

ESIMESE ASTME KOHTU OTSUS

(teine koda laiendatud koosseisus)

19. juuni 1997*

[...]

Lennutransport – Siseriiklikel lennuliinidel ainuõigusliku kontsessiooni jätkumine – Määrus (EMÜ) nr 2408/95 – Artiklid 5 ja 8 – Kaitseõigus – Teise poole ärakuulamise põhimõte – Hea usu põhimõte – Proportsionaalsuse põhimõte – EÜ asutamislepingu artikli 90 lõige 2

Kohtuasjas T-260/94,

Air Inter SA, Prantsuse õiguse alusel asutatud äriühing, asukoht Paray Vieille Poste, Prantsusmaa, esindaja: Jean-Pierre Spitzer, Pariis, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis, advokaadibüroo Aloyse May, 31 Grand-Rue,

hageja,

versus

Euroopa Ühenduste Komisjon, esindajad: peaõigusnõunik Rolf Wägenbauer ja õigustalituse ametnik Lucio Gussetti, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis, c/o õigustalituse ametnik Carlos Gómez de la Cruz, Centre Wagner, Kirchberg,

kostja,

keda toetavad:

TAT European Airlines, esindaja: Antoine Winckler, Pariis, ja *solicitor* Romano Subiotto, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis, advokaadibüroo Elvinger ja Hoss, 2 Place Winston Churchill,

ja

Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik, esindaja: Treasury Solicitor's Department'i ametnik John E. Collins ja Richard Plender, *QC*, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis, Ühendkuningriigi suursaatkond, 14 Boulevard Roosevelt,

menetlusse astujad,

mille esemeks on nõue tühistada komisjoni 27. aprilli 1994. aasta otsuse 94/291/EÜ nõukogu määruse (EMÜ) nr 2408/92 kohaldamise menetluse kohta artikkel 1 (VII/AMA/IV/93 – TAT – Pariis (Orly) – Marseille ja Pariis (Orly) – Toulouse) (EÜT 1994, L 127, lk 32),

* Kohtumenetluse keel: prantsuse

EUROOPA ÜHENDUSTE ESIMESE ASTME KOHUS

(teine koda laiendatud koosseisus),

koosseisus: koja esimees C. W. Bellamy, kohtunikud C. P. Briët ja A. Kalogeropoulos,

kohtusekretär: ametnik J. Palacio Gonzáles,

arvestades kirjalikus menetluses ja 13. novembri 1996. aasta kohtuistungil esitatut,

on teinud järgmise

otsuse

Õiguslik raamistik

1. Lennutranspordi siseturu järk-järguliseks loomiseks võttis ühenduse seadusandja 1987., 1990. ja 1992. aastal vastu kolm õigusaktide kogumit, mida nimetati „pakettideks”, kuna need koosnesid mitmetest dokumentidest. 23. juulil 1992 vastu võetud kolmas „pakett” koosneb viiest määrusest, mille eesmärk on tagada lennutransporditeenuste osutamise vabadus ja ühenduse konkurentsieeskirjade kohaldamine selles sektoris.

2. Üks neist viiest määrusest on nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 2408/92 ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele (EÜT 1992 L 240, lk 8; eestikeelne eriväljaanne 07/001, lk 420; edaspidi „määrus nr 2408/92” või „määrus”), mis määruse artikli 16 kohaselt jõustus 1. jaanuaril 1993.

3. Määruse artikli 3 lõikes 1 on sätestatud põhimõte, et „Vastavalt käesolevale määrusele lubab asjaomane liikmesriik / lubavad asjaomased liikmesriigid ühenduse lennuettevõtjatel kasutada liiklusõigusi ühendusesisestel lennuliinidel”.

4. Artiklis 5 on sätestatud järgmist:

„Siseriiklikel lennuliinidel, millele käesoleva määruse jõustumise ajal on seaduse või lepinguga antud ainukontsessioon ja kus teised transpordiliigid ei saa tagada adekvaatset ja katkematut teenindamist, võib seda kontsessiooni kasutada kas kuni selle kehtivuse lõppemiseni või kuni kolm aastat.”

5. Artiklis 8 on sätestatud järgmist:

„1. Käesolev määrus ei mõjuta liikmesriigi õigust reguleerida, diskrimineerimata lennuettevõtja riikkondsuse või identiteedi alusel, liikluse jaotust ühe lennujaamasüsteemi lennujaamade vahel.

2. Liiklusõiguste kasutamise suhtes kehtivad ühenduse, siseriiklikud, piirkondlikud või kohalikud avaldatud eeskirjad, mis on seotud ohutuse, keskkonnakaitse ning teenindusaegade jaotamisega.

3. Komisjon kontrollib liikmesriigi taotluse korral või omal algatusel lõigete 1 ja 2 kohaldamist ning ühe kuu jooksul pärast taotluse saamist ja artiklis 11 osutatud komiteega

konsulteerimise järel teeb otsuse, kas liikmesriik võib jätkata meetme kohaldamist. Komisjon edastab oma otsuse nõukogule ja liikmesriikidele.

4. Iga liikmesriik võib suunata komisjoni otsuse nõukogule ühe kuu jooksul. Nõukogu võib kvalifitseeritud häälteenamusega teha erandolukorra puhul ühe kuu jooksul teistsuguse otsuse.

[...]”.

6. Määruse nr 2408/92 artikli 2 punkti m kohaselt, tõlgendatuna koos määruse II lisaga, kuulub artikli 8 lõikes 1 viidatud „lennujaamasüsteemide” hulka Prantsusmaa puhul „Pariis – Charles de Gaulle/Orly/Le Bourget”.

7. Määruse artiklis 11 on sätestatud, et komisjoni abistab nõuandekomitee, mis koosneb liikmesriikide esindajatest ja mida juhib komisjoni esindaja.

8. Määruse artiklis 12 on sätestatud, et määrusest tulenevate kohustuste täitmiseks võib komisjon saada kogu vajaliku informatsiooni asjaomastelt liikmesriikidelt ja lennuettevõtjatelt.

Vaidluse aluseks olevad asjaolud

Haldusmenetlus

9. Oma 21. juuni 1993. aasta kirjas esitas TAT European Airlines (edaspidi „TAT”), asukoht Tours, Prantsusmaa, Prantsuse transpordiministeeriumi tsiviillennunduse peadirektoraadile taotluse liinidel Pariis (Orly) – Toulouse ja Pariis (Orly) – Marseille tegevusloa saamiseks, viidates oma taotluses määrusele nr 2408/92.

10. Tsiviillennunduse peadirektoraadi peadirektor lükkas selle taotluse oma 21. juuli 1993. aasta kirjas tagasi, viidates keeldumise põhjendamisel määruse nr 2408/92 artiklile 5. Oma kirjas märkis ta, et nimetatud sätte järgi võivad Prantsuse ametivõimud säilitada ainuõiguse, mis oli antud Air Interile Prantsuse riigi ja selle ettevõtja vahel 5. juulil 1985. aastal sõlmitud lepingu alusel (edaspidi „1985. aasta leping”). Sel ajal kuulus Air France’ile, milles Prantsuse riigile kuulus üle 99% suurune osalus, enam kui 70% Air Interi aktsiakapitalist.

11. 28. septembril 1993 esitas TAT komisjonile kaebuse, väites, et rikutud on EÜ asutamislepingu artikli 3 punkti f, artiklit 86 ja artiklit 90 ning komisjoni, Prantsuse valitsuse ja Air France’i vahel 30. oktoobril 1990 sõlmitud lepingut (edaspidi „1990. aasta leping”), mille eesmärk muu hulgas oli avada Pariis – Toulouse’i ja Pariis – Marseille lennuliinid konkurentsile. Lisaks märkis TAT, et rikutud on määrust nr 2408/92. TAT väitis, et Air France’i kontserni monopoolne seisund lennuliinidel Pariis (Orly) – Marseille ja Pariis (Orly) – Toulouse oleks pidanud lõppema 1. märtsil 1992, nagu oli ette nähtud 1990. aasta lepingus. Ka ei ole määruse nr 2408/92 artikkel 5 TAT sõnul kohaldatav, sest Air Interil ei olnud neil kahel liinil ainuõigust, kuna TAT teenindas samu liine Roissy-Charles de Gaulle lennujaamast (edaspidi „CDG lennujaam”). Lõpuks väitis TAT, et tema diskrimineerimine on vastuolus määruse nr 2408/92 artikli 8 lõikega 1.

12. Komisjoni transpordiküsimuste eest vastutava peadirektoraadi (edaspidi „VII peadirektoraat”) peadirektorile 13. oktoobril 1993 saadetud kirjas täiendas TAT oma väiteid määruse nr 2408/92 artikli 5 ja artikli 8 lõike 1 kohta ning palus komisjonil võtta vastu otsus määruse artikli 8 lõike 3 alusel.

13. Oma 20. oktoobri 1993. aasta kirjaga saatis komisjoni konkurentsiküsimuste eest vastutav peadirektoraat (edaspidi „IV peadirektoraat”) TAT kaebuse koopia Prantsuse ametivõimudele ja Air France’i kontsernile, paludes neil esitada oma võimalikud kommentaarid. TAT kaebuse täiendusi sellele kirjale ei lisatud.

14. Oma 22. oktoobri 1993. aasta kirjas teavitas ka VII peadirektoraadi peadirektor Prantsuse ametivõime TAT kaebusest, ent kaebuse koopiat neile ei saanud. Samuti teavitas VII peadirektoraadi peadirektor Prantsuse ametivõime sellest, et esmapilgul tunduvad TAT väited olevat põhjendatud.

15. Komisjon ei saanud Air Interile ei kaebust ega selle täiendust.

16. Prantsuse ametivõimud edastasid oma märkused TAT kaebuse kohta 21. detsembri 1993. aasta kirjas, mis oli adresseeritud komisjoni peasekretärile ning mille koopiad saadeti IV ja VII peadirektoraadile. Prantsuse ametivõimude märkuste kohaselt ei olnud määruse nr 2408/92 artikkel 5 kohaldatav, kuna 1990. aasta lepingus ette nähtud konkurentsi avamine puudutas (Nice’i liini arvestamata) ainult CDG lennujaamast alguse saavaid või seal lõppevaid liine, nii et Air Interile jäi ainuõigus Orly lennujaamast alguse saavate või seal lõppevate liinide osas. Vastuses määruse nr 2408/92 artiklit 8 ei mainitud.

17. Oma 21. jaanuari 1994. aasta kirjas teavitas VII peadirektoraadi peadirektor Prantsuse ametivõime sellest, et TAT oli esitanud kaebuse täienduse, ja juhtis tähelepanu asjaolule, et määruse nr 2408/92 artikli 8 lõige 3 annab komisjonile õiguse võtta vastu otsus.

18. 16. veebruaril 1994 saatsid Prantsuse ametivõimud komisjonile vastuseks kokkuvõtte oma seisukohtadest.

19. Pärast seda kirjavahetust toimus 28. veebruaril 1994 määruse nr 2408/92 artiklis 11 ette nähtud nõuandekomitee kohtumine. Sel kohtumisel oli liikmesriikide esindajatel võimalik esitada oma arvamused määruse nr 2408/92 artikli 8 lõike 3 alusel tehtud otsuse projekti kohta, mille komisjon oli neile 10. veebruaril 1994 saanud.

20. Nõuandekomitee arvamus sõnastati järgmiselt:

„Enamik kohtumisel osalenud liikmeid avaldas arvamust, et komitee käsutuses olevast teabest ilmneb, et Prantsusmaa poolt artikli 5 ebaõigel kohaldamisel on diskrimineeriv mõju. Samas on enamik liikmeid avaldanud vastuseisu määruse nr 2408/92 artikli 8 lõike 3 alusel otsuse tegemise suhtes.”

21. Transpordiküsimuse eest vastutava komisjoni liikme kabineti juhi juhitud esindus võttis 4. märtsil 1994 vastu Air Interi delegatsiooni, et arutada komisjoni otsuse võimalikku mõju Air Interi tulevikule ühenduse turul, arvestades komisjoni võetud seisukohta. Pärast seda kohtumist saatis Air Inter 7. märtsil 1994 kirja, mille allkirjastas asetegevdirektor ja milles kirjeldati Air Interi olukorda enne komisjoni poolt TAT asjas otsuse tegemist. 15. märtsil 1994 saadetud kirjas, mis oli adresseeritud komisjoni presidendile, väljendas Air Interi juhatuse muret Air Interi tuleviku suhtes, arvestades siseriikliku õhuveoturu avamist konkurentsile ja eelkõige Prantsusmaa lennuliikluse võrgu kõige kasumlikumate lennuliinide avamist konkurentsile.

22. 17. märtsil 1994 saatis Prantsuse valitsus komisjonile uue kirja, juhtides tähelepanu Prantsusmaa delegatsiooni poolt nõuandekomitee kohtumisel tehtud märkustele, eriti määruse

nr 2408/92 artiklite 5 ja 8, EÜ asutamislepingu artikli 90, 1985. aasta lepingu ja 1990. aasta lepingu kohta tehtud märkustele.

23. Prantsuse valitsuse taotlusel kohtus välisministeeriumi õigusosakonna direktor 30. märtsil 1994 komisjoni õigustalituse peadirektoriga, et arutada TAT kaebust.

24. 12. aprillil 1994 kohtus transpordiküsimuste eest vastutav komisjoni liige Prantsuse peaministriga, et arutada mitmesuguseid Prantsusmaa lennutransporti puudutavaid küsimusi ja eriti liikluse jaotust Pariisi lennujaamasüsteemis.

Vaidlustatud otsus

25. 27. aprillil 1994 võttis komisjon vastu otsuse 94/291/EÜ nõukogu määruse (EMÜ) nr 2408/92 kohaldamise menetluse kohta (VII/AMA/IV/93 – TAT – Pariis (Orly) – Marseille ja Pariis (Orly) – Toulouse) (EÜT 1994, L 127, lk 32; edaspidi „otsus 94/291” või „vaidlustatud otsus”), mille resolutiivosa kõlab järgmiselt:

„Artikkel 1

Prantsusmaa ei või enam keelduda ühenduse lennuettevõtjatele lennuliinidel Pariis (Orly) – Marseille ja Pariis (Orly) – Toulouse liiklusõiguste andmisest põhjendusega, et Prantsuse ametivõimud kohaldavad nende lennuliinide suhtes määruse (EMÜ) nr 2408/92 artiklit 5.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Prantsuse Vabariigile. [...]

Artikkel 3

Prantsusmaa on kohustatud käesoleva otsuse jõustama hiljemalt 27. oktoobriks 1994.”

26. Vaidlustatud otsuse põhjendustes märgib komisjon esiteks, et talle on määruse nr 2408/92 artikli 8 lõikega 3 antud volitused ühe lennujaamasüsteemi lennujaamade vahelise liikluse jaotuse küsimustes. Komisjon peab TAT esitatud kaebuse puhul vajalikuks neid volitusi kasutada. Meede, millega Prantsuse ametivõimud keelduvad andmast ühenduse lennuettevõtjatele, iseäranis TATle, liiklusõigusi lennuliinidel Pariis (Orly) – Marseille ja Pariis (Orly) – Toulouse, on diskrimineeriv ja teenib Pariisi lennujaamasüsteemi lennujaamade vahelise liikluse jaotamisel ainult Air Interi huve.

27. Seejärel märgib komisjon, et Air Interi ainuõigusliku kontsessiooni säilitamise näol on tegemist Prantsuse ametivõimude poolt määruse nr 2408/92 artikli 5 väärkohaldamisega. Nimetatud artikli eesmärk on tagada adekvaatsed ja katkematud veoteenused ühe liikmesriigi kahe punkti (linna või piirkonna) vahel. Ainuõiguse võib säilitada ainult sel juhul, kui ühest linnast teise ei ole võimalik reisida ühelgi teisel moel, s.t rongiga, bussiga või lennukiga – vahepeatusel lennureisi võimaluse või alternatiivse lennujaama olemasolu korral. Seega täidab lennujaamasüsteemis lõppeva lennuliini teenindamise ainuõigus oma eesmärgi ainult sel juhul, kui see kehtib kõikide sellesse lennujaamasüsteemi kuuluvate lennujaamade puhul.

28. Seejärel märgib komisjon, et 1985. aasta lepingus on üksnes Air Interile määratud lennuliinid määratletud mitte lennujaamast lennujaama kulgevate liinide, vaid punktist punkti kulgevate liinidena ja selles lepingus ei viidata kordagi Pariisi lennujaamasüsteemi erinevatele lennujaamadele. Sellest järeldab komisjon, et andes TATle tegevusloa lennuliinide Pariis –

Marseille ja Pariis – Toulouse käitamiseks CDG lennujaama kaudu alates 1. märtsist 1992, lõpetasid Prantsuse ametivõimud Air Interi ainuõiguse. Lisaks on komisjon seisukohal, et määruse nr 2408/92 jõustumisel lõppes Air Interi ainuõiguslik kontsessioon kõnealuste lennuliinide suhtes. Pariis – Marseille lennuliini osas sätestati 1985. aasta lepingus selgesõnaliselt, et seda lennuliini võib teenindada samaaegselt Air Interiga ka Air Afrique. Pariis – Toulouse'i lennuliini (ja ka Pariis – Marseille lennuliini) osas ilmneb 1990. aasta lepingust, et Air Interi ainuõigus selle liini teenindamise suhtes lõppes hiljemalt 1. märtsil 1992.

29. Lisaks märgib komisjon, et isegi kui ainuõigusliku kontsessiooni andmine oleks ühelt poolt Orly lennujaama ja Marseille ning Orly lennujaama ja Toulouse'i vaheliste regulaarlendude puhul teoreetiliselt võimalik, siis artiklit 5 ei saaks antud juhul sellegipoolest kohaldada. Lisaks kõnealustele lennuliinidele on olemas ka muud võimalused adekvaatsete ja katkematute veoteenuste tagamiseks: otselennud Pariisi (CDG) ning Marseille ja Toulouse'i vahel.

30. Komisjoni hinnangul on kõnealusel diskrimineerimisel märkimisväärne mõju. Reisijad eelistavad Orly lennujaama, kuhu on koondunud 85–90% Pariisist väljuvast ja Pariisi saabuvast Prantsusmaa-siseseast lennuliiklusest. Lisaks on osaliselt geograafiliste põhjuste tõttu Pariis – Marseille ja Pariis – Toulouse'i liinide teenindamine CDG lennujaama kaudu Orly lennujaamaga võrreldes kulukam.

31. Komisjon möönab, et tema otsus võib avaldada olulist mõju kõnealuste lennuliinide struktuurile ja korraldusele, mistõttu ta peab soovitavaks rakendada kohandumisaega, mis lõpeb 27. oktoobril 1994.

Menetlus ja poolte nõuded

32. Air Inter algatas käesoleva hagimenetluse Esimese Astme Kohtu kantseleisse 12. juulil 1994 saabunud hagiavaldusega.

33. Euroopa Kohtu kantseleisse 22. juunil 1994 saabunud hagiavaldusega esitas ka Prantsuse Vabariik hagi, mille esemeks oli nõue kuulutada vaidlustatud otsus õigustühiseks. See hagi registreeriti Euroopa Kohtu kantseleis numbri C-174/94 all. Oma 26. oktoobri 1994. aasta ajutise määrusega kohtuasjas C-174/94 R: Prantsusmaa vs. komisjon (EKL 1994, lk I-5229) jättis Euroopa Kohtu president rahuldamata Prantsuse Vabariigi nõude peatada vaidlustatud otsuse jõustamine.

34. Oma 28. oktoobri 1994. aasta määrusega loobus Esimese Astme Kohus käesoleva kohtuasja, T-260/94 käsitlemisest Euroopa Kohtu põhikirja artikli 47 kolmanda lõigu teise lause alusel, et Euroopa Kohus võiks teha otsuse Prantsuse Vabariigi poolt kohtuasja C-174/94 raames esitatud tühistamisnõude kohta. Kohtuasja käsitlemisest loobumise määrus registreeriti Euroopa Kohtu kantseleis numbri C-301/94 all.

35. Oma 19. jaanuari ja 8. veebruari 1995. aasta määrustega andis Euroopa Kohtu president Ühendkuningriigile ja TATle loa astuda menetlusse komisjoni poolt kohtuasjas C-301/94 esitatud nõuete toetuseks. Menetlusse astujatele edastati teatud konfidentsiaalsete dokumentide mittekonfidentsiaalsed versioonid, mille olid koostanud kohtuasja peamised osapooled.

36. Euroopa Kohus otsustas avada kohtuasjas C-301/94 suulise menetluse ilma ettevalmistavate uurimistoiminguteta. Pooltele saadeti kohtuistungi ettekanne.

37. Seejärel asus Prantsuse Vabariik seisukohale, et ta ei ole enam huvitatud vaidlustatud otsuse tühistamisest, ja võttis tagasi oma hagiavalduse kohtuasjas C-174/94. Seetõttu kustutati kohtuasi C-174/94 Euroopa Kohtu registrist 19. märtsi 1996. aasta määrusega. Euroopa Kohtu 14. mai 1996. aasta määrusega saadeti kohtuasi C-301/94 Esimese Astme Kohtule tagasi ja kohtukulude üle otsustamine lükati edasi.

38. Seejärel alustati uuesti käesoleva kohtuasja T-260/94, menetlemist Esimese Astme Kohtus, mis võttis teatud menetluse korraldamise meetmeid. Suuline menetlus toimus sisuliselt kohtuasja C-301/94 kohtuistungi ettekande alusel, mis oli juba laiali saadetud.

39. Poolte kohtukõned ja vastused Esimese Astme Kohtu küsimustele kuulati ära 13. novembril 1996 toimunud kohtuistungil; Esimese Astme Kohtu koosseisu kuulusid esimees C. W. Bellamy ning kohtunikud H. Kirschner, C. P. Briët, A. Kalogeropoulos ja A. Potocki.

40. Kohtunik Kirschner suri 6. veebruaril 1997 ning käesoleva kohtuotsuse tegid Esimese Astme Kohtu kodukorra artikli 32 lõike 1 alusel need kolm kohtunikku, kelle allkirjad on toodud kohtuotsuse lõpus.

41. Hageja palub Esimese Astme Kohtul

- tühistada otsuse 94/291 artikkel 1;
- mõista kohtukulud välja komisjonilt.

42. Komisjon palub Esimese Astme Kohtul

- jätta hagi põhjendamata tõttu rahuldamata;
- mõista kohtukulud välja hagejalt.

43. TAT palub Esimese Astme Kohtul

- jätta hagi põhjendamata tõttu rahuldamata;
- mõista kohtukulud (sh TAT kohtukulud) välja hagejalt.

44. Ühendkuningriik palub Esimese Astme Kohtul

- jätta hagi rahuldamata;
- mõista kohtukulud (sh Ühendkuningriigi kohtukulud) välja hagejalt.

Põhiküsimus

45. Oma nõude toetuseks esitab hageja mitmeid väiteid, mis puudutavad vaidlustatud otsuse formaalset ja sisulist õiguspärasust. Formaalse õiguspärasuse osas väidab hageja ennekõike, et komisjon on rikkunud tema kaitseõigust ja – teise variandina – et komisjon on Prantsuse Vabariigi puhul rikkunud teise poole ärakuulamise põhimõtet ja hea usu põhimõtet. Sisulise õiguspärasuse osas väidab hageja ennekõike, et komisjon on väärtalt kohaldanud määruse nr 2408/92 artikli 8 lõikes 3 ette nähtud menetlust ja – teise variandina – et komisjon

on rikkunud selle määruse artiklit 5. Teise variandina väidab hageja, et rikutud on asutamislepingu artikli 90 lõiget 2 ja proportsionaalsuse põhimõtet. Lõpuks väidab hageja, et Prantsuse ametivõimude poolt TATle kõnealustele lennuliinide teenindamise õiguse andmisest keeldumise näol ei ole tegemist selle ettevõtja diskrimineerimisega, sest hageja ainuõigus nende lennuliinide suhtes on määruse nr 2408/92 artikli 5 alusel põhjendatud.

Hageja kaitseõiguse rikkumist puudutav väide

Poolte argumendid

46. Hageja märgib, et väljakujunenud kohtupraktika järgi on kaitseõiguse tagamine ühenduse õiguse üks aluspõhimõtteid, mida tuleb järgida ka haldusmenetluse kontekstis. Seega tuleb igale isikule, keda komisjoni otsus võib mõjutada, tagada võimalus esitada oma seisukohad enne sellise otsuse vastuvõtmist.

47. Hageja väidab, et ehkki ta ei ole antud juhul ainuke ettevõtja, keda vaidlustatud otsus puudutab, siis oleks komisjon sellegipoolest pidanud talle andma ametlikult võimaluse oma seisukohtade teatavakstegevamiseks, ent komisjon ei teinud seda, ei palunud tal oma märkusi esitada ega saatnud talle ka ühtki dokumenti. Seega on hageja seisukohal, et talle ei antud võimalust oma seisukohti teatavaks teha. Seetõttu on hageja Madalmaade PTT-ettevõtjatega sarnases olukorras, mida Euroopa Kohus käsitles oma 12. veebruari 1992. aasta otsuses liidetud kohtuasjades C-48/90 ja C-66/90: Madalmaad jt vs. komisjon (EKL 1992, lk I-565). Samuti viitab hageja 29. juuni 1994. aasta otsusele kohtuasjas C-135/92: Fiskano vs. komisjon (EKL 1994, lk I-2885).

48. Vastuseks komisjoni väitele, et ta korraldas hageja ametliku ärakuulamise 4. märtsil 1994, märgib hageja, et see kohtumine toimus tema enda taotlusel ja neli kuud pärast seda, kui komisjon oli oma seisukoha juba kujundanud. Lisaks arutati sellel kohtumisel puhtalt majanduslikke küsimusi, nagu ka hageja 7. märtsi 1994. aasta kirjas. Pealegi väljendati hageja juhatuse 15. märtsi 1994. aasta kirjas pelgalt muret.

49. Hageja vaidleb vastu komisjoni argumendile, et vaidlustatud otsus ei puudutanud kaugeltki mitte konkreetset hageja olukorda, vaid oli üldise iseloomuga, käsitledes Prantsuse valitsuse lennutranspordipoliitikat. Käsitlev riiklik meede oli Prantsuse ametivõimude poolt TATle kõnealustel lennuliinidel liiklusõiguste andmisest keeldumine, mis teenis otseselt hageja huve. Lisaks puudutab vaidlustatud otsus hagejat otseselt, kuna käsitleb hagejale kõnealuste lennuliinide teenindamiseks antud ainuõigusliku kontsessiooni õiguspärasust. Kokkuvõtteks kinnitab hageja, et vaidlustatud otsuse tagajärjed mõjutavad teda täies ulatuses ja otseselt.

50. Hageja märgib, et määruse nr 2408/92 artikli 8 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et see kohustab komisjoni andma lisaks asjaomasele liikmesriigile ka kõikidele muudele komisjoni otsusest otseselt mõjutatud isikutele, nagu seda on hageja, võimaluse oma huve kaitsta. Seega oli komisjon ka konkreetsete sellekohaste sätete puudumisel kohustatud omal algatusel korraldama menetluse selliselt, et tõhus kaitse oleks tagatud. Kaitseõiguse kaitse üldpõhimõte on kohaldatav siis, kui konkreetset eeskirjad eksisteerivad, ja seda enam siis, kui selliseid eeskirju pole.

51. Kui Esimese Astme Kohus tõlgendab määruse artikli 8 lõiget 3 nii, et see lubab kalduda kõrvale iga huvitatud osapoolte kaitseõiguse tagamise põhimõttest, siis peaks Esimese Astme Kohus hageja arvates uurima selle sätte õiguspärasust. Igasugune ühenduse õigusnorm,

mis lubab kalduda kõrvale ühenduse õiguse mõnest aluspõhimõttest, on *ipso jure* vastuolus ühenduse õigusega. Seega ei jääks Esimese Astme Kohtul üle muud, kui tunnistada artikli 8 lõige 3 õigustühiseks.

52. Lõpetuseks leiab hageja, et käesoleva asja kontekstis on absurdne väita, et nõuandekomitees olevate liikmesriikide esindajatega konsulteerimine oli piisav. Selle komitee ülesanne ei seisnenud eraettevõtete huvide esindamises, vaid komisjoni abistamises ja talle liikmesriikide seisukohtade edastamises.

53. Komisjon väidab, et määrus nr 2408/92 ei näe ette menetlust, mis võimaldaks kaasata asjaomased ettevõtjad. Seega järgitakse määruse artikli 8 lõikes 3 sätestatud menetluse puhul laias laastus asutamislepingu artiklis 169 kirjeldatud menetlust, mis samuti ei näe ette konsulteerimise kohustust. Lisaks märgib komisjon, et liikmesriigi taotluse alusel määruse artikli 8 lõike 3 kohaselt algatatud menetluses on komisjon kohustatud otsuse tegema ühe kuu jooksul. Kui diskrimineerivast meetmest saab kasu arvukalt lennuettevõtjaid, on praktiliselt võimatu sellest tähtjast kinni pidada.

54. Komisjon vaidleb vastu väitele, et kohtuasjades Madalmaad jt vs. komisjon ja Fiskano vs. komisjon tehtud otsused on käesolevas kohtuasjas asjakohased. Komisjon täpsustab, et vaidlustatud otsus puudutab lennuliinide jagamist Pariisi lennujaamasüsteemi piires ning et otsuse majanduslik mõju puudutab hagejat üksnes kaudselt ja osaliselt. Asjaolu, et Prantsuse ametivõimude väitel kuulub hagejale ainuõiguslik kontsessioon määruse nr 2408/92 artikli 5 alusel, ei välista seda, et sisuline küsimus on selles, kas Prantsuse Vabariigi üldised meetmed on Pariisi lennujaamasüsteemis liikluse jaotamisel diskrimineerivad ja seega mõjutavad kõikide ühenduse lennuettevõtjate õigusi. Nimetatud sätte kuritarvitamine ei saa iseenesest olla piisav selleks, et tekitada hagejaga konsulteerimise kohustust.

55. Komisjon väidab, et igal juhul korraldati hageja ametliku ärakuulamise 4. märtsil 1994 ja hageja tegi oma seisukoha teatavaks, eriti 7. märtsi 1994. kirjas, mistõttu komisjonil ei olnud enam vajadust teda uuesti ära kuulata. Oma vasturepliigis (lk 6) selgitas komisjon, et Prantsuse ametivõimud hoidsid hagejat asjaga jooksvalt kursis. Teabe liikumist kinnitasid needsamad ametivõimud paralleelselt Euroopa Kohtus toimunud menetluse kontekstis. Komisjon viitab siinkohal Prantsuse Vabariigi poolt kohtuasjas C-174/94 (vt punkt 33 eespool) esitatud vastuse leheküljele 10.

56. Ühendkuningriik toetab komisjoni argumente ning märgib, et kohtuasjas Madalmaad jt vs. komisjon tehtud otsus ei ole antud juhul asjakohane, kuna kõnesolev menetlus ei olnud suunatud mitte hageja vastu, vaid hõlmas üksnes komisjoni ja Prantsuse Vabariiki. Lisaks puudutas see kohtuotsus asutamislepingu artikli 90 lõike 3 kohaldamist, milles ei ole sätestatud konkreetseid eeskirju konsulteeritavate isikute ja konsulteerimise menetluse kohta, samas kui käesoleva kohtuasja puhul tuleb tõdeda, et määruses nr 2408/92 on konkreetseid eeskirjad sätestatud.

Esimese Astme Kohtu hinnang

57. Määruse nr 2408/92 artikli 8 lõige 3 ei näe ette lennuettevõtjate otsust kaasamist haldusmenetlustesse, mille tulemusena komisjon võtab vastu otsuseid lennujaamasüsteemi piires liikluse jaotuse kohta. Õigusraamistik kohustab komisjoni pöörduma asjaomase liikmesriigi poole pärast liikmesriikide esindajatest koosneva nõuandekomiteega konsulteerimist. Määruse artikli 12 kohaselt „võib” komisjon üldiselt ja omal äranägemisel saada lennuettevõtjatelt oma kohustuste täitmiseks vajalikku informatsiooni. Siit järeldub, et

määrus nr 2408/92 iseenesest ei anna kaitseõigust käesoleva kohtuasja hagejaga samas olukorras olevatele lennuettevõtjatele.

58. Seoses komisjoni väitega, millega ta on soovinud põhjendada ettevõtjate kaasamise kohustuse puudumist määruses ja mille kohaselt artikli 8 lõikes 3 ette nähtud menetlus kujundati asutamislepingu artiklis 169 sätestatud menetluse järgi, milles osalevad üksnes komisjon ja asjaomane liikmesriik, märgib Esimese Astme Kohus, et asutamislepingu artikli 169 alusel tuvastatakse liikmesriigi kohustuste täitmatajätmine üksnes Euroopa Kohtu otsusega, samas kui määruse nr 2408/92 artikli 8 lõike 3 kohaselt on komisjoni otsus see, milles määratakse kindlaks liikluse selline jaotus, mida komisjon sobivaks peab. Seega on asutamislepingu artikli 169 alusel toimuv menetlus sisuliselt kohtulik menetlus, ent määruse artikli 8 lõike 3 alusel toimuv menetlus on täies ulatuses haldusmenetlus. Järelikult on need kaks menetlust sisuliselt erinevad, mistõttu komisjoni argumendiga, mille aluseks on viide asutamislepingu artiklile 169, ei saa nõustuda.

59. Seoses määruse nr 2408/92 artikli 8 lõike 3 alusel algatatud menetlusega, mille tulemusena võeti vastu vaidlustatud otsus, märgib Esimese Astme Kohus, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on isiku kaitseõiguse tagamine isiku vastu algatatud menetluses, mis võib viia selle isiku kahjuks tehtava otsuseni, ühenduse õiguse üks aluspõhimõtteid, mida tuleb järgida isegi menetlust puudutavate konkreetsete eeskirjade puudumisel (vt näiteks eespool osundatud otsus kohtuasjas Madalmaad jt vs. komisjon, punkt 44). Selle põhimõtte kohaselt tuleb asjaomasele isikule tagada tegelik võimalus oma seisukoha esitamiseks asjaolude kohta, millel komisjoni meede põhineb (vt eespool osundatud otsus kohtuasjas Fiskano vs. komisjon, punkt 40).

60. Seoses komisjoni väitega, mille kohaselt kohtuasjas Madalmaad jt vs. komisjon tehtud otsus, mis tehti asutamislepingu artikli 90 lõike 3 kontekstis, ei ole käesoleval juhul asjakohane, kuna kõnesolev menetlus on sätestatud konkreetsete eeskirjadega, mis ei näe ette potentsiaalselt mõjutatavate lennuettevõtjate kaasamist, tuleb märkida, et kaitseõiguse üldpõhimõtte kohaldamist ei saa ühegi õigusnormiga välistada ega piirata. Selle põhimõtte järgimine tuleb seega tagada nii siis, kui konkreetsete õigusnormid puuduvad, kui ka siis, kui õigusnormid on olemas, ent neis ei ole seda põhimõtet arvesse võetud (vt selle kohta 24. oktoobri 1996. aasta otsus kohtuasjas C-32/95 P: komisjon vs. Lisrestal jt, EKL 1996, lk I-5373, punkt 30). Siit järeldub, et komisjoni argument, mille aluseks on kõnealuses õigusaktis konkreetse õigusnormi puudumine, tuleb tagasi lükata.

61. Seoses Ühendkuningriigi valitsuse argumendiga, mille kohaselt käesolevas asjas käsitletavat menetlust ei algatatud hageja vastu, tuleb märkida, et ehkki kõnealune menetlus ei olnud formaalselt algatatud hageja kui konkreetse ettevõtja vastu, siis nii oli ka kohtuasjas Madalmaad jt vs. komisjon käsitletud olukorra puhul, kus asutamislepingu artikli 90 lõike 3 alusel algatatud menetluses pöördus komisjon ametlikult üksnes Madalmaade Kuningriigi, mitte aga Madalmaade PTT-ettevõtjate poole. See järeldus ei takistanud Euroopa Kohtul aga andmast kaitseõigust neile ettevõtjatele, kuna nemad said otseselt kasu selles kohtuasjas käsitletud riiklikust meetmest, neid nimetati otseselt selgesõnaliselt Madalmaade seaduses, mis oli tunnistanud õigusvastaseks, neid mainiti selgesõnaliselt ka vaidlustatud otsuses ja selle otsuse majanduslikud tagajärjed mõjutasid neid otseselt (osundatu kohtuotsuse punktid 50 ja 51).

62. Seega tuleb uurida, kas kohtuasjas Madalmaad jt vs. komisjon tehtud otsuses esitatud põhjendused, millega asutamislepingu artikli 90 lõike 3 kontekstis anti kaitseõigus konkreetsetele ettevõtjatele, võib kanda üle käesolevasse kohtuasja. Esiteks tuleb tõdeda, et

hageja sai otseselt kasu käsitletavast riiklikust meetmest, milleks oli kahel kõnealusel lennuliinil tema privilegeeritud seisundi säilitamine; seejuures ei ole praeguses etapis vaja teha kindlaks, kas hageja võis tegelikult nõuda õigusaktist tulenevat ainuõigust. Seega pidi vaidlustatud otsus mõjutama hageja majanduslikku olukorda, kuna kohustas Prantsuse ametivõime avama need kaks lennuliini konkurentsiks ühenduse teiste lennuettevõtjatega. Niisiis pidid vaidlustatud otsuse majanduslikud tagajärjed hagejat otseselt mõjutama. Teiseks nimetati hagejat selgesõnaliselt riiklikus dokumendis, millel tema ainuõiguslikud liiklusõigused põhinesid, nimelt 1985. aasta lepingus; seejuures ei ole praeguses etapis vaja uurida selle lepingu õiguslikku mõju. Lõpuks tuleb tõdeda, et vaidlustatud otsuses nimetatakse hagejat selgesõnaliselt mitmel korral. Seega on kohtuasjas Madalmaad jt vs. komisjon tehtud otsuses esitatud eeltingimused käesolevas kohtuasjas täidetud.

63. Järelikult kuulus hagejale kaitseõigus, mida tulnuks järgida menetluses, mille tulemusena võeti vastu vaidlustatud otsus, ja puudub vajadus käsitleda komisjoni tõstatatud üldist küsimust ehk seda, kas kaitseõigus tuleb tagada ka sel juhul, kui määruse nr 2408/92 artikli 8 lõike 3 alusel algatatud menetlus, mis tuleb lõpule viia ühe kuu jooksul, mõjutaks määramatul arvul lennuettevõtjaid.

64. Seoses küsimusega, kas hageja kaitseõigus oli käesoleval juhul tagatud, märgib Esimese Astme Kohus, et ta on kohtuasjas T-450/93: Lisrestal jt vs. komisjon 6. detsembril 1994 tehtud otsuses (EKL 1994, lk II-1177), mis puudutas Euroopa Sotsiaalfondi poolt teatud ettevõtjatele antud rahalise abi vähendamist menetluses, milles lisaks fondile osales üksnes asjaomane riigiasutus, osutanud, et hagejateks olnud ettevõtjatel oli õigus olla ära kuulatud, ning juhtis tähelepanu asjaolule, et seda õigust ei järgitud komisjoni ja nende ettevõtjate vahelistes suhetes ega asjaomase riigiasutuse ja nende ettevõtjate vahelistes suhetes (osundatud otsuse punktid 49 ja 50).

65. Käesoleval juhul tuleb seega uurida, kas hageja kaitseõigus oli realselt tagatud, kas otseselt komisjoni ja hageja vahelistes suhetes või kaudselt Prantsuse ametivõimude kaudu või siis nende kahe halduskanali koosmõjus.

66. See oli hageja, kes pärast 4. märtsil 1994 toimunud kohtumist komisjoni esindajatega võttis komisjoniga ühendust, saates komisjonile 7. märtsil 1994 kirja. Selles kirjas kirjeldas hageja oma majanduslikku olukorda, eriti seonduvalt tema poolt osutatavate õhuveoteenustega, ja oma lepingulist suhet Prantsuse riigiga, mis oli usaldanud talle avaliku teenusega seotud ülesannete täitmise. Hageja juhtis tähelepanu oma keerulisele majanduslikule olukorrale, mis oli tingitud suurenenud konkurentsist, mida osutasid nii lennuettevõtjad kui raudtee-ettevõtjad. Lühidalt öeldes oli hageja absoluutselt vastu nende peamiste lennuliinide avamisele konkurentsiks, mida ta Orly lennujaama kaudu teenindas.

67. Ehkki hageja käsitles üksnes „puhtalt majanduslikke” asjaolusid, nagu ta ütles ka Esimese Astme Kohtule, ei takistanud miski teda esitamast ka õiguslikke argumente. Et ta seda ei teinud, on selgitatav ainult asjaoluga, et hageja arvates pidi komisjon olema õiguslikest aspektidest piisavalt informeeritud.

68. Viidates Prantsuse ametivõimude avaldustele (vt punkt 55 eespool), märkis komisjon, et need ametivõimud hoidsid hagejat menetluse kulgemisega kursis; hageja ei ole seda väidet vaidlustanud. Seega tuleb järeldada, et hageja oli vähemalt teadlik Prantsuse ametivõimude poolt komisjonile esitatud märkustest.

69. Need märkused, iseäranis 21. detsembri 1993. aasta ja 17. märtsi 1994. aasta kirjades esitatud märkused, puudutasid eelkõige hagejale 1985. aasta lepinguga seatud kohustusi, hageja poolt Prantsusmaa lennuliikluse võrgu käitamise ja sisemise ristsubsideerimise süsteemi ohtuseadmist juhul, kui Orly – Toulouse'i ja Orly – Marseille lennuliinid avataks konkurentsile, 1990. aasta lepingu mõju, mis Prantsuse ametivõimude arvates puudutas ainult mitmekordseid nimetamisi ja üksnes CDG lennujaamast väljuvaid lende, ning hageja ainuõiguse väidetavat lõppemist seoses Air Afrique'ile antud õigustega. Lisaks märkisid Prantsuse ametivõimud neis kirjades, et hageja näol on tegemist ettevõtjaga, kellele usaldati üldist huvi pakkuva teenuse osutamine asutamislepingu artikli 90 lõike 2 tähenduses, kusjuures õigusnormide hierarhias on see säte ülimuslik määruse nr 2408/92 suhtes, mis võeti vastu ühenduse piires õigusaktide ühtlustamise eesmärgil. Samuti tõlgendasid Prantsuse ametivõimud sügavuti määruse artiklit 5, mis nende arvates puudutab kahe lennujaama, mitte kahe linna vahelisi lennuliine ning seega võimaldab säilitada hagejale antud ainuõiguse.

70. Seega käsitlesid Prantsuse ametivõimude esitatud märkused käesoleva kohtuasja olulisi õiguslikke aspekte, mis esitati vaidlustatud otsuses. Prantsuse ametivõimud kirjeldasid eelkõige hageja erilist olukorda. Esimese Astme Kohtus toimunud menetluse käigus ei ole hageja kordagi väitnud, et need märkused oluks ebatäielikud või tema huvidega vastuolus. Kui see oleks nii olnud, poleks hageja kindlasti jätnud Prantsuse ametivõimude esitatud õiguslikke argumente täiendamata.

71. Seda järeldust ei lükka ümber argument, mille hageja esitas hagi toetuseks esitatud teise väite kontekstis, ja mille kohaselt komisjon esitas määruse nr 2408/92 artiklis 5 viidatud adekvaatse ja katkematu teenindamise mõiste tõlgenduse esimest korda alles Esimese Astme Kohtus, mis tõendab, et hagejal ei olnud võimalik selle suhtes oma seisukohta esitada haldusmenetluse käigus (vt punkt 101 allpool). Nagu selgitatakse edaspidi (punktis 123), ei sõltu käesoleva vaidluse tulemus selle mõiste tõlgendusest; pealegi võetakse seda mõistet vaidlustatud otsuses arvesse üksnes täiendava kaalutlusena (EÜT, lk 36, parempoolne tulp, eelviimane lõik). Seega ei ole selle mõiste tõlgenduse näol tegemist käesoleva kohtuasja olulise õigusliku aspektiga.

72. Eeltoodut arvestades tuleb otsustada, et hageja kaitseõigus oli tagatud. Järelikult ei saa selle õiguse rikkumise väitega nõustuda.

Teise poole ärakuulamise põhimõtte ja hea usu põhimõtte rikkumine Prantsuse Vabariigi puhul

Poolte argumentid

73. Hageja väidab, et komisjon teavitas Prantsuse valitsust oma pooldavast suhtumisest TAT argumentide suhtes juba enne, kui oli kuulanud ära Prantsuse valitsuse seisukoha TAT poolt kaebuses ja selle täienduses esitatud argumentide kohta. See lähenemisviis tõendab komisjoni kallutatust antud küsimuses. Seda faktilist olukorda ei saa muuta ka hilisem menetlus, mille lõpus andis komisjon Prantsuse valitsusele võimaluse esitada argumente enda kaitseks. Komisjon oli enne Prantsuse valitsuse ärakuulamist oma seisukoha juba kujundanud.

74. Hageja väidab veel, et käesoleval juhul ei järginud komisjon menetlust, mis tuleb läbi viia liikmekohustuste täitmatajätmise korral või nõukogu 6. veebruari 1962. aasta määruse nr 17 (esimene määrus asutamislepingu artiklite 85 ja 86 rakendamise kohta, EÜT 1962, 13, lk 204; eestikeelne eriväljaanne 08/01, lk 3) kohaldamisalasse kuuluvate juhtumite korral ning mille käigus komisjon teatab asjaomasele liikmesriigile, asjaomastele ettevõtjatele või

ettevõtjate ühendustele oma vastuväidetest, palub neid teavitada komisjoni oma seisukohast ning pärast esitatud argumentidega tutvumist kujundab oma seisukoha.

75. Hageja märgib, et asutamislepingu artikli 5 ja määruse nr 17 artikli 10 lõike 2 ning Euroopa Kohtu ja Esimese Astme Kohtu praktika (13. juuli 1990. aasta määrus kohtuasjas C-2/88: Imm. Zwartveld jt, EKL 1990, lk I-3365; 18. septembri 1992. aasta otsus kohtuasjas T-24/90: Automec vs. komisjon, EKL 1992, lk II-2223 ja 10. juuni 1993. aasta otsus kohtuasjas C-183/91: komisjon vs. Kreeka, EKL 1993, lk I-3131) uurimisel ilmneb, et ühenduse institutsioonid ja liikmesriigid on kohustatud tegema koostööd ja see koostöö peab olema siiras. Komisjon peab liikmesriikidega suheldes lähtuma hea usu põhimõttest.

76. Väites, et hageja ainuõiguse lõpetasid Prantsuse ametivõimud ise 1. märtsil 1992, mil nad andsid TATle loa Pariis (CDG) – Marseille ja Pariis (CDG) – Toulouse'i liinidel lendamiseks, käitus komisjon hageja arvates pahauskselt. Komisjon pidi olema teadlik sellest, et need kaks lennuliini avati konkurentsiks komisjoni vastavasisulise nõude tõttu, mis esitati 1990. aastal. Seega ei saa komisjon väita, et Prantsuse ametivõimud oleksid ainuõiguse lõpetanud, eriti kuna need ametivõimud ja hageja on alati kindlalt soovinud kohaldada 1985. aasta lepingut kuni selle tähtaja lõpuni. See leping ei puudutanud mitte lennuliine, vaid lennuliikluse võrku kui sellist.

77. Komisjon väidab, et Prantsuse ametivõimude käsutuses oli menetluse algusest saadik kogu nende kaitseks vajalik teave. Komisjon märgib, et määruse nr 2408/92 artikli 8 lõikes 3 sätestatud menetluse korra kohaselt ei või komisjon oma otsust võtta vastu enne, kui sama määruse artiklis 11 ette nähtud nõuandekomitee on esitanud oma arvamuse. Selles komitees on kõikidel liikmesriikidel, seega ka asjaomasel liikmesriigil, võimalik väljendada oma seisukohta küsimuste suhtes, mida neile varakult edastatud otsuse projekt puudutab. Käesoleval juhul edastati otsuse projekt 15 päeva enne komitee kohtumist ja see sisaldas täpset ja täielikku selgitust vastuväidete kohta, mida komisjon kavatses Prantsusmaa suhtes esitada, samuti õiguslike ja faktiliste argumentide, sealhulgas TAT esitatud argumentide täpset ja täielikku kokkuvõtet.

78. Komisjon väidab, et kui ta algatab omal algatusel artikli 8 lõike 3 alusel uurimise, siis ei pea ta ühtki tähtaega järgima ning tema otsus põhineb uurimise käigus saadud teabel, ilma et uurimise valdkond ja teabeallikad oleksid kuidagi piiratud. Kaebuse teema ei ole seega komisjonile siduv.

79. Viidates vaidlustatud otsuse sõnastusele (EÜT, lk 36), vaidleb komisjon vastu väitele, nagu oleks ta märkinud, et hageja ainuõiguse lõpetasid Prantsuse ametivõimud ise 1. märtsil 1992.

Esimese Astme Kohtu hinnang

80. Hagejal on õigus tugineda väitele, et Prantsuse Vabariigi puhul on rikutud teise poole ärakuulamise põhimõtet, niivõrd kui sellele liikmesriigile esitatud palve omapoolsete märkuste esitamiseks on asutamislepingu artikli 173 tähenduses oluline menetlusnõue (vt selle kohta 7. märtsi 1991. aasta otsus kohtuasjas C-304/89: Oliveira vs. komisjon, EKL 1991 lk I-2283, punktid 17 ja 21 ning 7. märtsi 1995. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-432/93, T-433/93 ja T-434/93: Socurte jt vs. komisjon, EKL 1995, lk II-503, punkt 63).

81. Seoses küsimusega, kas Prantsuse Vabariigi kaitseõigus oli tagatud, s.t kas Prantsuse Vabariigil oli tegelikult võimalik teha teatavaks oma seisukoht tõendite kohta, millele

komisjon vaidlustatud otsuse vastuvõtmisel tugines, tuleks märkida, et määruse nr 2408/92 artikli 8 lõikes 3 ette nähtud menetluse võib komisjon algatada kas liikmesriigi taotlusel või omal algatusel.

82. Käsitletaval juhul algatas komisjon kõnealuse menetluse täielikult omal algatusel. Kohaldatava sätte loogika kohaselt ei olnud TAT kaebus ja selle täiendus dokumendid, mis oluks menetluse algatamise seisukohalt vältimatult vajalikud, vaid tõendid, mille tõttu komisjon võis asuda seisukohale, et tal on põhjust menetlust omal algatusel alustada.

83. Arvestades neid asjaolusid ja eespool osundatud kohtuotsuses *Madalmaad jt vs. komisjon* sätestatud põhimõtet (punkt 45), pidi komisjon Prantsuse Vabariigile edastama üksnes täieliku ja täpse ülevaate põhjustest, mille tõttu komisjon otsustas menetlust omal algatusel alustada. TAT kaebuste osas võis komisjon valida, kas edastada need Prantsuse Vabariigile lühendamata kujul või ainult sisulisi küsimusi sisaldava kokkuvõtte vormis.

84. See järeldus ei ole vastuolus osundatud kohtuotsuses *Madalmaad jt vs. komisjon* sätestatud teise põhimõttega (punkt 46), mille kohaselt asjaomasel liikmesriigil peab olema võimalik esitada oma seisukoht huvitatud kolmandate osapoolte esitatud märkuste kohta. Euroopa Kohus ei välistanud põhimõtteliselt võimalust, et komisjon esitab need märkused liikmesriigile kokkuvõtlikult, tingimusel, et selline kokkuvõte on täpne ja täielik. Samas kohtuotsuses (punkt 49) kritiseeris Euroopa Kohus komisjoni menetlust ainult põhjusel, et kõnealusele valitsusele ei korraldatud ärakuulamist konsultatsioonide osas, mida komisjon oli pidanud asjaomaste kutsealaorganisatsioonidega.

85. Praegusel juhul tuleb tõdeda, et komisjon teavitas Prantsuse lennundusametivõime oma 20. oktoobri 1993. aasta kirjas TAT poolt Prantsuse Vabariigi ja Air France'i kontserni vastu esitatud kaebusest, saatis neile koopia sellest kaebusest ja palus esitada võimalikud omapoolsed kommentaarid. Lisaks esitas komisjon 22. oktoobril 1993 Prantsuse valitsusele saadetud kirjas TAT kaebuse kokkuvõtlikult ja andis esialgse hinnangu õiguslikule olukorrale, paludes veelkord Prantsuse valitsusel esitada omapoolsed märkused. Ehkki viimatinimetatud juhul märkis komisjon, et TAT esitatud argumendid tundusid talle põhjendatud, arvestades komisjoni käsutuses olevaid dokumente, ei saa seda hinnangut pidada eelarvamuseks hageja ja Prantsuse ametivõimude suhtes, vaid üksnes esialgseks hinnanguks, mis ei olnud lõplik, kuna komisjon ootas Prantsuse ametivõimude märkusi. Esimese Astme Kohtule esitatud tõenditest ei ilmne, et seda hinnangut ei oleks saanud muuta enne lõpliku otsuse tegemist, mis toimus kuus kuud hiljem.

86. Teiseks tuleb tõdeda, et komisjon teavitas Prantsuse valitsust oma 21. jaanuari 1994. aasta kirjas sellest, et TAT oli oma esialgset kaebust täiendanud, lisades sellele määruse nr 2408/92 artikli 8 lõike 1 rikkumise Prantsuse ametivõimude poolt. Komisjon lisas, et TAT väitel olid Prantsuse ametivõimud määruse artikli 5 väära kohaldamise tulemusena tegelikult Pariisi lennujaamasüsteemi kuuluvate lennujaamade vahel liikluse jaotamisel hagejat eelistanud ja teisi lennuettevõtjaid diskrimineerinud ning et TAT palus seetõttu komisjonil võtta vastu otsus artikli 8 lõike 3 alusel. Ehkki vastab tõele, et komisjon edastas selle täiendava kaebuse üksnes kokkuvõtlikus vormis, saatmata kaebuse koopiat Prantsuse valitsusele, ei ole hageja väitnud, et see kokkuvõte oluks vale või ebatäielik. Samuti ei väida hageja, et vaidlustatud otsus sisaldab uusi küsimusi, mis oluks selgelt pärit täiendava kaebuse täielikust tekstist, mida komisjon haldusmenetluse käigus ei edastanud.

87. Lõpuks tuleb tõdeda, et vaidlust ei ole selles, et enne nõuandekomitee kohtumist 28. veebruaril 1994 saatis komisjon Prantsuse ametivõimudele otsuse eelnõu ja et nood ei

väitnud, et selles sisalduvad faktilised ja õiguslikud asjaolud oleks ebatõesed või ebatäielikud. Pealegi toimus enne vaidlustatud otsuse lõplikku vastuvõtmist mitmeid komisjoni ja Prantsuse valitsuse esindajate vahelisi kohtumisi (vt punktid 13–24 eespool).

88. Seega andis komisjon Prantsuse Vabariigile tegeliku võimaluse teha teatavaks oma seisukohad oluliste tõendite kohta, millele komisjon vaidlustatud otsuse vastuvõtmisel tugines. Lisaks, nagu Esimese Astme Kohus osutas eespool (punktid 69 ja 70), kasutas Prantsuse Vabariik tegelikult oma kaitseõigust, esitades märkusi kõikide oluliste faktiliste ja õiguslike asjaolude kohta, mis olid haldusmenetluse läbiviimise seisukohalt asjakohased.

89. Järelikult tuleb väide, mille kohaselt Prantsuse Vabariigi puhul on rikutud teise poole ärakuulamise põhimõtet, tagasi lükata.

90. Väidet, mille kohaselt Prantsuse Vabariigi puhul on rikutud hea usu põhimõtet, käsitletakse edaspidi määruse nr 2408/92 asjakohaste artiklite ja asutamislepingu artikli 90 lõike 2 väidetava rikkumise käsitlemise kontekstis.

Määruse nr 2408/92 rikkumist puudutavad väited

91. Vastuväiteid selle suhtes, kuidas komisjon kohaldas määrust nr 2408/92, tuleks käsitleda ühiselt. See käsitus hõlmab määruse artiklite 8 ja 5 tõlgendamist. Samuti käsitletakse küsimust, kas hagejale antud ainuõigusega diskrimineeriti teisi lennuettevõtjaid nagu TAT või kas hageja võib Prantsuse Vabariigi puhul hea usu põhimõtte rikkumisele viidates tugineda 1985. aasta lepingule ja 1990. aasta lepingule, põhjendamaks ainuõiguslikkust vaatamata määrusega nr 2408/92 loodud õigusraamistikule.

Poolte argumendid

92. Hageja väidab põhimõtteliselt seda, et komisjon on väärtalt kohaldanud määruse nr 2408/92 artikli 8 lõikes 3 ette nähtud kiirmenetlust, et lõpetada enne sama määruse artiklis 5 sätestatud kolmeaastase perioodi lõppu lepingujärgne ainuõigus, mis hagejale 1985. aasta lepingu alusel kuulus Orly – Marseille ja Orly – Toulouse'i lennuliinidel. Määruse artikli 8 lõikes 1 ega 2 ei mainita ega käsitleta ainuõiguslike kontsessioonide olemasolu küsimust. Hageja olukord sai alguse mitukümmend aastat tagasi ja selle aluseks on avalikele teenustele esitatavatel nõuetel põhinev leping, mille eesmärk on tagada piirkondlik areng ja liikluse demokratiseerimine. Kui komisjon soovis, et hageja ainuõigus Prantsusmaa siseriikliku lennuliikluse võrgus lõpeks, oleks ta pidanud menetluse algatama asutamislepingu artikli 169 alusel.

93. Teise variandina väidab hageja, et komisjon on valesti tõlgendanud määruse artiklit 5. Esiteks vaidleb hageja vastu komisjoni eeldusele, et lennuliikluse vabadus on reegel ja selle vabaduse piirangute näol on tegemist erandiga. Artikli 5 tõlgendamisel ei peaks lähtuma mitte põhimõtete ja erandite loogikast, vaid pigem ühise transpordipoliitika loogikast, mis näeb ette erinevate huvide arvesse võtmise. See artikkel peegeldab järeleandmisi, mis nõukogus tehti üldhuviteenustega seotud ülesannete kaitsjatele.

94. Hageja teeb sellest järelduse, et artikli 5 ilmselge eesmärk on lubada enne määruse nr 2408/92 jõustumist õigusaktidest tulenevalt valitsenud olukorra jätkumist kolmeaastase ajavahemiku jooksul. Seetõttu võis kõikides liikmesriikides, kus ei soovitud avalikke teenuseid järsult muuta, säilitada lennuliiklusega seotud ainuõiguslike kontsessioonide aluseks olevate lepingute kehtivus nimetatud ajavahemiku jooksul, et anda liikmesriikidele aega

meetmete võtmiseks eesmärgiga viia üldsuse huvi kooskõlla ühenduse uue õigusraamistikuga, ja võimaldada asjaomastele ettevõtjatele minimaalselt vajalik aeg oma tegevuses ümberkorralduste tegemiseks.

95. Seda tõlgendust kinnitab määruse nr 2408/92 koostamise ajalugu. Määruse eelnõu artikli 4 viimases lõikes, millest pidi saama artikkel 5, nähti ette „ülemineku aeg avalike teenustega seotud kohustuste täitmise eesmärgil antud kontsessioonide jaoks”. Seega oli nõukogu kavatsus säilitada need kontsessioonid kolme aasta pikkuseks ajavahemikuks.

96. Sellega seoses väidab hageja, et artikli 5 alusel võis tema ainuõigusliku kontsessiooni aluseks olev 1985. aasta leping kehtida kuni 1. jaanuarini 1996. Lepingu kumbki osapool ei ole lepingut lõpetanud ja seega ei ole selle kehtivus lõppenud. Hageja väitel ei võta asjaolu, et nimetatud lepingus lubati selgesõnaliselt Air Afrique’il teenindada Pariis – Marseille lennuliini, tema kontsessioonilt ainuõiguslikkust. Air Afrique’i teenindatavad lennud väljusid üksnes CDG lennujaamast, mitte Orly lennujaamast. Pealegi oli Air Afrique’il teenindatav lennuliin pelgalt üliväikese sagedusega (üks lend nädalas) kabotaažiliin, mis ulatus Aafrikani.

97. Ka ei lõppenud hagejale nende lennuliinide suhtes antud ainuõigus asjaolu tõttu, et TAT lendas regulaarselt CDG – Toulouse’i ja CDG – Marseille liinidel. Nende lennuliinide avamine konkurentsile oli erand, mille tegemist komisjon nõudis Prantsuse valitsuselt 1990. aasta lepingu alusel. Samas tuleks selle lepingut tõlgendamisel võtta arvesse hageja ainuõigust. Pealegi kinnitab asjaolu, et komisjon ei nõudnud 1990. aasta lepinguga seoses uue lepinguteksti koostamist, et õige tõlgendus on selline, mille kohaselt hagejal säilis ainuõigus Orly lennujaamast algavate lendude suhtes.

98. Hageja kinnitab, et tema ainuõigus puudutas mitmete lennuliinide kogu võrku, sest ainult „võrgupõhine” lähenemisviis võimaldas kasutada tariifide ristsubsideerimist, mis on vajalik Prantsuse riigi seatud piirkondliku arengu eesmärgi saavutamiseks. Hageja selgitas kohtuistungil seda argumenti, juhtides tähelepanu asjaolule, et lennuliinide võrkude moodustamine on Prantsusmaal äärmiselt omane, ent mõnedel Euroopa partneritel on seda keeruline mõista. Lennuliikluse võrgu kontseptsioon on seotud avaliku teenuse kontseptsiooniga. Ettevõtjad, kellele on usaldatud avaliku teenuse osutamine, nagu hageja, on kohustatud seda teenust osutama kogu Prantsusmaal ühesuguse hinnaga. Kuna hageja pidi oma veoteenuseid rahastama ise, ilma riigi toetuseta, pidi ta oma võrgus rakendama tariifide ristsubsideerimist. Selle ristsubsideerimise süsteemi raames oli tulusatelt lennuliinidelt nagu Pariis – Marseille ja Pariis – Toulouse saadav raha mõeldud kahjumlike liinide rahastamiseks. See subsideerimise süsteem ei saa toimida, kui hagejal puudub ainuõigus tulusate lennuliinide suhtes.

99. Määruse nr 2408/92 artikli 5 sõnasõnalisel tõlgendamisel tuleks lähtuda eeltoodud kaalutlustest. Seega on „siseriiklikud lennuliinid” ainuõiguslikes kontsessioonides määratletud liinid ehk siis eespool kirjeldatud lennuliikluse võrgu osaks olevad liinid, mitte aga linnadevahelised liinid, nagu väidab komisjon. See tõlgendus on kooskõlas määruse sõnastusega, milles viidatakse mitmel korral lennujaamadevahelisele liiklusele. Hageja väidab, et kui määruse artiklit 5 tõlgendatakse nii, et sõna „lennuliin” tähendab kahe linna vahelist liini, siis kaotaks see säte igasuguse sisu: piisaks sellest, kui ühes linnas oleks kaks lennujaama, et igasugused määruse jõustumise kuupäeval eksisteerivad ainuõiguslikud kontsessioonid jääksid artikli 5 kohaldamisalast välja.

100. Samuti vaidleb hageja vastu komisjoni argumendile, et igal juhul oli „adekvaatne ja katkematu teenindamine” tagatud „teiste transpordiliikidega”, nimelt lennuühendustega Pariis

(CDG) – Marseille ja Pariis (CDG) – Toulouse'i liinidel, mille tõttu komisjon otsustas, et Pariis (Orly) – Marseille ja Pariis (Orly) – Toulouse'i liinidel ei või ainuõiguse jätkumist lubada. Sellega seoses märgib hageja, et mõistet „transpordiliik” tuleb mõista nii, et sellega viidatakse liiklusvahendile, mistõttu lennuliine arvesse võtta ei saa. Igal juhul ei saa TAT teenuseid (CDG) – Marseille ja Pariis (CDG) – Toulouse'i liinidel, mille osutamise sagedus on 1992. aasta märtsist alates ulatunud ühest lennust päevas ühe lennuni nädalas, hageja sõnul pidada „adekvaatseks ja katkematuks teenindamiseks”, arvestades asjaomaste piirkondade äriühingute vajadusi.

101. Samuti väidab hageja, et talle sai alles kohtumenetluse käigus komisjoni vastusest teatavaks, kuidas komisjon tõlgendab adekvaatsuse ja katkematuse kriteeriume. See asjaolu tõendab, et hagejal ei olnud võimalik oma märkusi esitada. Lisaks keeldub TAT reaalset konkureerimast, arendades CDG lennujaamast lähtuvate lendude turgu, vaid eelistab parasiteerimist Orly lennujaamas. TAT sai õiguse teenindada Toulouse'i ja Marseille liine CDG lennujaamast, mis on Orlyst suurem nii füüsilise suuruse, lennuradade arvu kui reisijate arvu poolest. Kui TAT tegelikult ei soovi teenindada Pariis – Marseille ja Pariis – Toulouse'i lennuliine algusega CDG lennujaamast, siis mitte seetõttu, et hageja või Prantsuse valitsus teda diskrimineerivad.

102. Lõpuks väidab hageja, et määruse artikkel 5 annab liikmesriikidele pädevuse ainuõiguslike kontsessioonide osas. Võimatu on säilitada ainuõiguslikkust selle sätte tähenduses, tõkestamata kõigi teiste lennuettevõtjate juurdepääsu kaitstud lennuliinile. Seega hõlmab see säte võimalust võtta meetmeid, mida komisjon on väärtalt käsitlenud diskrimineerivatena. Vaidlustatud otsuse vastuvõtmisega on komisjon üritanud kehtestada turu täielikku ja kohest avamist konkurentidele, ent see peaks toimuma järk-järgult ja tasakaalukalt ning olema suunatud arvukate erihuvide lepitamisele. Eeltoodud arvestades tuleks samaaegselt kaaluda mittediskrimineerimise põhimõtet ja avalikele teenustele esitatavaid nõudeid, eriti aga piirkondliku arenguga, sotsiaalse ühtekuuluvusega ja tarbijaõigustega seotud nõudeid ning keskkonna- ja ohutusnõudeid.

103. Komisjon märgib kõigepealt, et kõnealuse Prantsusmaal rakendatava meetme sisu seisneb liikluse jaotamises Pariisi lennujaamasüsteemi kuuluvate lennujaamade vahel ja seda tuleb hinnata määruse nr 2408/92 artikli 8 alusel. See jaotamine toimus varjatud diskrimineerimise vormis. Selle meetmega on rikutud määruse artiklis 8 sätestatud mittediskrimineerimise põhimõtet, mille tõttu on komisjonil õigus kasutada talle artikli 8 lõikes 3 antud volitusi.

104. Komisjon väidab, et määruse artikli 5 eesmärk on vältida teenuse katkemist kahe punkti vahel ühe liikmesriigi piires. Ainuõigusliku kontsessiooni säilitamine teatud tingimustel on seega õigustatav üldsuse huviga linnadevahelise ühenduse jätkuvuse suhtes juhul, kui puudub muu adekvaatne ja katkematu transporditeenus. Praegusel juhul ei ole need eeltingimused täidetud. Alates 1. jaanuarist 1993 ei olnud hageja enam ainukontsessioonäär Pariis – Marseille ja Pariis – Toulouse'i lennuliinidel, kuna TAT sai 1. märtsil 1992 loa teenindada Pariisi ja nende kahe linna vahelisi lennuliine. Seetõttu tuleb 1985. aasta lepingut pidada lõppenuks. Mis tahes ristsubsideerimise süsteemi, mida Prantsuse Vabariik ja hageja 1985. aastal kavandasid, tuleb nüüd hinnata ühenduse õiguse sätete alusel, täpsemalt määruse nr 2408/92 sätete alusel, mis on ühenduse õigusega vastuolus olevate riiklike õigusnormide suhtes ülimuslikud.

105. Teiseks märgib komisjon, et „siseriiklikud lennuliinid” määruse artikli 5 tähenduses on kahe linna, mitte kahe lennujaama vahelised liinid. Mõiste „liin” on üldmõiste ning hõlmab

lennu-, rongi-, bussi- ja muude liiklusvahendite ühendusi. Pealegi on käesoleval juhul olemas „teised transpordiliigid”, mis tagavad „adekvaatse ja katkematu teenindamise”, nimelt CDG lennujaamast väljuvad ja sinna saabuvad lennud ning mitmed raudteeühendused. Sõnaga „katkematu” on viidatud sellele, et puudub ilmastikutingimustest või muudest põhjustest tulenevalt teenuse katkemise oht; selle teenuse adekvaatsuse hindamisel lähtutakse mitmesugustest teguritest, näiteks teenuse osutamise sagedusest, reisi kestusest, aga ka reisijate vajadustest, hindadest ja kavandatud veomahtudest.

Esimese Astme Kohtu hinnang

- Määruse artikli 8 lõike 3 tõlgendamine

106. Seoses hageja etteheitega komisjonile, et viimane võttis oma otsuse vastu määruse artikli 8 lõike 3 alusel, selle asemel, et algatada kohustuste täitmatajätmise tõttu menetlus asutamislepingu artikli 169 alusel, märgib Esimese Astme Kohus, et hageja ei ole selle sätte vaidlustamiseks esitanud õigusvastasuse väidet asutamislepingu artikli 184 alusel. Seega ei väida hageja, et määruse artikli 8 lõikes 3 sätestatud menetlus oleks vastuolus ühenduse kõrgema tasandi õigusega, täpsemalt asutamislepingu artikliga 169. Järelikult tuleb selle väite käsitlemisel piirduda uurimisega, kas komisjon on seda menetlust käsitlevat sätet õigesti kohaldanud.

107. Sellega seoses piisab märkimisest, et TAT, millel oli juba lubatud osutada teenust Pariis – Marseille ja Pariis – Toulouse'i lennuliinidel CDG lennujaama kaudu, sai Prantsuse ametivõimude keeldumise osaliseks, kui ta taotles luba Orly lennujaamas tegutsemiseks, et kasutada liiklusõigusi samadel liinidel, kusjuures keeldumise põhjusena toodi asjaolu, et nende lennuliinide teenindamine Orly lennujaama kaudu on reserveeritud ainuüksi hagejale. Kuna need kaks lennujaama moodustavad Pariisi lennujaamasüsteemi määruse artikli 2 punkti m ja II lisa tähenduses, tuleb otsustada, et Prantsuse ametivõimude meedet rakendati paratamatult sellesse süsteemi kuuluvate lennujaamade vahel liikluse jaotamise raames määruse artikli 8 lõike 1 alusel. Seega oli komisjonil õigus kasutada talle määruse artikli 8 lõikes 3 antud volitusi ja uurida artikli 8 lõike 1 kohaldamist Prantsuse ametivõimude poolt.

108. Lisaks on argument, mille hageja on rajanud artikli 8 lõikes 3 sätestatud menetlusele kui „kiirmenetlusele”, väär, sest komisjon ei algatanud kõnealust menetlust mitte mõne liikmesriigi taotlusel, millisel juhul ta oleks pidanud menetluse lõpule viima ühe kuu jooksul, vaid omal algatusel. Tegelikult alustas komisjon omal algatusel menetlust pärast TAT kaebuse saamist 1993. aasta septembri lõpul ja menetlus lõppes vaidlustatud otsuse vastuvõtmisega 1994. aasta aprillil lõpul, seega seitse kuud hiljem.

109. Pealegi võeti määrus nr 2408/92 vastu 23. juulil 1992. Seetõttu pidid liikmesriigid alates 1992. aasta juulikuust olema teadlikud võimalusest, et selle määruse artikli 8 lõiget 3 võidakse kohaldada lennujaamasüsteemi kuuluvate lennujaamade vahel liikluse jaotamise küsimustes.

110. Lõpuks tuleb märkida, et artiklist 8 ei saa kuidagi järeldada, et ainuüksi asjaolu, et lennujaamasüsteemi piires liikluse jaotamise meede moodustab ühe osa aastakümneid rakendatud riiklike ainuõiguslike kontsessioonide süsteemist, nagu hageja puhul, asetaks selle meetme nimetatud artiklis ette nähtud menetluse kohaldamisalast väljapoole.

111. Eeltoodust tuleneb, et komisjon ei ole kõnealust menetlust valesti kohaldanud ega jätnud arvestamata määruse artikli 8 lõike 3 kohaldamise eeltingimusi. Hageja esimene väide tuleb järelikult tagasi lükata.

- Määruse artikli 8 ja artikli 5 vaheline seos

112. Seoses küsimusega, kas eespool kirjeldatud menetluse tulemusena vastu võetud vaidlustatud otsus on õiguspärane hageja esitatud alternatiivsetele vastuväidetele vaatamata, tuleb kõigepealt märkida, et määruse artikli 8 lõikega 1 liikmesriikidele antud volitused reguleerida liikluse jaotust lennujaamasüsteemi piires on piiratud niivõrd, et nende volituste kasutamisel ei või liikmesriigid diskrimineerida lennuettevõtjaid „riikkondsuse või identiteedi” alusel. Prantsuse ametivõimud keeldusid määruse artiklile 5 viidates rahuldamast TAT taotlust Orly lennujaamale juurdepääsu saamiseks, põhjendades keeldumist sellega, et see säte võimaldab säilitada hagejale Orly – Marseille ja Orly – Toulouse'i lennuliinide suhtes antud ainuõigusliku kontsessiooni. Järelikult võib asuda seisukohale, et keeldumisel ei diskrimineeritud TATd identiteedi alusel, ainult sel juhul, kui hagejale kahe kõnealuse lennuliini suhtes antud ainuõigus oli tegelikult määruse artikli 5 alusel lubatud.

113. Igal juhul märgitakse vaidlustatud otsuse artiklis 1 ainult seda, et Prantsusmaa ei või enam keelduda ühenduse lennuettevõtjatele neil kahel lennuliinil liiklusõiguste andmisest põhjendusega, et Prantsuse ametivõimud kohaldavad nende lennuliinide suhtes [määruse (EMÜ) nr 2408/92] artiklit 5”. Kuna vaidlustatud otsuse ese oli selliselt piiritletud, tuleb tagasi lükata kõik hageja argumendid tarbijaõiguste ning keskkonna- ja ohutusnõuete kohta, sest need ei oma mõju praeguses kontekstis, mis puudutab ainult määruse artikli 8 lõikeid 1 ja 3.

- Määruse artikli 5 tõlgendamine

114. Määruse artikli 5 tegelik sõnastus ei toeta hageja väiteid, nagu oleks selle artikli sisuline eesmärk jätta jõusse riiklikud ainuõiguslikke kontsessioone käsitlevad lepingud ja nagu oleks neil lepingutel selle artikli tõlgendamisel otsustav mõju. Artiklis 5 seatakse olemasoleva ainuõigusliku kontsessiooni jätkumisele mitmeid konkreetseid eeltingimusi. Seetõttu ei võtnud ühenduse seadusandja vastu hageja viidatud sätet, mis sisaldas määruse eelnõu artikli 4 viimases lõikes ja milles nähti ette olemasolevate kontsessioonide jätkumine ilma igasuguste tingimusteta (vt punkt 95 eespool).

115. Lisaks tuleneb Euroopa Kohtu praktikast, et ühenduse õiguskorras mõistete määramisel ei lähtuta üldjuhul ühe või mitme liikmesriigi õiguskorrast, välja arvatud juhul, kui see on kõnealuses sättes sõnaselgelt ette nähtud (vt eelkõige 14. jaanuari 1982. aasta otsus kohtuasjas 64/81: Corman, EKL 1982, lk 13, punkt 8). Ühenduse õigusnorme, mis ei viita otseselt liikmesriikide õigusele nende tähenduse ning ulatuse kindlaksmääramiseks, tuleb tavaliselt kogu ühenduses tõlgendada autonoomselt ja ühetaoliselt ning selleks tuleb arvesse võtta õigusnormi konteksti ja vastava regulatsiooniga taotletavat eesmärki (vt eelkõige 18. jaanuari 1984. aasta otsus kohtuasjas 327/82: Ekro, EKL 1984, lk 107, punkt 11). Järelikult eeldab määruse artikkel 5 iseseisvat tõlgendust, mis võtab arvesse selle sätte sõnastust, üldist loogikat ja eesmärki.

116. Nende tõlgendamisreeglite kohaldamisel tuleb kõigepealt kaaluda, kas hagejale Orly – Marseille ja Orly – Toulouse'i lennuliinidel kuuluv ainuõiguslik kontsessioon anti siseriiklike „lennuliinide” tarbeks.

117. Määruses kasutatakse mõistet „lennuliinid” mitmel korral ja erinevates kontekstides, ilma et see mõiste esineks nende 15 definitsiooni seas, mis on toodud artiklis 2. Seega on tegemist mõistega, mille tähendus võib mõnikord varieeruda olenevalt kontekstist, milles seda kasutatakse, eriti aga konkreetsest kontekstiga seotud eesmärgist, millest sõltub, kas mõeldud on kahe lennujaama vahelist lennuliini või üldises mõttes transpordiühendust kahe linna või piirkonna vahel.

118. Määruse artikli 5 loogikat ja eesmärki arvestades tuleb otsustada, et selles artiklis viidatakse üksnes sellistele lennuliinidele, mida ei saa asendada adekvaatse ja katkematu alternatiivse veoteenusega. See sõnastus peab viitama linnade ja piirkondade vahelistele liinidele, mitte aga lennujaamade vahelistele lennuliinidele, nagu väidab hageja. Lennujaamad ei ole reisijate, kauba ja posti jaoks lõppsihtpunktid, vaid pigem vajalikud vahepunktid, samas kui lõplikuks sihtpunktiks on see linn või piirkond, mida asjaomane lennujaam teenindab. Seega on ilmne, et artikli 5 eesmärk on üleminekuperioodi vältel tagada ainuõigusliku kontsessiooniga kaitstud õhuveoteenuste jätkuvus tingimusel, et ilma sellise ainuõiguslikkusega katkeks teatud linnade või piirkondade vaheline ühendus kasutajaid häirival viisil.

119. Pariisi lennujaamasüsteemi osaks olevate Orly ja CDG lennujaamade puhul kinnitavad seda järeldust määruse artikli 2 punkt m ja II lisa, mille kohaselt need kaks lennujaama moodustavad Pariisi või Pariisi linnastut teenindava rühma. Sama järeldus peab kehtima ka Marseille ja Toulouse'i lennujaamade suhtes, mida mõistlikkuse põhimõttest lähtuvalt ei saa pidada Pariisis alanud reisi lõppsihtpunktiks, vaid nende funktsioon on teenindada vastavaid linne või linnastuid. Järelikult tuleb tagasi lükata hagejate argument, et mõistega „lennuliin” viidatakse tehnilises mõttes kahe lennujaama vahelisele lennuliinile.

120. Seega saaks hagejal artikli 5 alusel olla vaid ainuõiguslik kontsessioon kahe linna või piirkonna vahelisel „siseriiklikul lennuliinil”, mis on määratletud konkreetsete linnade vahelise transpordiühendusena. Ent isegi eeldusel, et hagejale kuulus tegelikult 1985. aasta lepingu ja 1990. aasta lepingu alusel ainuõigus teeninda Orly lennujaama kaudu Paris – Marseille ja Paris – Toulouse'i lennuliine, on vaieldamatu, et juba enne määruse jõustumist lendasid neil liinidel peale hageja ka teised lennuettevõtjad, olgugi et CDG lennujaama kaudu. 1985. aasta lepingu artiklis 19 anti Air Afrique'ile õigus lennata Paris – Marseille liinil („ligne”). Pealegi ei ole hageja vaidlustanud vaidlustatud otsuses sisalduvat tõdemust, et Prantsuse ametivõimud andsid TATle loa teenindada neid kaht lennuliini CDG lennujaama kaudu alates 1. märtsist 1992 ja ei ole sellest kuupäevast alates teinud takistusi ka ühenduse teistele lennuettevõtjatele, kes on soovinud neil liinidel lennata (EÜT, lk 36).

121. Seega tuleb otsustada, et 1985. aasta lepingu ja 1990. aasta lepingu tõlgendamise viisile vaatamata ei saa hageja väita, et tal oli asjaomasel ajal ainuõiguslik kontsessioon kahe „siseriikliku lennuliini” suhtes artikli 5 tähenduses, nimelt Pariisi linna ja Marseille linna ning Pariisi linna ja Toulouse'i linna vaheliste liinide suhtes.

122. Seda järeldust ei mõjuta hageja argumendid, mille kohaselt liin, millel lendab Air Afrique, on üksnes kabotaažiliin ning et TAT poolt CDG lennujaama kaudu osutatavaid veoteenuseid ei saa pidada adekvaatseteks ega katkematuteks, kuna nende osutamise sagedus varieerub ühest lennust päevas ühe lennuni nädalas. Juba artikli 5 sõnastusest ilmneb selgelt, et küsimus selle kohta, kas „teised transpordiliigid võivad tagada adekvaatse ja katkematu teenindamise”, tõusetub ainult juhul, kui kõnealustel „siseriiklikel liinidel” eksisteerib ainuõiguslik kontsessioon. Kuna Esimese Astme Kohus on eespool otsustanud, et hagejal ei olnud sellist ainuõiguslikku kontsessiooni, ei ole küsimus Air Afrique'i ja TAT poolt Paris –

Marseille ja Paris – Toulouse'i lennuliinidel osutatavate teenuste adekvaatsuse ja katkematuse kohta asjakohane.

123. Seega tuleb tagasi lükata ka hageja argument, mille kohaselt esitas komisjon adekvaatsuse ja katkematuse kriteeriumite omapoolse tõlgenduse alles kaitse staadiumis, sest see ei ole asjakohane (vt punktid 71 ja 101 eespool).

124. Eeltoodust järeldub, et määruse artikkel 5 ei ole antud juhul kohaldatav. Vastupidiselt hageja väidetele ei muuda see järeldus nimetatud sätet sisutuks. Artikkel 5 hõlmab nimelt olukorda, kus ainuõiguslik kontsessioon on antud kahe linna vahelise lennuliini suhtes, kusjuures kumbki neist ei moodusta lennujaamasüsteemi osa, näiteks Marseille – Ajaccio või Nice – Calvi vaheliste lennuliinide suhtes, tingimusel, et puudub muu adekvaatse ja katkematu teenuse kasutamise võimalus.

125. Lõpuks tuleb tõdeda, et hageja argument, mille kohaselt juhul, kui artikkel 5 ei ole kahe kõnealuse lennuliini suhtes kohaldatav, satub ohtu Prantsusmaal rakendatav tariifide ristsubsideerimise süsteem, ei ole ainuüksi määruse rikkumise väidete kontekstis asjakohane. Määruse artikli 5 eeldus on, et uurimine toimub „liinide kaupa”, mitte aga „võrgupõhise lähenemisviisi” või taolise võrguga seotud ristsubsideerimise süsteemi alusel. Seetõttu käsitletakse Prantsusmaa siseriikliku lennuliikluse võrgu ja sellega seotud ristsubsideerimise süsteemi vajalikkuse küsimust edaspidi, seoses väitega, mille kohaselt on rikutud asutamislepingu artikli 90 lõiget 2. Igal juhul ei ole hageja väitnud, et teisele lennuettevõtjale Orly lennujaamas tegevusloa andmine mõjutab hageja poolt Paris – Marseille ja Paris – Toulouse'i lennuliinidel osutatavaid teenuseid reisijatele ebasoodsal moel.

126. Eeltoodust tuleneb, et TATd, kellele keelduti Orly lennujaamas tegutsemise loa andmisest, on diskrimineeritud identiteedi alusel määruse artikli 8 lõike 1 tähenduses, sest see keeldumine ei ole määruse artikliga 5 õigustatav. Järelikult tuleb kõik väited selle kohta, et mingit diskrimineerimist ei ole toimunud, tagasi lükata. Eriti kehtib see argumendi kohta, millega hageja on soovinud näidata, et CDG lennujaam on TAT majanduslike vajaduste jaoks Orly lennujaamast soodsam. Kui artiklile 5 ei saanud tugineda Orly lennujaamas tegutsemiseks loa andmisest keeldumise põhjendamiseks, siis seda enam ei saanud hageja ega Prantsuse ametivõimud teiste lennuettevõtjate, näiteks TAT, eest otsustada, milline lennujaam on nende jaoks majanduslikult soodsam.

127. Lõpuks tuleb järeldada, et hageja ei saa väita (vt punkt 76 eespool), et komisjon ei käitunud 27. aprilli 1994. aasta otsust vastu võttes Prantsuse Vabariigi suhtes heauskselt. Prantsuse ametivõimud pidid olema teadlikud, et määrus nr 2408/92 on ülimuslik kõikide lepingutingimuste ja õigusnormide suhtes, mis on ühenduse õigusega vastuolus. See määrus, mis võeti vastu 23. juulil 1992, ei sisalda ühtki sätet nende uute ühenduse õigusnormide ning Prantsusmaa regionaalpoliitika eriliste aspektide, siseriikliku lennuliikluse võrgu haldamise ja tariifide ristsubsideerimise süsteemi loomise vahelise seose kohta, millele tugineb hageja.

128. Kõigist eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et määruse rikkumist ja Prantsuse Vabariigi suhtes pahauskset käitumist puudutavad väited tuleb tagasi lükata.

Asutamislepingu artikli 90 lõike 2 rikkumist puudutav väide

Poolte argumendid

129. Hageja väidab, et ta täidab üldhuviga seotud ülesannet, s.t ta aitab kaasa paljude Prantsusmaa linnade ja piirkondade eraldatuse kõrvaldamisele piirkondliku arengu kontekstis ning sel eesmärgil tugineb ta tariifide ristsubsideerimise süsteemile, mis võimaldab tal rahastada ligikaudu 20 kahjumlikku siseriiklikku lennuliini olulisel määral just tänu Pariis (Orly) – Marseille ja Pariis (Orly) – Toulouse'i liinide kasumlikkusele. Seetõttu kordab hageja eelmiste väidete kontekstis esitatud argumente (vt punkt 98 eespool). Hageja viitab dokumentidele, mis moodustavad hagiavalduse lisa 6 ning millest ilmneb, et sisemine subsideerimine, mis sai võimalikuks tänu kahe kõnealuse lennuliini suhtes antud ainuõigusele, võimaldas tal 1992. aastal katta ülejäänud 27 lennuliinil kantud kahjumi. Hageja lisab, et Prantsuse riigiga sõlmitud lepingutest tulenevalt tähendab teenuste osutamise ülesanne seda, et hageja täidab Prantsusmaa piirkondlikul arendamisel Prantsuse riigi funktsiooni lennuliikluse sektoris. Seega tuli talle võimaldada vajalikud vahendid; need vahendid olid kahel kõnealusel liinil teenitud tulud.

130. Seetõttu järeldab hageja, et selle avaliku teenusega seotud ülesande kehtivuse ajal on Prantsuse valitsusel õigus keelduda konkureerivatele lennuettevõtjale neil kahel kasumlikul lennuliinil tegutsemiseks loa andmisest. Hageja arvates on see lähenemisviis põhjendatud, arvestades Euroopa Kohtu 19. mai 1993. aasta otsust kohtuasjas C-320/91: Corbeau (EKL 1993, lk I-2533) ja 27. aprilli 1994. aasta otsust kohtuasjas C-393/92: Almelo jt (EKL 1994, lk I-1477). Otsustades, et Prantsuse Vabariigil ei olnud õigust keelduda hageja konkurentidele neil kahel kasumlikul lennuliinil tegutsemiseks loa andmisest, rikkus komisjon seega asutamislepingu artikli 90 lõiget 2.

131. Hageja lisab, et väide, nagu kordaks määruse artikkel 4 asutamislepingu artikli 90 lõike 2 sätteid, on ebaõige, sest asutamislepingu sätte kohaldamisala on määruse artikli 4 kohaldamisalast laiem. Kui teisese õigusaktiga on võimalik seada piiranguid asutamislepingu sättes ettenähtud alalisele erandile, siis selline olukord on vastuolus õigusnormide hierarhiaga. Seega võimaldab asutamislepingu artikli 90 lõige 2 põhjendada konkurentsipiiranguid ja on kohaldatav määruse artiklis 5 käsitletavate juhtumite puhul.

132. TAT eksib, väites, et kõnealustel liinidel lendamise ainuõigus ei ole vältimatult vajalik selleks, et hagejal oleks võimalik tagada oma võrgu rahaline tasakaal ja täita avaliku teenusega seotud kohustusi. Ka Euroopa Kohtu 10. juuli 1984. aasta otsusest kohtuasjas 72/83: Campus Oil (EKL 1984, lk 2727) ja 25. juuli 1991. aasta otsusest kohtuasjas C-353/89: komisjon vs. Madalamaad (EKL 1991, lk I-4069) ilmneb, et konkurentsipiirangud võivad teatud täpselt määratletud põhjustel olla õigustatud. Need põhjused on muu hulgas läbipaistvus, üldsuse teenindamine, ühetaolised hinnad ja ühenduse huvi. Käesolevas asjas on kõik need tingimused 1985. aasta lepinguga täidetud.

133. Komisjon on seisukohal, et küsimuse puhul, kas kehtivate õigusaktide alusel avalike teenuste osutamisega seotud ülesannete eeldused on täidetud, ei ole pärast määruse nr 2408/92 vastuvõtmist enam põhjust viidata otse asutamislepingu artikli 90 lõike 2 kohaldamisele. Määruse artikli 4 kaudu on nõukogu andnud asutamislepingu artikli 90 lõike 2 abstraktsetele mõistetele ühenduses osutatavate õhuveteenuste osas konkreetse sisu ning kaalunud erinevate sidusrühmade huve. Kuna nõukogu on lennundussektori osas uurinud asutamislepingu artikli 90 lõikes 2 viidatud olukorda, siis komisjoni arvates täidabki määruse artikkel 4 nüüd asutamislepingu artikli 90 lõike 2 eesmärgi.

Esimese Astme Kohtu hinnang

134. Asutamislepingu artikli 90 lõige 2 välistab asutamislepingu eeskirjade kohaldamise juhul, kui nende kohaldamine takistaks juriidiliselt või faktiliselt ettevõtjate, kellele on usaldatud üldist majandushuvi esindavate teenuste osutamine, eriülesannete täitmist.

135. Kuna artikli 90 lõige 2 on säte, mis teatud asjaoludel võimaldab asutamislepingus sätestatud reeglitest erandi teha, siis tuleb seda kitsalt tõlgendada (Euroopa Kohtu 21. märtsi 1974. aasta otsus kohtuasjas 127/73: BRT, EKL 1974, lk 313, punkt 19) ja selle kohaldamist ei jäeta sellise liikmesriigi otsustada, mis on ettevõtjale usaldanud üldist majandushuvi esindavate teenuste osutamise (Euroopa Kohtu 20. märtsi 1985. aasta otsus kohtuasjas 41/83: Itaalia vs. komisjon, EKL 1985, lk 873, punkt 30).

136. Neid põhimõtteid silmas pidades tuleb uurida, kas hagejal on käesolevas asjas õigus tugineda asutamislepingu artikli 90 lõikele 2.

137. Hageja vaidleb vastu asutamislepingu artikli 84 alusel antud määruse nr 2408/92 artiklite 5 ja 8 kohaldamisele nii, nagu neid artikleid on eespool tõlgendatud.

138. Nende artiklite kohaldamise võiks aga välistada ainult sel juhul, kui need „takistaksid” hagejale antud ülesannete täitmist. Kuna seda sätet tuleb kitsalt tõlgendada, siis ei piisa sellest, kui nende ülesannete täitmine on pelgalt häiritud või muutunud keerulisemaks. Pealegi oleks hageja kohus sel juhul tõendada, et tema ülesannete täitmine on takistatud (vt selle kohta Euroopa Kohtu 30. aprilli 1974. aasta otsus kohtuasjas 155/73: Sacchi, EKL 1974, lk 409, punkt 15).

139. Hageja on üksnes väitnud, et siseriikliku lennuliikluse võrgu korraldamise aluseks on kasumlike ja kahjumlike lennuliinide vahelise ristsubsideerimise süsteem ning et talle Orly – Marseille ja Orly – Toulouse'i liinidel lendamiseks antud ainuõigus on põhjendatud tema kohustusega hoida regionaalarengut silmas pidades kahjumlike lennuliine regulaarselt käigus mõistlike hindadega. Hageja ei ole esitanud hinnangut selle kohta, kui suur osa tuludest läheks kaduma juhul, kui teistel lennuettevõtjatel lubataks temaga kahel kõnealusel lennuliinil konkureerida. Ka ei ole hageja tõendanud, et kaotatud tulud oleksid nii suured, et ta oleks sunnitud mõned tema lennuliikluse võrgu osaks olevad lennuliinid sulgema.

140. Igal juhul ei olnud siseriikliku lennuliikluse võrk ja sellega seotud sisemine ristsubsideerimise süsteem, millele hageja oma väidete toetuseks viitab, eesmärgid iseeneses, vaid need olid vahendid, mille Prantsuse ametivõimud valisid Prantsusmaa piirkondade arendamiseks. Hageja ei ole väitnud ja veelgi vähem tõendanud, et pärast määruse nr 2408/92 jõustumist puudus sobiv alternatiivne süsteem, mis võinuks kaasa aidata piirkondlikule arengule ja eelkõige taganuks kahjumlike lennuliinide jätkuva rahastamise (vt ka eespool osundatud määrus kohtuasjas C-174/94 R: Prantsusmaa vs. komisjon, punkt 35).

141. Seega ei ole hageja tõendanud, et vaidlustatud otsus takistaks juriidiliselt või faktiliselt talle antud eriülesannete täitmist. Järelikult ei saa ka asutamislepingu artikli 90 lõike 2 puudutava väitega nõustuda.

Proportsionaalsuse põhimõtte rikkumist puudutav väide

Poolte argumendid

142. Hageja märgib, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt (Euroopa Kohtu 20. veebruari 1979. aasta otsus kohtuasjas 122/78: Buitoni, EKL 1979, lk 677 ja 5. juuli 1977. aasta otsus kohtuasjas 114/76: Bela Mühle, EKL 1977, lk 1211) võivad füüsilised ja

juriidilised isikud vaidlustada ühenduse institutsioonide meetmeid, olenemata sellest, kas need on kehtestatud õigus- või haldusnormidega, tuginedes proportsionaalsuse põhimõttele, mille alusel tehakse kindlaks, kas vaidlustatud meetmed on taotletavaid eesmärke silmas pidades vajalikud ja kohased. Käesoleval juhul oli Prantsuse valitsuse otsus koostada piirkondlikku arengut käsitlev uus seadus ja panna paika uus kahjumlike siseriiklike lennuliinide rahastamise süsteem ning avada siseriikliku lennuliikluse turg konkurentsile järk-järgult üsna proportsionaalne lennuliinide konkurentsile avamise eesmärgiga. Komisjoni otsus aga, milles sätestati kohustus avada kasumlikud lennuliinid konkurentsile mõned kuud enne Prantsuse valitsuse seatud tähtaega, oli taotletavat eesmärki arvestades eaproportsionaalne ja selles ei võetud arvesse hageja huve, kes vajab oma tegevuse kohandamiseks üleminekuaega.

143. Komisjon väidab, et tsiteeritud kohtuasjad ei ole antud juhul asjakohased, sest need puudutasid asutamislepingu artikli 177 alusel läbi viidavat menetlust, samas kui käesolev kohtuasi on seotud asutamislepingu artikli 173 alusel läbi viidava menetlusega, ning et komisjon võttis oma otsuse vastu määruse alusel, mille õigusvastasuse küsimuse saaks tõstatada ainult asutamislepingu artikli 184 alusel. Ent hageja ei vaidlusta mitte määrust ennast, vaid selle määrusega komisjonile antud volituste kasutamist.

Esimese Astme Kohtu hinnang

144. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt nõuab proportsionaalsuse põhimõtte, et ühenduse institutsioonide võetud meetmed ei ületaks määra, mis on sobiv ja vajalik taotletava eesmärgi saavutamiseks; kui on võimalik valida mitme sobiva meetme vahel, tuleb valida kõige vähem piirav (vt näiteks Euroopa Kohtu 17. mai 1984. aasta otsus kohtuasjas 15/83: Denkavit Nederland, EKL 1984, lk 2171, punkt 25 ja 11. juuli 1989. aasta otsus kohtuasjas 265/87: Schröder, EKL 1989, lk 2237, punkt 21).

145. Käesoleval juhul ilmnis eelmiste väidete käsitlemisel, et vaidlustatud otsuse vastuvõtmisel kohaldas komisjon õigesti määruse nr 2408/92 artikleid 8 ja 5. Lisaks ei ole nende sätete õigusparasust asutamislepingu artikli 184 alusel esitatava õigusvastasuse väitega vaidlustatud. Järelikult ei saa vaidlustatud otsust pidada eaproportsionaalseks, eriti kuna otsuse artiklis 3 võimaldati Prantsuse Vabariigile kuuekuuline ajavahemik ümberkorralduste tegemiseks.

146. Seega tuleb ka proportsionaalsuse põhimõtte rikkumist puudutav väide tagasi lükata.

147. Kuna kõik hageja väited on tagasi lükatud, tuleb hagi tervikuna põhjendamatusesse tõttu rahuldamata jätta.

Kohtukulud

148. Kodukorra artikli 87 lõike 2 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Et hageja on kohtuvaidluse kaotanud, tuleb komisjoni nõudeid arvestades hagejalt välja mõista kohtukulud, sealhulgas TAT kohtukulud ja Euroopa Kohtus kohtuasja C-301/94 menetlemisega seotud kohtukulud. Ühendkuningriik kui menetlusse astuja kannab kodukorra artikli 87 lõike 4 alusel oma kohtukulud ise.

149. Hageja nõue, mis esimest korda esitati kohtuistungil ja mille kohaselt kõik kohtukulud tuleb kodukorra artikli 87 lõike 3 alusel välja mõista komisjonilt, tuleb jätta rahuldamata. Selles nõudes ei ole esitatud mingit täpsemat selgitust eriliste põhjuste olemasolu kohta ega

komisjoni poolt hagejale väidetavalt põhjustatud kulude põhjendamatusse või pahatahtlikkuse kohta.

Esitatud põhjendustest lähtudes,

ESIMESE ASTME KOHUS

(teine koda laiendatud koosseisus)

otsustab:

- 1. Jätta hagi rahuldamata.**
- 2. Mõista hagejalt välja kohtukulud, sealhulgas Euroopa Kohtus kohtuasja C-301/94 menetlemisega seotud kohtukulud ja TAT kohtukulud, ent mitte Ühendkuningriigi kui menetlusse astuja kohtukulud, mille kannab menetlusse astuja ise.**

Bellamy

Briët

Kalogeropoulos

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 19. juunil 1997 Luxembourgis.

Kohtusekretär

Koja esimees

H. Jung

C. W. Bellamy