

## ESIMESE ASTME KOHTU OTSUS

(esimene koda)

19. mai 1994\*

Kohtuasjas T-2/93,

**Société Anonyme à Participation Ouvrière Compagnie Nationale Air France**, asutatud äriühinguna Prantsuse õiguse alusel Pariisis, mida esindab Eduard Marissens Brüsseli advokatuurist, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress: advokaadibüroo Lucy Dupong , 14a Rue des Bains, Luxembourg,

hageja,

*versus*

**Euroopa Ühenduste Komisjon**, mida esindavad Francisco Enrique González Díaz komisjoni õigustalitusest ja Géraud de Bergues, kes töötab komisjoni teenistuses lähetuses viibiva riigiteenistujana, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress: komisjoni õigustalitus, Georgios Kremlise kontor, Wagner Centre, Kirchberg, Luxembourg,

kostja,

keda toetavad

Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik, esindajad Treasury Solicitor's Departmenti ametnik John D. Colahan ja Christopher Vajda Inglismaa ja Walesi advokatuurist, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress: Ühendkuningriigi Suursaatkond, Boulevard Roosevelt 14, Luxembourg,

---

\* Kohtumenetluse keel: prantsuse.

TAT SA, Prantsuse õiguse alusel Toursis (Prantsusmaal) asutatud äriühing, esindaja Antoine Winckler Pariisi advokatuurist ja solicitor Romano Subiotto, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress: advokaadibüroo Elvinger and Hoss, 15 Côte d' Eich, Luxembourg

ja

British Airways plc, Inglise õiguse alusel Hounslows (Ühendkuningriigis) asutatud äriühing, mida esindavad solicitor William Allan ja solicitor James E. Flynn, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress: advokaadibüroo Loesch and Wolter, 11 Rue Goethe, Luxembourg,

menetlusse astujad,

mille ese on hageja nõue tühistada komisjoni 27 novembri 1992. aasta otsus (IV/M. 259 - British Airways/TAT) menetluse kohta vastavalt nõukogu 21. detsembri 1989. aasta määrusele (EMÜ) nr 4064/89 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle (parandatud versioon EÜT 1990 L 257, lk 13),

EUROOPA ÜHENDUSTE ESIMESE ASTME KOHUS (esimene koda),

koosseisus: koja esimees R. Schintgen, kohtunikud R. García-Valdecasas, H. Kirschner, B. Vesterdorf ja K. Lenaerts,

kohtusekretär: H. Jung,

arvestades kirjalikus menetluses ja 23. veebruari 1994. aasta kohtuistungil esitatut,

on teinud järgmise

**otsuse**

## Vaidluse aluseks olevad asjaolud

1 Société Anonyme à Participation Ouvrière Compagnie Nationale Air France (edaspidi "Air France") esitas EMÜ asutamislepingu artikli 173 alusel hagiavalduse, mis saabus Esimese Astme Kohtu kantseleisse 5. jaanuaril 1993. aastal, komisjoni 27 novembri 1992. aasta otsuse (IV/M. 259 - British Airways/TAT, edaspidi nimetatud otsus) tühistamiseks, mis puudutab menetlust vastavalt nõukogu 21. detsembri 1989. aasta määrusele (EMÜ) nr 4064/89 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle (parandatud versioon EÜT 1990 L 257, lk 13, edaspidi nimetatud määrus).

2 Toimikust nähtub, et asjaomasest koondumisest teavitati komisjoni 23. oktoobril 1992. aastal vastavalt määruse artiklile 4. 31. oktoobril avaldas komisjon Euroopa Ühenduste Teatajas määruse artikli 4 lõikes 3 (EÜT 1992 C 283, lk 10) sätestatud teate. Kõnealuse teate punktis 4 kutsus komisjon "huvitatud kolmandaid isikuid esitama oma võimalikke märkusi kavandatava koondumise kohta."

3 Selle avaldamise järel esitas hageja oma märkused 9. novembri 1992. aasta kirjas, vaidlustades eriti komisjonipoolset turgude määratlust, väites, et määratluses ei arvestatud konkurentsiolukorda kogu ühenduse tsiviillennundusturul, eriti mis puudutab kõnealuse koondumise ühe osalise, British Airways plc (edaspidi "British Airways"), seisundi tugevdamist rahvusvahelises ühendusesiseses võrgustikus.

4 Hageja ja komisjoni vahel toimus kirj vahetus 1992. aasta 10. novembri, 17. novembri, 19. novembri, 23. novembri, 2. detsembri ja 21. detsembri kirjade vormis.

### *Vaidlustatud otsus*

5 Komisjon leiab otsuses, et määruse artikli 6 lõike 1 punkti b kohaldamisel ei tekita kõnealune koondumine tõsiseid kahtlusi kokkusobivuses ühisturuga.

6 Otsusest nähtub, et asjaomane koondumine puudutab 49,9 % TAT European Airlinesi (edaspidi "TAT E.A.") osaluse omandamist British Airways poolt, ülejäänud 50,1 % jääb ettevõttele TAT SA (edaspidi "TAT").

7 Ostulepingus sätestatakse lisaks British Airwaysi eelnimetatud 50,1 % puudutav optsoon, mida võib kasutada igal ajal kuni 1. aprillini 1997. aastal. TAT-le antakse omakorda õigus nõuda, et British Airways ostaks 50,1% TAT-i osalusest 1. aprillil 1997. aastal. Otsuse punkti 5 sõnastuse kohaselt leidis komisjon, et kuna ei ole kindel, et neid optsoone kasutatakse, ei ole teatatud koondumise hindamisel vaja arvestada võimalikku teist tehingut.

8 Otsus viitab (punktides 6 ja 7) järgmistele British Airways ja TAT vahel sõlmitud aktsionäride lepingus sisalduvatele sätetele:

- (a) TAT E.A juhatuses peab olema üheksa liiget, kellest viis nimetab ametisse TAT ja neli British Airways;
- (b) TAT E.A. juhatuse esimees ja peadirektor, kes on samal ametikohal TAT-is, kinnitatakse British Airwaysi nõusolekul ametisse esialgu kaheks aastaks;
- (c) tähtsaid otsuseid võib TAT E.A. juhatus vastu võtta ainult siis, kui vähemalt üks TAT poolt ametisse nimetatud juhatuse liige ja üks British Airways poolt ametisse nimetatud juhatuse liige hääletavad ettepaneku poolt (selliste otsuste hulka kuuluvad muu hulgas muudatused aastateks 1993-96 koostatud äriplaanis, mis on ja TAT ja British Airways vahel kokku lepitud ostulepingu sõlmimisega samaaegselt);
- (d) kaubandusasjade eest vastutava peadirektori asetäitja nimetab ametisse British Airways.

9 Äriplaan sätestab eelkõige järgmist:

- (1) lennuliinid, kus TAT E.A. osutab lennuteenust ja kasutatavad lennukid ja sõiduplaanid;
- (2) lennukeid puudutav plaan;
- (3) prognoositav lennukiga veetavate reisijate arv ja saadav kasum;

(4) rahvusvahelisi lennuliine puudutav strateegia.

10 Nende tegurite põhjal järeldeb komisjon, et „British Airways ja TAT “kontrollivad ühiselt” ettevõtet TAT E.A. (punkt 9).

11 Otsuse punktides 10 kuni 13, mis käsitlevad küsimust, kas tegemist on koondumisega määruse 4064/89 artikli tähenduses, järeldeb komisjon esmalt, et ühissetevõtte oletatav kestus – umbes kuus ja pool aastat kuna ühissetevõtet puudutav leping lõpeb 1.aprillil 1997. aastal juhul kui optsoone ei kasutata – on piisavalt pikk, et tuua kaasa püsiv muutus asjaomaste ettevõtete struktuuris.

12 Seejärel leiab komisjon, et osakapitali osalise võõrandamise tulemusena lõpetas TAT tegevuse valdkonnas, mida võõrandamine puudutas, mille tulemusena ei saa seda enam pidada ei TAT E.A. ega British Airwaysi olemasolevaks või potentsiaalseks konkurendiks. British Airways ja TAT E.A.vahelise konkurentsisuhte kohta leiab komisjon, et British Airways kasutab olulist ja järjest suurenevat mõjuvõimu küsimuses, kuidas ühissetevõtet juhitakse ja arendatakse ning mõjutab otsustavalt ettevõtte juhtimist.

13 Nende kaalutluste põhjal tõdeb komisjon, et sellel, et British Airways omandab ühiskontrolli TAT E.A.-s, ei ole eesmärgiks või tagajärjeks sõltumatuks jäävate ettevõtjate konkurentsi mõjutava tegutsemise kooskõlastamine määruse artikli 3 lõike 2 esimese lõigu tähenduses ning järeldeb selle põhjal, et kõnealune tehing kujutab koondumist määruse artikli 3 lõike 1 tähenduses.

14 Kuna komisjon tuvastas otsuse punktis 14, et koondumine on määruse artikli 1 lõike 2 kohaselt ühenduse seisukohalt oluline, siis kontrollib komisjon punktides 15 kuni 26 selle kokkusobivust ühisturuga.

15 Komisjon leiab, et enne vaidlusalust tehingut ei olnud British Airways mitte mingil viisil esindatud Prantsusmaa siseriiklikel lennuliinidel, kusjuures 1991. aastal oli TAT E.A. osalus nendel lennuliinidel 3,8% regulaarlendudel veetud reisijate koguarvust ja Air France'il (otse või Air Inter vahendusel) 84.9% reisijate arvust. Sellest järeldeb komisjon, et asjaomase tehingu puhul ei teki kattuvust TAT E.A. siseriiklike lennuliinidega, kuna see võimaldab

British Airwaysil tegutseda piiratult Prantsusmaa siseriiklikel lennuliinidel ja annab teatud võimalused oma tegevust Prantsusmaa kaudu teostada.

16 TAT E.A. ja British Airways poolt pakutud rahvusvaheliste teenuste kohta leiab komisjon, et ainsad lennuliinid, kus TAT E.A. ja British Airways poolt pakutavad teenused kattuvad, on Pariis-London ja Lyons-London lennuliinid.

17 Nende kahe rahvusvahelise lennuliini alusel määratleb komisjon asjakohased turud. Otsuse (punkt 19) kohaselt peab määratlus põhinema lennuliinil või lennuliinide paketi sellel osal, kus paketis sisalduvad lennuliinid on teineteisega asendatavad. Otsuse (lõige 19) kohaselt on muudeks teguriteks, mis võivad tähtsaks osutada, lennujaamade ehituslikud tingimused ja läbilaskevõime ning ulatusliku või tiheda võrgustiku mõju antud geograafilises piirkonnas.

18 Kõnealuste lennuliinide asendatavuse kohta arwab komisjon, et mõlemat „linnapaari”, nimelt Pariis-London ja Lyons-London lennuliini võib käsitleda turuna. Kuid komisjon leiab, et kõnealuse tehingu kontekstis on lennujaamadeasendatavus olulise tähtsusega. Selles suhtes ja London-Pariis lennuliini puhul kontrollib komisjon olukorda, mis puudutab konkurentsi asjassepuutuvate erinevate lennujaamade vahel. Komisjon väidab, et kuigi kõik lennuettevõtjad kasutavad Pariisis Charles-de-Gaulle lennujaama, kasutatakse Londonis mitmeid erinevaid lennujaamu. British Airways kasutab London-Pariis lennuliinil peamiselt Heathrow lennujaama, kuid Dan Air vahendusel Pariisi lennuliinil kasutatakse lähtepunktina ka Gatwicki lennujaama. TAT E.A. teenindab seda lennuliini ainult Gatwickist. TAT E.A. ja British Airwaysi peamised konkurendid ei lenda Pariisi Gatwickist.

19 Selle kontrolli alusel leiab komisjon, et kõnealune tehing ei muuda British Airways ja TAT E.A. turuosasid Heathrow-Pariis lennuliinil, kuid Gatwick-Pariis lennuliinil saavad vaidlusaluse tehingu osapooled 98,6% turuosa: Dan Air (British Airways) 81,6% ja TAT E.A. 17%.

20 Üldiselt tähendab see, et liikluses Londoni ja Pariisi vahel on koondumise tulemuseks, et British Airways-TAT E.A. kontsernil on 52,2% turuosa, millest British Airways omab 49,5% ja TAT E.A. 2,7%, kusjuures nende konkurentidel Air France'il on 32,9%, British Midlandil 9,4%, Air UK-l 3,7%, Air Brymonil 1,1% ja „teistel” 0,6% turuosa.

21 London-Lyons lennuliini kohta tõdeb komisjon, et British Airways ja Air France kasutavad lähtepunktina ainult Heathrow lennujaama, kusjuures TAT E.A. kasutab Lyonsi sõites lähtepunktina ainult Gatwicki lennujaama. Kummalgi lennuliinil ei ole teisi konkurente. Koondumine ei mõjuta Heathrow-Lyons lennuliini, kuid annab British Airways-TAT E.A. -le 100% turuosa lennuliinil, kus lähtepunktiks on Gatwick. Kokkuvõttes tähendab see, et kontsernil on 58,6% turuosa (British Airwaysil 45,3% ja TAT E.A.-l 13,3%), ülejäänud 41,4% omab Air France.

22 Komisjoni sõnul esineb Heathrow and Gatwicki lennujaama vahel teatud asendatavust, kuid see ei pea tingimata toimima, kuna mõlemad lennujaamad on liiga täis.

23 Sellest (punkt 23) jäeldab komisjon, et British Airwaysi koondumise tulemusel saavutatud positsioon võib piirata konkurentsi asjassepuutuvatel lennuliinidel. Vabade saabumis- ja väljumisaegade puudumine Heathrows ja Gatwickis võib olla takistuseks konkurentidele, kes on huvitatud turuletulekust kõnealustel lennuliinidel. Selle teguri arvessevõtmiseks on tehingu osapooled enesele komisjoni ees võtnud kohustuse vabastada vajadusel osa kasutusel olevatest saabumis- ja väljumisaegadest ettevõtetele, kes soovivad asjaomastel lennuliinidel lennuteenust osutada.

24 Nendel kaalutlustel ja koondumise osaliste poolt võetud kohustuste alusel jäeldab komisjon otsuse punktis VII, et kõnealune tehing ei tekita tõsiseid kahtlusi kokkusobivuses ühisturuga

### **Menetlus ja poolte nõuded**

25 15. juuli 1993. aasta määrusega andis Esimese Astme Kohus (neljas koda) Ühendkuningriigile, British Airwaysile ja TAT-le loa käesolevas kohtuasjas kostja nõuete toetuseks menetlusse astumiseks.

26 Ettekandja-kohtuniku ettekande põhjal otsustas Esimese Astme Kohus (esimene koda) avada suulise menetluse ilma esialgsete menetlustoiminguteta.

27 Poolte kohtukõned ja vastused Esimese Astme Kohtu küsimustele kuulati ära 23. veebruari 1994. aasta kohtuistungil.

28 Hageja palub Esimese Astme Kohtul:

(i) tühistada komisjoni 27. novembri 1992. aasta otsus (IV/M. 259 - British Airways/TAT);

(ii) jätta kohtukulud komisjoni kanda.

29 Komisjon palub Esimese Astme Kohtul:

(i) jätta hagi rahuldamata;

(ii) jätta kohtukulud hageja kanda.

30 Ühendkuningriik palub Esimese Astme Kohtul:

(i) jätta hagi rahuldamata;

(ii) jätta kohtukulud, sealhulgas menetlusse astuja kulud, hageja kanda.

31 Menetlusse astuja TAT palub Esimese Astme Kohtul:

(i) lükata hagi vastuvõetamatuse tõttu tagasi;

(ii) alternatiivse võimalusena lükata hagi tagasi faktilise ja õigusliku põhjendamatus  
tõttu;

(iii) tunnistada hagi põhjendamatuks ja kuritahtlikuks kodukorra artikli 83 lõike 3 tähenduses;

(iv) jätta kõik kohtukulud, sealhulgas menetlusse astuja kulud, hageja kanda

32 Menetlusse astuja British Airways palub Esimese Astme Kohtul:

(i) lükata hagi vastuvõetamatuse või põhjendamatuuse tõttu tagasi;

(ii) jätta kohtukulud, sealhulgas menetlusse astuja kulud, hageja kanda.

## **Vastuvõetavus**

### *Lühike ülevaade osapoolte õigusväidetest ja argumentidest*

33 Ametlikult vastuvõetamatuse vastuväidet esitamata avaldab komisjon ”kahtlust käesoleva hagi vastuvõetavuse suhtes, sest hageja ei ole tõestanud, et akt, mille tühistamist ta nõuab, puudutab teda isiklikult”. Komisjon väidab selle kohta, et kuna määruses ei ole ette nähtud menetlusnorme kaebuste esitamiseks, siis võib Euroopa Kohtu otsuses kohtuasjas 169/84 Cofaz vs. Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL 1986, lk 391) seoses EMÜ asutamislepingu artikli 93 lõikega 2 kindlaksmääratud tingimusi mutatis mutandis kohaldada asjaomaste kriteeriumitena määruse alusel vastuvõetud otsust, millega kuulutatakse koondumine ühisturuga kokkusobivaks, vaidlustava hagi vastuvõetavuse hindamisel.

34 Komisjon on nõus väitega, et hageja on esitanud märkused kõnealuse tehingu kohta määruse artikli 4 lõikes 3 ettenähtud teatise põhjal, mis on komisjoni arvates vajalik kuid mitte piisav tingimus, et hagi oleks vastuvõetav.

35 Komisjon möönab ka, et Air France on TAT-i peamine konkurent. Kuid komisjoni arvates, ei ole Air France tõestanud, kuidas kõnealune tehing mõjutab oluliselt selle positsiooni asjaomasel turul nagu on nõutud eelmainitud kohtupraktikas. Komisjon märgib

näitena, et hageja ei ole määratlenud turgusid, kus uus ettevõtte võiks kasutada oma võimalikku turgu valitsevat seisundit Air France'i kahjuks.

36 Ühendkuningriik nõustub komisjoniga, et Esimese Astme Kohus peaks käesolevas kohtuasjas kohaldama eelmainitud kohtuasjas Cofaz vs. komisjon tehtud otsuses kehtestatud põhimõtteid ning leiab samuti, et riigiabi eeskirju saab lihtsalt analoogia alusel kohaldada määruses sätestatud koondumisi reguleerivate eeskirjade puhul.

37 Ka TAT nõustub põhimõtteliselt komisjoni argumentidega. Mis puudutab eriti hagi vastuvõetavuse määramisel kohaldatavat esimest kriteeriumi, nimelt tõhusat osalemist haldusmenetluses, siis lisab TAT, et seda tingimust ei ole antud kohtuasjas täidetud. TAT väidab, et Air France ainult vastas määruse artikli 4 alusel avaldatud teatises sisalduvale kutsele esitada märkusi ning need märkused ei kujuta endast nõuet põhjaliku menetluse algatamiseks ega teatatud koondumise keelamist, mis oleks komisjonis tagasi lükatud.

38 British Airways väidab, et Air France'il puudub EMÜ asutamislepingu artikli 173 teise lõigu alusel menetluse algatamise huvi nagu seda on tõlgendatud Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktikas. British Airways täheldab, et Air France ei ole teinud tõsiseid jõupingutusi, et tõestada kuidas mõjutab tema poolt vaidlustatav meede tema majanduslikke või õiguslikke huve. British Airwaysi väitel esitas Air France hagi ainult kui konkurent nii nendel lennuliinidel, mida tehing puudutab, kui ka ühenduses üldiselt.

39 Hageja leiab esiteks, et ainuüksi haldusmenetluses osalemine on juba piisavalt individualiseeritud, et hagi loetaks vastuvõetavaks. Teiseks arvab hageja, et kuna ta tegutseb samal tegevusalal kus need ettevõtted, kes otsusest kasu saavad, siis mõjutab kõnealune tehing kontsentraativse iseloomu tõttu oluliselt konkurentsipositsiooni. Nende kahe teguri alusel on hagejal isiklik huvi EMÜ asutamislepingu artikli 173 tähenduses.

### **Esimese Astme Kohtu hinnang**

40 Kohus märgib kõigepealt, et otsus ei olnud adresseeritud mitte hagejale vaid British Airwaysile ja TAT-ile. Sellest jäeldub, et hagi saab olla vastuvõetav ainult siis kui see puudutab hagejat otseselt ja isiklikult EMÜ asutamislepingu artikli 173 neljanda lõigu tähenduses, kus korratakse EMÜ asutamislepingu artikli 173 teist lõiku.

41 Pooled on üksmeelel selles osas, et otsus puudutab hagejat otseselt. Seetõttu tuleks uurida, kas otsus puudutab teda ka isiklikult.

42 Selles osas peab silmas pidama, et tuleneb väljakujunenud kohtupraktikast, et „muud isikud peale nende, kellele otsus on adresseeritud, saavad üksnes siis väita, et see otsus puudutab neid isiklikult, kui see otsus mõjutab neid teatud neile eriomaste tunnuste või neid iseloomustavate faktiliste asjaolude tõttu, mis neid kõigist teistest eristavad, ning seeläbi individualiseerib neid sarnaselt selle otsuse adressaadiga” (vt Euroopa Kohtu 15. juuli 1963. aasta otsus kohtuasjas 25/62: Plaumann vs. komisjon, EKL 1963, lk 197, 223 ja Esimese Astme Kohtu otsus 28. oktoobri 1993. aasta otsus kohtuasjas T-83/92: Zunis Holding jt vs. komisjon, EKL 1993, lk II-1169).

43 Seetõttu peab Esimese Astme Kohus uurima, kas käesolevas kohtuasjas on hagejat iseloomustavad faktilised asjaolud sellised, mis teda kõigist teistest isikutest eristavad.

44 Esimese Astme Kohus märgib esiteks, et määruse artiklis 4 lõikes 3 sätestatud teatise järgselt esitas hageja komisjonile kriitilised märkused 1992. aasta 9., 10., 19. ja 23. novembri kirjadest, mis sisaldasid arve ja statistikat kõnealuse koondumise kohta ja komisjon vastas kriitikale 1992. aasta 17. novembri kirjaga, mille oli allkirjastanud konkurentsiküsimustega tegelev volinik. Kriitika puudutas turgude määratlust, mida oleks hageja arvates pidanud arvesse võtma, kui hinnati koondumise mõju turule ja teisest küljest koondumise mõju British Airwaysi konkurentsipositsioonile teiste ettevõtjate, eriti Air France'i suhtes. Seega esitas hageja selles kirjavahetuses põhimõtteliselt samad kriitilised märkused mis Esimese Astme Kohtusse esitatud menetluskirjades. Vastavalt komisjoni 17. novembri 1992. aasta kirjalikule vastusele palus konkurentsiküsimustega tegelev volinik oma töötajatel kontrollida põhjalikult Air France'i kommentaare, "et neid võetaks täielikult arvesse tehingu kokkusobivuse uurimisel ühisturuga".

45 Teiseks, vaidlustatud otsuse sõnastusest nähtub, et hinnates konkurentsiolukorda nendel kahel turul, mida peetakse asjaomasteks turgudeks peale koondumist, võttis komisjon arvesse peamiselt Air France'i positsiooni. Otsuse punktis 17 võrdleb komisjon British Airwaysi, TAT-i ja Air France'i konkurentsipositsioone Prantsusmaa siseriiklikel lennuliinidel, järeldades, et „vaieldamatult on peamine lennuettevõtja sellel turul Air France ... 84,9% osalusega reisijate koguarvust ...”. Otsuse punkt 20, kus komisjon kaalub lennujaamade asendatavuse küsimust, sisaldab väga üksikasjalikku uurimust British Airwaysi, TAT-i ja Air France'i positsioonide kohta. Sama kehtib ka otsuse punkti 21 kohta.

46 Kolmandaks, kohtudokumentidest ilmneb, et hageja oli vastavalt 29. oktoobril 1990. aastal Prantsuse valitsuse ja komisjoniga sõlmitud lepingule kohustatud loobuma täielikult osalusest TAT-is 30. juuniks 1992. aastal ja TAT-i ja British Airwaysi koondumisest teatati komisjonile neli kuud hiljem.

47 Komisjon leiab, et need kolm tegurit on piisavad, et eristada hagejat kõigist teistest isikutest ning need individualiseerivad hagejat sarnaselt selle otsuse adressaatidega.

48 Sellest tulenevalt on hagi vastuvõetav.

## Sisu

49 Oma nõuete toetuseks toob hageja välja neli väidet.

- (a) Esimene väide on, et komisjon on rikkunud määruse artikli 3 lõikeid 1, 2 ja 3 võtmata arvesse kõnealuse tehingu tõelist sisu ja hinnates valesti, et koondumisel tekib ühisettevõtte, selle asemel, et tunnistada, et tegelikult on British Airways omandanud ainukontrolli TAT E.A.-s.
- (b) Teine väide on, et komisjon on rikkunud määruse artikli 1 lõikeid 1 ja 2, artikli 2 lõikeid 1 ja 3 ja artikli 8 lõikeid 2 ja 3 mitte määratledes asjakohaseid turge seoses asjasse puutuvate toodete ja geograafilise piirkonnaga.
- (c) Kolmas väide on, et komisjon on rikkunud EMÜ asutamislepingu artiklit 190, kuna asjakohaseid turge kirjeldades on komisjon piirdunud nende lennuliinidega, mida kõnealune tehing otseselt puudutab.
- (d) Neljandas väites leiab hageja, et komisjon on tegutsenud õiguspärase ootuse kaitse põhimõtet rikkudes ja rikkunud EMÜ asutamislepingu artiklit 155 kuulutades kõnealuse tehingu ühisturuga kokkusobivaks sõltumata sellest, et kui sellest tehingust oleks aegsasti teavitatud, oleks olnud võimatu sõlmida 29. oktoobri 1990. aasta lepinghageja, Prantsuse valitsuse ja komisjoni vahel.

Esimene väide: määruse artikli 3 lõigete 1, 2 ja 3 rikkumine

(1) Väite vastuvõetavus

50 Komisjon leiab, et esimene väide on vastuvõetamatu, kuna arvestades käesoleva asja otsuse punktis 12 kirjeldatud konkreetseid asjaolusid ei ole hageja tõestanud, et British Airwaysi ainukontroll võrreldes ühiskontrolliga TAT E.A.-ga kahjustab Air France'i õigustatud huve mõjutades oluliselt hageja seisundit asjaomasel turul või asjaomastel turgudel. Vastupidi, kui British Airways omandaks ainult ühiskontrolli TAT-ga, oleks tehingut vaja uuesti uurida ainukontrolli omandamisel, teisisõnu siis, kui British Airways kasutaks talle antud optiooni. Selle uuringu kontekstis ja arvestades arenguid lennutranspordi alal, kus komisjoni arvates toimuvad suured muutused, võiks komisjon teha teised järeldused selles osas, mis puudutab tehingu kokkusobivust ühisturuga või selleks, et tunnistada tehing kokkusobivaks, pidada vajalikuks lisada otsusele uusi tingimusi. Oma vasturepliigis järeldab komisjon, et "see, et ettevõtte omandab ainukontrolli või ühiskontrolli mõnes teises ettevõttes, on vastavalt määruse artiklile 2 oluline tegur omandamisega konkurentsile avaldatava mõju hindamisel".

51 Hageja vastab, et ainukontrolli omandamisel on mõju konkurentsile erinev sellest, kui omandatakse ühiskontroll. Kui omandatakse ainukontroll, siis kaob ettevõtja turult, tugevdades sellega osaluse ostnud ettevõtja turupositsiooni. Hageja arvates järeldub sellest, et komisjoni hinnang koondumise kokkusobivuse kohta ühisturuga peab sõltuma sellest, kas omandatakse ainukontroll või ühiskontroll.

52 Esimese Astme Kohus leiab, et komisjoni kirjalikest märkustest nähtub selgelt, et komisjon leiab ka ise, et küsimus, kas British Airwaysil on ainukontroll TAT E.A.-s või on British Airwaysil and TAT-il ühiskontroll, on „oluline tegur” kõnealuse tehingu hindamisel määruse artikli 2 seisukohast. Komisjon märgib oma vasturepliigis, et ühiskontrolli lõpetamisel ja ainukontrolli omandamisel TAT E.A.-s peab British Airways sellest teatama ja komisjon peab kõnealust koondumist uuesti uurima, mille tulemusel võib komisjon teha teistsuguse järelduse tehingu kokkusobivuse kohta ühisturuga.

53 Vastavalt sellele järeldub, et hagejal on vaieldamatult huvi paluda Esimese Astme Kohtul läbi vaadata komisjoni hinnang sellele, kas British Airwaysil on TAT E.A.-s omandatud ühiskontroll või ainukontroll ja väide on seega vastuvõetav.

(2) Väite sisu

54 Väide koosneb kahest osast, millest esimene käib selle kohta, et komisjon ei võtnud arvesse kõnealuse koondumise tegelikku laadi ja teine selle kohta, et komisjon on valesti hinnanud aktsionäride lepingus British Airwaysile antud optsiooni.

(a) Esimene osa

- Lühike ülevaade osapoolte argumentidest

55 Hageja leiab, et see, kas ettevõttes omandatakse ainukontroll või ühiskontroll, on faktiküsimus, mida peab hindama arvestades omandava ettevõtja majanduslikke eesmärke. Omandatud osaluse suurus, hääletussüsteemid ja äriplaani olemasolu on ainult rahalised ja õiguslikud aspektid, millest ainuüksi ei piisa küsimuse lahendamiseks.

56 Hageja arvates nähtub otsuses sisalduvatest järeldustest selgelt, et kõnealuse koondumise tegelik eesmärk on integreerida TAT E.A. riigisisene ja rahvusvaheline tegevus British Airwaysi organisatsiooni ja struktuuri. Komisjon ei ole aga uurinud tegelikkust põhjalikumalt. Seega ei ole komisjon arvestanud äriplaani sisu, mille alusel saab hageja arvates järeldada ilmselgelt seda, et üksuse, mille õiguslik vorm näib olevat ühissettevõte, taga peitub tegelikult omandamine, millega antakse ainukontroll British Airwaysile.

57 Hageja järeldab, et otsustades, et kõnealuse tehingu tagajärjel tekkis ühissettevõte määruse artikli 3 lõike 2 tähenduses, mitte ei toimunud omandamine artikli 3 lõike 1 tähenduses, mille tulemusel British Airways sai ainukontrolli TAT E.A.-s, pööras komisjon tähelepanu ainult õiguslikele aspektidele ning ei teinud loogilisi järeldusi enda hinnangutest, mis puudutavad majanduslikke aspekte ning rikkus seega määruse artikli 3 lõikeid 1 kuni 3.

58 Komisjon eitab, et rikkus määruse artiklit 3 järeldades, et British Airways on TAT-ga omandanud ühiskontrolli TAT E.A.-s, ning komisjon väidab, et võttis otsust tehes arvesse mitte ainult õiguslikke ja rahalisi aspekte vaid peale selle veel eelkõige kahe asutajaettevõtte heakskiitu eeldavate otsuste eripära, eriti ühissettevõtte äriplaani sisu. Komisjoni väitel puudutab äriplaani mitmeid küsimusi, nagu näiteks ühise tütarettevõtja poolt teenindatavad lennuliinid, lennukid, sõiduplaanid, strateegia rahvusvahelistel lennuliinidel, jne., mis oma loomult on tihedalt seotud TAT E.A. kaubandusstrateegiaga.

59 Ühendkuningriik leiab, et komisjon järeltas õigesti, et British Airwaysil and TAT-il on ühiskontroll TAT E.A.-s ning et igal juhul, ka siis kui komisjoni järeltused selles osas oleksid valed, ei muuda see kehtetuks otsuse resolutiivosa, kus leitakse, et teatud koondumine on kokkusobiv ühisturuga.

60 TAT-i väitel on kohtuasja puudutavatest asjaoludest selge, et mitte mingil juhul ei saa õiguslikult või faktiliselt lugeda, et British Airwaysil on ainukontroll ühissetevõttes TAT E.A.. Õiguslikult kontrollib TAT kõiki TAT E.A. toimingutega seotud tähtsaid otsuseid niikaua kui British Airways ei kasuta ostuoptsiooni.

61 British Airways leiab, et tal ei ole kindlasti ainukontrolli TAT E.A.-s, võttes arvesse, et TAT-le jääb enamusosalus ning TAT nimetab ametisse suurema osa TAT E.A. juhatuse liikmeid ning TAT E.A. juhatuse esimees ja peadirektor on TAT esindajad.

### **Esimese Astme Kohtu hinnang**

62 Esmalt peab märkima, et määruse artikli 3 lõige 3 sätestab järgmiselt: “Käesoleva määruse kohaldamisel moodustavad kontrolli õigused, lepingud või muud vahendid, mis kas eraldi või ühiselt ning vastavaid asjaolusid või õigusnorme arvestades annavad võimaluse ettevõtjat otsustavalt mõjutada ...”.

63 Arvestades käesoleva kohtuasja faktilisi ja õiguslikke aspekte, leiab Esimese Astme Kohus, et komisjon järeltas õigesti, et British Airwaysil and TAT-il on ühiskontroll kõnealuse tehinguga loodud ühissetevõttes.

64 Otsusest nähtub esiteks, et TAT-il on 50, 1% osalus TAT E.A.-s ja teiseks, et tähtsaid otsuseid võib TAT E.A. juhatuse vastu võtta ainult siis, kui vähemalt üks TAT poolt ametisse nimetatud juhatuse liige ja üks British Airways poolt ametisse nimetatud juhatuse liige hääletavad ettepaneku poolt.

65 Arvestades neid järeltusi ja vaatamata sellele, et British Airwaysil on oluline ja suurenev mõjuvõim, järeltas komisjon õigesti, et tegemist on ühiskontrolliga. Äriplaani, mis sisaldab ühissetevõtte strateegia peamisi aspekte, koostasid British Airways ja TAT ühiselt ning seda ei saa muuta ilma TAT nõusolekuta; TAT-il on TAT E.A.-s enamusosalus ning hääletenamus ettevõtte juhatuses ning samuti juhatuse esimehe ja peadirektori ametikohad.

Eespool öeldut silmas pidades ei ole TAT E.A. ja British Airwaysi vahelise esindamise kokkulepe ja „koodi jagamise” süsteemi olemasolu vastuolus sellega, et TAT-il ja British Airwaysil on ühiskontroll TAT E.A.-s, kuna sellised kokkulepped ei muuda mitte mingil määral vastutuse jaotust TAT E.A. juhatuses ning seega viisi kuidas ettevõtet valitsetakse ega selle õiguslikku vormi. Sellised kokkulepped on tehtud pooltevaheliste läbirääkimiste tulemusel ning neid saab teha ainult TAT E.A. juhatuse nõusolekul vastavalt ettevõtte põhikirjas ettenähtud korrale nagu käsitletud eelpool.

66 Sellest järeldeb, et väite esimene osa tuleb tagasi lükata.

(b) Väite teine osa

- Lühike ülevaade osapoolte argumentidest

67 Hageja märgib, et British Airwaysile antud TAT E.A. ülejäänud osalust puudutava optiooni kasutamise tähtaja lõppemise päev kattub ühenduse eeskirjade jõustumise tähtpäevaga, millega tagatakse kobotaažiõiguste vaba kasutamine liikmesriikides, mis on 1. aprill 1997. See ei ole mitte mingil juhul juhuslik kokkusattumus ning kõrvaldab ebakindluse selles, mis puudutab optiooni kasutamist British Airwaysi poolt. Komisjon on rikkunud määruse artiklit 3, kuna ei ole seda tõsiasja arvesse võtnud.

68 Komisjon väidab vastuses, et uurides kokkusobivust ühisturuga, ei saa järeldused põhineda teguritel, mis on rohkem või vähem hüpoteetilist laadi, nagu näiteks optiooni võimalik kasutamine tulevikus, vaid ainult faktilistel ja õiguslikel tõsiasjadel, mis eksisteerivad teate esitamise ajal. Hageja poolt väljatoodud kuupäevade kattuvus ei muuda seda analüüsi.

69 TAT väidab esiteks, et TAT E.A. poolt Prantsusmaal pakutavaid lennutransporditeenuseid ei saa mitte kuidagi klassifitseerida kabotaažina ja teiseks, et ostes osaluse teises liikmesriigis asutatud ettevõttes kasutas British Airways vaid oma asutamisvabadust.

**Esimese Astme Kohtu hinnang**

70 Nagu väidab kostja, peab komisjoni hinnang koondumise kokkusobivusele ühisturuga põhinema ainult faktilistel ja õiguslikel tõsiasjadel, mis eksisteerivad tehingust teatamise ajal, ning mitte hüpoteetilistel teguritel, mille majanduslikke tagajärgi ei saa otsuse vastuvõtmise ajal hinnata.

71 Käesolevas kohtuasjas ilmneb kohtudokumentidest, et see, kas British Airways kasutab talle antud optsiooni, on hüpoteetiline tegur, arvestades, esiteks, et on selge, et British Airways ei olnud kasutanud seda optsiooni otsuse vastuvõtmise kuupäeval ning, teiseks, et hageja ei ole tõestanud, et British Airways oli optsiooni kasutamise kavatsus sellel kuupäeval või on selline kavatsus olnud hiljem.

72 Sellises olukorras toimis komisjon õigesti, kui jättis selle potentsiaalse tehingu läbivaatamiseks antud koondumise hindamisel arvesse võtmata. Sellest järeldub, et väite teine osa tuleb tagasi lükata.

Teine väide: määruse artiklite 1, 2 ja 8 rikkumine

### **Lühike ülevaade osapoolte argumentidest**

73 Hageja arvates on komisjoni poolt otsuse punktides 19 kui 22 esitatud asjaomaste turgude määratlus, mille kohaselt on kaks asjakohast turgu Pariis-London ja Lyons-London lennuliinid, väga puudulik ning seega ekslik, sest see ei vasta ei vasta reaalsele majanduslikule olukorrale. Hageja heidab komisjonile ette, et viimane ei võtnud arvesse British Airwaysi Euroopa võrgustiku reaalselt majanduslikku olukorda. Antud olukorras oleks komisjon pidanud asjaomasteks turgudeks lugema erinevate liikmesriikide vahelised rahvusvahelised lennutransporditurud ükskõik kus ühisturu piirkonnas. Kui komisjon oleks sellest lähtunud, siis oleks komisjon leidnud, esiteks, et kõnealune koondumine võimaldab TAT E.A. vahendusel meelitada prantsuse kliente Londonisse nii, et nad kasutavad rahvusvahelisi lennutransporditeenuseid alates Londonist ning, teiseks, selle tehingu tulemusel omab või kontrollib British Airways nelja seitsmest London-Pariis lennuliini teenindavast lennufirmast ning British Airways on ainus ettevõtte, mis otseselt või kaudselt kasutab lähtepunktina kõiki Londoni lennujaamu.

74 Lisaks heidab hageja komisjonile ette, et komisjon ei võtnud arvesse seda, et Nõukogu 23. juuli 1992.a. määruse (EMÜ) nr 2408/92 ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele (EÜT 1992 L240, lk 8), artikli 3 lõige 2 sätestab, et kõik

liikmesriigid on alates 1. aprillist 1997. a. kohustatud andma kabotaažiõigused ühenduse lennutegevõtjale, kellele on andnud lennutegevusloa teine liikmesriik. Hageja väidab, et alates 1. aprillist 1997.a. saab British Airways kõnealuse koondumise tulemusel oma nime all või TAT E.A. nime all arendada teenuseid Prantsusmaa territooriumil kasutades lähtepunktina Pariisi ja Lyonsi ning komisjon oleks pidanud seda arvestama.

75 Hageja järeldab, et hinnates koondumise mõju ainult nendel kahel lennuliinil, mida see otseselt mõjutab, ei andnud komisjon õiget hinnangut koondumise kokkusobivusele ühisturuga. Lisaks väidab hageja, et kuna ta on tõestanud, et komisjon ei ole õigesti määratlenud asjaomaseid turgu, siis ei saa arvustada teda sellepärast, et ei ole näidanud ega püüdnud näidata, et kõnealuse tehinguga tekitatakse või tugevdatakse turgu valitsevat seisundit.

76 Komisjon vastab, et otsuses esitatud asjaomaste turgude määratlus on kooskõlas nii Euroopa Kohtu kohtupraktikaga (vt 11. aprilli 1989. aasta otsus kohtuasjas 66/86: Ahmed Saeed Flugreisen jt vs. Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs, EKL 1989, lk 803) ja omaenda praktikaga. Lisaks kinnitab komisjon, et võttis, nagu hageja nõuab, arvesse tehingu mõjusid Euroopa suuruste lennutegevõtjate vahelisele konkurentsile laiemalt ja eriti mõju, mis TAT E.A. integreerumine British Airwaysi võrgustikku avaldaks tulevikus sellist suurust lennutegevõtjate vahelisele konkurentsile laiemalt.

77 Ühendkuningriik ja ka menetlusse astujad TAT ning British Airways nõustuvad komisjoni argumentidega, mis puudutavad asjaomaste turgude määratlust. Ühendkuningriik leiab, et ei ole tuvastatud, et koondumisega oleks asjaomastel turgudel loodud selline valitsev seisund või seda positsiooni tugevdatud, mille tagajärjel oleks tõhus konkurents märkimisväärselt takistatud. Seetõttu arvab komisjon, et ei ole õiguslikku alust teha muud otsust kui see, mis vastu võeti. TAT täheldab, et laiendades turgude määratlust muudab Air France veel ebatõenäolisemaks selle, et British Airways on saavutanud valitseva seisundi niiviisi määratletud turul. Seetõttu leiab TAT, et kui kiidetaks heaks hageja pakutud turgude määratlus, oleks seda enam vaja anda luba kõnealusele koondumisele. Lõpuks tõdeb British Airways veel kord, et arvessevõetavate teenuste mitmekesisuse ja ebaühtluse tõttu ei ole kohane määratleda turgusid nii laialt nagu seda soovib hageja.

### **Esimese Astme Kohtu hinnang**

78 Määruse artikli 2 lõige 2 sätestab: "Koondumine, mis ei tekita ega tugevda turgu valitsevat seisundit, mille tulemusel tõhus konkurents oleks ühisturus või selle olulises osas

märkimisväärselt takistatud, kuulutatakse ühisturuga kokkusobivaks”. Kuid artikli 2 lõige 3 sätestab, et koondumine, mis tekitab või tugevdab turgu valitsevat seisundit tuleb kuulutada ühisturuga kokkusobimatuks.

79 Nendest sätetest nähtub, et komisjon peab kuulutama koondumise ühisturuga kokkusobivaks, kui on täidetud kaks tingimust, millest esimene on, et kõnealune koondumine ei tekita ega tugevda turgu valitsevat seisundit, ja teine see, et valitseva seisundi tekkimine või tugevdamine ei tohi takistada märkimisväärselt tõhusat konkurentsi ühisturus. Seega, kui koondumine ei tekita ega tugevda turgu valitsevat seisundit, peab tehingu heaks kiitma ilma, et oleks vaja uurida tehingu mõjusid tõhusale konkurentsile.

80 Selleks, et hinnata, kas antud kohtuasjas on esimene tingimus täidetud, peab komisjon esmalt määratlema asjaomased turud (vt analoogia alusel Esimese Astme Kohtu otsus kohtuasjas T-30/89 Hilti vs. komisjon, EKL 1991, lk II-1439, punkt 69 ja apellatsioonimenetluses Euroopa Kohtu 2. märtsi 1994. aasta otsus kohtuasjas C-53/92 P Hilti vs. komisjon, EKL 1994, lk I-667).

81 Selles suhtes tuleb meenutada, et käesolevas kohtuasjas leidis komisjon oma otsuse punktis 19, et asjaomane turg on ”iga linnapaar”, mis koosneb nende lennuliinide lähtekohast ja sihtkohast, mida komisjoni arvates koondumine otseselt puudutab ning järeldab otsuse punktis 26, et see tehing ei tekita ega tugevda valitsevat seisundit, mille tagajärjel oleks tõhus konkurents ühisturus märkimisväärselt takistatud.

82 Kuna hageja on nentunud ühest küljest, et ta põhimõtteliselt ei vaidlusta komisjoni antud määratlust, kuid teisest küljest, et peab määratlust väga puudulikuks ja seega ekslikuks, peab kohus üle vaatama komisjoni poolt esitatud asjaomaste turgude määratluse.

83 Selle kohta leiab Esimese Astme Kohus, et komisjoni esitatud turgude määratlus on õige nii selles, mis puudutab asjaomast toodet kui ka geograafilist piirkonda.

84 Komisjoni esitatud turgude määratlus on kooskõlas Euroopa Kohtu poolt eespool nimetatud otsuses Ahmed Saeed kohtuasjas esitatud põhimõtetega, kuna komisjon uuris oma otsuse punktides 17 kuni 21 neid kahte lennuliini, kus esines kattuvust koondumise osaliste pakutavates teenustes ning komisjon on näidanud veenvalt, et esiteks need kaks lennuliini ja teised lennuliinid ei ole omavahel asendatavad ning teiseks need kaks lennuliini on omavahel väga vähesel määral asendatavad.

85 Lisaks nähtub otsuse punktides 17 ja 19, kuigi antud selgitused on lühikesed ja napolisõnalised, et komisjon ei piirdunud selle uurimisega, millist mõju avaldab kavandatav tehing kavandatavat tehingut otseselt puudutavatele lennuliinidele, vaid hindas ka tehingu mõjusid laiemalt seoses rahvusvaheliste toimingutega, mille lähtepunktiks on Prantsusmaa (punkt 17) ja mõjusid ulatuslikule ja tihedale võrgustikule (punkt 19). Sellest jäeldub, et hageja esitatud kriitika komisjoni suhtes selles punktis on rajatud olematutele seikadele ning Esimese Astme Kohuse ei saa seega seda aktsepteerida.

86 Ühendkuningriik täheldab, et igal juhul ei väida hageja Esimese Astme Kohtule esitatud dokumentides ei otseselt ega kaudselt, et komisjon oleks teinud hindamisel vea, leides, et kõnealune tehing ei tekita ega tugevda valitsevat seisundit komisjoni poolt asjaomasteks kuulutatud turgudel, samuti ei väida hageja, et valitsev seisund oleks tekitatud või seda oleks tugevdatud turgudel, mis hageja arvates oleks pidanud kuulutama asjaomasteks. Sellistel asjaoludel ei saa hageja vaidlustada komisjoni otsuse seaduslikkust, millega komisjon kuulutab tehingu kokkusobivaks ühisturuga .

Seda tulemust ei lükka mitte mingil moel ümber hageja poolt väite teises ja kolmandas osas esitatud argumendid. Nagu komisjon nendib otsuse punktis 17, isegi juhul kui kõnealune koondumine võimaldab British Airwaysil meelitada prantsuse kliente kasutama rahvusvahelise lennutranspordi teenuseid, mille lähtekohaks on Ühendkuningriik ja isegi juhul, kui on õige, et British Airways kontrollib nelja neist seitsmest lennufirmast, mis pakuvad teenuseid London-Pariis lennuliinil ning isegi oletades, et British Airways saaks alates 1. aprillist 1997.a. kõnealuse tehingu abil arendada tegevust Prantsusmaa territooriumil kergemini kui teised mitte-prantsuse lennuettevõtjad, on siiski selge, et hageja ei ole tõestanud, miks oleks komisjon selliste asjaolude tõttu pidanud kõnealuse koondumise ära keelama, ehkki sellega ei tekitata ega looda valitsevat seisundit mitte ühelgi turul.

87 Sellest jäeldub, et väide tuleb tagasi lükata.

Kolmas väide: EMÜ asutamislepingu artikli 190 rikkumine

Lühike ülevaade osapoolte argumentidest

88 Hageja leiab, et komisjon, kellele hageja on esitanud kaks erinevat vajadusel üksteist täiendavat toote ja geograafilise piirkonna turu määratlust, mida kõnealune koondumine puudutab, on rikkunud EMÜ asutamislepingu artiklit 190, kuna ei ole esitanud põhjendusi, mille pärast on komisjon vaidlusaluse otsuse teinud nendest kahest ainult ühe määratluse alusel.

89 Komisjon juhib tähelepanu sellele, et Euroopa Kohtu kohtupraktikast tuleneb, et komisjon ei pea põhjendama osapoolte poolt haldusmenetluses esitatud argumentide, eriti kolmandate osapoolte esitatud argumentide, tagasilükkamist. Lisaks sellele on komisjon otsusele lisanud tegurid, eriti need, mis on seotud Euroopa võrgustike olemasoluga ja lennujaamades valitsevate tingimustega, ning esitanud andmed, mis on vajalikud selleks, et põhjendada, miks ei ole komisjon kaalunud üksikasjalikult koondumise mõjusid British Airwaysi võrgustikule.

90 Menetluse astujad nõustuvad sellega seoses tehtud märkustes komisjoni esitatud põhjendustega.

### **Esimese Astme Kohtu hinnang**

91 Euroopa Kohus ja Esimese Astme Kohus on väljakujunenud kohtupraktika kohaselt leidnud, et kuigi vastavalt EMÜ asutamislepingu artiklile 190 on komisjonil kohustus põhjendada oma otsuseid märkides faktilised ja õiguslikud asjaolud, millest sõltub meetme õiguslik põhjendus ning kaalutlused, mis viisid otsuse tegemiseni, ei ole tal kohustust käsitleda kõiki haldusmenetluse jooksul tõstatatud faktilisi ja õiguslikke asjaolusid (vt muu hulgas Esimese Astme Kohtu 17. detsembri 1991. aasta ostust kohtuasjas T-8/89 DSM vs. Komisjon, EKL 1991, lk II-1833, punkt 257).

92 Käesolevas kohtuasjas leiab Esimese Astme Kohus, et otsuse põhjendustest nähtub selgelt, millised on need faktilised ja õiguslikud asjaolud ja kaalutlused, mille alusel komisjon vaidlusaluse otsuse tegi. Kuna komisjon ei pea põhjendama, miks ta lükkas tagasi turgude laiema määratluse, mille esitas Air France, kes on asja kolmas osapool, siis ei saa käsitleda seda kui põhjendamise kohustuse mittetäitmist.

93 Lisaks sellele, nagu eespool (punktis 86) sedastatud, on komisjoni otsuses tegelikult arvesse võetud nii need kaks lennuliini, mida koondumise otseselt mõjutab, ning otsus sisaldab ka kavandatava koondumise mõjude üldisemat hinnangut.

94 Sellest järeldeb, et väide tuleb tagasi lükata.

Neljas väide: õiguspärase ootuse kaitse põhimõtte rikkumine

### **Lühike ülevaade osapoolte argumentidest**

95 Käsitletava väite raames selgitab hageja, et, 29. oktoobril 1990. aastal, peale koondumist teiste prantsuse lennufirmadega- UTA ja Air Inter'ga, sõlmis ta kokkuleppe komisjoni ja Prantsuse valitsusega kohustudes mitte osalema otsuseid langetavates organites TAT-is, mille osanik ta sel ajal oli, ning loobuma täielikult oma osalusest selles ettevõttes 30. juuniks 1992.a. Selle loobumiskohustuse ainus eesmärk oli tagada hageja suhtes sõltumatu konkurendi olemasolu Prantsusmaa siseriiklikul lennutransporditurul.

96 Hageja väitel ei olnud ette näha, et võrreldava suurusega välismaine ettevõtte, nimelt British Airways, võiks hagejat asendada osanikuna, kellel on ühiskontroll või ainukontroll TAT E.A.-s, sellise võimaluse olemasolu oleks muutnud võimatuks seda lepingut sõlmida. Samuti leiab hageja, et komisjon ei märkinud ei eelläbirääkimistel ega lepingu sõlmimisel 29. oktoobril 1990. aastal, et peab mõeldavaks ja isegi ühisturuga kokkusobivaks, et hageja asemele TAT-is tuleb sama suur välismaine konkurent. Hageja arvates on seetõttu vaidlusalune otsus vastuolus kõnealuse lepinguga.

97 Sellest järeldeb hageja, et kuulutades British Airwaysi and TAT E.A. koondumise kokkusobivaks ühisturuga on komisjon vähemalt selles osas, mis puudutab TAT E.A. siseriiklikke toiminguid, rikkunud kohustust kaitsta hageja õiguspärast ootust, rikkudes seega ühenduse õigusaktides sisalduvat õiguspärase ootuse kaitse põhimõtet ning asutamislepingu artiklit 155, mis mõlemad on üliluslikud määruse sätete suhtes.

98 Komisjon vaidleb sellele argumendile vastu, et ei rikuta 29. oktoobri 1990.a. lepingu sõnastust ja eesmärki, vaid British Airwaysi poolt TAT E.A. -s omandatud kontroll ainult lisab konkurentsi suurenemise võimalusi Prantsusmaa siseturul tugevdades TAT E.A. positsiooni „Air France suhtes sõltumatu konkurendina”, mis oli ainus eesmärk lepingu sõlmimise ajal. Komisjoni arvates ei saa sellest, et kõnealust võimalust, mida ta ei saanud mitte mingil juhul ette näha, ei võetud lepingueelsetel läbirääkimistel arvesse, tuleneda komisjoni kohustus keelata (rikkudes sellega lisaks ühenduse üldpõhimõtteid, sealhulgas

asutamisevabadust) koondumist, mis vastab ühisturule kohaldatavatele konkurentsieeskirjadele.

99 Ühendkuningriigi arvates on see väide „põhimõtteliselt rajatud väärarusaamale”. Lisaks sellele leiab ta, et kõnealune leping ja otsus ei ole kokkusobimatud ning järelikult ei piirata õiguspärast ootust.

100 Kaks teis menetlusse astujat nõustavad komisjoni ja Ühendkuningriigi esitatud põhjendustega.

### **Esimese Astme Kohtu hinnang**

101 Tuleb märkida, et ühenduse õigusaktide hierarhia, nii nagu see on sätestatud asutamislepingus ja tuleneb ühenduse kohtupraktikast, üks tagajärgi on see, et üldkohaldatavat akti ei saa otseselt muuta üksikjuhtumit puudutava otsusega (vt Euroopa Kohtu 24. märtsi 1993. aasta otsus kohtuasjas C-313/90: CIRFS jt vs. komisjon, EKL 1993, lk I-1125, punkt 44). Sellest järeldub, et ühenduse institutsioonilt ei saa nõuda, et ta õiguspärase ootuse kaitse põhimõtte tõttu kohaldab ühenduse eeskirju contra legem.

102 Esimese Astme Kohus leiab, et kohtudokumentidest nähtub igal juhul, et 29. oktoobril 1990. aastal Prantsuse valitsuse, Air France'i ja komisjoni vahel sõlmitud leping sisaldab ainult kahe esimese osapoolle, mitte komisjoni võetud kohustusi. Seetõttu ei viita mitte miski ei lepingu tingimustes ega muudes kohtule esitatud dokumentides mingil viisil sellele, et komisjon oleks kohustunud mitte kuulutama TAT-i ja Air-France'ga samasuuruse konkurendi koondumist kokkusobivaks ühisturuga. Seega ei ole hageja õiguslikult piisavalt tõendanud, et tal lepingu alusel tekkis mingi õiguspärane ootus.

103 Sellest järeldub, et väide tuleb tagasi lükata.

104 Kõigest eelnevast tuleneb, et hagi tuleb rahuldamata jätta.

### **Kohtukulud**

105 Vastavalt kodukorra artikli 87 lõikele 2 on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna hageja on kohtuvaidluse kaotanud ja menetlusse astujad on nõudnud, et nende kohtukulud hüvitataks, mõistetakse kohtukulud, kaasaarvatud menetlusse astujate TAT-i ja British Airwaysi kohtukulud, välja hagejalt. Kuna hageja peab maksma nii enda kui ka kostja ja menetlusse astujate TAT-i ja British Airwaysi kohtukulud, siis on TAT-i nõue, et kohus kohaldaks kodukorra artikli 87 lõiget 3, mis puudutab põhjendamatult või pahatahtlikkuse tõttu kantud kulude hüvitamist, muutunud alusetuks.

106 Kodukorra artikli 87 lõike 4 alusel kannavad menetlusse astunud liikmesriigid ise oma kohtukulud. Seega kannab Ühendkuningriik ise oma kohtukulud.

Esitatud põhjendustest lähtudes

ESIMESE ASTME KOHUS (esimene koda)

otsustab:

**1. Jätta hagi rahuldamata.**

**2. Jätta hageja kanda tema enda kohtukulud ja mõista talt välja kostja ja menetlusse astujate TAT-i ja British Airwaysi kohtukulud.**

3. Jätta Ühendkuningriigi kanda tema enda kohtukulud.

Schintgen

Vesterdorf

García-Valdecasas

Lenaerts

Kirschner

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 19. mail 1994.a. Luxembourgis.

H. Jung  
koja esimees

R. Schintgen  
kohtusekretär