците, за които времето е приоритет, основно благодарение на

продължителността на пътуването с влак. Това положение ще се промени само с намаляване на времето за пътуване, което би изисквало значително подобряване на инфраструктурата.

- Съображения на Съда

213. Оплакването на ищеца следва да бъде разбирано като опит да се докаже, че като неправилно е оценила конкурентното въздействие на Thalys на пазара по маршрута Париж-Амстердам, Комисията е допуснала явна грешка в преценката.

214. Оспорваното решение указва, че по маршрута Париж-Амстердам Thalys осигурява шест възможности за пътуване на ден, като времето за път е четири часа и девет минути (в едната посока), сравнен с около три часа по въздух от центъра на единия град до центъра на другия (точки 70 и 72 от оспорваното решение). Следователно, в случай на пътници, за които времето не е приоритет, Thalys може да се счита понастоящем за конкурент. За разлика от това, Комисията е могла да установи, че Thalys не е конкурент по отношение на клиентите, за които времето е приоритет, въз основа на времето за пътуване, тъй като пътуването в обратна посока с влак отнема почти два часа повече. При това положение, само намаляване на времето за пътуване би могло да промени ситуацията, нещо, което би изисквало, както Комисията изтъква, съществено подобряване на инфраструктурата.

215. Ищецът не е привел никакви доказателства, за да докаже, че в случая с Thalys Комисията е сгрещила, като е направила разграничение между пътници, за които времето е приоритет, и такива, за които не е. Следователно, не може да бъде подкрепена критиката на ищеца, че Комисията е сгрещила, като е установила, че честота от шест полета на ден е достатъчна за пътниците, за които времето е приоритет, докато тя е признала в точка 71 от оспорваното решение, че такава честота е недостатъчна за Thalys да преодолее проблемите за конкуренцията по отношение на пътниците, за които времето е приоритет.

216. Относно аргумента на ищеца, че Thalys възпира нови дружества, следва да се отбележи, че търговският растеж на Thalys предшества обединението, така че въздухоплавателните дружества, които желаят да влязат на този пазар, е трябвало да имат предвид този конкурентен фактор. Присъствието на Thalys на пазара Париж-Амстердам по този начин е накарало Комисията да гарантира, че ще бъде запазена не само конкуренцията на въздухоплавателните дружества, но и тази на доставчиците на друг вид транспортни услуги, като железопътния транспорт.

217. Поправките относно комбинираните услуги дават възможност, например, на дружество, което управлява Thalys, да продава билет за отиване и връщане от Париж до Амстердам, който позволява на пътника да вземе влака в едната посока и да се върне със самолет. За да направи тази възможност привлекателна, предвидено е, че собственикът на Thalys ще бъде в състояние, по отношение на полетите в обратната посока, да се възползва от всички промоционални тарифи, предлагани от обединеното дружество и по този начин ще може да предлага комбинирани услуги на конкурентни цени (точка 7 от ангажиментите). В тази връзка в становището на Комисията се изтъква, че Georg Verkehrsorganisation GmbH, железопътен оператор, е в преговори с Air France, за сключване на комбинирано споразумение за пазара Париж-Амстердам, което доказва привлекателността на комбинираните споразумения.

218. Съответно, аргументът на ищеца, че Thalys възпира нови конкуренти по маршрута Париж-Амстердам, не доказва, че Комисията явно е сбъркала в своята оценка на конкуренцията. Следователно, седмата част от искането трябва да бъде отхвърлена.

219. От горните съображения е ясно, че ищецът не е доказал наличието на явна грешка в преценката от страна на Комисията, тъй като той не е успял да докаже, че тези ангажименти не са достатъчни, за да отхвърлят сериозните съмнения, които са породени във връзка със съвместимостта на обединението с общия пазар. Следователно, петото искане трябва да бъде изцяло отхвърлено.

220. При тези обстоятелства, искът трябва да бъде отхвърлен.

### **По съдебните разноски**

221. По смисъла на член 87, параграф 2 от Процедурния правилник, загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноски, ако е направено такова искане. Тъй като ищецът е загубил делото, следва да бъде осъден да заплати разноските, направени от Комисията, в съответствие с искането на същата..

222. Френската република следва да понесе своите разноски, в съответствие с член 87, параграф 4, първи точка от Процедурния правилник.

По изложените съображения Първоинстанционният съд (втори състав) реши:

**1. Отхвърля иска.**

**2. Осъжда ищеца да понесе направените от него съдебни разноски както и разноските на Комисията.**

**3. Осъжда Френската република да понесе направените от нея съдебни разноски.**

Подписи

Произнесено в открито съдебно заседание в Люксембург на 4 юли 2006 година.

Подписи