

HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera a doua)
4 iulie 2006*

easyJet Airline Co. Ltd
împotriva
Comisiei Comunităților Europene

„Concurență – Fuziuni – Regulamentul (CEE) nr. 4064/89 – Decizie de declarare a unei fuziuni ca fiind compatibilă cu piața comună – Acțiune introdusă de un terț – Admisibilitate – Piețe de transport aerian – Angajamente”

În cauza T-177/04,

easyJet Airline Co. Ltd, cu sediul la Luton (Regatul Unit), reprezentată inițial de domnii J. Cook, J. Parker și S. Dolan, solicitors, apoi de către M. Werner și M. Waha, avocați, doamna L. Mills, solicitor, M. de Lasala Lobera și M. R. Malhotra, avocați,

reclamantă,

împotriva

Comisiei Comunităților Europene, reprezentată de domnii P. Oliver, A. Bouquet și A. Whelan, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg,

pârâtă,

susținută de

Republica Franceză, reprezentată de domnul G. de Bergues, în calitate de agent, cu domiciliul ales în Luxemburg,

intervenientă,

având ca obiect o cerere de anulare a Deciziei Comisiei din 11 februarie 2004 de declarare a fuziunii între societatea Air France și Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV ca fiind compatibilă cu piața comună, sub rezerva respectării angajamentelor propuse (cauza COMP/M.3280 – Air France/KLM),

* Limba de procedură: engleza.

TRIBUNALUL DE PRIMĂ INSTANȚĂ AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE (Camera a doua),

compus din domnii J. Pirrung, președinte, N. J. Forwood și S. Papasavvas, judecători,

grefier: doamna K. Andová, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 23 noiembrie 2005,

pronunță prezenta

Hotărâre

Cadrul juridic

1 În temeiul articolului 1 din Regulamentul (CEE) nr. 4064/89 al Consiliului din 21 decembrie 1989 privind controlul fuziunilor între întreprinderi [JO L 395, p. 1, astfel cum a fost rectificat, JO 1990, L 257, p. 13, și astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1310/97 al Consiliului din 30 iunie 1997 (JO L 180, p. 1), astfel cum a fost rectificat, JO 1998, L 40, p. 17], regulamentul se aplică tuturor fuziunilor de dimensiune comunitară, astfel cum sunt definite la alineatele (2) și (3) din articolul menționat anterior.

2 Conform articolului 4 alineatul (1) din Regulamentul nr. 4064/89, fuziunile de dimensiune comunitară trebuie să fie notificate în prealabil Comisiei.

3 În temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 4064/89, în cazul în care Comisia constată că operațiunea de fuziune notificată, deși intră sub incidența regulamentului menționat anterior, nu ridică îndoieli serioase în ceea ce privește compatibilitatea acesteia cu piața comună, aceasta decide să nu i se opună și o declară compatibilă cu piața comună (denumită în continuare „faza I”).

4 În caz contrar, în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 4064/89, în cazul în care Comisia constată că operațiunea de fuziune notificată intră sub incidența regulamentului menționat anterior și ridică îndoieli serioase în ceea ce privește compatibilitatea acesteia cu piața comună, decide să inițieze procedura (denumită în continuare „faza II”).

5 Conform articolului 6 alineatul (2) din Regulamentul nr. 4064/89:

„În cazul în care Comisia constată că, după ce a fost modificată de întreprinderile implicate, o fuziune notificată nu mai ridică îndoieli serioase în sensul alineatului (1) [litera] (c), aceasta poate hotărî să declare fuziunea compatibilă cu piața comună în temeiul alineatului (1) [litera] (b).

Comisia poate include în decizia adoptată în conformitate cu alineatul (1) [litera] (b) condiții și obligații destinate să asigure respectarea de către întreprinderile implicate a angajamentelor pe care și le-au asumat față de Comisie în vederea realizării compatibilității fuziunii cu piața comună.” [TRADUCERE NEOFICIALĂ]

6 În temeiul articolului 6 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul nr. 4064/89, Comisia poate revoca decizia adoptată dacă întreprinderile în cauză încalcă una dintre obligațiile care însoțesc decizia menționată anterior.

7 În comunicarea privind măsurile rectificative admisibile în conformitate cu Regulamentul nr. 4064/89 și Regulamentul (CE) nr. 447/98 al Comisiei (JO 2001, C 68, p. 3, denumită în continuare „comunicarea privind măsurile rectificative”), Comisia stabilește orientările pe care intenționează să le urmeze în domeniul angajamentelor și afirmă, în special, următoarele:

– părțile au obligația să demonstreze clar că măsurile rectificative vor restabili în mod durabil condițiile unei concurențe efective pe piața comună (punctul 6) și să elimine de la început orice incertitudine legată de tipul, amploarea și domeniul de aplicare ale măsurii propuse, precum și de posibilitatea ca aceasta să poată fi pusă în aplicare de către părți cu succes, integral și în termenul stabilit (punctul 7);

– principalul obiectiv al angajamentelor este de a garanta structuri de piață concurențiale; angajamentele de tip structural, precum angajamentul de a vinde o filială, sunt, în general, preferabile din punct de vedere al obiectivului definit în Regulamentul nr. 4064/89, în măsura în care acestea împiedică crearea sau consolidarea unei poziții dominante constatate de către Comisie și, în plus, nu necesită măsuri de control pe termen mediu și lung; cu toate acestea, nu poate fi exclusă *a priori* posibilitatea ca alte tipuri de angajamente să poată împiedica, de asemenea, crearea sau consolidarea unei poziții dominante și, prin urmare, trebuie apreciat în fiecare caz în parte dacă asemenea angajamente pot fi acceptate (punctul 9);

– angajamentele prezentate Comisiei în faza I trebuie să fie suficiente pentru a exclude în mod clar toate „îndoelile serioase” în sensul articolului 6 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 4064/89 (punctul 11);

– în cazul în care un proiect de fuziune riscă să creeze sau să consolideze o poziție dominantă care ar împiedica o concurență efectivă, modalitatea cea mai eficientă de a păstra această concurență, în afară de interzicere, este de a crea condițiile necesare pentru nașterea unei noi entități concurențiale sau pentru întărirea concurenților existenți prin intermediul unei cesiuni (punctul 13);

– elementele cedate trebuie să constituie o activitate viabilă care, dacă este exploatată de un cumpărător corespunzător, va trebui să poată concura în mod efectiv și durabil noua entitate; în mod normal, o activitate viabilă este o activitate existentă, care poate fi exploatată în mod autonom, adică independent de părțile implicate în fuziune în ceea ce privește furnizarea de materii prime sau alte forme de cooperare, exceptând o perioadă de tranziție (punctul 14);

– în anumite cazuri, viabilitatea pachetului care este cedat depinde în mare măsură, ținând seama de activele care fac parte din acesta, de identitatea cumpărătorului; prin urmare, Comisia autorizează fuziunea numai dacă părțile se angajează să nu realizeze operațiunea notificată înainte de a semna un acord obligatoriu privind cesiunea cu un cumpărător aprobat de Comisie (punctul 20);

– deși cesiunea este măsura rectificativă preferată de Comisie, aceasta poate accepta și alte măsuri; într-adevăr, pot exista cazuri în care cedarea unei activități este imposibilă; în asemenea

cazuri, Comisia trebuie să stabilească dacă alte tipuri de măsuri rectificative pot sau nu să aibă un efect suficient pe piață pentru a restabili o concurență efectivă (punctul 26).

8 Comunicarea Comisiei privind definiția pieței în cauză în scopul dreptului comunitar al concurenței (JO 1997, C 372, p. 5, denumită în continuare „comunicarea privind definiția pieței”) afirmă faptul că întreprinderile sunt supuse la trei mari surse de constrângeri în ceea ce privește concurența: substituibilitatea cererii, substituibilitatea ofertei și concurența potențială. Din punct de vedere economic, pentru definirea pieței în cauză, substituirea cererii este factorul de disciplină cel mai rapid și cel mai eficient față de furnizorii unui anumit produs, în special în ceea ce privește deciziile acestora în domeniul stabilirii prețurilor (punctul 13).

Faptele aflate la originea litigiului

1. Întreprinderile în cauză

9 La 11 februarie 2004, la încheierea fazei I, Comisia a adoptat o decizie prin care declara fuziunea compatibilă cu piața comună, cu condiția respectării angajamentelor propuse, în temeiul articolului 6 alineatul (2) din Regulamentul nr. 4064/89 (Cauza COMP/M.3280 – Air France/KLM) (JO C 60, p. 5 ; denumită în continuare „decizia atacată”). Reclamanta este o companie aeriană de tip costuri mici, cu sediul în Regatul Unit, care își oferă serviciile la prețuri atractive către diferite destinații din Europa.

10 Air France este un transportator aerian, stabilit în Franța, care își desfășoară activitatea în principal în trei sectoare: transportul aerian de pasageri, transportul cargo și serviciile de întreținere. Air France exploatează o rețea radială, principalele noduri aeriene ale acesteia aflându-se pe aeroportul Roissy-Charles-de-Gaulle (denumit în continuare „CDG”) pentru zborurile internaționale și pe aeroportul Paris-Orly (denumit în continuare „Orly”) pentru zborurile interne. De asemenea, Air France este un dintre membrii fondatori ai alianței SkyTeam, ceilalți membri ai acestei alianțe fiind societățile Aeromexico, Alitalia, Continental Airlines, CSA Czech Airlines, Delta, Northwest Airlines și Korean Air.

11 KLM este un transportator aerian, stabilit în Țările de Jos, care își desfășoară activitatea în principal în patru sectoare: transportul aerian de pasageri, transportul cargo, serviciile de întreținere și exploatarea serviciilor charter și a serviciilor aeriene regulate de tip costuri mici prin intermediul filialei sale Transavia. KLM exploatează o rețea radială, al cărei principal nod aerian este situat pe aeroportul Amsterdam-Schiphol. KLM a încheiat cu Northwest Airlines un acord de alianță care privește în principal legăturile din Atlanticul de Nord.

2. Procedura administrativă în fața Comisiei

12 La 18 decembrie 2003, Air France și KLM au notificat Comisiei, în temeiul Regulamentului nr. 4064/89, un acord-cadru semnat la 16 octombrie 2003. Acest acord prevedea achiziționarea de către Air France a tuturor intereselor economice ale KLM, precum și achiziționarea progresivă a controlului legal asupra KLM. De asemenea, Air France trebuia să achiziționeze, inițial, 49 % din drepturile de vot din cadrul KLM, ceea ce îi conferea un drept de veto în privința operațiunilor strategice, și anume adoptarea planului strategic, a bugetului și numirea directorilor KLM, iar ulterior trebuia să achiziționeze restul drepturilor de vot (denumită în continuare „fuziunea”).

13 La 23 decembrie 2003, în temeiul articolului 11 din Regulamentul nr. 4064/89, Comisia a adresat o cerere de informare cu privire la fuziune la peste 90 de concurenți, inclusiv reclamantei. La 14 ianuarie 2004, reclamanta și-a prezentat observațiile.

14 La 21 ianuarie 2004, Air France și KLM au propus Comisiei angajamente în temeiul articolului 6 alineatul (2) din Regulamentul nr. 4064/89. La 23 ianuarie 2004, aceasta din urmă a transmis angajamentele menționate anterior terților interesați, cu scopul de a-și prezenta observațiile. La 30 ianuarie și 4 februarie 2004, reclamanta și-a prezentat observațiile în ceea ce privește angajamentele propuse de către părțile la fuziune.

15 La 11 februarie 2004, la sfârșitul fazei I, Comisia a adoptat decizia atacată, considerând că fuziunea era compatibilă cu piața comună, cu condiția respectării angajamentelor propuse.

3. Angajamente acceptate de Comisie

16 Pentru a elimina îndoielile serioase ridicate de fuziune în ceea ce privește compatibilitatea acesteia cu piața comună, Air France și KLM au propus angajamente pentru a rezolva problemele de concurență în privința a paisprezece legături, dintre care nouă se află în Europa (Paris-Amsterdam, Lyon-Amsterdam, Marsilia-Amsterdam, Toulouse-Amsterdam, Bordeaux-Amsterdam, Milano-Amsterdam, Roma-Amsterdam, Veneția-Amsterdam și Bologna-Amsterdam). Angajamentele, supuse supravegherii unui mandatar, pot fi rezumate după cum urmează:

– angajamente privind rutele pe distanțe scurte (sau rute europene): entitatea fuzionată se angajează să pună la dispoziție, fără compensație financiară și conform procedurii specificate în angajamente, un număr de sloturi la Amsterdam și/sau la Paris și/sau la Lyon și/sau la Milano și/sau la Roma și să permită unui operator nou intrat pe piață sau mai multora să exploateze, pe rute europene identificate, servicii zilnice (noi sau suplimentare), regulate și fără escală, de transport aerian de pasageri; pentru ruta Paris-Amsterdam, trebuie să fie cedate până la șase frecvențe pe zi, pentru ruta Milano-Amsterdam, până la patru frecvențe pe zi, pentru rutele Lyon-Amsterdam și Roma-Amsterdam, până la trei frecvențe pe zi și pentru rutele Marsilia-Amsterdam, Toulouse-Amsterdam, Bordeaux-Amsterdam, Veneția-Amsterdam și Bologna-Amsterdam, până la două frecvențe pe zi;

– angajamente privind rutele pe distanțe lungi (sau rute intercontinentale): vor fi puse la dispoziție sloturi în aeroporturile din Amsterdam și din Paris pentru rutele pe distanțe lungi identificate în decizia atacată ca ridicând probleme de concurență;

– angajamentele privind condițiile de eliberare a sloturilor: sloturile eliberate de entitatea fuzionată vor fi situate într-un interval orar care nu diferă cu mai mult de 90 de minute în raport cu ora solicitată de operatorul nou intrat pe piață pentru rute pe distanțe lungi și într-un interval orar care nu diferă cu mai mult de 30 de minute în raport cu ora solicitată de operatorul nou intrat pe piață pentru rutele europene; în baza faptului că CDG și Orly sunt substituibile pentru serviciile europene de transport aerian de pasageri, potențialii operatori nou intrați pe piață pot solicita sloturi pe unul sau altul dintre aceste aeroporturi;

– durata angajamentelor privind sloturile este nelimitată; cu toate acestea, entitatea fuzionată are posibilitatea să invoce clauza de reexaminare în cazul în care acest lucru este justificat de circumstanțe excepționale sau schimbări radicale în ceea ce privește condițiile pieței, precum

exploatarea unui serviciu de transport aerian concurențial pe o rută cu distanță lungă sau pe o rută europeană identificată; atunci Comisia poate decide să renunțe, să modifice sau să înlocuiască unul sau mai multe dintre angajamentele asumate; dacă, în urma acestei reexaminări, Comisia concluzionează că este îndeplinită obligația entității fuzionate de a elibera sloturi pe o rută dată, operatorul nou intrat pe piață poate continua să utilizeze sloturile primite anterior; dacă încetează să utilizeze sloturile pe o rută dată, acestea trebuie să fie retrocedate coordonatorului de sloturi.

– înghețarea frecvențelor: entitatea fuzionată se angajează să nu adauge frecvențe pe rutele Paris-Amsterdam sau Lyon-Amsterdam, după caz, pe durata unei perioade care începe cu demararea operațiunilor de către noul furnizor de servicii de transport aerian pe ruta în cauză; această înghețare a frecvențelor va dura șase sezoane consecutive, astfel cum sunt stabilite de International Air Transport Association (IATA); în plus, entitatea fuzionată se angajează, pe de o parte, să nu adauge frecvențe care depășesc un total de paisprezece pe săptămână pe ruta Amsterdam-New York (aeroportul J. F. Kennedy) și, pe de altă parte, să nu adauge frecvențe pe ruta Amsterdam-New York (aeroportul Newark) timp de șase sezoane consecutive, astfel cum sunt stabilite de IATA, începând cu demararea exploatării unui serviciu fără escală de către noul furnizor de servicii de transport aerian pe această rută;

– acorduri interlinie: la solicitarea unui operator nou intrat pe piață, entitatea fuzionată se angajează să încheie cu acesta un acord interlinie pentru toate rutele specificate în decizia atacată;

– acorduri speciale privind cote-părți: la solicitarea unui potențial operator nou intrat pe piață, entitatea fuzionată se angajează să încheie cu acesta un acord special privind cotele-părți pentru traficul care are o origine și o destinație reală în Franța și/sau în Țările de Jos, cu condiția ca o parte din călătorie să se desfășoare pe ruta Paris-Amsterdam;

– program de fidelizare: la solicitarea unui operator nou intrat pe piață, entitatea fuzionată îi va permite acestuia să participe la programul său de fidelizare pentru rutele specificate în decizia atacată, în aceleași condiții ca și ceilalți parteneri care sunt membrii ai alianței la care participă entitatea fuzionată;

– servicii intermodale: la solicitarea unei societăți de transport feroviar sau a unei alte societăți de transport de suprafață care operează pe rute între Franța și Țările de Jos și/sau între Italia și Țările de Jos, entitatea fuzionată se angajează să încheie cu aceasta un acord intermodal; în temeiul acestui acord, entitatea fuzionată asigură transportul aerian al pasagerilor pe o parte din traseu, transportul pe restul traseului fiind asigurat de partenerul intermodal;

– acorduri pentru rezervare de capacitate: la solicitarea unui potențial operator nou intrat pe piață, entitatea fuzionată se angajează să încheie cu acesta un acord pentru rezervare de capacitate în privința traficului care are o origine și o destinație reală, pe de o parte, în Țările de Jos și, pe de altă parte, în Marsilia, Toulouse sau Bordeaux, cu condiția ca o parte din călătorie să se desfășoare pe ruta Paris-Amsterdam; acordul pentru rezervarea de capacitate este întemeiat pe un număr fix de locuri și rămâne în vigoare cel puțin un sezon întreg, astfel cum este stabilit de IATA; acest acord acoperă, pe de o parte, cel mult 15 % din locurile propuse pe o frecvență dată și, pe de altă parte, cel mult 30 de locuri pe aeronavă;

– obligații privind tarifele: de fiecare dată când entitatea fuzionată reduce un tarif publicat pe ruta Paris-Amsterdam, aceasta se angajează să aplice o reducere echivalentă tarifului care corespunde

rutei Lyon-Amsterdam, cu condiția ca această din urmă rută să nu fie exploatată de un serviciu de transport aerian concurent.

Procedura și pretențiile părților

17 Prin cererea introductivă depusă la grefa Tribunalului la 14 mai 2004, reclamanta a introdus prezenta acțiune.

18 Prin actul depus la grefa Tribunalului la 24 septembrie 2004, Republica Franceză a solicitat să intervină în prezenta procedură în sprijinul pretențiilor Comisiei. La 9 noiembrie 2004, reclamanta a solicitat să i se acorde un tratament confidențial în privința anumitor date care țin, conform acesteia, de confidențialitatea activităților comerciale. Prin ordonanța din 17 decembrie 2004, Președintele Camerei a doua a Tribunalului a admis intervenția Republicii Franceze. Intervenienta și-a depus memoriul, iar celelalte părți și-au prezentat observațiile cu privire la acest memoriu, în termenele permise.

19 Întrucât intervenienta nu a ridicat obiecții împotriva cererii de tratament confidențial, acesteia i s-a adresat o versiune neconfidențială a înscrisurilor, astfel cum prevăzuse inițial Ordonanța din 17 decembrie 2004 menționată anterior.

20 Prin scrisoarea din 26 octombrie 2005, intervenienta a informat grefa Tribunalului că nu intenționa să participe la ședință.

21 Pe baza raportului judecătorului raportor, Tribunalul a hotărât să deschidă procedura orală. În ședința din 23 noiembrie 2005, au fost ascultate susținerile orale ale părților și răspunsurile acestora la întrebările adresate de Tribunal.

22 Reclamanta solicită Tribunalului:

- anularea deciziei atacate;
- obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată.

23 Comisia și intervenienta solicită Tribunalului:

- respingerea acțiunii;
- obligarea reclamantei la plata cheltuielilor de judecată.

Cu privire la cererea de adoptare a unor măsuri de cercetare judecătorească

24 Prin scrisoarea depusă la grefa Tribunalului la 3 octombrie 2005, reclamanta a solicitat adoptarea unor măsuri de cercetare judecătorească prin care Comisia să facă publice, pe de o parte, toate răspunsurile primite la cererea acesteia de informare din 23 decembrie 2003, precum și toate documentele care i-au fost adresate de către companiile aeriene Meridiana, Virgin Express și Volare și, pe de altă parte, toate documentele de lucru ale acesteia privind

angajamentele propuse, precum și toată corespondența cu părțile la fuziune referitoare la aceste angajamente.

25 Tribunalul consideră că această cerere constituie o propunere de probe. În temeiul articolului 48 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Tribunalului, părțile pot să propună în continuare, în replică și în duplică, probe în sprijinul argumentației acestora și trebuie să motiveze întârzierea în prezentarea propunerilor de probe ale acestora.

26 În speță, trebuie subliniat faptul că reclamanta a solicitat adoptarea unor măsuri de cercetare judecătorească la aproape unsprezece luni după ce și-a depus replica, fără a oferi vreo explicație pentru o asemenea întârziere. Prin urmare, reclamanta a fost invitată la ședință să explice motivele care, conform acesteia, justificau întârzierea cererii sale. În acest cadru, reclamanta a afirmat că o asemenea întârziere se explica prin faptul că intenționase inițial să introducă o acțiune împotriva deciziei Comisiei prin care aceasta i-a refuzat accesul la documentele pe care dorise să le obțină. Deși această ezitare, în ceea ce privește calea de atac de adoptat, ar putea explica faptul că reclamanta nu și-a depus cererea imediat după refuzul menționat anterior, nu poate justifica totuși faptul că reclamanta a așteptat mai multe luni înainte de a acționa în consecință.

27 În plus și independent de caracterul tardiv al acestei cereri, Tribunalul consideră că înscrisurile și susținerile orale ale părților sunt suficiente pentru a-i permite să se pronunțe în prezentul litigiu. Prin urmare, cererea de adoptare a unor măsuri de cercetare judecătorească este respinsă.

Cu privire la admisibilitate

1. Argumentele părților

28 Reclamanta susține că este vizată în mod direct și individual de către decizia atacată. În măsura în care reclamanta este activă pe piețele pe care entitatea fuzionată va opera, aceasta consideră că este vizată în mod direct de către decizia atacată. De asemenea, reclamanta este vizată în mod individual deoarece este unul dintre principalii concurenți ai Air France și KLM pe diferite rute și, de asemenea, trebuie să fie considerată drept un potențial concurent al Air France pe alte linii în Franța, în special cele către și dinspre CDG și Orly. În plus, aceasta subliniază că a jucat un rol activ în procedura administrativă care a condus la decizia atacată, participare care, în lumina jurisprudenței, o individualizează la fel ca în cazul destinatarilor deciziei menționate anterior (Hotărârea Tribunalului din 19 mai 1994, Air France/Comisia, T-2/93, Rep., p. II-323, punctul 44).

29 Comisia ridică întrebări cu privire la admisibilitatea prezentei acțiuni, având în vedere că reclamanta nu este interesată de rutele afectate de fuziune.

2. Aprecierea Tribunalului

Cu privire la calitatea procesuală

30 În conformitate cu articolul 230 al patrulea paragraf CE, orice persoană fizică sau juridică poate formula o acțiune împotriva deciziilor al căror destinatar este și împotriva deciziilor care,

deși luate sub aparența unui regulament sau a unei decizii adresate unei alte persoane, o privesc în mod direct și individual.

31 În speță, reclamanta nu este una dintre părțile la fuziune și, prin urmare, nu este destinatarul deciziei atacate. În consecință, este necesar să se examineze dacă aceasta este vizată în mod direct și individual de această decizie.

32 În prezenta cauză, întrucât permite realizarea imediată a fuziunii, decizia atacată era de natură să producă o modificare imediată a situației piețelor în cauză. În măsura în care intenția părților la fuziune de a realiza această operațiune nu era pusă la îndoială, operatorii economici care interveneau pe piața sau piețele în cauză puteau, la data deciziei atacate, să fie siguri de o modificare imediată sau rapidă a stării pieței (a se vedea, în acest sens, Hotărârea Tribunalului din 24 martie 1994, *Air France/Comisia*, T-3/93, Rep., p. II-121, punctul 80). Rezultă că reclamanta este vizată în mod direct de către decizia atacată.

33 Prin urmare, este necesar să se aprecieze dacă reclamanta este, de asemenea, vizată în mod individual de către decizia atacată.

34 Conform unei jurisprudențe constante, subiecții, alții decât destinatarii unei decizii, pot pretinde că sunt vizați în mod individual numai în cazul în care această decizie îi afectează ca urmare a unor calități specifice acestora sau a unei situații de fapt care îi caracterizează în raport cu orice altă persoană și, prin urmare, îi individualizează la fel ca în cazul destinatarului acestei decizii (Hotărârile Curții din 15 iulie 1963, *Plaumann/Comisia*, 25/62 Rep., p. 197, 223, și din 23 mai 2000, *Comité d'entreprise de la Société française de production și alții/Comisia*, C-106/98 P, Rep., p. I-3659, punctul 39; Hotărârea Tribunalului din 27 aprilie 1995, *ASPEC și alții/Comisia*, T-435/93, Rep., p. II-1281, punctul 62).

35 În cazul unei decizii care constată compatibilitatea unei fuziuni cu piața comună și fiind vorba de o întreprindere terță, trebuie să se stabilească dacă aceasta este vizată în mod individual în funcție, pe de o parte, de participarea acesteia la procedura administrativă și, pe de altă parte, de afectarea poziției sale pe piață. În timp ce o simplă participare la procedură nu este suficientă, în sine, pentru a stabili că reclamanta este vizată în mod individual de către decizie, în special în domeniul fuziunilor a căror examinare minuțioasă necesită un contact regulat cu numeroase întreprinderi, participarea activă la procedura administrativă constituie un element care este luat în considerare în mod regulat de către jurisprudența din domeniul concurenței, inclusiv în domeniul mai specific al controlului fuziunilor, pentru a stabili, împreună cu alte circumstanțe specifice, admisibilitatea acțiunii (a se vedea, în acest sens, Hotărârile Curții din 28 ianuarie 1986, *Cofaz și alții/Comisia*, 169/84, Rep., p. 391, punctele 24 și 25, și din 31 martie 1998, *Franța și alții/Comisia*, denumită „*Kali & Salz*”, C-68/94 și C-30/95, Rep., p. I-1375, punctele 54-56; hotărârile Tribunalului din 19 mai 1994, *Air France/Comisia*, punctul 28 de mai sus, punctele 44-46, și din 3 aprilie 2003, *BaByliss/Comisia*, T-114/02, Rep., p. II-1279, punctul 95).

36 În primul rând, în ceea ce privește participarea la procedura administrativă, trebuie notat faptul că reclamanta a luat parte în mod activ la aceasta din urmă, în special răspunzând, la 14 ianuarie 2004, la cererea de informare a Comisiei din 23 decembrie 2003 și comunicând, la 30 ianuarie 2004, observațiile sale privind termenii angajamentelor propuse de Air France. De asemenea, reclamanta a participat, la 30 ianuarie 2004, la o conferință telefonică alături de Comisie privind angajamentele propuse și, la 4 februarie 2004, și-a prezentat răspunsurile la

întrebările pe care i le-a adresat Comisia privind angajamentele propuse de către părțile la fuziune.

37 În al doilea rând, în ceea ce privește afectarea poziției pe piață, rezultă din înscrisurile reclamantei, necontestate de Comisie, că aceasta este unul dintre principalii concurenți ai Air France, în Franța și pe diverse linii directe, precum Paris-Marsilia, Paris-Nisa, Paris-Londra, și ai KLM, pe diferite linii directe, printre care Amsterdam-Edinburgh, Amsterdam-Londra și Amsterdam-Nisa. În plus, reclamanta operează pe una dintre piețele pe care sunt active părțile la fuziune, și anume ruta Amsterdam-Nisa.

38 Prin urmare, reclamanta este vizată în mod individual de către decizia atacată.

39 Având în vedere cele menționate anterior, reclamanta este vizată în mod direct și individual de către decizia atacată și, prin urmare, are calitatea procesuală de a contesta această decizie.

Cu privire la interesul de a acționa

40 În ceea ce privește interesul de a acționa al reclamantei, trebuie amintit că, în conformitate cu jurisprudența constantă, o acțiune în anulare intentată de către o persoană fizică sau juridică este admisibilă numai în măsura în care reclamantul are un interes în anularea actului atacat (Hotărârile Tribunalului din 14 septembrie 1995, Antillean Rice Mills și alții/Comisia, T-480/93 și T-483/93, Rep., p. II-2305, punctul 59; din 25 martie 1999, Gencor/Comisia, T-102/96, Rep., p. II-753, punctul 40, și din 30 ianuarie 2002, Nuove Industrie Molisane/Comisia, T-212/00, Rep., p. II-347, punctul 33). Acest interes trebuie să fie născut și actual (Hotărârea Tribunalului din 17 septembrie 1992, NBV și NVB/Comisia, T-138/89, Rep., p. II-2181, punctul 33) și este evaluat la data la care este introdusă acțiunea (Hotărârea Curții din 16 decembrie 1963, Forges de Clabecq/Haute Autorité, 14/63, Rep., p. 719, 748, și Hotărârea Tribunalului din 24 aprilie 2001, Torre și alții/Comisia, T-159/98, RecFP, p. I-A-83 și II-395, punctul 28). Acesta există numai dacă acțiunea, prin rezultatul acesteia, poate aduce un beneficiu părții care a intentat-o (a se vedea Hotărârea Tribunalului din 28 septembrie 2004, MCI/Comisia, T-310/00, Rep., p. II-3253, punctul 44, și jurisprudența citată).

41 În speță, reclamanta avea, la data la care a introdus acțiunea, un interes născut și actual de anulare a deciziei atacate, întrucât aceasta autorizează, respectând anumite condiții, o fuziune între doi dintre concurenții acesteia, care poate afecta situația sa comercială. Prin urmare, interesul reclamantei de a acționa împotriva deciziei atacate nu poate fi contestat. Această concluzie nu poate fi pusă la îndoială de lipsa interesului de a acționa pretinsă de Comisie în ceea ce privește motivele al treilea și al cincilea. Chiar presupunând că noțiunea de inadmisibilitate din cauza lipsei interesului de a acționa se poate aplica în mod autonom unui singur motiv, motivele al treilea și al cincilea constituie, în speță, critici aduse diverselor elemente ale raționamentului Comisiei care a condus la adoptarea de către aceasta a dispozitivului deciziei atacate, acesta din urmă cauzând prejudicii reclamantei.

42 Din cele menționate anterior rezultă că prezenta acțiune este admisibilă.

Cu privire la fond

43 Reclamanta invocă cinci motive în sprijinul acțiunii în anulare a acesteia. Prin primul motiv, reclamanta se plânge că a fost comisă o eroare vădită de apreciere de către Comisie prin faptul că aceasta nu a analizat consolidarea poziției dominante a entității fuzionate pe rute unde activitățile părților la fuziune nu se suprapuneau, direct sau indirect. Prin al doilea motiv, reclamanta susține că a fost comisă o eroare vădită de apreciere de către Comisie prin faptul că aceasta nu a analizat o eventuală consolidare a poziției dominante a entității fuzionate pe piața pentru achiziționarea de servicii aeroportuare. Prin al treilea motiv, reclamanta susține că a fost comisă o eroare vădită de apreciere de către Comisie prin faptul că aceasta a concluzionat că CDG și Orly erau substituibile. În al patrulea motiv, reclamanta susține că a fost comisă o eroare vădită de apreciere de către Comisie prin faptul că aceasta nu a luat în considerare situația concurențială viitoare în cazul în care nu s-ar realiza fuziunea. În cele din urmă, prin cel de-al cincilea motiv, reclamanta susține că decizia atacată este viciată de o eroare vădită de apreciere în măsura în care angajamentele sunt insuficiente pentru a elimina îndoielile serioase emise de Comisie cu privire la compatibilitatea fuziunii cu piața comună.

44 Conform unei jurisprudențe constante, controlul instanței comunitare asupra aprecierilor economice complexe efectuate de Comisie în exercitarea puterii de apreciere care îi este conferită de Regulamentul nr. 4064/89 trebuie să se limiteze la verificarea respectării normelor de procedură și de motivare, precum și a exactității materiale a faptelor, a lipsei unei erori evidente de apreciere și a unui abuz de putere (Hotărârile Tribunalului din 3 aprilie 2003, *Petrolessence și SG2R/Comisia*, T-342/00, Rep., p. II-1161, punctul 101, și din 21 septembrie 2005, *EDP/Comisia*, T-87/05, Rep., p. II-3745, punctul 151).

45 În temeiul articolului 2 alineatul (3) din Regulamentul nr. 4064/89, trebuie să fie declarate incompatibile cu piața comună fuziunile care creează sau consolidează o poziție dominantă care are drept consecință împiedicarea semnificativă a unei concurențe efective pe piața comună sau pe o parte importantă din aceasta. Invers, Comisia este obligată să declare compatibilă cu piața comună orice fuziune notificată care intră sub incidența regulamentului menționat anterior, în cazul în care nu sunt îndeplinite cele două condiții prevăzute de dispoziția în cauză. În absența creării sau a consolidării unei poziții dominante, operațiunea trebuie, prin urmare, să fie autorizată fără să mai fie necesar să se examineze efectele operațiunii asupra concurenței efective (Hotărârea din 19 mai 1994, *Air France/Comisia*, punctul 28 de mai sus, punctul 79).

46 Cele cinci motive prezentate de către reclamantă trebuie să fie analizate în lumina acestor considerente.

1. Cu privire la primul motiv, întemeiat pe o eroare vădită de apreciere datorită neluării în considerare a consolidării poziției dominante a entității fuzionate pe rute unde activitățile Air France și KLM nu se suprapuneau

Argumentele părților

47 În ceea ce privește transportul de pasageri pe zboruri regulate, reclamanta subliniază că piața produsului în cauză a fost definită de Comisie pe baza perechilor formate de punctul de origine și punctul de destinație (denumită în continuare „abordarea O&D”), orice combinație constituind o piață distinctă din punct de vedere al cererii. În schimb, reclamanta consideră că oferta de „călătorii aeriene de agrement” ar fi trebuit să fie analizată de Comisie pe o bază mai largă decât cea a unei segmentări pe perechi de orașe, în cadrul „pieței generale de agrement/vacanțe”.

48 În plus, Comisia ar fi trebuit să aprecieze dacă fuziunea risca să creeze sau să consolideze o poziție dominantă pe orice piață în cadrul Uniunii Europene. Prin urmare, Comisia a comis o eroare vădită de apreciere neluând în considerare efectele fuziunii asupra rutelor pe care nu existau suprapuneri între activitățile Air France și KLM. Reclamanta susține, în special, că nu s-a verificat de către Comisie dacă avantajele suplimentare care decurg din fuziune, precum și creșterea rețelei și a importanței Air France la nivel internațional, vor ca efect consolidarea poziției acesteia pe rutele menționate anterior. De asemenea, reclamanta consideră că Comisia s-a îndepărtat de la practica sa privind aprecierea consolidării unei poziții dominante, astfel cum este ilustrată de mai multe decizii adoptate în temeiul articolului 8 alineatul (2) din Regulamentul nr. 4064/89, în care aceasta a luat în considerare impactul mai larg al fuziunilor notificate pe piețele conexe, dincolo de zona de suprapunere directă [a se vedea, în special, în acest sens, Decizia 2004/134/CE a Comisiei din 3 iulie 2001 de declarare a unei fuziuni ca fiind incompatibilă cu piața comună și cu Acordul SEE (Cauza COMP/M.2220 – General Electric/Honeywell) (JO 2004, L 48, p. 1)].

49 Eroarea vădită de apreciere care rezultă din faptul că nu a fost analizată consolidarea poziției dominante a entității fuzionate era accentuată de faptul că, în temeiul articolului 81 alineatul (3) CE, Comisia a recunoscut avantajele oferite consumatorilor de către întreprinderile comune sau de alte acorduri de cooperare între companii aeriene. În speță, reclamanta consideră că posibilitatea acordată unei companii aeriene sau unei alianțe de a propune avantaje concurențiale, precum conexiuni mai bune, tarife mai scăzute, dar și rute noi, poate influența consumatorii în ceea ce privește alegerea companiei aeriene sau a alianței. Cu toate acestea, Comisia a considerat în mod greșit că aceste avantaje sunt favorabile concurenței și nu ca fiind elemente care constituie o consolidare a unei poziții dominante.

50 Cu titlu de exemplu și în ceea ce privește creșterea numărului de conexiuni, reclamanta susține că pasagerii care doresc să călătorească de la Biarritz la Amsterdam nu beneficiază de un zbor direct și trebuie să tranziteze, la alegere, aeroportul din Clermont-Ferrand, Lyon, Paris sau Nisa. Astfel, conform acesteia, fuziunea va consolida poziția Air France pe piața Biarritz-Amsterdam. Astfel, pasagerii care doresc să meargă de la Biarritz la Amsterdam vor fi mai tentați să călătorească cu Air France, deoarece fuziunea va permite creșterea numărului de conexiuni între aceste patru aeroporturi și Amsterdam. Un raționament similar s-ar putea aplica rutei Brest-Amsterdam, creșterea numărului de conexiuni care rezultă din fuziune, consolidând poziția Air France.

51 Comisia consideră că, în speță, era necesar să se definească piața serviciilor de transport aerian de pasageri conform abordării O&D. În această privință, Comisia subliniază că reclamanta nu a precizat ce înțelegea prin „călătorii aeriene de agrement” și nici prin „piață generală de agrement/vacanțe”, neindicând astfel în mod clar în ce ar consista o abordare care urmărește să definească piața pe o bază mai largă.

52 În ceea ce privește efectele asupra rutelor pe care nu există suprapuneri, Comisia consideră că reclamanta nu poate să afirme pur și simplu că aceasta ar fi trebuit să le examineze, fără a preciza despre ce rute era vorba în speță. Mai mult, nici părțile la fuziune, nici terții consultați în cadrul procedurii administrative nu au lăsat să se înțeleagă faptul că fuziunea risca să aibă efecte anticoncurențiale pe rutele unde nu existau suprapuneri, cu excepția celor unde Air France sau KLM erau potențiali concurenți. În ceea ce privește afirmația reclamantei privind ruta Biarritz-Amsterdam, Comisia consideră că aceasta din urmă constituie o piață distinctă și că analiza acesteia trebuie să fie întemeiată, pe de o parte, pe concurența potențială sub formă de zboruri

directe între Biarritz și Amsterdam și, pe de altă parte, pe concurența actuală sau potențială pe rutele indirecte între aceste destinații. Din această analiză rezultă că fuziunea nu restrânge concurența, o constatare similară aplicându-se rutei Brest-Amsterdam. Prin urmare, prezentul motiv este lipsit de orice temeii.

53 Intervenienta consideră că piața relevantă a fost definită corect de Comisie și că argumentul reclamantei, conform căruia Comisia nu a examinat efectele fuziunii pe piețele unde nu există suprapuneri, nu este întemeiat.

Aprecierea Tribunalului

54 Prezentul motiv se structurează în două părți. În primul rând, reclamanta susține că nu a fost analizat de către Comisie efectul operațiunii asupra concurenței de pe piața „călătoriilor aeriene de agrement”. În al doilea rând, reclamanta observă că s-a omis de către Comisie analizarea efectelor fuziunii asupra piețelor pe care nu există suprapuneri.

55 Pentru a aprecia dacă fuziunea propusă nu creează sau nu consolidează o poziție dominantă, Comisia trebuie, mai întâi, să definească piața relevantă (Hotărârea Curții din 21 februarie 1973, *Europemballage și Continental Can/Comisia*, 6/72, Rep., p. 215, punctul 32, și Hotărârea Tribunalului din 12 decembrie 1991, *Hilti/Comisia*, T-30/89, Rep., p. II-1439, punctele 46 și 64).

56 În speță și pentru definirea pieței relevante a produsului, Comisia a efectuat o analiză a substituirii din punct de vedere al cererii. Din decizia atacată rezultă că, pentru serviciile de transport aerian de pasageri, o piață a produsului trebuie, în opinia Comisiei, să fie definită în conformitate cu abordarea O&D. Conform acestei abordări, fiecare rută între un punct de origine și un punct de destinație trebuie să fie considerată drept o piață distinctă. Pentru a stabili dacă o combinație între un loc de origine și un loc de destinație constituie o piață relevantă a produsului, Comisia a examinat, în mod întemeiat, în considerentul 9 din decizia atacată, diferitele posibilități de transport oferite clienților între aceste două puncte (a se vedea, în acest sens, Hotărârea Curții din 11 aprilie 1989, *Ahmed Saeed Flugreisen și alții*, 66/86, Rep., p. 803, punctele 39-41, și Hotărârea din 19 mai 1994, *Air France/Comisia*, punctul 28 de mai sus, punctul 84).

57 La ședință, Tribunalul a solicitat reclamantei să își clarifice poziția cu privire la definirea pieței, astfel încât să indice dacă dorește sau nu să conteste definirea pieței efectuată de Comisie. Reclamanta a răspuns negativ, explicând că nu dorea să conteste temeinicia abordării O&D, dar dorea să pună în lumină faptul că, în opinia sa, Comisia ar fi trebuit să efectueze analiza concurențială pe alte piețe relevante, care ar fi trebuit să fie definite în mod diferit.

Cu privire la neanalizarea impactului fuziunii asupra pieței de călătorii aeriene de agrement

58 Trebuie amintit că, în temeiul articolului 44 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul de procedură, orice cerere trebuie să indice obiectul litigiului și să includă prezentarea succintă a motivelor invocate. Această precizare trebuie să fie suficient de clară și precisă pentru a permite părâtului să își pregătească apărarea, iar Tribunalului să se pronunțe cu privire la acțiune, după caz, fără alte informații ajutătoare. Pentru a garanta certitudinea juridică și buna administrare a justiției, este necesar, pentru ca o acțiune să fie admisibilă, ca elementele esențiale de fapt și de drept pe care se bazează acțiunea să reiasă, cel puțin sumar, dar în mod coerent și inteligibil, din textul propriu-zis al cererii (Ordonanța Tribunalului din 28 aprilie 1993, *De Hoe/Comisia*,

T-85/92, Rep., p. II-523, punctul 20, și Hotărârea Tribunalului din 29 ianuarie 1998, Dubois și Fils/Consiliul și Comisia, T-113/96, Rep., p. II-125, punctul 29).

59 În speță, pe lângă menționarea neanalizării fuziunii în ceea ce privește „călătoriile aeriene de agrement”, piață care nu este definită clar de către reclamantă în înscrisurile sale, reclamanta nu aduce niciun argument în sprijinul afirmației sale. Reclamanta s-a limitat să afirme că pentru anumiți pasageri care doresc să efectueze o călătorie de agrement, diferite destinații erau substituibile. Totuși, aceasta nu a descris caracteristicile acestei preținse piețe. În lipsa unei definiții mai precise a pieței preținse de reclamantă, este imposibil pentru Tribunal să aprecieze dacă era necesar ca aceasta să fie examinată de Comisie.

60 Prin urmare, trebuie să se concluzioneze că nu sunt îndeplinite în speță cerințele stabilite la articolul 44 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul de procedură.

61 În orice caz, Tribunalul consideră că reclamanta nu a demonstrat de ce o definiție a pieței întemeiată pe abordarea O&D, care înglobează în mare măsură rutele pentru „călătoriile aeriene de agrement”, nu permite analizarea tuturor problemelor concurențiale care pot fi generate de fuziune.

62 Prin urmare, prima parte a motivului este inadmisibilă.

Cu privire la neanalizarea impactului fuziunii asupra piețelor pe care nu există suprapuneri

63 Trebuie amintit că, în special în temeiul articolului 2 din Regulamentul nr. 4064/89, Comisia trebuie să examineze efectele asupra concurenței pe piețele pentru care există un risc de creare sau de consolidare a unei poziții dominante care poate să împiedice în mod semnificativ concurența. Or, nu trebuie exclus faptul că o fuziune poate să producă asemenea efecte pe piețe pe care nu există o suprapunere între activitățile părților la o fuziune.

64 Deși analiza concurențială efectuată de către Comisie este parțial ghidată de preocupările ridicate de către terții consultați în cadrul procedurii administrative, aceasta este obligată, chiar și în lipsa oricărei solicitări exprese din partea terților menționați anterior, dar în lumina unor indicii serioase, să analizeze problemele concurențiale create de fuziune pe toate piețele care ar putea fi afectate.

65 Cu toate acestea, în cazul în care i se reproșează Comisiei faptul că nu a ținut seama de o eventuală problemă concurențială pe piețele unde nu există nicio suprapunere între activitățile părților la o fuziune, este sarcina reclamantei să aducă indicii serioase care să demonstreze existența reală a unei probleme concurențiale care, datorită impactului acesteia, ar fi trebuit să fie examinată de Comisie.

66 Pentru a răspunde la această cerință, reclamanta trebuie să identifice piețele relevante, să descrie situația concurențială în lipsa fuziunii și să indice care ar fi efectele probabile ale unei fuziuni, având în vedere situația concurențială pe aceste piețe.

67 În speță, reclamanta afirmă pur și simplu că, în mod greșit, Comisia și-a limitat analiza concurențială la piețele pe care existau suprapuneri directe și indirecte între activitățile părților la fuziune, fără a aduce dovezi în sprijinul argumentului său. Reclamanta se limitează să sublinieze că Air France beneficiază de monopol pe 27 dintre cele 42 de rute naționale care pornesc de la

Paris, că dispune de 61,8 % din capacitatea totală în ceea ce privește rutele dinspre Franța și că deține 53 % din numărul total de sloturi disponibile la Orly, precum și 74 % din cele disponibile la CDG.

68 Aceste cifre nu sunt totuși suficiente pentru a se pronunța cu privire la temeinicia argumentului reclamantei privind piețele pe care nu există suprapuneri, deoarece aceasta nu le identifică în mod clar.

69 În ceea ce privește exemplele prezentate de reclamantă în legătură cu pasagerii care doresc să călătorească de la Brest sau Biarritz către Amsterdam și care ar fi dispuși să aleagă Air France datorită creșterii numărului de conexiuni care rezultă din fuziune, demonstrația reclamantei se limitează la invocarea acestei simple constatări, care nu este susținută de dovezi. Mai mult, astfel cum demonstrează Comisia, analiza pieței trebuie să țină seama, pe de o parte, de concurența potențială pe zborurile directe între Biarritz sau Brest și Amsterdam și, pe de altă parte, de concurența actuală sau potențială pe zborurile indirecte între aceste orașe. Conform Comisiei, niciun element tangibil nu demonstrează că Air France și KLM erau concurenți potențiali pe legătura Biarritz-Amsterdam pentru zboruri directe, nici că KLM putea să fie considerat un concurent potențial al Air France pe zborurile indirecte între aceste orașe.

70 În plus, în ceea ce privește ruta Brest-Amsterdam, Comisia, necontestată în această privință de reclamantă, a subliniat că nu exista niciun zbor direct, pasagerii fiind obligați să tranziteze Lyon, Marsilia, Nisa sau Paris. În această privință, trebuie amintit faptul că decizia atacată a recunoscut că piețele Lyon-Amsterdam, Marsilia-Amsterdam și Paris-Amsterdam ridicau probleme concurențiale și că au fost oferite angajamente pentru a le rezolva. În ceea ce privește piața Nisa-Amsterdam, care privește numai un număr redus de pasageri, rezultă din decizia atacată că KLM și filiala acesteia Basiq Air concurează cu reclamanta, care deține pe această rută o cotă de piață importantă. Invers, Air France exploatează numai un serviciu indirect și are, pe această rută, o cotă de piață mai mică de 1 % (considerentul 79 din decizia atacată). Prin urmare, Comisia a considerat că această rută nu ridică probleme concurențiale.

71 Tribunalul consideră că reclamanta nu a prezentat niciun element care putea demonstra că aceste constatări erau viciate de o eroare vădită de apreciere.

72 În cele din urmă, faptul că au fost recunoscute de către Comisie avantajele oferite consumatorilor de către întreprinderile comune sau acordurile de cooperare între companii aeriene, în temeiul articolului 81 alineatele (1) și (3) CE, nu poate demonstra existența unei erori evidente de apreciere. O fuziune, precum un acord între concurenți exceptat în temeiul articolului 81 alineatul (3) CE, poate da naștere unor avantaje concurențiale de care pot beneficia consumatorii. În această privință, trebuie amintit faptul că controlul fuziunilor nu este întemeiat pe o interdicție a unor asemenea avantaje, ci pe grija de a evita crearea sau consolidarea unei poziții dominante care are drept consecință împiedicarea semnificativă a unei concurențe efective pe piața comună. Posibilitatea de a oferi pasagerilor, în urma fuziunii, servicii la un preț mai bun poate să fie numai în cazuri limitate un eventual indicator al creării sau consolidării unei poziții dominante, de exemplu în cazul în care entitatea fuzionată are intenția sau capacitatea de a practica prețuri de ruinare.

73 În speță, întrucât reclamanta nu demonstrează în mod tangibil că entitatea fuzionată poate oferi pasagerilor avantaje concurențiale atractive pe alte piețe, pe care, de altfel, nu le definește,

nu au fost stabilite crearea sau consolidarea unei poziții dominante și atingerea corespunzătoare adusă concurenței care rezultă din acestea pe piețele în cauză.

74 Prin urmare, Tribunalul consideră că reclamanta nu a demonstrat potrivit legii că a fost săvârșită de către Comisie o eroare vădită de apreciere prin faptul că nu și-a extins analiza la piețele pe care nu există suprapuneri.

75 Rezultă că a doua parte a motivului trebuie să fie respinsă, precum și, prin urmare, primul motiv în întregime.

2. Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe o eroare vădită de apreciere din cauza lipsei de analiză a consolidării poziției dominante a entităților fuzionate pe piața pentru achiziționarea de servicii aeroportuare

Argumentele părților

76 Reclamanta susține că nu s-a luat în considerare de către Comisie calitatea Air France și KLM de cumpărători de servicii aeroportuare, în timp ce în practica sa decizională aceasta a examinat efectele unei fuziuni pe piețele de achiziție [Decizia 97/277/CE a Comisiei din 20 noiembrie 1996 de declarare a unei fuziuni ca fiind incompatibilă cu piața comună (Cauza IV/M.784 – Kesko/Tuko) (JO 1997, L 110, p. 53); Decizia 97/816/CE a Comisiei din 30 iulie 1997 de declarare a unei fuziuni ca fiind compatibilă cu piața comună și cu funcționarea Acordului SEE (Cauza IV/M.877, JO L 336, p. 16 – Boeing/McDonnell Douglas) și Decizia 1999/674/CE a Comisiei din 3 februarie 1999 privind procedurile inițiate în temeiul Regulamentului nr. 4064/89 (Cauza IV/M.1221 – Rewe/Meinl) (JO L 274, p. 1)]. În speță, piața în amonte este piața serviciilor legate de infrastructurile aeroportuare pentru care este datorată o redevență, serviciile menționate anterior constând în exploatarea și întreținerea pistelor, utilizarea pistelor de rulare și a platformelor, precum și ghidajul la apropiere pentru aeronavele civile (Decizia 2000/521/CE a Comisiei din 26 iulie 2000 privind procedura de aplicare a articolului 86 alineatul (3) din Tratatul CE, JO L 208, p. 36).

77 Reclamanta susține că, în decizia atacată, Comisia a recunoscut că a luat în considerare preocupările ridicate de concurenți, în special în ceea ce privește existența unei poziții dominante pe nodurile aeriene (considerentul 161 din decizia atacată). Astfel, Comisia a solicitat încheierea anumitor angajamente pentru a remedia problema poziției dominante de care beneficia Air France pe nodul aerian din Paris al acesteia. Procedând în acest fel, Comisia a considerat, în mod implicit, că fuziunea putea să consolideze poziția Air France la CDG și la Orly pe piața pentru achiziționarea de servicii aeroportuare.

78 Reclamanta susține că CDG și Orly sunt dominate de Air France, subliniind că Aéroports de Paris (denumit în continuare „AdP”), care gestionează aceste aeroporturi și alocă sloturile, și Air France erau societăți cu capital de stat. În această privință, reclamanta amintește că organele însărcinate cu alocarea sloturilor pot fi considerate ca desfășurând o activitate economică (Hotărârea Tribunalului din 12 decembrie 2000, Aéroports de Paris/Comisia, T-128/98, Rep., p. II-3929, punctul 121). Or, Comisia nu a luat în considerare faptul că fuziunea putea genera crearea sau consolidarea unei poziții dominante pe o piață pentru achiziționarea de servicii aeroportuare, precum cea din Paris dominată de către AdP.

79 Comisia susține că reclamanta invocă pentru prima dată, în cadrul prezentei acțiuni, existența unei piețe pentru achiziționarea de servicii aeroportuare, această problemă nefiind niciodată ridicată în timpul procedurii administrative. Mai mult, aceasta observă că reclamanta nu precizează ce înțelege prin „servicii aeroportuare” și pur și simplu invocă argumente privind atribuirea de sloturi. Nu se face nicio trimitere la serviciile aeroportuare, astfel cum sunt înțelese în general, de exemplu serviciile de catering și de handling la sol. Prin urmare, Comisia consideră că nu era necesar să le examineze, subliniind că nimic nu dovedea că piața pentru achiziționarea acestor servicii trebuia să facă obiectul anchetei sale.

80 În primul rând, Comisia observă că este recunoscut în general faptul că sloturile sunt indispensabile furnizării de servicii de transport aerian. Prin urmare, aceasta susține că nu avea niciun motiv pentru a considera aceste servicii drept o activitate distinctă. În plus, conform Comisiei, atribuirea sloturilor este o activitate administrativă și nu economică, întrucât AdP acționează în această privință ca o autoritate publică și nu ca o întreprindere. De altfel, în cazul aeroporturilor coordonate, organismul responsabil cu atribuirea sloturilor în Franța este Association pour la coordination des horaires (COHOR) și nu AdP astfel cum pretinde reclamanta. În plus, nici entitatea fuzionată, nici vreo altă întreprindere nu poate să exercite un control asupra organismelor însărcinate cu atribuirea sloturilor, control care poate fi considerat drept o poziție dominantă în sensul Regulamentului nr. 4064/89 sau al articolului 82 CE.

81 În al doilea rând, în ceea ce privește serviciile definite ca fiind legate de accesul la infrastructurile aeroportuare pentru care se plătește o redevență, Comisia consideră că nu este suficient ca reclamanta să demonstreze că există o asemenea piață. Aceasta trebuie să dovedească faptul că a fost săvârșită de către Comisie o eroare vădită de apreciere, în măsura în care aceasta nu a investigat piața în cauză.

Aprecierii Tribunalului

82 Prezentul motiv se structurează în două părți. În primul rând, reclamanta susține că s-a omis de către Comisie analizarea consolidării poziției entității fuzionate pe piața pentru achiziționarea de servicii aeroportuare, pe care aceasta o definește ca fiind cea a serviciilor legate de infrastructuri, precum exploatarea și întreținerea pistelor, utilizarea pistelor de rulare și a platformelor, precum și ghidajul la apropiere pentru aeronavele civile, pentru care se plătește o redevență. În al doilea rând, reclamanta observă că s-a omis examinarea de către Comisie a influenței comerciale pe care entitatea fuzionată ar putea să o exercite asupra AdP.

83 La ședință, părțile au fost invitate să indice dacă aceste servicii constituie una sau mai multe piețe relevante, care trebuie să fie separate de cele definite conform abordării O&D. Comisia, necontestată în această privință de către reclamantă, a considerat că aceste servicii constituiau mai multe piețe relevante, care erau distincte de cele definite conform abordării menționate anterior.

Cu privire la neluarea în considerare a consolidării poziției dominante pe piața pentru achiziționarea de servicii aeroportuare

84 În speță, reclamanta se limitează să afirme că există o piață distinctă pentru serviciile legate de accesul la infrastructurile aeroportuare pentru care este plătită o redevență și pe care entitatea fuzionată beneficiază de o putere mare de cumpărare, fără a aduce niciun fel de dovadă privind

crearea sau consolidarea unei poziții dominante care poate să împiedice concurența pe această piață.

85 La ședință, reclamanta a fost invitată să indice în ce mod, conform acesteia, fuziunea implica o consolidare a poziției dominante pe piața relevantă, înscrisurile sale fiind lacunare în această privință. Cu toate acestea, Tribunalul consideră că reclamanta nu a fost în măsură să aducă elemente relevante care să poată demonstra o asemenea consolidare și, prin urmare, existența unei erori vădite de apreciere imputabile Comisiei în această privință.

86 În completare, Tribunalul subliniază că, la considerentul 73 din decizia atacată, este recunoscut faptul că părțile la fuziune „în raport cu părțile concurente, beneficiază de economii de scară în cele două aeroporturi [...], precum și de o putere mai mare de negociere a prețurilor cu furnizorii externi în ceea ce privește serviciile de inginerie, serviciile de handling la sol, instalațiile aeroportuare etc.”. Conform deciziei atacate, rezultă că „entitatea fuzionată ar avea o poziție foarte puternică pe această rută între nodurile aeriene” care sunt Paris și Amsterdam.

87 Prin urmare, Comisia a recunoscut efectele asupra concurenței care pot fi generate de fuziune pe nodurile aeriene. Recunoașterea de către Comisie a problemelor de concurență cu privire la activitățile comerciale exercitate de părțile la fuziune pe nodurile aeriene, fără efectuarea unei analize precise a piețelor menționate anterior, nu poate constitui o eroare vădită de apreciere care să pună la îndoială legalitatea deciziei atacate. Această constatare a determinat Comisia să accepte angajamentele al căror obiectiv declarat era contracararea importanței sporite a entității fuzionate pe nodurile aeriene, privită global și, în special, ținând seama de recunoașterea unei poziții dominante.

88 În consecință, prima parte a motivului trebuie să fie respinsă.

Cu privire la influența sporită a entității fuzionate în ceea ce privește AdP

89 Reclamanta pretinde că AdP, care, conform acesteia, este însărcinat în special cu alocarea sloturilor, ar putea să fie afectat de poziția dominantă a entității fuzionate la Paris.

90 În primul rând și în ceea ce privește alocarea sloturilor, trebuie amintit faptul că aceasta era reglementată, la momentul faptelor, prin Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, p. 1, ediție specială în limba română, 07/vol. 2, p. 204). Articolul 4 din regulamentul în cauză prevedea:

„[...] stat membru se asigură că acest coordonator își îndeplinește îndatoririle în temeiul [...] regulament [...] Coordonatorul acționează [...] în mod neutru, nediscriminatoriu și transparent [...] este responsabil cu alocarea sloturilor orare [...]și] monitorizează folosirea sloturilor orare [...]”.

91 Din cele menționate anterior rezultă că alocarea sloturilor se înscrie într-un cadru de reglementare care, în principiu, împiedică organismul însărcinat cu alocarea să privilegieze entitatea fuzionată, acordându-i mai multe sloturi decât concurenților acesteia. În această privință, reclamanta și Comisia au afirmat, la ședință, că nu doreau să se pronunțe cu privire la identitatea efectivă a entității competente (AdP sau COHOR).

92 În plus, trebuie să se constate că reclamanta nu a adus nicio dovadă relevantă care să poată demonstra că părțile la fuziune ar putea, în speță, să influențeze într-un fel sau altul organismul menționat anterior.

93 În al doilea rând, trebuie subliniat că, în general, se face o distincție între activitățile pur administrative ale AdP, precum misiunile de supraveghere, și activitățile de gestionare și de exploatare a aeroporturilor pariziene, care sunt remunerate prin redevențe comerciale care variază în funcție de cifra realizată (Hotărârea Aéroports de Paris/Comisia, punctul 78 de mai sus, punctul 112). Astfel, nu se poate contesta că AdP este însărcinat cu două tipuri de activități intrinsec diferite, pe de o parte, de activitățile considerate ca fiind activități de „serviciu public” și, pe de altă parte, de activitățile comerciale care sunt în mod necesar supuse regulilor de concurență. Prin urmare, faptul că Air France și AdP erau două societăți cu capital de stat nu poate constitui o prezumție de fuziune, astfel cum pare să sugereze reclamanta.

94 Având în vedere cele menționate anterior, a doua parte a motivului trebuie să fie respinsă, precum și, prin urmare, al doilea motiv în întregime.

3. Cu privire la al treilea motiv, întemeiat pe o eroare vădită de apreciere a faptului că CDG și Orly sunt substituibile

95 Reclamanta contestă raționamentul urmat de Comisie privind faptul că CDG și Orly sunt substituibile. Având în vedere localizarea acestor aeroporturi, reclamanta subliniază că în conformitate cu calculele pe care le-a efectuat, CDG se situează la o distanță de centrul Parisului de aproape două ori mai mare decât Orly (30 de kilometri față de 18 kilometri), Orly fiind situat la sud de centrul Parisului și CDG la nord-est. În plus, aceasta consideră că, Orly fiind un aeroport de dimensiuni mai mici, timpul necesar pentru a coborî dintr-un avion și a ajunge la punctele de legătură cu alte mijloace de transport este mai scurt decât în cazul CDG. Prin urmare, se ajunge mai rapid în centrul Parisului de la Orly.

96 Reclamanta susține că, în practică, cei mai mulți dintre transportatorii pe distanțe lungi care operează în rețea și-au concentrat activitățile pe CDG, Orly fiind destinat mai mult traficului pe distanțe scurte europene și naționale. Conform acesteia, CDG gestionează numeroase transferuri între zboruri, în timp ce Orly este un aeroport mai vechi și, prin urmare, mai slab echipat pentru a face față la un număr atât de mare de transferuri. Astfel, Air France își concentrează zborurile intercontinentale de distanță mare pe CDG și utilizează Orly pentru rutele interne. Prin urmare, este necesar să se plece de pe CDG pentru a avea acces la zboruri intercontinentale, având în vedere că transportatorii care operează în rețea sunt stabiliți pe acesta. În plus, taxele de aeroport fiind mult mai ridicate decât cele impuse pe Orly, transportatorii de tip low-cost preferă astfel să opereze de pe Orly. Reclamanta adaugă faptul că însăși Comisia a recunoscut că o mare parte dintre consumatori nu consideră cele două aeroporturi ca fiind substituibile (considerentul 28 din decizia atacată). Conform acesteia, deși Comisia declară că substituibilitatea aeroporturilor trebuie să fie analizată, atât din punctul de vedere al cererii, cât și din cel al ofertei, aceasta nu analizează totuși situația considerând aeroporturile drept furnizori direcți de servicii către companiile aeriene. Astfel, Comisia nu a ajuns la concluzia care decurge din acestea, și anume că, în calitate de consumatori de servicii aeroportuare, companiile aeriene au nevoi diferite, având în vedere dacă este vorba de companii aeriene de rețea, precum Air France, sau de transportatori de tip low-cost.

97 Comisia amintește că recunoașterea faptului că CDG și Orly sunt substituibile permite potențialilor operatori nou intrați pe piață să solicite sloturi orare pe unul sau celălalt dintre aceste aeroporturi (punctul 1.3.9 din pachetul de angajamente). În aceste condiții, concluzia contestată nu cauzează prejudicii reclamantei, aceasta din urmă neavând vreun interes legitim să invoce acest motiv care, prin urmare, este inadmisibil (Hotărârea NBV și NVB/Comisia, punctul 40 de mai sus, punctul 31 și următoarele).

98 În ceea ce privește fondul motivului, elementul decisiv pentru a recunoaște substituibilitatea geografică nu este distanța care separă cele două aeroporturi de centrul Parisului, ci timpul necesar pentru a ajunge acolo. Contrar celor sugerate de reclamantă, CDG este deservit în mod adecvat de către transportul în comun, cele două aeroporturi fiind, de altminteri, la fel de bine conectate la centrul Parisului. În plus, Comisia nu contestă argumentele reclamantei conform cărora CDG este utilizat, în principal, pentru zborurile lung curier, în timp ce Orly se concentrează în special pe zborurile scurt curier. Totuși, aceste argumente se raportează la ofertă, criteriu mai puțin important decât cererea pentru a stabili existența unei substituibilități.

Aprecierea Tribunalului

99 Astfel cum a indicat Comisia în comunicarea privind definiția pieței, concurența supune societățile la trei mari surse de constrângeri: substituibilitatea cererii, substituibilitatea ofertei și concurența potențială. Din punct de vedere economic, pentru definirea pieței relevante, substituirea cererii este factorul de disciplină cel mai rapid și cel mai eficient față de furnizorii unui anumit produs, în special în ceea ce privește deciziile acestora în domeniul stabilirii prețurilor (punctul 13). Astfel, substituibilitatea trebuie să fie privită nu numai din punct de vedere al ofertei ci, de asemenea, din punct de vedere al cererii care rămâne, în principiu, cel mai eficient criteriu de evaluare.

– Cu privire la localizarea celor două aeroporturi

100 Astfel cum subliniază Comisia, elementul determinant pentru aprecierea substituibilității geografice a CDG și a Orly din punct de vedere al cererii nu este distanța care există între un punct de plecare principal și cele două aeroporturi, ci timpul necesar pentru a ajunge la acestea din urmă pornind de la acest punct. Reclamanta nu a adus nicio dovadă care să poată demonstra că acest criteriu nu constituie un indicator important al existenței unei substituibilități geografice.

101 În speță, reclamanta nu poate contesta faptul că timpii de acces la aceste două aeroporturi sunt echivalenți, întrucât chiar aceasta a afirmat că sunt necesare 33 de minute (cu RER B) pentru a ajunge la CDG de pe Bulevardul Saint-Michel și 30 de minute pentru a ajunge la Orly (cu RER B sau pe linia Orlyval). În această privință, argumentul reclamantei – conform căruia timpul de acces pentru a ajunge în centrul Parisului de la cele două aeroporturi variază din cauza timpului necesar, la coborârea din avion, pentru a ajunge la alte mijloace de transport – nu este susținut de nicio probă.

102 Prin urmare, reclamanta nu a demonstrat eroarea vădită săvârșită de Comisie prin recunoașterea faptului că cele două aeroporturi erau substituibile având în vedere lipsa de preferință a consumatorului pentru zboruri de pe CDG sau Orly în ceea ce privește călătoria către și dinspre centrul Parisului.

– Cu privire la tipul de zboruri asigurate de pe cele două aeroporturi

103 În primul rând, în ceea ce privește substituibilitatea cererii, Comisia a considerat că, pentru pasagerii care călătoresc dintr-un anumit punct în altul, inclusiv pasagerii pentru care contează factorul timp, cât și cei pentru care nu contează, CDG și Orly erau substituibile, întrucât sunt situate în aceeași zonă de deservire și dispun de facilități de acces comparabile (considerentul 29 din decizia atacată).

104 Trebuie amintit că, pentru a examina substituibilitatea celor două aeroporturi, Comisia trebuie să ia în considerare cererea în totalitate, întrucât clienții pentru care nu contează factorul timp au cerințe diferite, deoarece sunt mai flexibili. Astfel, Comisia a putut să recunoască faptul că, pentru numeroși clienți de afaceri, CDG și Orly nu erau substituibile, întrucât Orly oferă mai puține conexiuni (considerentul 28 din decizia atacată). Prin urmare, așteptările specifice clienților de afaceri au determinat Comisia să considere că existau „subpiețe”, în funcție de interesul pasagerilor pentru factorul timp. Totuși, aceste considerente, specifice anumitor clienți de afaceri, care reprezintă numai o parte din cerere, nu pot să pună la îndoială concluzia privind substituibilitatea. Pe de o parte, Comisia a recunoscut în mod expres cerințele specifice ale acestei categorii de pasageri. Pe de altă parte, reclamanta nu aduce nicio dovadă care să poată demonstra că cerințele specifice pasagerilor interesați de factorul timp, care corespund celor ale majorității clienților de afaceri, ar fi trebuit să primeze asupra cerințelor altor clienți care nu sunt interesați de factorul timp și care consideră cele două aeroporturi ca fiind substituibile.

105 În ceea ce privește afirmația reclamantei conform căreia Comisia nu a luat în considerare faptul că companiile aeriene, în calitate de clienți și, prin urmare, de consumatori de servicii aeroportuare, ar avea nevoi diferite, având în vedere dacă este vorba despre companii aeriene de rețea sau despre transportatori de tip low-cost, astfel încât cele două aeroporturi nu ar putea să fie considerate ca fiind substituibile, Tribunalul constată că reclamanta nu oferă probe care să susțină această poziție.

106 Din cele menționate anterior rezultă că reclamanta nu a adus nicio dovadă relevantă care să demonstreze că, în ceea ce privește cererea, Comisia a concluzionat în mod eronat că acele două aeroporturi pariziene sunt substituibile.

107 În al doilea rând, în ceea ce privește serviciile oferite consumatorilor de către companiile aeriene de pe unul dintre aeroporturi, trebuie să se considere că argumentele reclamantei, care se referă, pe de o parte, la tipurile de zboruri pe care aeroporturile le oferă în funcție de specificul infrastructurii acestora și, pe de altă parte, la caracteristicile proprii celor două aeroporturi, au, astfel cum s-a subliniat anterior, un impact mai limitat.

108 Tribunalul subliniază că au fost recunoscute de către Comisie particularitățile funcționale ale celor două aeroporturi pretinse de către reclamantă, întrucât aceasta a constatat că, din punct de vedere al ofertei, majoritatea transportatorilor de rețea considerau că cele două aeroporturi erau substituibile, chiar dacă aceștia din urmă și-au concentrat activitățile pe CDG, în timp ce companiile aeriene care operează pe Orly își concentrează activitățile, în principal, pe traficul intern. Pentru anumite companii aeriene, cele două aeroporturi ar putea să nu fie substituibile, în funcție de piețele pe care le deserveșc (trafic de tranzit sau trafic direct, trafic intern sau internațional) și de costurile pe care le implică (a se vedea, în acest sens, considerentul 28 din decizia atacată). Astfel, decizia atacată prevede că substituibilitatea poate fi apreciată în mod diferit, în special în cazul companiilor aeriene de tip low-cost, pentru care este important să își poată alege aeroportul în scopul minimizării costurilor, taxele de aeroport practicate putând varia de la un aeroport la altul (considerentul 28 din decizia atacată). Rezultă că a fost efectuată o

analiză globală de către Comisie pentru a stabili substituibilitatea celor două aeroporturi, luând în considerare, printre alte criterii, factorii comerciali specifici companiilor de tip low-cost.

109 Având în vedere cele menționate anterior, reclamanta nu a adus nicio dovadă care să poată demonstra existența unei erori vădite de apreciere a substituibilității între CDG și Orly.

110 Prin urmare, al treilea motiv trebuie să fie respins.

4. Cu privire la al patrulea motiv, întemeiat pe o eroare vădită de apreciere din cauza neexaminării efectelor fuziunii asupra concurenței potențiale

Argumentele părților

111 Reclamanta afirmă, în primul rând, că strategia comercială a KLM, în cazul în care fuziunea nu s-ar realiza, ar fi trebuit să fie luată în considerare de către Comisie în lumina impactului modificărilor generate de liberalizarea sectorului aerian și mandatul acordat Comisiei de a negocia acorduri privind serviciile aeriene între Comunitate și țările terțe. Aceasta susține că, precum KLM, companiile aeriene comunitare ar trebui să obțină libertatea de a propune servicii nelimitate, în special cu drepturi extinse de trafic, fără constrângeri în ceea ce privește prețurile sau orele.

112 În al doilea rând, reclamanta consideră că, în lipsa unei fuziuni cu Air France, KLM ar fi, cel mai probabil, operatorul nou intrat pe piață la Paris, deoarece piața internă a KLM este oarecum limitată, ceea ce ar încuraja-o să se extindă la nivel internațional și în cadrul Europei. În plus, KLM își desfășoară activitățile în proximitatea Parisului, ceea ce îi permite să cunoască foarte bine piața franco-belgiană, iar concurența din domeniul serviciilor internaționale de transport aerian efectuate din Paris este, de altfel, limitată. Astfel, reclamanta consideră că fuziunea îi permite Air France să își elimine concurentul potențial cel mai probabil de la Paris și să își păstreze poziția dominantă pe piețele interne.

113 Comisia susține că, datorită gradului mare de liberalizare a sectorului aerian și numărului mare de acorduri în cauză, anticiparea duratei unui asemenea proces poate să fie doar speculativă. Mai mult, aceasta subliniază că, întrucât KLM nu este o întreprindere care să poată avea posibilități reale și concrete de a intra pe piața relevantă, aceasta nu poate fi considerată drept un concurent potențial al Air France la Paris.

Aprecierea Tribunalului

114 Prezentul motiv este structurat în două părți care se referă, în primul rând, la efectele asupra concurenței pe care le generează liberalizarea sectorului aerian și, în al doilea rând, la calitatea KLM de concurent potențial la Paris.

115 În ceea ce privește liberalizarea sectorului aerian, reclamanta nu a reușit să demonstreze, în lipsa unui element concret care să îi sprijine afirmația, că liberalizarea menționată anterior, al cărei impact rămâne dificil de măsurat, ar permite KLM să își dezvolte baza concurențială și, în acest fel, să își crească forța comercială și să concureze Air France la Paris, în special prin propunerea de servicii dinspre Paris și către țări din afara Europei. Prin urmare, prima parte a motivului trebuie să fie respinsă.

116 În ceea ce privește caracterul KLM de concurent potențial la Paris, trebuie amintit faptul că, conform unei jurisprudențe constante, examinarea condițiilor de concurență se bazează nu numai pe concurența actuală dintre întreprinderile deja prezente pe piața relevantă, ci, de asemenea, pe concurența potențială, pentru a stabili dacă, ținând seama de structura pieței și de contextul economic și juridic care reglementează funcționarea acesteia, există posibilități reale și concrete ca întreprinderile în cauză să concureze între ele sau ca un concurent nou să poată intra pe piața relevantă și să concureze întreprinderile stabilite (Hotărârea Tribunalului din 15 septembrie 1998, European Night Services și alții/Comisia, T-374/94, T-375/94, T-384/94 și T-388/94, Rep., p. II-3141, punctul 137).

117 În această privință, trebuie să se examineze, în primul rând, argumentul privind caracterul limitat al pieței interne a KLM, astfel cum susține reclamanta, și, în al doilea rând, argumentul prezentat de aceasta cu privire, în special, la proximitatea orașului Amsterdam, centru de activități al KLM, în raport cu Parisul.

Cu privire la caracterul limitat al pieței interne a KLM

118 Rezultă din decizia atacată că un transportator de rețea poate fi considerat drept un concurent potențial pe o rută numai dacă acesta poate să fie legat în mod direct de nodul său aerian. În considerentul 17, decizia atacată prevede că „sistemul radial este determinant în decizia transportatorilor de rețea de a exploata (sau nu) un serviciu de transport aerian de pasageri pe o anumită pereche O&D”. Aceasta adaugă că: „companiile aeriene de rețea își concentrează traficul într-un anumit nod aerian și dispersează pasagerii prin intermediul unei conexiuni către diverse raze ale rețelei radiale” și că „în general, companiile aeriene nu operează în perechi de orașe care nu sunt legate de nodurile aeriene ale acestora”. În această privință, trebuie subliniat faptul că reclamanta nu contestă fuziunea efectivă de către companiile aeriene de rețea a activităților acestora pe respectivele noduri.

119 În ceea ce privește rutele pe distanțe scurte și astfel cum explică și Comisia, costurile suportate de companiile aeriene de rețea sunt de asemenea natură încât acestea furnizează, în general, servicii pe aceste rute numai dacă sunt legate de nodurile aeriene ale acestora sau dacă acestea sunt singurul operator pe rutele în cauză. Prin urmare, orice operator nou intrat pe aceste rute ar fi, în mod logic, compania națională din punctul de origine sau de destinație al rutelor menționate anterior sau o companie de tip low-cost, ceea ce explică de ce KLM nu ar putea să opereze pe aceste piețe, în cazul în care rutele nu sunt legate de Amsterdam.

120 În ceea ce privește rutele pe distanțe lungi, din înscrisurile Comisiei rezultă că o anumită proporție din pasagerii trebuie să fie constituită din pasageri în tranzit, pentru ca o companie aeriană să poată vinde un număr important de locuri și să păstreze viabilitatea pe termen lung a serviciului său. Prin urmare, acest lucru este posibil numai dacă aceasta poate să își alimenteze serviciul lung curier cu traficul de pe alte rute prin intermediul nodului său aerian.

121 În speță, părțile nu contestă faptul că, la Amsterdam, majoritatea pasagerilor sunt în tranzit, permițând în acest fel KLM să își păstreze viabilitatea activității sale pe nodul respectiv. Or, reclamanta nu demonstrează că KLM dispune de o rețea care să îi permită să transporte pasageri dinspre Paris către alte destinații din Franța. Prin urmare, chiar presupunând că KLM ar avea intenția să își dezvolte activitățile, pe care reclamanta le descrie drept limitate, organizarea KLM nu pare să îi permită exercitarea unei presiuni concurențiale asupra Air France la Paris.

122 Trebuie să se constate că, în speță, reclamanta nu a demonstrat potrivit legii că abordarea adoptată de Comisie privind centralizarea activităților KLM la Amsterdam este viciată de o eroare vădită de apreciere.

Cu privire la proximitatea orașului Amsterdam, centru de activități al KLM, în raport cu Parisul și la caracterul limitat al concurenței existente în privința serviciilor de transport aerian internațional dinspre Paris

123 Rezultă din înscrisurile Comisiei că stabilirea unei legături între două aeroporturi atât de apropiate precum Paris și Amsterdam nu pare să fie viabilă din punct de vedere strategic. Astfel, alte companii aeriene au motive comerciale mai evidente decât KLM de a intra pe această piață, având în vedere că este puțin probabil ca un pasager să considere drept un avantaj posibilitatea de a beneficia de o escală atât la Paris, cât și la Amsterdam. Întrucât principalele destinații ale KLM sunt dinspre Amsterdam către Statele Unite și Extremul Orient, reclamanta nu a demonstrat că există vreun interes economic din partea KLM de a-și dezvolta activități de la Paris, având în vedere că obține profit la Amsterdam atât de la pasagerii în tranzit, care vin din Statele Unite, cât și de la pasagerii locali care pleacă spre Extremul Orient. Mai mult, o asemenea strategie comercială riscă să concureze direct activitățile dezvoltate și centralizate la Amsterdam și care par să facă parte integrantă din specificul organizațional al KLM. În cele din urmă, ar fi necesare investiții importante, fără să poată fi identificat în mod clar profitul, ceea ce limitează considerabil relevanța afirmației reclamantei conform căreia KLM ar trebui să fie considerată drept concurent potențial al Air France la Paris.

124 În cele din urmă, în ceea ce privește afirmația reclamantei conform căreia concurența care există în privința serviciilor de transport aerian internațional dinspre Paris este limitată, trebuie să se constate că, în afară de această simplă afirmație, reclamanta nu a adus niciun argument în sprijinul acestei poziții. Prin urmare, Tribunalul nu poate să se pronunțe cu privire la impactul acestei afirmații.

125 În consecință, reclamanta nu a demonstrat potrivit legii că a fost săvârșită de către Comisie o eroare vădită de apreciere considerând că KLM nu era un concurent potențial al Air France la Paris.

126 Rezultă că a doua parte a motivului trebuie să fie respinsă, precum și, prin urmare, al patrulea motiv în întregime.

5. Cu privire la al cincilea motiv, întemeiat pe o eroare vădită de apreciere a angajamentelor asumate de părțile la fuziune

127 Prezentul motiv se structurează în șapte părți. În prima parte, reclamanta susține că angajamentele ar fi trebuit să fie extinse la piețele pe care nu există suprapuneri. În a doua și a treia parte, reclamanta subliniază, pe de o parte, că angajamentele nu sunt atractive pentru companiile de tip low-cost și, pe de altă parte, că nu există un transfer al unei activități viabile. În a patra și a cincea parte, aceasta susține că transferul sloturilor și celelalte măsuri rectificative adoptate au un caracter inadecvat. În a șasea parte, reclamanta subliniază neidentificarea unui operator nou intrat pe piață și inexistența unei intrări rapide și durabile a unui concurent. În cele din urmă, în partea a șaptea, reclamanta subliniază faptul că trenul de mare viteză Thalys nu este luat în considerare în calitate de concurent.

128 Conform unei jurisprudențe constante, Comisia dispune de o largă putere de apreciere pentru a evalua necesitatea asumării de angajamente pentru a elimina îndoielile serioase ridicate de o fuziune. Rezultă că nu este de competența Tribunalului să înlocuiască aprecierea sa cu cea a Comisiei, controlul său trebuind să se limiteze la stabilirea faptului că nu a fost comisă o eroare vădită de apreciere de către Comisie. În special, pretinsa neluare în considerare a angajamentelor sugerate de reclamantă nu dovedește în sine că decizia atacată este viciată de o eroare vădită de apreciere, iar faptul că alte angajamente ar putea, de asemenea, să fie acceptate, sau chiar ar fi mai avantajoase pentru concurență, nu poate justifica anularea deciziei menționate anterior în măsura în care Comisia putea să concluzioneze în mod rezonabil că angajamentele prevăzute în decizie permiteau eliminarea îndoielilor serioase (Hotărârea Tribunalului din 30 septembrie 2003, ARD/Comisia, T-158/00, Rep., p. II-3825, punctele 328 și 329).

129 În cadrul exercitării controlului său judecătoresc, Tribunalul trebuie să țină seama de scopul specific al angajamentelor asumate în cursul fazei I, care, contrar angajamentelor asumate în cursul fazei II, nu au ca obiect împiedicarea creării sau consolidării unei poziții dominante, ci eliminarea tuturor îndoielilor serioase în această privință. Prin urmare, în cazul în care Tribunalului i se solicită să examineze dacă angajamentele asumate în cursul fazei I sunt, având în vedere domeniul de aplicare și conținutul acestora, de natură să permită Comisiei să adopte o decizie de aprobare fără inițierea fazei II, acesta are sarcina să verifice că, fără a comite o eroare vădită de apreciere, Comisia a fost îndreptățită să considere că angajamentele menționate constituiau un răspuns direct și suficient de natură să elimine în mod clar toate îndoielile serioase (Hotărârea Tribunalului din 3 aprilie 2003, Royal Philips Electronics/Comisia, T-119/02, Rep., p. II-1433, punctele 79 și 80).

Cu privire la prima parte, întemeiată pe lipsa extinderii angajamentelor la piețele pe care nu există suprapuneri

– Argumentele părților

130 Reclamanta consideră că angajamentele ar fi trebuit să fie extinse pentru a include rute pe care Comisia nu identificase probleme de concurență, datorită caracterului neatractiv al piețelor în cauză. Reclamanta amintește că, în timpul procedurii administrative, a propus Comisiei un număr important de sloturi care trebuiau cedate pentru ca angajamentele să poată fi pe deplin eficiente. Prin urmare, aceasta se întreabă dacă poziția sa a fost într-adevăr luată în considerare. În plus, aceasta susține că înșeși Comisia s-a limitat să accepte angajamente referitoare la rute fără a lua în considerare piețele relevante de pe fiecare din rutele avute în vedere.

131 Comisia consideră că, în lipsa unei necesități reale, nu există o justificare pentru solicitarea părților la fuziune să renunțe la sloturi pe rute unde nu există probleme de concurență.

– Aprecierea Tribunalului

132 Comisia recunoaște, la punctul 17 din comunicarea privind măsurile rectificative, că, „pentru a garanta valabilitatea exploatării, poate fi necesar să fie incluse în ansamblul de cedat activități legate de piețe pe care Comisia nu a identificat probleme de concurență, deoarece aceasta este singura modalitate posibilă de creare a unui concurent efectiv pe piețele afectate”. Aceasta precizează în înscrisurile sale că măsurile respective trebuie să fie decise în lumina principiului proporționalității.

133 Conform unei jurisprudențe constante, principiul proporționalității impune ca actele instituțiilor comunitare să nu depășească limitele a ceea ce este adecvat și necesar pentru realizarea obiectivelor urmărite, fiind stabilit că, atunci când este posibilă alegerea între mai multe măsuri corespunzătoare, este necesar să se recurgă la cea mai puțin constrângătoare și că inconveniente cauzate nu trebuie să fie disproporționate în raport cu scopurile vizate (Hotărârea Curții din 5 mai 1998, National Farmers' Union și alții, C-157/96, Rep., p. I-2211, punctul 60; Hotărârea Tribunalului din 27 septembrie 2002, Tideland Signal/Comisia, T-211/02, Rep., p. II-3781, punctul 39, și Hotărârea Tribunalului din 13 aprilie 2005, Verein für Konsumenteninformation/Comisia, T-2/03, Rep., p. II-1121, punctul 99).

134 Rezultă din cele menționate anterior că angajamentele trebuie să fie decise în lumina problemelor concurențiale ridicate pe piețele afectate, având în vedere că, dacă poate fi păstrată concurența pe piețele menționate anterior, nu este necesară extinderea de către Comisie a domeniului de aplicare a angajamentelor la piețele neafectate, conform principiului proporționalității.

135 În speță, reclamanta susține că angajamentele ar fi trebuit să fie extinse de către Comisie pe piețe unde nu există suprapuneri, astfel încât să se elimine toate barierele la intrarea pe piață. Cu toate acestea, reclamanta susține acest lucru pur și simplu și nu identifică piețele pe care Comisia ar fi trebuit să extindă angajamentele menționate.

136 În plus, Tribunalul observă că, în cursul procedurii administrative, reclamanta a părut predispusă la utilizarea anumite sloturi care au fost cedate de părțile la fuziune pentru piețe care nu au fost afectate de fuziune. Prin urmare, reclamanta și-a demonstrat intenția de a beneficia de angajamentele asumate de entitatea fuzionată pentru a-și crește prezența comercială pe piețe unde nu există probleme de concurență, fără a demonstra însă că această utilizare ar garanta o concurență efectivă pe piețele afectate.

137 Or, trebuie amintit că angajamentele nu pot fi considerate drept un mijloc de a favoriza, fără un motiv concurențial, un eventual concurent care dorește să intre pe o anumită piață. Prin urmare, faptul că angajamentele nu au fost extinse de către Comisie pe piețe unde nu există suprapuneri, deși această măsură ar fi putut să favorizeze interesele comerciale ale reclamantei pe piețele neafectate de fuziune, nu dovedește în niciun fel că această extindere reprezintă singura modalitate posibilă de a crea un concurent efectiv pe piețele afectate.

138 În cele din urmă, în ceea ce privește argumentul reclamantei conform căruia Comisia s-a limitat să accepte angajamente care se referă la rute, dar nu și la piețele relevante de pe fiecare din rutele propuse, trebuie să se constate că reclamanta, invitată să clarifice acest argument la ședință, nu a identificat piețele menționate și nu a prezentat niciun element relevant care să dovedească o eroare vădită de apreciere.

139 Din cele menționate anterior rezultă că reclamanta nu a demonstrat că a fost comisă o eroare vădită de apreciere de către Comisie. Prin urmare, prima parte a motivului trebuie să fie respinsă.

Cu privire la a doua parte, întemeiată pe lipsa de atractivitate a angajamentelor pentru companiile de tip low-cost

– Argumentele părților

140 Conform reclamantei, măsurile rectificative în cauză sunt puțin interesante pentru transportatorii de tip low-cost sau pentru cei care nu dispun de rețele, deoarece acestea implică legături și relații comerciale care cresc costurile. Conform acesteia, concurentul cel mai posibil să pătrundă pe ruta Paris-Amsterdam este o companie de tip low-cost. Din cele nouă piețe afectate în Europa, reclamanta susține că numai trei rute implică un număr suficient de pasageri pentru ca o companie de tip low-cost să le poată considera profitabile. În plus, sunt necesare importante investiții în publicitate pe aceste piețe pentru a crește vizibilitatea noilor operatori intrați pe piață și pentru a contracara prezența părților la fuziune și prezența Alitalia. În cele din urmă, platformele de corespondență nu ofereau condiții atractive pentru companiile de tip low-cost datorită aglomerațiilor care cauzează întâzieri și creșteri ale costurilor.

141 Comisia contestă poziția reclamantei conform căreia măsurile rectificative sunt puțin interesante pentru companiile aeriene de tip low-cost.

– Aprecierea Tribunalului

142 Tribunalul constată că din decizia atacată rezultă că respectiv, Comisia nu s-a limitat să accepte o cedare a sloturilor, având în vedere că alte angajamente au consolidat această măsură pentru a încuraja toate companiile aeriene, inclusiv companiile de tip low-cost, să pătrundă pe piețele afectate.

143 În temeiul măsurii rectificative privind programele de fidelizare, pasagerii zborurilor exploatare de către companii aeriene concurente pe piețele afectate pot să obțină „mile” de la entitatea fuzionată, conferind astfel un avantaj care nu poate fi neglijat acestor pasageri și, prin urmare, în mod indirect, companiilor aeriene concurente (punctul 6 din pachetul de angajamente). În cazul în care reclamanta nu dorește să participe, de exemplu, la programul de fidelizare din cauza propriilor nevoi și a organizării sale, această atitudine reprezintă o decizie comercială proprie. Prin urmare, o asemenea opțiune strategică nu poate dovedi faptul că măsurile rectificative adoptate nu erau adecvate și, în consecință, existența unei erori evidente de apreciere imputabilă Comisiei.

144 Trebuie să se constate că este posibil, de asemenea, pentru companiile de tip low-cost să obțină profit din acordurile interlinie, care permit propunerea unei călătorii dus-întors, una dintre călătorii fiind asigurată de entitatea fuzionată (punctul 5 din pachetul de angajamente). În plus, angajamentele stipulează că, la Paris, companiile aeriene pot să obțină sloturi fie la CGD, fie la Orly, astfel încât să răspundă diverselor preferințe organizaționale și comerciale ale companiilor aeriene.

145 Faptul că, din cele nouă rute identificate de Comisie ca ridicând probleme de concurență, numai trei erau rentabile pentru o companie aeriană de tip low-cost, nu demonstrează că a fost comisă o eroare vădită de apreciere de către Comisie. Angajamentele asumate la sfârșitul fazei I urmăresc să elimine îndoielile serioase întâmpinate de Comisie în ceea ce privește compatibilitatea fuziunii cu piața comună și nu pot scuti noii operatori intrați pe piață de asumarea costurilor implicate de pătrunderea pe o piață, aceste investiții fiind inerente, în mod logic, oricărei activități comerciale.

146 În plus, numărul mic de pasageri pe anumite piețe afectate, și anume un număr mai mic de 70 000 de pasageri pe an, nu demonstrează că angajamentele nu sunt atractive pentru companii de tip low-cost. Din înscrisurile Comisiei rezultă că reclamanta și-a manifestat interesul de a

pătrunde pe acest tip de piață, astfel cum o dovedește intrarea acesteia pe piața Amsterdam-Bristol în 2003, rută care implica numai 59 314 de pasageri pe an.

147 În plus, prezența unor actori importanți pe o piață poate face intrarea unui nou concurent mai puțin facilă, dar nu poate fi considerată drept o piedică absolută pentru o astfel de intrare. Acest lucru este demonstrat, în special, de numărul mare de companii de tip low-cost care pătrund pe piețe unde operează deja companii aeriene puternice.

148 În ceea ce privește argumentul reclamantei conform căruia nodurile aeriene nu oferă condiții atractive pentru companiile aeriene de tip low-cost, din cauza aglomerațiilor și a vârfurilor de trafic care generează concomitent întâzieri și creșteri ale costurilor, Tribunalul constată că reclamanta a încercat, în cursul procedurii administrative, să demonstreze că cedarea sloturilor nu era suficientă pentru încurajarea noilor operatori intrați pe piață. Cu toate acestea, o asemenea afirmație contrazice conținutul răspunsului acesteia adresat Comisiei la 14 ianuarie 2004, în care explică că „și cu o prezență limitată la Paris, [aceasta] este, cu toate acestea, cel mai apropiat concurent [...] al Air France, în termeni de călătorii aeriene interne pe teritoriul francez”, că „[aceasta] încearcă în mod activ să stabilească o bază de operațiuni la [Orly]”, că „la ora actuală, [aceasta] posedă patru avioane care au baza acolo [...], trei avioane suplimentare [care operează] la [CDG]” și, în cele din urmă, că „[aceasta] preferă să utilizeze [Orly] mai mult decât [CDG], ținând seama de proximitatea acestuia în raport cu centrul Parisului”.

149 În cele din urmă, trebuie subliniat faptul că a fost efectuată de către Comisie o investigație privind piața, în cadrul căreia au fost chestionați 90 de concurenți, și, prin urmare, aceasta nu s-a limitat numai la preocupările companiilor de tip low-cost, ceea ce explică faptul că angajamentele pot, eventual, să nu răspundă în întregime necesităților reclamantei. Angajamentele sunt destinate să păstreze concurența globală pe piețele afectate, care nu trebuie să fie limitată la cea exercitată numai de companiile aeriene, având în vedere că transportatorii feroviari pot fi concurenți activi pe unele piețe, astfel cum subliniază Comisia (a se vedea, în acest sens, punctul 7 din pachetul de angajamente).

150 Din cele menționate anterior rezultă că reclamanta nu a prezentat niciun element relevant care să poată dovedi o eroare vădită de apreciere imputabilă Comisiei.

151 În consecință, a doua parte a motivului trebuie să fie respinsă.

Cu privire la a treia parte, întemeiată pe lipsa de transfer a unei activități viabile

– Argumentele părților

152 Reclamanta subliniază că mai degrabă Comisia s-a limitat să reducă barierele la intrare decât să garanteze unui concurent transferul unei activități viabile sau transferul de cote de piață, ceea ce nu corespunde practicii sale obișnuite.

153 Comisia consideră că reclamanta nu poate să îi reproșeze faptul că nu a solicitat cedarea unei activități viabile, dat fiind că niciuna dintre părțile la fuziune nu avea activități care să poată fi cedate cu ușurință. În plus, aceasta amintește că, în comunicarea privind măsurile rectificative, se prevede că alte tipuri de măsuri pot fi acceptate.

– Aprecierea Tribunalului

154 Trebuie notat că, în temeiul comunicării privind măsurile rectificative, elementele cedate trebuie să constituie o activitate viabilă care, dacă este exploatată de un cumpărător corespunzător, va trebui să poată face concurență în mod efectiv și durabil noii entități. Deși cedarea este măsura rectificativă preferată de Comisie, aceasta poate totuși să accepte și altele. Pot exista situații în care cedarea unei activități se dovedește a fi imposibilă. În asemenea cazuri, Comisia trebuie să stabilească dacă alte tipuri de măsuri rectificative pot sau nu să aibă un efect suficient pe piață pentru a restabili o concurență efectivă (punctele 14 și 26 din comunicare).

155 Rezultă din înscrisurile Comisiei că părțile la fuziune nu dispuneau de o activitate viabilă care să poată fi cedată, aceasta considerând că principala barieră la intrarea pe piață era legată de insuficiența sloturilor disponibile pe marile aeroporturi.

156 În această privință, Comisia demonstrează potrivit legii că respectiva cesiune de aeronave poate să nu remedieze în mod eficient problemele de concurență ridicate de fuziune, întrucât este dificil, sau chiar imposibil, să se verifice dacă cei care cumpără aeronavele menționate le utilizează efectiv pe piețele afectate. În plus, un potențial operator intrat pe piață poate împrumuta sau achiziționa o aeronavă de ocazie, întrucât utilizarea sau posesia unei aeronave nu pare să fie o barieră pentru o intrare pe piață cât mai rapidă.

157 În speță, trebuie să se constate că reclamanta nu a prezentat niciun element care să poată demonstra că accesul la sloturi nu era cea mai importantă barieră la intrare.

158 În această privință, Tribunalul subliniază că reclamanta, în ciuda argumentelor pe care le aduce în prezenta acțiune, a admis că accesul la sloturi constituie bariera esențială la intrarea pe piață, întrucât, în răspunsurile din 14 și 30 ianuarie 2004, aceasta a precizat următoarele:

„Lipsa de acces la [sloturi] este bariera fizică cea mai vădită la intrare. Fără acces la [sloturi] [...], companiile aeriene nu pot să introducă noi servicii, nici să stabilească noi baze de operațiuni pentru extinderea activităților acestora [...] [Aceasta] este dezavantajată la nivel concurențial de lipsa de acces la [sloturi] și la alte infrastructuri de care are nevoie pentru extinderea rețelei sale [...] Lipsa de acces la [sloturi] și alte infrastructuri împiedică [reclamanta] să stabilească baze de operațiuni în orașe [...] precum Paris [...]”.

159 Prin urmare, reclamanta nu demonstrează potrivit legii că a fost comisă o eroare vădită de apreciere de către Comisie prin autorizarea fuziunii în urma angajamentelor axate pe o limitare a barierelor la intrare mai degrabă decât pe transferul unei activități viabile către un concurent.

160 În consecință, a treia parte a motivului trebuie să fie respinsă.

Cu privire la a patra parte, întemeiată pe insuficiența sloturilor cedate

– Argumentele părților

161 Reclamanta susține că prin cedarea de sloturi nu se încurajează intrările noi sau și nu rezultă restabilirea concurenței, astfel cum stau măturie cauzele Lufthansa/SAS/United Airlines (cauzele COMP/D-2/36.201, 36.076 și 36.078) și Swissair/Sabena (Cauza IV/M.616). În plus, întrucât o fuziune implică o modificare structurală durabilă a pieței, orice angajament trebuie să aibă o natură permanentă. Prin urmare, faptul că cedarea sloturilor a fost impusă pentru o durată nelimitată este lipsit de relevanță.

162 Conform reclamantei, Comisia s-a limitat, în mod greșit, la barierele la intrare constituite de sloturi, fără a analiza problema dominației pe nodurile aeriene sau avantajele obținute din redenumirea părților la fuziune și din frecvențele oferite de acestea din urmă. Mai mult, Comisia nu a explicat în ce fel numărul sloturilor care trebuie cedate ar garanta un transfer suficient de cote de piață care să permită eliminarea cvasi-monopolului părților la fuziune pe piețele afectate, cu atât mai mult cu cât sloturile nu au fost cedate „în bloc”. De asemenea, cedarea sloturilor nu este adecvată, deoarece permite numai o frecvență maximă de șase zboruri pe zi și numai pentru ruta Paris-Amsterdam.

163 Reclamanta susține, în plus, că a fost comisă o eroare vădită de apreciere de către Comisie prin autorizarea părților la fuziune să păstreze peste 50 % din sloturile disponibile pe fiecare dintre rutele prevăzute de angajamente, fără a asigura intrarea unui concurent unic pe aceste rute. Aceasta subliniază că, pe ruta Paris-Amsterdam, părțile la fuziune vor păstra cel puțin 59 % din totalul frecvențelor, procent pe care îl consideră excesiv, având în vedere că atractivitatea acestei rute este limitată din cauza prezenței Thalys, care deține 45 % din cotele de piață de pe această rută.

164 Comisia contestă argumentul conform căruia cedarea sloturilor este o măsură neadecvată și face trimitere la deciziile recente ale acesteia [cauzele British Midland/Lufthansa/SAS (cauza COMP/37.812) și British Airways/SN Brussels Airlines (cauza COMP/A/38.477/D2)].

165 Intervenienta observă că, pentru prima dată, cedarea sloturilor este impusă pentru o durată nelimitată, subliniind faptul că angajamentele sunt însoțite de toate garanțiile procedurale necesare pentru a asigura un impact concurențial real.

– Aprecierea Tribunalului

166 Astfel cum a demonstrat Comisia, în mod întemeiat, (a se vedea punctul 155 și următoarele de mai sus), principala barieră la intrarea în sectorul aerian constă în lipsa de sloturi disponibile pe marile aeroporturi. Prin urmare, este necesar să se stabilească dacă, în mod eronat, Comisia a considerat că, în prezenta cauză, cedarea sloturilor, astfel cum este prevăzută în pachetul de angajamente, putea să constituie o măsură eficientă de păstrare a unei concurențe efective. În acest cadru, reclamanta trebuie să dovedească faptul că cedarea sloturilor, astfel cum este prevăzută de măsurile rectificative, nu era suficientă pentru a remedia problemele de concurență ridicate.

167 În speță, reclamanta se limitează la invocarea faptului că aceasta a propus, în cadrul procedurii administrative, un număr mai mare de sloturi de cedat, ceea ce, conform acesteia, ar fi permis noilor operatori intrați pe piață să concureze în mod durabil părțile la fuziune.

168 În această privință, trebuie amintit că, pentru a stabili numărul corespunzător de sloturi care trebuie cedat, Comisia a luat în considerare toate elementele care i-au fost comunicate de către actorii de pe piață consultați. Din înscrisurile Comisiei rezultă că aceasta s-a bazat pe faptul că, pentru majoritatea pasagerilor de afaceri, factorul determinant nu este reprezentat de numărul de zboruri zilnice, ci de numărul de zboruri oferite la orele de vârf, pentru ca pasagerii în cauză să poată efectua o călătorie dus-întors în aceeași zi.

169 În plus, Comisia subliniază că numeroși concurenți au considerat angajamentele ca fiind satisfăcătoare pentru remedierea problemelor de concurență create de fuziune. Dintre cei 14

clienți de afaceri consultați în cadrul investigației privind piața efectuată de Comisie, zece au considerat că cedarea sloturilor era suficientă, cele șase frecvențe pe zi fiind, în opinia acestora, o alternativă la entitatea fuzionată pe ruta Amsterdam-Paris. Reclamanta a fost singura companie de tip low-cost care nu le-a considerat suficiente. Prin urmare, în lumina reacției obținute, Comisia a putut să considere că propunerea reclamantei, conform căreia aproape 22 600 de sloturi trebuiau să fie cedate la Orly, reprezentând aproape 31 de zboruri pe zi, era disproporționată.

170 În plus, trebuie subliniat că un operator nou intrat pe piață va avea posibilitatea, în practică, să depășească numărul de șase frecvențe pe zi pe această rută, datorită acordurilor pentru rezervare de capacitate, entitatea fuzionată fiind obligată să pună la dispoziția pasagerilor operatorului nou intrat pe piață un anumit număr de locuri pentru zborurile acesteia (punctul 9 din pachetul de angajamente).

171 În ceea ce privește frecvențele impuse pentru celelalte piețe afectate, care variază între două și patru frecvențe pe zi, Tribunalul constată că reclamanta nu a prezentat niciun element care să poată demonstra că acestea nu sunt suficiente pentru a remedia problemele de concurență, întrucât aceasta își concentrează argumentația pe piața Paris-Amsterdam.

172 În ceea ce privește argumentul reclamantei conform căruia sloturile ar fi trebuit să fie cedate mai degrabă în bloc decât mai multor concurenți, trebuie subliniat că angajamentele specifică faptul că ar trebui preferat operatorul nou intrat pe piață care poate să opereze cel mai mare număr de frecvențe zilnice pe ruta Paris-Amsterdam (punctul 3.4 din pachetul de angajamente). Prin urmare, o cedare în bloc rămâne posibilă în cazul în care un operator nou intrat pe piață este în măsură să asigure un număr mare de frecvențe zilnice pe această rută. Flexibilitatea astfel oferită de angajamente permite o cedare a sloturilor care se poate adapta la nevoile potențialilor noi operatori intrați pe piață, având în vedere că operatorul nou intrat pe piață va avea posibilitatea, în ceea ce privește Parisul, să opteze pentru Orly sau CDG.

173 Rezultă din cele menționate anterior că reclamanta nu a adus niciun element relevant în sprijinul afirmației sale conform căreia Comisia nu a demonstrat în ce fel cedarea sloturilor menționate ar permite un transfer de cote de piață care să poată elimina dominația părților la fuziune pe cele 14 piețe afectate.

174 În plus, trebuie amintit faptul că cotele de piață deținute de părțile la fuziune au determinat Comisia să considere că ar trebui să fie propuse angajamente pe piețele afectate, pe care părțile menționate beneficiau de o cotă de piață de aproape 50 %, respectând astfel prezumția de dominanță, astfel cum rezultă din jurisprudență (a se vedea, în acest sens, Hotărârea Curții din 3 iulie 1991, AKZO/Comisia, C-62/86, Rep., p. I-3359, punctul 60).

175 Prin urmare, faptul că părțile la fuziune ar putea eventual să păstreze o cotă de piață importantă pe piețele afectate, astfel cum pretinde reclamanta în privința pieței Paris-Amsterdam, nu dovedește o eroare vădită de apreciere imputabilă Comisiei. Comisia a acceptat angajamente importante pe această piață știind, pe de o parte, că intrarea de noi concurenți pe această rută va fi încurajată de măsurile rectificative și, pe de altă parte, că îmbunătățirea infrastructurilor Thalys, care va fi realizată în 2007, o va face mai competitivă pentru pasagerii pentru care timpul este o prioritate. Aceste elemente constituie suficienți factori pentru a reduce puterea concurențială a entității fuzionate.

176 Din cele menționate anterior rezultă că reclamanta nu a demonstrat existența unei erori evidente de apreciere care este imputabilă Comisiei.

177 În consecință, a patra parte a motivului trebuie să fie respinsă.

Cu privire la a cincea parte, întemeiată pe caracterul neadecvat al celorlalte măsuri rectificative

– Argumentele părților

178 Reclamanta consideră că măsurile rectificative nu prezintă gradul de certitudine și de încredere care să permită garantarea restabilirii unei structuri concurențiale. Aceasta notează că părțile la fuziune și-au consolidat măsurile rectificative privind sloturile prin angajamente pe care aceasta le califică drept comportamentale și reglementate la articolul 81 CE. Reclamanta deduce din aceasta că măsurile rectificative sunt lipsite de eficiență și nu vor putea împiedica apariția sau consolidarea unei poziții dominante, deoarece nu sunt coerente din punct de vedere economic și strategic. În plus, Comisia nu a prevăzut în decizia atacată dispoziții de revocare în cazul neîndeplinirii angajamentelor.

179 În cele din urmă, reclamanta consideră că abordarea adoptată de Comisie constituie o încălcare a încrederii legitime și adaugă faptul că formularea angajamentelor nu demonstrează cum pot fi pe deplin eficiente acestea din urmă.

180 Comisia susține că argumentul reclamantei nu este întemeiat. În această privință, Comisia amintește că pachetul de angajamente propus a fost considerat de către companiile aeriene de rețea ca fiind suficient pentru a soluționa problemele de concurență. În plus, în ceea ce privește natura comportamentală a angajamentelor în cauză, Comisia insistă asupra faptului că punerea la dispoziție a sloturilor, pe o durată nelimitată, nu se bazează pe simple angajamente de natură comportamentală, obligațiile impuse entității fuzionate constituind condiții și nu simple obligații.

– Aprecierea Tribunalului

181 În speță, din decizia atacată rezultă că angajamentele asumate privind sloturile au fost consolidate de măsuri suplimentare importante, în favoarea concurenței, precum înghețarea frecvențelor timp de șase sezoane consecutive, astfel cum sunt stabilite de IATA, acorduri interlinie, acorduri pentru rezervare de capacitate, acorduri speciale privind cote-părți, accesul la programul de fidelizare, servicii intermodale și angajamente privind tarifele. În consecință, nu se poate reproșa Comisiei faptul că s-a rezumat la problema accesului la sloturi.

182 În ceea ce privește afirmația reclamantei privind slăbiciunea angajamentelor din cauza naturii comportamentale a acestora, trebuie amintit faptul că angajamentele comportamentale sunt suficiente prin natura lor pentru împiedicarea creării sau consolidării unei poziții dominante și trebuie să fie apreciate în fiecare caz în parte, la fel ca angajamentele structurale (a se vedea punctul 44 de mai sus, Hotărârea EDP/Comisia, punctul 100; a se vedea, de asemenea, în acest sens la punctul 40 de mai sus, hotărârile Tribunalului Gencor/Comisia, punctul 319; din 25 octombrie 2002, Tetra Laval/Comisia, T-5/02, Rep., p. II-4381, punctul 161, confirmată de Hotărârea Curții din 15 februarie 2005, Comisia/Tetra Laval, C-12/03 P, Rep., p. I-987, punctul 85).

183 În lumina dispozițiilor deciziei atacate privind cedarea sloturilor, măsura rectificativă cea mai importantă în prezenta cauză, angajamentele în cauză pot fi calificate drept structurale (punctele 2 și 14 din pachetul de angajamente). Părțile la fuziune se angajează să nu utilizeze sloturile cedate pentru o perioadă nelimitată, cu excepția circumstanțelor speciale care ar justifica ridicarea sau modificarea angajamentului. De asemenea, părțile la fuziune nu sunt în măsură să poată recupera sloturile după ce acestea au fost cedate, întrucât cele care nu mai sunt utilizate trebuie în mod obligatoriu să fie retrocedate coordonatorului, ceea ce elimină orice comportament care poate afecta eficacitatea angajamentelor (punctul 2.2 din pachetul de angajamente).

184 De asemenea, trebuie subliniat faptul că angajamentele au fost consolidate în mod considerabil, părțile la fuziune angajându-se să reducă intervalele orare de la 45 la 30 de minute pentru rutele pe distanțe scurte și de la 120 la 90 de minute pentru rutele pe distanțe lungi, condiții care au fost considerate fundamentale pentru operatorii nou intrați pe piață pentru a facilita intrarea pe piețe (a se vedea, în acest sens, considerentele 159-167 din decizia atacată).

185 Rezultă din cele menționate anterior că, în speță, reclamanta nu a reușit să demonstreze că măsurile rectificative nu sunt eficiente, argumentele sale în această privință fiind total neadecvate.

186 În plus, în ceea ce privește argumentul reclamantei conform căruia Comisia nu a supus decizia atacată unei revocări exprese în cazul neîndeplinirii angajamentelor, Tribunalul subliniază că decizia atacată prevede o procedură rapidă de soluționare a litigiilor în cazul în care un operator nou intrat pe piață, un furnizor nou de servicii de transport aerian sau un partener intermodal are motive să creadă că entitatea fuzionată nu respectă condițiile angajamentelor asumate față de partea respectivă (punctul 12 din pachetul de angajamente).

187 Mai mult, trebuie amintit faptul că angajamentele sunt supuse controlului unui mandatar. Acesta din urmă este responsabil cu monitorizarea bunei executări de către entitatea fuzionată a obligațiilor contractate prin angajamente, în măsura în care intră în domeniul de aplicare a mandatului care i-a fost încredințat, și poate propune entității fuzionate măsurile pe care le consideră necesare pentru a garanta respectarea angajamentelor (punctul 11.2.1 din pachetul de angajamente).

188 Rezultă din cele menționate anterior că părțile la fuziune nu sunt supuse unor simple declarații de intenție, ci, în speță, sunt supuse unor obligații a căror încălcare implică revocarea deciziei atacate care autorizează fuziunea, în conformitate cu articolul 6 alineatul (3) litera b) din Regulamentul nr. 4064/89. Rezultă că reclamanta nu a demonstrat conform legii nici că a fost comisă o eroare vădită de apreciere de către Comisie în ceea ce privește celelalte măsuri impuse părților la fuziune, nici că aceasta a încălcat principiul încrederii legitime, neaplicând în mod corespunzător dispozițiile comunicării privind măsurile rectificative.

189 În cele din urmă, în ceea ce privește argumentul reclamantei conform căruia formularea angajamentelor nu garantează eficacitatea acestora în scopul păstrării concurenței, trebuie subliniat că, în circumstanțele din speță, angajamentele nu sunt de o asemenea amploare și complexitate încât să îi fie imposibil Comisiei să stabilească, cu gradul de certitudine dorit, că o concurență efectivă ar fi restabilită pe piață (a se vedea, în acest sens, punctul 35 de mai sus, Hotărârea BaByliss/Comisia, punctul 178). De asemenea, trebuie să se constate că angajamentele acceptate de Comisie erau suficient de precise pentru a-i permite să le aprecieze efectele pe

piețele afectate, întrucât pachetul de angajamente prezintă cu precizie modul în care vor fi puse în aplicare măsurile rectificative. Prin urmare, acest argument trebuie să fie respins ca neîntemeiat.

190 În consecință, a cincea parte a motivului trebuie să fie respinsă.

Cu privire la a șasea parte, întemeiată pe neidentificarea unui operator nou intrat pe piață și nestabilirea unui termen pentru această intrare

– Argumentele părților

191 Reclamanta amintește că, în practica sa decizională anterioară legată de sectorul aerian, Comisia a solicitat deja ca părțile la o fuziune să identifice în avans un potențial operator nou intrat pe piață pentru serviciile identificate de Comisie ca ridicând probleme de concurență [(Cauza Austrian Airlines/Lufthansa (Cauza COMP/37.730)]. Or, în speță, Comisia s-a mulțumit cu „interesul concret” manifestat de companiile aeriene Volare, Meridiana și Virgin Express, fără a se asigura că aceste declarații de intenție se vor traduce printr-o intrare efectivă pe piață, care să poată contracara efectele anticoncurențiale. Mai mult, reclamanta consideră că, în cazul în care Comisia ar fi efectuat cercetări simple, ar fi fost descoperite cu ușurință dificultățile financiare ale Volare, astfel încât această companie aeriană nu putea fi considerată un cumpărător corespunzător. Prin urmare, reclamanta consideră că intrarea unui operator nou intrat pe piață este doar un pariu al Comisiei, atitudine care este în contradicție cu obligația acesteia de a se asigura că sunt eliminate îndoielile serioase cu privire la compatibilitatea fuziunii.

192 În plus, Comisia doar s-a mulțumit să afirme că angajamentele ar permite „reducerea considerabilă a riscului de a nu se produce noua intrare pe piață”. Cu toate acestea, Comisia recunoaște că rămâne un risc real ca noua intrare să nu aibă loc, indicând în memoriul acesteia în apărare că „chiar și în lipsa intrării unui nou concurent pe o anumită rută, angajamentele pot să își atingă obiectivul” și adaugă faptul că „acesta este cazul atunci când, sub efectul concurenței potențiale, aceste angajamente constrâng comportamentul noii entități”.

193 Reclamanta subliniază, de asemenea, că respectiva comunicare privind măsurile rectificative prevede că orice angajament trebuie să poată fi pus în aplicare în mod efectiv și în termen scurt. Astfel, și ținând seama de importanța identității unui operator nou intrat pe piață și de incertitudinile privind existența unor potențiali operatori nou intrați pe piață, intrarea ar trebui să aibă loc înainte de efectuarea tranzacției. Reclamanta insistă asupra faptului că niciun operator nou intrat nu a început să exploateze vreunul dintre sloturile cedate. De asemenea, neprevăzând un mecanism care să garanteze o intrare efectivă într-un termen precis, Comisia a încălcat cerințele stabilite de Regulamentul nr. 4064/89.

194 Comisia susține că nu era necesar ca părțile la fuziune să indice în avans un operator nou intrat, întrucât consultarea actorilor de pe piață, inițiată de aceasta înainte de pronunțarea deciziei atacate, a permis identificarea de potențiali operatori nou intrați pe piață, precum Volare, Virgin Express și Meridiana.

195 În ceea ce privește argumentul prezentat de reclamantă conform căruia Comisia s-a limitat să impună măsuri rectificative „care reduc în mod considerabil riscul neproducerii unei noi intrări pe piață”, Comisia subliniază că această mențiune a fost interpretată în mod greșit de către reclamantă, întrucât acest pasaj din memoriul său în apărare era destinat să demonstreze că efectul măsurilor rectificative avea un domeniu de aplicare mare și, în acest fel, va permite

„creșterea valorii [sloturilor] cedate și, prin urmare, reducerea considerabilă a riscului neproducerii unei noi intrări”. Astfel, Comisia a făcut în acest pasaj o comparație între, pe de o parte, fuziune, astfel cum se prezenta ținând seama de măsurile rectificative impuse, și, pe de altă parte, deciziile anterioare în privința alianțelor și fuziunilor în sectorul transportului aerian.

196 În cele din urmă, în ceea ce privește argumentul reclamantei conform căruia decizia atacată nu prevedea o punere în aplicare efectivă și rapidă a angajamentelor, Comisia subliniază că acesta nu a fost invocat în cerere și, prin urmare, nu este admisibil. În orice caz, Comisia consideră că faptul că încă nu a avut loc nicio nouă intrare pe piață este irelevant, întrucât validitatea deciziei atacate trebuie să fie apreciată în funcție de situația valabilă la data adoptării acesteia.

– Aprecierea Tribunalului

197 Trebuie amintit că, în temeiul articolului 6 alineatul (2) din Regulamentul nr. 4064/89, Comisia poate autoriza o fuziune dacă angajamentele propuse de părți permit eliminarea îndoielilor serioase în ceea ce privește compatibilitatea operațiunii menționate cu piața comună. În acest fel, Regulamentul nr. 4064/89 stabilește obiectivul care trebuie atins de Comisie, dar îi lasă acesteia o marjă largă de apreciere în ceea ce privește forma pe care o pot avea angajamentele în cauză. Regulamentul menționat anterior nu impune ca părțile notificatoare să identifice un operator nou intrat pe piață, deși o asemenea identificare poate fi necesară în anumite cazuri, în special în cazul în care niciun concurent nu își manifestă interesul de a pătrunde pe o piață afectată.

198 Tribunalul consideră că, în prezenta cauză, reclamanta nu a reușit să demonstreze că era necesară o identificare nominală, întrucât diverși concurenți, precum Meridiana, Virgin Express și Volare, și-au exprimat interesul, în timpul procedurii administrative, de a intra pe piețele afectate în urma angajamentelor propuse de părțile la fuziune.

199 Din înscrisurile Comisiei rezultă că Volare solicitase sloturi pentru rutele Paris-Amsterdam, Amsterdam-Milano, Amsterdam-Veneția și Amsterdam-Bologna. La ședință, Comisia a precizat, de asemenea, că Volare obținuse sloturi în urma Deciziei 2004/841/CE a Comisiei din 7 aprilie 2004 privind o procedură de aplicare a articolului 81 din Tratatul CE (Cauza COMP/A.38284/D2 – Air France/Alitalia) (JO L 362, p. 17), cu puțin timp înainte de adoptarea deciziei atacate, fapt care a susținut constatarea acesteia privind caracterul credibil al interesului manifestat de Volare în prezenta cauză.

200 Din cauza unei schimbări în cadrul acționariatului Volare, astfel cum pretinde Comisia, această companie nu a intrat, în cele din urmă, pe piețele citate anterior. Dacă lipsa pătrunderii pe piață ar fi legată de dificultățile financiare cu care se confrunta Volare, astfel cum susține reclamanta, și chiar presupunând că ar fi putut fi efectuată o anchetă aprofundată de către Comisie cu privire la situația financiară a acestei companii aeriene pentru a se asigura că cererea acesteia de sloturi va avea succes, lipsa unei asemenea verificări nu poate să constituie o eroare de apreciere care poate fi caracterizată ca fiind vădită și care poate să pună la îndoială legalitatea deciziei atacate. Astfel cum rezultă din înscrisurile Comisiei, alți concurenți puteau să pătrundă pe piețele afectate, având în vedere că în Europa există numeroase companii de tip low-cost care intenționează să intre pe piețele menționate anterior, precum Ryanair, Virgin Express, Smartwings, Sterling, Air Service și SkyEurope.

201 Mai mult, trebuie să se considere că pătrunderea pe o piață nouă poate necesita o anumită perioadă de timp pentru a permite noilor operatori intrați pe piață să evalueze caracterul profitabil al unei intrări pe piața menționată, în special din cauza investițiilor aferente acesteia. În această privință, trebuie amintit faptul că decizia atacată prevede că cedarea de sloturi are o durată nelimitată, ceea ce permite noilor operatori intrați să pătrundă pe piețele afectate în orice moment și fără constrângeri legate de timp (punctul 2 din pachetul de angajamente).

202 În plus, în cazul în care niciun nou operator intrat nu ar pătrunde pe piețele afectate, există, în orice caz, o anumită presiune concurențială asupra părților la fuziune deoarece, dacă entitatea fuzionată ar decide să crească prețurile, noi concurenți ar putea fi încurajați să pătrundă pe aceste piețe care ar deveni mai atractive. Rezultă din dosar că, pe rutele între Austria și Germania, nicio companie aeriană nu concura, în urmă cu cinci ani, Lufthansa și Austrian Airlines. Cu toate acestea, existența unor marje de profit considerabile, datorate prețurilor ridicate practicate de aceste două societăți au atras noi operatori, obligând astfel Lufthansa și Austrian Airlines să reacționeze adaptându-și politica prețurilor pentru a rămâne competitive. Rezultă că se putea deduce în mod îndreptățit de către Comisie că era foarte probabil ca un nou concurent să intre pe piețele afectate.

203 În ceea ce privește argumentul conform căruia niciun operator nou intrat nu a pătruns pe piețele afectate, trebuie amintit că în conformitate cu jurisprudența constantă, legalitatea actului atacat trebuie să fie evaluată în funcție de elementele de fapt și de drept existente la data adoptării actului (Hotărârile Curții din 7 februarie 1979, Franța/Comisia, 15/76 și 16/76, Rep., p. 321, punctul 7, și din 17 mai 2001, IECC/Comisia, C-449/98 P, Rep., p. I-3875, punctul 87; Hotărârea Tribunalului din 12 decembrie 1996, Altmann și alții/Comisia, T-177/94 și T-377/94, Rep., p. II-2041, punctul 119).

204 Prin urmare, decizia atacată trebuie să fie examinată pe baza faptelor existente la data adoptării acesteia și nu în lumina faptelor ulterioare acesteia. De asemenea, faptul că până la data ședinței niciun operator nu intrase pe piețele afectate este irelevant.

205 În ceea ce privește afirmația reclamantei conform căreia Comisia nu s-a asigurat că va avea loc o nouă intrare pe piață la scurt timp după autorizarea fuziunii, Tribunalul consideră că această critică, care nu a fost prezentată în cerere, are legătură cu prezentul motiv, întrucât urmărește să demonstreze existența unei erori evidente de apreciere în ceea ce privește conținutul angajamentelor asumate. Rezultă că acest argument nu constituie un nou motiv de drept, astfel cum pretinde Comisia, și, prin urmare, este admisibil.

206 Trebuie amintit că nu i s-a cerut Comisiei să identifice în mod clar un anumit operator nou intrat pe piață, diverși concurenți manifestându-și interesul de a pătrunde pe piețele afectate. Prin urmare, din argumentul reclamantei rămâne numai plângerea conform căreia Comisia nu s-a asigurat că este probabil ca un nou operator intrat să pătrundă rapid pe aceste piețe.

207 În această privință, conform comunicării privind măsurile rectificative, orice angajament trebuie să poată fi pus în aplicare în mod efectiv și în termen rapid pentru ca o fuziune să fie autorizată de Comisie (punctele 10 și 19). În speță, decizia atacată impune ca sloturile să fie oferite la o lună de la realizarea fuziunii (punctul 13 din pachetul de angajamente). Prin urmare, părțile la fuziune erau obligate să cedeze sloturile într-o perioadă scurtă de timp, permițând și favorizând în acest fel intrarea rapidă pe piață a unui nou concurent.

208 Prin urmare, plângerea conform căreia Comisia nu s-a asigurat că o nouă intrare va avea loc rapid nu este întemeiată.

209 Având în vedere cele menționate anterior, reclamanta nu a demonstrat potrivit legii că s-a comis de către Comisie o eroare vădită de apreciere prin faptul că nu a identificat un operator nou intrat pe piață și nu a stabilit o dată limită pentru o intrare pe piețele afectate.

210 În consecință, a șasea parte a motivului trebuie să fie respinsă.

Cu privire la a șaptea parte, întemeiată pe neluarea în considerare a trenului de mare viteză Thalys drept concurent

– Argumentele părților

211 Conform reclamantei, prezența Thalys constituie un obstacol pentru operatorii nou intrați pe ruta Paris-Amsterdam. Aceasta observă că, la ora actuală, Thalys dispune pe această rută de o cotă de piață de aproximativ 45 %, care probabil va crește ca urmare a îmbunătățirilor aduse infrastructurii, care vor reduce durata călătoriei. Mai mult, Comisia a estimat în mod greșit că o frecvență de șase zboruri pe zi era suficientă pentru pasagerii pentru care contează timpul, în vreme ce a recunoscut că o asemenea frecvență nu era suficientă în cazul Thalys (considerentul 71 din decizia atacată).

212 Comisia contestă această afirmație și amintește că Thalys nu este competitiv pentru clienții pentru care contează timpul, în special din cauza duratei călătoriei cu trenul. Numai o reducere a duratei călătoriei ar permite modificarea acestei situații, ceea ce ar necesita o îmbunătățire considerabilă a infrastructurilor.

– Aprecierea Tribunalului

213 În speță, plângerea reclamantei trebuie înțeleasă ca urmărind să demonstreze că, în lipsa aprecierii adecvate a impactului concurențial al Thalys asupra pieței Paris-Amsterdam, Comisia a săvârșit o eroare vădită de apreciere.

214 Din decizia atacată rezultă că, pe ruta Paris-Amsterdam, Thalys asigură șase frecvențe pe zi cu o durată de 4 ore și 9 minute (călătorie dus), durata unui zbor fiind de aproximativ trei ore din centrul unui oraș până în centrul celuilalt oraș (considerentele 70-72 din decizia atacată). Astfel, în ceea ce privește pasagerii care nu sunt interesați de factorul timp, Thalys poate fi considerat la ora actuală drept un concurent. În schimb, Comisia a putut să constate că Thalys nu este competitiv pentru clienții pentru care contează timpul, în special din cauza duratei călătoriei, drumul dus-întors cu trenul necesitând cu aproape două ore mai mult. Astfel, numai o scădere a duratei călătoriei ar permite modificarea acestei situații, ceea ce ar necesita, după cum subliniază Comisia, o îmbunătățire considerabilă a infrastructurilor.

215 În speță, reclamanta nu a prezentat niciun element care să poată demonstra că, în cazul Thalys, este greșită distincția efectuată de către Comisie între pasagerii pentru care contează timpul și cei pentru care nu contează. Prin urmare, critica reclamantei privind faptul că a fost estimat în mod greșit de către Comisie că o frecvență de șase zboruri pe zi era suficientă pentru pasagerii pentru care contează timpul, în vreme ce a recunoscut, la considerentul 71 din decizia

atacată, că o asemenea frecvență nu era suficientă în cazul Thalys pentru a soluționa problemele de concurență cu privire la călătorii pentru care contează timpul, nu este admisibilă.

216 În ceea ce privește argumentul reclamantei conform căruia Thalys constituie un obstacol pentru operatorii nou intrați pe piață, trebuie să se observe că Thalys a obținut creștere comercială anterior fuziunii, astfel încât companiile aeriene care doreau să pătrundă pe piața menționată trebuiau să ia în considerare acest factor concurențial. Prin urmare, prezența Thalys pe piața Paris-Amsterdam a obligat Comisia să se asigure că este păstrată nu doar concurența exercitată de companiile aeriene, ci și cea exercitată de furnizorii de alte mijloace de transport, precum transportul feroviar.

217 Măsurile rectificative privind serviciile intermodale permit, de exemplu, societății care exploatează Thalys să vândă un bilet dus-întors Paris-Amsterdam cu care un călător poate să ia trenul la dus și avionul la întors. Pentru a face această posibilitate atractivă, este prevăzut faptul că societatea care exploatează Thalys va fi în măsură, pentru zborul de întoarcere, să beneficieze de toate tarifele promoționale propuse de entitatea fuzionată și, astfel, va putea propune servicii intermodale la prețuri competitive (punctul 7 din pachetul de angajamente). În această privință, din înscrisurile Comisiei rezultă că Georg Verkehrsorganisation GmbH, o companie feroviară, este în discuții cu Air France pentru încheierea unui acord intermodal pentru piața Paris-Amsterdam, ceea ce demonstrează atracția exercitată de acordurile intermodale.

218 Prin urmare, argumentul reclamantei conform căruia Thalys constituie un obstacol pentru intrarea unui nou concurent pe ruta Paris-Amsterdam nu demonstrează că analiza concurențială efectuată de Comisie este viciată de o eroare vădită de apreciere. Prin urmare, a șaptea parte a motivului trebuie să fie respinsă.

219 Din considerentele precedente rezultă că reclamanta nu a prezentat nicio dovadă a unei erori vădite de apreciere imputabilă Comisiei, având în vedere că aceasta nu a reușit să demonstreze că angajamentele în cauză nu erau suficiente pentru a elimina îndoielile serioase apărute în ceea ce privește compatibilitatea fuziunii cu piața comună. În consecință, al cincilea motiv trebuie să fie respins în totalitate.

220 În aceste condiții, acțiunea trebuie să fie respinsă.

Cu privire la cheltuielile de judecată

221 În temeiul articolului 87 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât reclamanta a căzut în pretenții, trebuie obligată la plata cheltuielilor de judecată, în conformitate cu pretențiile Comisiei.

222 În conformitate cu articolul 87 alineatul (4) primul paragraf din Regulamentul de procedură, Republica Franceză suportă propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera a doua)

declară și hotărăște:

1) Respinge acțiunea.

2) Reclamanta își suportă propriile cheltuieli de judecată, precum și cheltuielile de judecată ale Comisiei.

3) Republica Franceză suportă propriile cheltuieli de judecată.

Pirrung

Forwood

Papasavvas

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 4 iulie 2006.

Grefier

Președinte

E. Coulon

J. Pirrung

Tablă de materii

Cadrul juridic.....	2
Faptele aflate la originea litigiului.....	4
1. Întreprinderile în cauză.....	4
2. Procedura administrativă în fața Comisiei	4
3. Angajamente acceptate de Comisie	5
Procedura și pretențiile părților	7
Cu privire la cererea de adoptare a unor măsuri de cercetare judecătorească.....	7
Cu privire la admisibilitate.....	8
1. Argumentele părților	8
2. Aprecierea Tribunalului	8
Cu privire la calitatea procesuală.....	8
Cu privire la interesul de a acționa	10
Cu privire la fond.....	10
1. Cu privire la primul motiv, întemeiat pe o eroare vădită de apreciere datorită neluării în considerare a consolidării poziției dominante a entității fuzionate pe rute unde activitățile Air France și KLM nu se suprapuneau	11
Argumentele părților	11
Aprecierea Tribunalului	13
Cu privire la neanalizarea impactului fuziunii asupra pieței de călătorii aeriene de agrement	13
Cu privire la neanalizarea impactului fuziunii asupra piețelor pe care nu există suprapuneri	14
2. Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe o eroare vădită de apreciere din cauza lipsei de analiză a consolidării poziției dominante a entității fuzionate pe piața pentru achiziționarea de servicii aeroportuare.....	16
Argumentele părților	16
Aprecierea Tribunalului	17
Cu privire la neluarea în considerare a consolidării poziției dominante pe piața pentru achiziționarea de servicii aeroportuare.....	17
Cu privire la influența sporită a entității fuzionate în ceea ce privește AdP	18
3. Cu privire la al treilea motiv, întemeiat pe o eroare vădită de apreciere a faptului că CDG și Orly sunt substituibile	19
Argumentele părților	19
Aprecierea Tribunalului	20
– Cu privire la localizarea celor două aeroporturi	20
– Cu privire la tipul de zboruri asigurate de pe cele două aeroporturi.....	20
4. Cu privire la al patrulea motiv, întemeiat pe o eroare vădită de apreciere din cauza neexaminării efectelor fuziunii asupra concurenței potențiale.....	22
Argumentele părților	22
Aprecierea Tribunalului	22
Cu privire la caracterul limitat al pieței interne a KLM.....	23
Cu privire la proximitatea orașului Amsterdam, centru de activități al KLM, în raport cu Parisul și la caracterul limitat al concurenței existente în privința serviciilor de transport aerian internațional dinspre Paris.....	24
5. Cu privire la al cincilea motiv, întemeiat pe o eroare vădită de apreciere a angajamentelor asumate de părțile la fuziune	24

Cu privire la prima parte, întemeiată pe lipsa extinderii angajamentelor la piețele pe care nu există suprapuneri.....	25
– Argumentele părților	25
– Aprecierea Tribunalului.....	25
Cu privire la a doua parte, întemeiată pe lipsa de atractivitate a angajamentelor pentru companiile de tip low-cost.....	26
– Argumentele părților	26
– Aprecierea Tribunalului.....	27
Cu privire la a treia parte, întemeiată pe lipsa de transfer a unei activități viabile.....	28
– Argumentele părților	28
– Aprecierea Tribunalului.....	28
Cu privire la a patra parte, întemeiată pe insuficiența sloturilor cedate.....	29
– Argumentele părților	29
– Aprecierea Tribunalului.....	30
Cu privire la a cincea parte, întemeiată pe caracterul neadecvat al celorlalte măsuri rectificative	32
– Argumentele părților	32
– Aprecierea Tribunalului.....	32
Cu privire la a șasea parte, întemeiată pe neidentificarea unui operator nou intrat pe piață și nestabilirea unui termen pentru această intrare	34
– Argumentele părților	34
– Aprecierea Tribunalului.....	35
Cu privire la a șaptea parte, întemeiată pe neluarea în considerare a trenului de mare viteză Thalys drept concurent	37
– Argumentele părților	37
– Aprecierea Tribunalului.....	37
Cu privire la cheltuielile de judecată	38