

ESIMESE ASTME KOHTU OTSUS (teine koda)

4. juuli 2006 *

Kohtuasjas T-177/04,

easyJet Airline Co. Ltd, asukoht Luton (Ühendkuningriik), esindajad: *solicitor* J. Cook, *solicitor* J. Parker ja *solicitor* S. Dolan ning hiljem advokaadid M. Werner ja M. Waha, *solicitor* L. Mills ning advokaadid M. de Lasala Lobera ja R. Malhotra,

hageja,

versus

Euroopa Ühenduste Komisjon, esindajad: P. Oliver, A. Bouquet ja A. Whelan, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis,

kostja,

* Kohtumenetluse keel: inglise.

keda toetab

Prantsuse Vabariik, esindaja: G. de Bergues, kohtudokumentide kättetoimetamise
aadress Luxembourgis,

menetlusse astuja,

mille ese on nõue tühistada komisjoni 11. veebruari 2004. aasta otsus, mis tunnistab
Air France'i ja Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV vahelise koondumise
kokkusobivaks ühisturuga tingimusel, et täidetakse ühinemise poolte võetud
kohustused (juhtum COMP/M.3280 — Air France/KLM),

EUROOPA ÜHENDUSTE ESIMESE ASTME KOHUS (teine koda),

koosseisus: koja esimees J. Pirrung, kohtunikud N. J. Forwood ja S. Papasavvas,

kohtusekretär: ametnik K. Andová,

arvestades kirjalikus menetluses ja 23. novembril 2005 toimunud kohtuistungil
esitatut,

on teinud järgmise

otsuse

Õiguslik raamistik

- ¹ Nõukogu 21. detsembri 1989. aasta määruse (EMÜ) nr 4064/89 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle (EÜT L 395, lk 1; ELT eriväljaanne 08/01, lk 31; parandatud (EÜT 1990, L 257, lk 13) ja muudetud nõukogu 30. juuni 1997. aasta määrusega (EÜ) nr 1310/97 (EÜT L 180, lk 1; ELT eriväljaanne 08/01, lk 164; parandatud EÜT 1998, L 40, lk 17) artikli 1 kohaselt kohaldatakse käesolevat määrust kõigi ühenduse seisukohalt oluliste koondumiste suhtes, mis on määratletud nimetatud artikli lõigetes 2 ja 3.
- ² Vastavalt määruse nr 4064/89 artikli 4 lõikele 1 teatatakse ühenduse seisukohalt olulistest koondumistest komisjonile ette.
- ³ Määruse nr 4064/89 artikli 6 lõike 1 punkt b sätestab, et kui komisjon leiab, et teatatud koondumine kuulub käesoleva määruse reguleerimisalasse ja ei tekita tõsiseid kahtlusi kokkusobivuses ühisturuga, teeb ta otsuse loobuda vastuväidete esitamisest ning kuulutab koondumise ühisturuga kokkusobivaks (edaspidi „I faas“).

4 Määruse nr 4064/89 artikli 6 lõike 1 punkt c sätestab vastupidi, et kui komisjon leiab, et teatatud koondumine kuulub käesoleva määruse reguleerimisalasse ja tekitab tõsiseid kahtlusi kokkusobivuses ühisturuga, teeb ta otsuse menetluse alustamise kohta (edaspidi „II faas”).

5 Määruse nr 4064/89 artikli 6 lõige 2 sätestab:

„Kui komisjon leiab, et pärast asjaomaste ettevõtjate ümberkujundamist ei tekita teatatud koondumine enam tõsiseid kahtlusi lõike 1 punkti c tähenduses, võib ta otsustada kuulutada koondumise ühisturuga kokkusobivaks vastavalt lõike 1 punktile b.

Komisjon võib lisada oma otsusele vastavalt lõike 1 punktile b tingimusi ja kohustusi, mis on kavandatud tagama, et asjaomased ettevõtjad täidavad komisjoni ees võetud kohustusi, pidades silmas koondumise muutmist ühisturuga kokkusobivaks.”

6 Määruse nr 4064/89 artikli 6 lõike 3 punkti b kohaselt võib komisjon tehtud otsuse tühistada, kui asjaomased ettevõtted rikuvad otsusega kaasnevat kohustust.

7 Teatistes nõukogu määruse (EMÜ) nr 4064/89 ja komisjoni määruse (EÜ) nr 447/98 alusel vastuvõetavate parandusmeetmete kohta (EÜT 2001, C 68, lk 3; ELT eriväljaanne 08/02, lk 89; edaspidi „parandusmeetmete teatis”) toob komisjon esile

suunised, mida ta kavatses menetluse algatamisel järgida ning märgib eelkõige järgmist:

- osalised peavad selgelt tõendama, et parandusmeede taastab ühisturul tõhusad konkurentsitingimused (punkt 6), ning nad on kohustatud algusest peale kõrvaldama kõik ebamäärasused, mis on kavandatud parandusmeetme liigi, ulatuse ja reguleerimisalaga ning sellega, kui tõenäoliselt osalised suudavad seda edukalt, täielikult ja õigeaegselt rakendada (punkt 7);

- kohustuste põhieesmärk on tagada konkureerivad turustruktuurid; määruse nr 4064/89 eesmärgist lähtuvalt tuleb üldjuhul eelistada struktuurilisi kohustusi, nagu näiteks tütarettvõtja müümise kohustus, sest need takistavad komisjoni poolt eelnevalt tuvastatud turgu valitseva seisundi tekitamist või tugevdamist ning ei eelda keskmise tähtajaga või pikaajaliste järelevalvemeetmete rakendamist; ei saa siiski automaatselt välistada, et ka muud liiki kohustused suudavad takistada turgu valitseva seisundi tekitamist või tugevdamist ning seetõttu selliste kohustuste heakskiitmine otsustatakse iga üksikjuhtumi puhul eraldi (punkt 9);

- komisjonile peavad II faasis esitatavad kohustused olema piisavad, et välistada kindlalt määruse nr 4064/89 artikli 6 lõike 1 punktis c nimetatud „lõsised kahtlused” (punkt 11);

- kui kavandatav ühinemine ähvardab luua tõhusat konkurentsi takistava turgu valitseva seisundi või seda tugevdada, on keelustamise kõrval kõige kindlam viis tõhusa konkurentsi taastamiseks luua tingimused uue konkurentsivõimelise üksuse turuletulekuks või kindlustada loovutamise kaudu olemasolevate konkurentide olukord (punkt 13);

- loovutatava tegevuse puhul peab olema tegemist elujõulise ettevõttega, mis suudab sobiva ostja juhtimisel tõhusalt ja püsivalt konkureerida ühinemisel tekkiva üksusega; jätkusuutlik ettevõtte on üldjuhul juba olemasolev üksus, mis suudab tootmisel kasutatavate materjalide tarnimise ja üleminekuperioodi väliste koostöövormide seisukohalt tegutseda eraldiseisvana, st ühinevatest osalistest sõltumatult (punkt 14);

- kuna varad moodustavad osa ettevõttest, sõltub loovutatava kogumi jätkusuutlikkus mõnikord suurel määral ostja isikust; sel juhul kiidab komisjon ühinemise heaks ainult juhul, kui osalised kohustuvad viima teatatud toiminguga lõpule alles pärast seda, kui nad on sõlminud loovutatava ettevõtte osas siduva kokkuleppe komisjoni poolt heaks kiidetud ostjaga (punkt 20);

- ehkki loovutamine on eelistatud parandusmeede, ei ole see ainus komisjonile vastuvõetav meede; teatavates olukordades ei ole ettevõtte loovutamine võimalik; sel juhul peab komisjon otsustama, kas muud parandusmeetmete liigid võivad olla turul tõhusa konkurentsi taastamiseks piisavad (punkt 26).

⁸ Komisjoni teatis asjaomase turu mõiste kohta ühenduse konkurentsioiguses (EÜT 1997, C 372, lk 5; ELT eriväljaanne 08/01, lk 155; edaspidi „teatis turu mõiste kohta“) märgib, et ettevõtteid mõjutavad kolm peamist konkurentsipiirangute allikat: nõudluse asendatavus, pakkumise asendatavus ja potentsiaalne konkurent. Majanduslikust aspektist on asjaomase turu määratlemisel konkreetse toote pakujate suhtes kõige vahetum ja tõhusam distsiplineeriv jõud nõudluse asendatavus, eelkõige seoses nendepoolse hinnakujundusega (punkt 13).

Vaidluse aluseks olevad asjaolud

1. Asjaomased ettevõtjad

- 9 Komisjon tegi 11. veebruaril 2004 I faasis otsuse, millega ta kuulutas määruse nr 4064/89 artikli 6 lõiget 2 kohaldades koondumise ühisturuga kokkusobivaks tingimusel, et täidetakse võetud kohustusi (juhtum COMP/M.3280 — Air France/KLM; ELT C 60, lk 5; edaspidi „vaidlustatud otsus”). Hageja on Ühendkuningriigis asuv odavlennuettevõtja, kes osutab soodsate hindadega teenuseid eri sihtpunktidesse Euroopas.
- 10 Air France on Prantsusmaal asuv lennuettevõtja, kes tegutseb põhiliselt kolmes sektoris: reisijate õhustranspordi, kaubaveo ning hooldus- ja remonditeenuste alal. Air France haldab lennuliinide võrgustikku, tema peamised liikluskeskused asuvad rahvusvaheliste lendude puhul Roissy–Charles-de-Gaulle'i lennujaamas (edaspidi „CDG”) ning siselendude puhul Pariis-Orly lennujaamas (edaspidi „Orly”). Air France on samuti üks SkyTeam'i liidu asutajaliikmetest, teised selle liidu liikmed on äriühingud Aeromexico, Alitalia, Continental Airlines, CSA Czech Airlines, Delta, Northwest Airlines ja Korean Air.
- 11 KLM on Madalmaades asuv lennuettevõtja, kes tegutseb peamiselt neljas sektoris: reisijate õhustranspordi, kaubaveo ja hooldusteenuste alal ning teostades oma tütarettevõtja Transavia kaudu madalate hindadega tšarter- ja regulaarlende. KLM haldab lennuliinide võrgustikku, mille peamine liikluskeskus asub Amsterdam-Schipholi lennujaamas. KLM sõlmis Northwest Airlines'iga liidukokkuleppe, mille esemeks olid põhiliselt Põhja-Atlandi liinid.

2. Haldusmenetlus komisjonis

- 12 Määrust nr 4064/89 rakendades teatasid Air France ja KLM 18. detsembril 2003 komisjonile 16. oktoobril 2003 allkirjastatud raamkokkuleppest. Kõnealune kokkulepe sätestas Air France'i poolt KLM kõigi majanduslike huvide omandamise ning KLM üle kontrolli järkjärgulise omandamise. Seega peab Air France omandama kõigepealt 49% häälest KLM-is, mis annavad talle strateegiliste tehingute vetoõiguse, st strateegilise plaani ning eelarve üle otsustamise ning KLM juhatuse liikmete nimetamise, ning seejärel ülejäänud hääled (edaspidi „koondumine”).
- 13 Komisjon saatis 23. detsembril 2003 määruse nr 4064/89 artikli 11 alusel koondumist puudutavad infonõuded enam kui 90 konkurendile, sh hagejale. Hageja esitas 14. jaanuaril 2004 oma märkused.
- 14 21. jaanuaril 2004 tegid Air France ja KLM määruse nr 4064/89 artikli 6 lõike 2 alusel komisjonile ettepaneku kohustuste võtmiseks. Viimane edastas 23. jaanuaril 2004 kõnealuste kohustuste loetelu huvitatud kolmandatele isikutele neilt märkuste saamiseks. Hageja edastas 30. jaanuaril ning 4. veebruaril 2004 oma märkused koondumise poolte esitatud kohustuste võtmise ettepanekute kohta.
- 15 Komisjon tegi I faasi kohaselt 11. veebruaril 2004 vaidlustatud otsuse, milles leidis, et koondumine on ühisturuga kokkusobiv tingimusel, et täidetakse võetud kohustusi.

3. Kohustused, millega komisjon on nõustunud

16 Lükkamaks ümber tõsiseid kahtlusi koondumise kokkusobivuse kohta ühisturuga, tegid Air France ja KLM ettepaneku kohustuste võtmiseks, et lahendada konkurentsiprobleemid neljateistkümnel liinil, millest üheksa asuvad Euroopas (Pariis–Amsterdam, Lyon–Amsterdam, Marseille–Amsterdam, Toulouse–Amsterdam, Bordeaux–Amsterdam, Milano–Amsterdam, Rooma–Amsterdam, Veneetsia–Amsterdam ja Bologna–Amsterdam). Esindaja järelevalvele allutatud kohustused saab kokku võtta järgnevalt:

- lähiliinidega (või Euroopa-siseste liinidega) seotud kohustused: ühinemise tulemusena tekkiv üksus on kohustatud ilma rahalise hüvitiseta ning vastavalt kohustustes lähemalt kirjeldatud menetlusele tagama teatava arvu teenindusaegu Amsterdamis ja/või Pariisis ja/või Lyonis ja/või Milanos ja/või Roomas ning võimaldama ühel uuel turule tuleval ettevõtjal või mitmetel uutel turule tulevatel ettevõtjatel kasutada teatavatel Euroopa-sisestel liinidel reisijate regulaarse ning vahemaandumiseta õhustranspordi (uusi või täiendavaid) igapäevaseid teenuseid; liinil Pariis–Amsterdam võib lende vähendada kuni kuue korrani päevas, liinil Milano–Amsterdam kuni nelja korrani päevas, liinidel Lyon–Amsterdam ning Rooma–Amsterdam kuni kolme korrani päevas ning liinidel Marseille–Amsterdam, Toulouse–Amsterdam, Bordeaux–Amsterdam, Veneetsia–Amsterdam ja Bologna–Amsterdam kuni kahe korrani päevas;
- kaugliinidega (või mandritevaheliste liinidega) seotud kohustused: teenindusajad Amsterdami ja Pariisi lennujaamades tagatakse vaidlustatud otsuses märgitud kaugliinidele nii, et konkurentsiprobleemid saavad lahendatud;

- teenindusaegade vabastamise korraga seotud kohustused: ühinemise tulemusena tekkiva üksuse vabastatud teenindusajad jäävad ajavahemikku, mis uue turule tuleva ettevõtja poolt kaugliinidele taotletava ajaga võrreldes ei erine rohkem kui 90 minutit, ning ajavahemikku, mis uue turule tuleva ettevõtja poolt Euroopa-sisestele liinidele taotletava ajaga võrreldes ei erine rohkem kui 30 minutit; reisijate õhustranspordi Euroopa-siseste teenuste jaoks CDG ja Orly asendatavuse alusel võivad võimalikud uued turule tulevad ettevõtjad nõuda teenindusaegu kummaski lennujaamas;

- teenindusaegadega seotud kohustuste kestus on tähtjatu; ühinemise tulemusena tekkival üksusel on siiski võimalus tugineda uuesti läbivaatamise klauslile, kui erandlikud asjaolud või olulised muutused, nagu teataval kaug- või Euroopasisesel liinil konkureeriva õhustransporditeenuse osutamine, turutingimuste tasandil seda õigustavad; komisjon võib seega otsustada ära jätta, muuta või asendada ühe või mitu võetud kohustust; kui uuesti läbivaatamise tulemusel leiab komisjon, et ühinemise tulemusena tekkival üksusel lasuv kohustus vabastada teenindusajad antud liinile on lõppenud, võib uus turule tulev ettevõtja jätkata varem saadud teenindusaegade kasutamist; kui kõnealusel liinil lõpetatakse teenindusaegade kasutamine, tuleb nimetatud teenindusajad loovutada teenindusaegade koordinaatorile;

- sageduste külmutamine: ühinemise tulemusena tekkiv üksus kohustub mitte lisama lende liinidele Pariis–Amsterdam või Lyon–Amsterdam vastavalt juhtumile ajavahemikus, mis algab uue lennutransporditeenuste osutaja tegevuse alustamisega asjaomasel liinil; nimetatud sageduste külmutamine puudutab kuut järjestikust hooaega, nagu on need kindlaks määranud International Air Transport Association (IATA); lisaks kohustub ühinemise tulemusena tekkiv üksus esiteks mitte lisama üle neljateistkümnne lennu nädalas liinile Amsterdam–New-York (J. F. Kennedy lennujaam) ning teiseks mitte lisama lende liinile Amsterdam–New-York (Newarki lennujaam) kuue järjekuse hooaja jooksul, nagu on selle kindlaks määranud IATA, mis algab vahemaandumiseta teenuse osutamisega uue lennutransporditeenuste osutaja poolt sellel liinil;

- lennuettevõtjate ühistegevus: kui uus turule tulev ettevõtja tegelikult seda nõuab, kohustub ühinemise tulemusena tekkiv üksus sõlmima temaga ühistegevuse kokkuleppe vaidlustatud otsuses märgitud kõikide liinide suhtes;

- proportsionaalse jaotuse erikokkulepped: kui võimalik uus turule tulev ettevõtja tegelikult seda nõuab, kohustub ühinemise tulemusena tekkiv üksus sõlmima temaga proportsionaalse jaotuse erikokkuleppe liikluse suhtes, mille tegelik lähte- ja sihtkoht on Prantsusmaal ja/või Madalmaades, tingimusel et üks osa reisist toimub liinil Pariis–Amsterdam;

- püsikliendiprogramm: kui uus turule tulev ettevõtja tegelikult seda nõuab, võimaldab ühinemise tulemusena tekkiv üksus tal osaleda oma püsikliendiprogrammis vaidlustatud otsuses kindlaksmääratud liinidel samadel tingimustel nagu teised selle liidu partnerliikmed, kuhu kuulub ühinemise tulemusena tekkiv üksus;

- ühendvedude teenused: kui raudteetranspordi äriühing või muu maatranspordi äriühing, kes kasutab liine Prantsusmaa ja Madalmaade vahel ja/või Itaalia ja Madalmaade vahel, tegelikult seda nõuab, kohustub ühinemise tulemusena tekkiv üksus sõlmima temaga ühendvedude kokkuleppe; nimetatud kokkuleppe sätete kohaselt tagab ühinemise tulemusena tekkiv üksus reisijate õhustranspordi ühel osal teekonnast, transpordi ülejäänud teekonnal tagab transpordi ühendvedude partner;

- lennukvootide kokkulepped: võimaliku uue turule tuleva ettevõtja nõudel kohustub ühinemise tulemusena tekkiv üksus temaga sõlmima lennukvootide kokkuleppe liikluse suhtes, mille tegelikeks lähte- ja sihtkohtadeks on ühelt poolt Madalmaad ning teiselt poolt Marseille, Toulouse või Bordeaux tingimusel, et üks osa reisist toimub liinil Pariis–Amsterdam; lennukvootide kokkuleppe põhineb istekohtade kindlaksmääratud arvul ning kehtib vähemalt kogu hooaja, nagu on selle kindlaks määranud IATA; kõnealune kokkulepe hõlmab ühelt poolt maksimaalselt 15% istekohtadest ühe kõnealuse lennusaaduse kohta ning teiselt poolt 30 istekohta ühes õhusõidukis;

- tariife puudutavad kohustused: iga kord, kui ühinemise tulemusena tekkiv üksus alandab avalikustatud tariifi liinil Pariis–Amsterdam, kohustub ta võrdväärselt vähendama tariifi liinil Lyon–Amsterdam, et konkureeriv lennutransporditeenuse osutaja ei käitaks viimati mainitud liini.

Menetlus ja poolte nõuded

- 17 Esimese Astme Kohtu kantseleisse 14. mail 2004 saabunud hagiavaldusega esitas hageja käesoleva hagi.
- 18 Esimese Astme Kohtusse 24. septembril 2004 esitatud dokumendiga taotles Prantsuse Vabariik luba astuda käesolevasse menetlusse komisjoni nõuete toetuseks. Hageja taotles 9. novembril 2004, et konfidentsiaalsetena käsitletaks teatavaid andmeid, mis on tema arvates ärisaladus. Esimese Astme Kohtu teise koja esimehe 17. detsembri 2004. aasta määrusega lubati Prantsuse Vabariigil menetlusse astuda. Määratud tähtaegade jooksul esitas menetlusse astuja oma seisukohad ning teised pooled esitasid nimetatud seisukohtade kohta oma märkused.
- 19 Kuna menetlusse astuja ei esitanud vastuväiteid konfidentsiaalsena käsitlemise taotluse peale, saadeti talle kohtule esitatud dokumentide mittekonfidentsiaalne versioon, nii nagu see oli esialgselt ette nähtud eespool nimetatud 17. detsembri 2004. aasta määruses.
- 20 Menetlusse astuja teavitas 26. oktoobri 2005. aasta kirjaga Esimese Astme Kohtu kantseleid, et ta ei kavatse osaleda kohtuistungil.

21 Ettekandja-kohtuniku ettekande põhjal otsustas Esimese Astme Kohus avada suulise menetluse. Poolte kohtukõned ja vastused Esimese Astme Kohtu küsimustele kuulati ära 23. novembri 2005. aasta kohtuistungil.

22 Hageja palub Esimese Astme Kohtul:

- tühistada vaidlustatud otsus;
- mõista kohtukulud välja komisjonilt.

23 Komisjon palub Esimese Astme Kohtul:

- jätta hagi rahuldamata;
- mõista kohtukulud välja hagejalt.

Uurimistoimingute kohaldamise taotlus

24 Esimese Astme Kohtu kantseleisse 3. oktoobril 2005 esitatud kirjaga taotles hageja uurimistoimingute kohaldamist, viidates sellele, et komisjon esitaks esiteks kõik oma 23. detsembri 2003. aasta teabenõudele saadud vastused ning kõik dokumendid, mille olid komisjonile saatnud lennundusega seotud äriühingud Meridiana, Virgin

Express ja Volare, ning teiseks kõik tema töödokumendid ning koondumise poolte vahel peetud kogu kirjavahetuse, mis puudutasid kohustuste võtmise ettepanekuid.

- 25 Esimese Astme Kohus leiab, et nimetatud taotlus kujutab endast tõendi esitamist. Esimese Astme Kohtu kodukorra artikli 48 punkti 1 kohaselt võivad pooled repliigis ja vasturepliigis esitada oma argumentide kinnitamiseks täiendavaid tõendeid ning peavad tõendite hilist esitamist põhjendama.
- 26 Käesolevas asjas tuleb märkida, et hageja taotles uurimistoimingute kohaldamist peaaegu üksteist kuud pärast oma repliigi esitamist, selgitamata siiski sellise hilinemise põhjusi. Seetõttu paluti hagejal kohtuistungil selgitada põhjendusi, mis tema arvates õigustaksid tema taotluse hilist esitamist. Kohtuistungi käigus selgitas hageja, et kõnealust hilinemist selgitab asjaolu, et ta kavatses kõigepealt esitada hagi komisjoni otsuse peale, millega viimane ei võimaldanud juurdepääsu dokumentidele, mida hageja soovis saada. Kuigi õiguskaitsevahendi valimisega seotud kõhkhus võib selgitada, et hageja ei olnud koheselt esitanud oma taotlust pärast kõnealust keeldumist, ei saa see siiski õigustada asjaolu, et hageja ootas mitu kuud, enne kui lõpuks tegutses.
- 27 Peale selle ning sõltumata selle taotluse hilisest esitamisest leiab Esimese Astme Kohus, et esitatud dokumendid ning poolte kohtukõned on piisavad selleks, et teha käesolevas asjas lahend. Järelikult tuleb uurimistoimingute kohaldamise taotlus tagasi lükata.

Vastuvõetavus

1. Poolte argumendid

- 28 Hageja väidab, et vaidlustatud otsus puudutab teda otseselt ja isiklikult. Ta leiab, et vaidlustatud otsus puudutab teda otseselt selles osas, et hageja tegutseb turgudel, mida mõjutab ühinemise tulemusena tekkiv üksus. Vaidlustatud otsus puudutab hagejat samuti isiklikult, kuna hageja on üks peamistest Air France'i ning KLM konkurentidest erinevatel liinidel ning teda tuleb samuti lugeda Air France'i võimalikuks konkurendiks teistel liinidel Prantsusmaal, eelkõige liinidel, mille siht-ja lähtekoht on CDG ja Orly. Hageja rõhutab, et lisaks oli tal oluline osa vaidlustatud otsuseni viinud haldusmenetluses, milles osalemine individualiseerib teda kohtupraktika valguses analoogiliselt otsuse adressaatidega (Esimese Astme Kohtu 19. mai 1994. aasta otsus kohtuasjas T-2/93: Air France vs. komisjon, EKL 1994, lk II-323, punkt 44).
- 29 Komisjon seab kahtluse alla käesoleva hagi vastuvõetavuse, kuna hagejat ei puuduta liinid, mida koondumine mõjutab.

2. Esimese Astme Kohtu hinnang

Õigus olla kohtumenetluses pool

- 30 EÜ artikli 230 neljanda lõigu kohaselt võib iga füüsiline või juriidiline isik algatada menetluse temale adresseeritud otsuse vastu või sellise otsuse vastu, mis teda otseselt ja isiklikult puudutab, kuigi vormiliselt on see teisele isikule adresseeritud määrus või otsus.

- 31 Käesolevas asjas ei ole hageja üks koondumise pooltest ning ta ei ole seega vaidlustatud otsuse adressaat. Seega tuleb uurida, kas kõnealune otsus puudutab teda otseselt ja isiklikult.
- 32 Käesolevas asjas oli vaidlustatud otsusel selline iseloom, mis põhjustab asjaomaste turgude olukorra viivitamatu muutumise, kuna vaidlustatud otsus võimaldab viivitamatult koonduda. Kuna koondumise poolte tahtes koonduda ei tekkinud kahtlust, võisid asjaomasele turule või asjaomastele turgudele sisenevad ettevõtjad pidada turuolukorda vaidlustatud otsuse kuupäevast viivitamatult või kiirelt muutunuks (vt selle kohta Esimese Astme Kohtu 24. märtsi 1994. aasta otsus kohtuasjas T-3/93: Air France vs. komisjon, EKL 1994, lk II-121, punkt 80). Sellest tuleneb, et vaidlustatud otsus puudutab hagejat otseselt.
- 33 Järelikult tuleb hinnata, kas vaidlustatud otsus puudutab hagejat ka isiklikult.
- 34 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt saavad muud isikud peale nende, kellele otsus on adresseeritud, üksnes siis väita, et see otsus puudutab neid isiklikult, kui see otsus mõjutab neid teatavate neile eriomaste tunnuste või neid iseloomustavate faktiliste asjaolude tõttu, mis neid kõigist teistest eristavad, ning seeläbi individualiseerib neid analoogiliselt selle otsuse adressaadiga (Euroopa Kohtu 15. juuli 1963. aasta otsus kohtuasjas 25/62: Plaumann vs. komisjon, EKL 1963, lk 197, 223 ning 23. mai 2000. aasta otsus kohtuasjas C-106/98 P: Comité d'entreprise de la Société française de production jt vs. komisjon, EKL 2000, lk I-3659, punkt 39; Esimese Astme Kohtu 27. aprilli 1995. aasta otsus kohtuasjas T-435/93: ASPEC jt vs. komisjon, EKL 1995, lk II-1281, punkt 62).
- 35 Otsuse puhul, millega tuvastatakse koondumise kokkusobivus ühisturuga, ning juhul, kui on tegemist kolmandast isikust ettevõtjaga, tuleb see, kas ta on isiklikult

puudutatud, kindlaks teha esiteks tema haldusmenetluses osalemise ja teiseks tema turupositsiooni mõjutamise alusel. Kuigi üksnes menetluses osalemisest iseenesest mõistagi ei piisa selleks, et tuvastada, et otsus, mille põhjalik uurimine nõuab paljude ettevõtjatega korrapärasest kontakti, puudutab hagejat isiklikult eelkõige koondumiste valdkonnas, on siiski tõsi, et haldusmenetluses aktiivne osalemine kujutab endast asjaolu, mida võetakse järjekindlalt arvesse konkurentsialases kohtupraktikas, s.h koondumiste kontrolli spetsiifilises valdkonnas, et tuvastada seoses teiste eripäraste asjaoludega tema hagi vastuvõetavus (vt selle kohta Euroopa Kohtu 28. jaanuari 1986. aasta otsus kohtuasjas 169/84: Cofaz jt vs. komisjon, EKL 1986, lk 391, punktid 24 ja 25, ning 31. märtsi 1998. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-68/94 ja C-30/95: France jt vs. komisjon, nn Kali & Salz, EKL 1998, lk I-1375, punktid 54–56; eespool punktis 28 viidatud Esimese Astme Kohtu 19. mai 1994. aasta otsus kohtuasjas Air France vs. komisjon, punktid 44–46, ning 3. aprilli 2003. aasta otsus kohtuasjas T-114/02: BaByliss vs. komisjon, EKL 2003, lk II-1279, punkt 95).

³⁶ Esiteks tuleb haldusmenetluses osalemise suhtes märkida, et hageja osales viimases aktiivselt, eelkõige vastates 14. jaanuaril 2004 komisjoni 23. detsembri 2003. aasta teabenõudele ning andes 30. jaanuaril 2004 teada oma märkustest Air France'i võetud kohustuste täitmise kohta. Lisaks sellele osales hageja 30. jaanuaril 2004 võetud kohustusi puudutaval telefonivestlusel komisjoniga ning esitas 4. veebruaril 2004 vastused komisjoni esitatud küsimustele koondumise poolte pakutud kohustuste kohta.

³⁷ Teiseks nähtub turupositsiooni mõjutamise osas hageja esitatud dokumentidest, millele ei ole komisjon vastu vaieldud, et hageja on üks peamistest Air France'i konkurentidest Prantsusmaal ning mitmetel otseliinidel, nagu Pariis–Marseille, Pariis–Nice, Pariis–London, ning üks peamistest KLM konkurentidest erinevatel otseliinidel, näiteks Amsterdam–Edinburgh, Amsterdam–London ja Amsterdam–Nice. Lisaks tegutseb hageja ühel turgudest, kus koondumise pooled on tegevad, st liinil Amsterdam–Nice.

- 38 Seega puudutab vaidlustatud otsus hagejat isiklikult.
- 39 Eespool toodust tulenevalt puudutab vaidlustatud otsus hagejat otseselt ja isiklikult ning hagejal on seega õigus olla vaidlustatud otsuse vaidlustamisel kohtumenetluses pool.

Menetluse algatamise huvi

- 40 Hageja menetluse algatamise huvi osas tuleb märkida, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on füüsilise või juriidilise isiku esitatud tühistamishagi vastuvõetav vaid juhul, kui hagejal on vaidlustatud akti tühistamiseks põhjendatud huvi (Esimese Astme Kohtu 14. septembri 1995. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-480/93 ja T-483/93: Antillean Rice Mills jt vs. komisjon, EKL 1995, lk II-2305, punkt 59; 25. märtsi 1999. aasta otsus kohtuasjas T-102/96: Gencor vs. komisjon, EKL 1999, lk II-753, punkt 40, ning 30. jaanuari 2002. aasta otsus kohtuasjas T-212/00: Nuove Industrie Molisane vs. komisjon, EKL 2002, lk II-347, punkt 33). Nimetatud huvi peab olema tekkinud ja jätkuv (Esimese Astme Kohtu 17. septembri 1992. aasta otsus kohtuasjas T-138/89: NBV ja NVB vs. komisjon, EKL 1992, lk II-2181, punkt 33) ning seda hinnatakse hagi esitamise hetke seisuga (Euroopa Kohtu 16. detsembri 1963. aasta otsus kohtuasjas 14/63: Forges de Clabecq vs. ülemamet, EKL 1963, lk 719, 748, ning Esimese Astme Kohtu 24. aprilli 2001. aasta otsus kohtuasjas T-159/98: Torre jt vs. komisjon, EKL 2001, lk I-A-83 ja II-395, punkt 28). Huvi on olemas üksnes siis, kui hagi võib oma tagajärjega hagi esitanud poolele kasulik olla (vt Esimese Astme Kohtu 28. septembri 2004. aasta otsus kohtuasjas T-310/00: MCI vs. komisjon, EKL 2004, lk II-3253, punkt 44 ning viidatud kohtupraktika).
- 41 Käesolevas asjas oli hagejal hagi esitamise seisuga tekkinud ja jätkuv huvi, et vaidlustatud otsus tühistatakse, kuna viimane lubab kahel hageja konkurentidest teatavatel tingimustel koonduda, millega võidakse mõjutada hageja kaubanduslikku olukorda. Järelikult ei saa vastu vaielda hageja menetluse algatamise huvile vaidlustatud otsuse suhtes. Nimetatud järeldust ei saa kahtluse alla seada menetluse algatamise huvi puudumisega, mille komisjon tõi esile kolmanda ja viienda väite osas. Tegelikult, isegi kui eeldada, et menetluse algatamise huvi puudumisest

tingitud vastuvõetamatuse mõistet võib kohaldada autonoomselt üheainsa väite suhtes, kujutavad kolmas ja viies väide käesolevas asjas kriitikat komisjoni argumentatsiooni mitmesuguste elementide kohta, millest lähtuvalt võttis komisjon vastu hagejale kahju tegeva vaidlustatud otsuse resolutiivosa.

42 Eespool toodust tuleneb, et käesolev hagi on vastuvõetav.

Põhiküsimus

43 Hageja esitab oma tühistamishagi toetuseks viis väidet. Esimese väitega heidab hageja komisjonile ette, et viimane on teinud ilmse kaalutusvea, jättes analüüsimate ühinemise tulemusena tekkiva üksuse turgu valitseva seisundi tugevnemise liinidel, kus ei olnud koondumise poolte vahel tegevuste otsesest ega kaudset kattumist. Oma teise väitega leiab hageja, et komisjon tegi ilmse kaalutusvea, jättes analüüsimate ühinemise tulemusena tekkiva üksuse turgu valitseva seisundi võimaliku tugevnemise lennujaamateenuste turul. Oma kolmanda väitega leiab hageja, et komisjon on teinud ilmse kaalutusvea, leides, et CDG ja Orly on asendatavad. Oma neljandas väites on hageja arvamusel, et komisjon tegi ilmse kaalutusvea, jättes arvesse võtmata tulevast konkurentsiolekorda sellises olukorras, kus koondumist ei toimu. Lõpuks oma viienda väitega väidab hageja, et vaidlustatud otsuses esineb ilmne kaalutusviga, kuna võetud kohustused on ebapiisavad, et kõrvaldada komisjoni tõsiseid kahtlusi koondumise ühisturuga kokkusobivuse kohta.

44 Vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale peab ühenduse kohtu teostatav kontroll keeruliste majanduslike hinnangute üle, mida komisjon annab temale määrusega nr 4064/89 usaldatud kaalutusõiguse rakendamisel, piirduma sellega, et kontrolli-

takse menetlusnormide ja põhjendamiskohustuse järgimist, faktide sisulist täpsust ning ilmse kaalutusvea ja võimu kuritarvitamise puudumist (Esimese Astme Kohtu 3. aprilli 2003. aasta otsus kohtuasjas T-342/00: Petrolensence ja SG2R vs. komisjon, EKL 2003, lk II-1161, punkt 101, ning 21. septembri 2005. aasta otsus kohtuasjas T-87/05: EDP vs. komisjon, EKL 2005, lk II-3745, punkt 151).

45 Määruse nr 4064/89 artikli 2 lõike 3 kohaselt kuulutatakse ühisturuga kokkusobimatuks koondumine, mis tekitab või tugevdab turgu valitsevat seisundit, mille tulemusel tõhus konkurents oleks ühisturus või selle olulises osas märkimisväärselt takistatud. Seevastu juhul, kui osundatud sättes ette nähtud kaks tingimust ei ole täidetud, tuleb komisjonil määruse kohaldamisalasse kuuluv teatatud koondumine kuulutada ühisturuga kokkusobivaks. Kui koondumine ei tekita ega tugevda turgu valitsevat seisundit, tuleb seda lubada ilma, et oleks vajadust uurida tehingu mõju tõhusale konkurentsile (eespool punktis 28 viidatud 19. mai 1994. aasta kohtuotsus Air France vs. komisjon, punkt 79).

46 Nende asjaolude alusel tuleb uurida hageja esitatud viit väidet.

1. *Esimene väide, mis puudutab ilmselt kaalutusviga seoses ühinemise tulemusena tekkiva üksuse turgu valitseva seisundi tugevnemise analüüsimata jätmisega liinide osas, kus Air France'i ning KLM tegevuste vahel ei olnud kattumist*

Poolte argumendid

47 Hageja märgib regulaarlendudega reisijateveo osas, et komisjon määratles kõnealuste toodete turgu lähte- ja sihtkohast koosnevate paaride alusel (edaspidi „L & S

lähenemine”), mille kõik ühendused moodustavad nõudluse seisukohast eraldiseisva turu. Hageja leiab seevastu, et komisjon oleks pidanud analüüsima „vaba aja lennureiside” pakkumisi laiemal alusel kui pakkumisi linnapaaride lõikes „vaba aja/ puhkuste üldise turu” raames.

48 Lisaks leiab hageja, et komisjon oleks pidanud hindama, kas koondumine võis tekitada või tugevdada turgu valitsevat seisundit kogu turul Euroopa Ühenduse piires. Seega on komisjon teinud ilmse kaalutusvea, jättes uurimata koondumise mõju liinide osas, kus Air France’i ning KLM tegevuste vahel ei olnud kattumist. Hageja heidab komisjonile eelkõige ette, et viimane ei kontrollinud, kas koondumisest tulenevad täiendavad eelised ning rahvusvahelisel tasandil Air France’i võrgustiku ning kaalu suurenemine tugevdasid tema positsiooni nimetatud liinidel. Samuti leiab hageja, et komisjon kaldus kõrvale oma praktikast turgu valitseva seisundi tugevdamise hindamises osas, nagu seda on kujutatud mitmetes määruse nr 4064/89 artikli 8 lõike 2 alusel tehtud otsustes, kus komisjon võttis arvesse teatatud koondumiste suuremat mõju seotud turgudele laiemas ulatuses kui otsese kattumise ala (vt selle kohta eelkõige komisjoni 3. juuli 2001. aasta otsus 2004/134/EÜ, millega teatav koondumine tunnistati kokkusobimatuks ühisturu ja EMP lepinguga (juhtum COMP/M.2220 — General Electric/Honeywell; ELT 2004, L 48, lk 1)).

49 Ilmset kaalutusviga, mis tuleneb eeltoodud uurimata jätmisest ühinemise tulemusena tekkiva üksuse turgu valitseva seisundi tugevdamise analüüsimisel, rõhutab asjaolu, et komisjon tunnistas EÜ artikli 81 lõiget 3 kohaldades eeliseid, mida pakuvad tarbijatele ühissettevõtted või muud lennuettevõtjaid ühendavad koostöökokkulepped. Käesolevas asjas leiab hageja, et lennuettevõtja või liidu võime pakkuda konkurentsieeliseid, nagu paremad ümberistumisvõimalused, madalamad hinnad, aga samuti uued liinid, võivad mõjutada tarbijaid lennuettevõtja või liidu valikul. Sellegipoolest leidis komisjon ekslikult, et need eelised soodustavad konkurentsi ega põhjusta turgu valitseva seisundi tugevdamist.

- 50 Näitena väidab hageja ühenduste suurenemise osas, et Biarritzist Amsterdami lennata soovivatel reisijatel puudub otselend ning nad võivad valida lennu Clermont–Ferrandi, Lyoni, Pariisi või Nice'i lennujaamade kaudu. Hageja arvates tugevdab koondumine ka Air France'i positsiooni Biarritz–Amsterdami turul. Nii kalduvad Biarritzist Amsterdami minna soovivad reisijad reisima Air France'iga, kuna koondumine võimaldab suurendada ühendusi nende nelja lennujaama ja Amsterdami vahel. Sarnase järelduse võib teha liini Brest–Amsterdam kohta, kus koondumisest põhjustatud ühenduste suurenemine tugevdas Air France'i positsiooni.
- 51 Komisjon leiab, et käesolevas asjas toimus L & S lähenemist järgides reisijate õhustranspordi teenuste turu määramine. Sellega seoses märgib komisjon, et hageja ei ole täpsustanud, mida ta mõistis „vaba aja lennureiside” ning „vaba aja/puhkuste üldise turuna”, jättes samuti selgelt viitamata, milles seisnes turu laiemal alusel määramisele suunatud lähenemine.
- 52 Komisjon leiab mõjude kohta liinide osas, kus ei olnud tegevuste vahel kattumist, et hageja ei saa rahulduda kinnitusega, et komisjon oleks pidanud neid uurima, täpsustamata, milliste liinidega on käesolevas asjas tegemist. Lisaks sellele ei jätnud koondumise pooled ega haldusmenetluse käigus küsitletud kolmandad isikud muljet, et koondumisel võivad olla konkurentsivastased mõjud liinidele, kus ei olnud tegevuste kattumist, välja arvatud liinid, kus Air France või KLM olid võimalikud konkurendid. Hageja väidete osas liini Biarritz–Amsterdam kohta sedastab komisjon, et nimetatud liin kujutab endast eraldiseisvat turgu ning et tema analüüs peab rajanema esiteks võimalikul konkurentsil Biarritzi ja Amsterdami vaheliste otselendudena ning teiseks tegelikul või võimalikul konkurentsil nende sihtkohtade vahelistel ümberistumisega liinidel. Nimetatud analüüsist tuleneb, et koondumine ei piira konkurentsi, samasugune järeldus kehtib ka liini Brest–Amsterdam suhtes. Järelikult ei ole käesolev väide põhjendatud.

- 53 Menetlusse astuja leiab, et komisjon määratles korrektset asjaomase turu ning et põhjendamatu on hageja argument, et komisjon ei ole uurinud koondumise mõjusid turgudele, kus ei olnud tegevuste kattumisi.

Esimese Astme Kohtu hinnang

- 54 Käesolev väide koosneb kahest osast. Esiteks väidab hageja, et komisjon ei ole analüüsinud tegevuse konkurentsimõju „vaba aja lennureiside” turule. Teiseks märgib hageja, et komisjon on jätnud analüüsimata koondumise mõjud turgudele, kus ei olnud tegevuste kattumist.
- 55 Selleks et hinnata, kas kavatsetav koondumine ei tekita või ei tugevda turgu valitsevat seisundit, peab komisjon esmalt määratlema asjaomase turu (Euroopa Kohtu 21. veebruari 1973. aasta otsus kohtuasjas 6/72: Europemballage ja Continental Can vs. komisjon, EKL 1973, lk 215, punkt 32, ning Esimese Astme Kohtu 12. detsembri 1991. aasta otsus kohtuasjas T-30/89: Hilti vs. komisjon, EKL 1991, lk II-1439, punktid 46 ja 64).
- 56 Käesolevas asjas teostas komisjon kõnealuse toodete turu määratlemiseks nõudluse asendatavuse analüüsi. Vaidlustatud otsusest tuleneb, et reisijate õhustransporditeenusteks peab toodete turgu komisjoni arvates määratlema L & S lähenemise kohaselt. Vastavalt sellele lähenemisele tuleb iga liini lähte- ning sihtkoha vahel käsitada eraldiseisva turuna. Tuvastamaks, kas lähte- ja sihtkoha ühendus kujutab endast asjaomast toodete turu, uuris komisjon õigesti vaidlustatud otsuse 9. põhjenduses klientidele pakutavaid erinevaid transpordivõimalusi nende kahe punkti vahel (vt selle kohta Euroopa Kohtu 11. aprilli 1989. aasta otsus kohtuasjas 66/86: Ahmed Saeed Flugreisen jt, EKL 1989, lk 803, punktid 39–41, ning eespool punktis 28 viidatud 19. mai 1994. aasta otsus kohtuasjas Air France vs. komisjon, punkt 84).

- 57 Esimese Astme Kohus palus hagejal kohtuistungil selgitada oma seisukohta turu määratluse kohta, et hageja viitaks, kas ta kavatseb vaidlustada komisjoni esitatud turu määratluse. Hageja vastas eitavalt, selgitades, et ta ei kavatse vaidlustada L & S lähenemise põhjendatust, vaid soovis tuua päevavalgele asjaolu, et tema arvates oleks komisjon pidanud oma konkurentsialase analüüsiga puudutama teisi asjaomaseid turge, mida tulnuks määratleda teisiti.

Analüüsi puudumine selle kohta, kuidas koondumine mõjutab vaba aja lennureiside turgu

- 58 Tuleb märkida, et vastavalt Esimese Astme Kohtu kodukorra artikli 44 lõike 1 punktile c tuleb hagiavalduses märkida hagi ese ja ülevaade fakti- ja õigusväidetest. Need peavad olema märgitud piisavalt selgelt ja täpselt, et kostja saaks valmistuda enda kaitsmiseks ja Esimese Astme Kohus saaks vajaduse korral teha asjas otsuse täiendavate andmeteta. Õiguskindluse ja korrakohase õigusemõistmise tagamiseks peavad selleks, et hagi oleks vastuvõetav, selle aluseks olevad õiguslikud ja faktilised asjaolud kasvõi kokkuvõtlikult, ent seostatult ja arusaadavalt tulenema hagiavalduse tekstist (Esimese Astme Kohtu 28. aprilli 1993. aasta määrus kohtuasjas T-85/92: *De Hoe vs. komisjon*, EKL 1993, lk II-523, punkt 20, ning Esimese Astme Kohtu 29. jaanuari 1998. aasta otsus kohtuasjas T-113/96: *Dubois et Fils vs. nõukogu ja komisjon*, EKL 1998, lk II-125, punkt 29).

- 59 Käesolevas asjas ei esitanud hageja oma väite toetuseks mitte ühtegi põhjendust peale selle, et puudub koondumise analüüs „vaba aja lennureiside” kohta, mis on turg, mida hageja ei ole selgelt määratlenud oma esitatud dokumentides. Tegelikult piirdus hageja kinnitusega, et vaba aja lennureise teha soovivate teatavate reisijate jaoks olid erinevad sihtkohad vahetatavad. Siiski ei kirjeldanud ta väidetava turu iseloomu. Hageja väitel olemasoleva turu täpsema määratluse puudumise tõttu on Esimese Astme Kohtul võimatu hinnata, kas komisjon pidi seda uurima.

- 60 Eespool toodust tuleb järelda, et kodukorra artikli 44 lõike 1 punktis c sätestatud nõuded ei ole käesolevas asjas täidetud.
- 61 Igal juhul sedastab Esimese Astme Kohus, et hageja ei ole tõendanud, miks L & S lähenemisel põhinev turu määratlus, mis hõlmab suurel määral „vaba aja lennureise” puudutavaid liine, ei võimalda analüüsida kõiki koondumisest põhjustatavaid konkurentsiprobleeme.
- 62 Järelikult ei ole väite esimene osa vastuvõetav.

Analüüsi puudumine selle kohta, kuidas koondumine mõjutab turgusid, kus tegevused ei kattu

- 63 Tuleb märkida, et komisjon peab eelkõige määruse nr 4064/89 artikli 2 alusel uurima konkurentsimehhanismide turgudele, kus on turgu valitseva seisundi tekkimise või tugevdamise oht, mis võib märkimisväärselt takistada konkurentsi. Siiski ei saa välistada, et koondumisel võiks olla sellised mõjud turgudele, kus ei ole kattumist koondumise poolte tegevuse vahel.
- 64 Kuigi komisjoni tehtud konkurentsialane analüüs juhindub osaliselt haldusmenetluse käigus küsitatud kolmandate isikute esiletõstatud küsimustest, peab komisjon oluliste asjaolude alusel ise — isegi kõnealuste kolmandate isikute igasuguse otsese õhutamiseteta — avastama koondumisest põhjustatud konkurentsiprobleemid kõikidel turgudel, mis võivad seetõttu olla mõjutatud.

- 65 Kui komisjonile heidetakse ette, et viimane ei ole arvesse võtnud võimalikku konkurentsiprobleemi turgudel, kus ei ole kattumist koondumise poolte tegevuse vahel, peab hageja sellegipoolest esitama olulised asjaolud, mis tõendavad selgelt sellise konkurentsiprobleemi olemasolu, mida komisjon oleks pidanud selle mõju tõttu uurima.
- 66 Kõnealuse nõude täitmiseks pidi hageja identifitseerima asjaomased turud, kirjeldama konkurentsiolukorda ilma koondumiseta ning märkima, millised on koondumise tõenäolised mõjud konkurentsiolukorra suhtes neil turgudel.
- 67 Käesolevas asjas piirdus hageja kinnitusega, et komisjon rajas oma konkurentsialase analüüsi ekslikult turgudele, kus ei ole otsest ega kaudset kattumist koondumise poolte tegevuse vahel, jättes põhistamata oma argumendid. Tegelikult rõhutab hageja üksnes seda, et Air France'il oli monopol 27 siseliinil 42-st, mille lähtekoht oli Pariis; et Air France'ile kuulub 61,8% kogumahust neil liinidel, mille lähtekoht oli Prantsusmaa, ning et Air France'il on 53% Orly teenindusaegade ning 74% CDG teenindusaegade koguarvust.
- 68 Nendest arvulistest näitajatest ei piisa, et järeldada, et põhjendatud on hageja esitatud väited turgude kohta, kus ei ole kattumist, kuna hageja ei ole turge selgelt identifitseerinud.
- 69 Mis puudutab hageja näiteid reisijate kohta, kes soovisid reisida Brestist või Biarritzist Amsterdami suunas ning kes kaldusid valima Air France'i koondumise tagajärjel asetleidnud ühenduste suurenemise tõttu, siis piirdus hageja pelgalt sellele järeldusele viitamisega, esitamata ühtegi tõendusliku väärtusega asjaolu. Peale selle ja nagu seda tõendas komisjon, peab turu analüüs võtma arvesse esiteks võimaliku konkurentsi Biarritzi või Bresti ja Amsterdami vahelistel otselendudel ning teiseks

tegeliku või võimaliku konkurentsi nende linnade vahelistel ümberistumisega liinidel. Komisjoni arvates ei tõenda mitte ükski konkreetne asjaolu, et Air France ja KLM olid võimalikud konkurendid liini Biarritz–Amsterdam otselendudel ning et KLM võis lugeda Air France'i võimalikuks konkurendiks nende linnade vahelistel ümberistumisega lendudel.

70 Lisaks, mis puudutab liini Brest–Amsterdam, mille osas hageja vastu ei väielnud, rõhutas komisjon, et ühtegi otselendu ei olnud ning reisijad pidid lendama Lyoni, Marseille, Nice'i või Pariisi kaudu. Selles osas tuleb märkida, et vaidlustatud otsusega leitakse, et turud Lyon–Amsterdam, Marseille–Amsterdam ning Pariis–Amsterdam tekitavad konkurentsiprobleeme, mille vältimiseks tehti ettepanekud kohustuste võtmiseks. Väikest arvu reisijaid puudutava turu Nice–Amsterdam osas tuleneb vaidlustatud otsusest, et KLM ning tema tütarettevõtja Basiq Air konkureerisid hagejaga, kelle käes sellel liinil oli oluline osa turust. Seevastu Air France osutas vaid teenust ümberistumisega ning omas sel liinil väiksemat kui 1% turuosa (vaidlustatud otsuse 79. põhjendus). Komisjon leidis järelikult, et see liin ei tekitanud konkurentsiprobleeme.

71 Esimese Astme Kohus sedastab, et hageja ei ole esitanud mitte ühtegi asjaolu, mis tõendaks, et nendes kaalutlustes oleks tehtud ilmne kaalutlusviga.

72 Lõpuks ei saa ilmset kaalutlusviga tõendada asjaolu, et komisjon tunnistas EÜ artikli 81 lõikeid 1 ja 3 kohaldades eeliseid, mida pakuvad tarbijatele ühissettevõtted või lennuettevõtjate vahelised koostöökokkulepped. Nagu konkurentide vaheline kokkulepe, millele on tehtud erand EÜ artikli 81 lõike 3 alusel, võib koondumine tegelikult tuua esile kaasnevaid konkurentsieeliseid tarbijatele. Selles osas tuleb märkida, et koondumiste kontroll ei põhine selliste eeliste keelamisel, vaid soovil vältida igasugust turgu valitseva seisundi tekkimist või tugevdamist, mille tulemusel tõhus konkurents oleks ühisturus märkimisväärselt takistatud. Võimalus pakkuda

reisijatele koondumise tulemusel parema hinnaga teenuseid võib vaid piiratud juhtudel olla turgu valitseva seisundi tekitamise või tugevdamise võimalik näitaja, näiteks oletusel, et ühinemise tulemusena tekkival üksusel on kavatsus või võime kohaldada turuhinnast madalamaid hindu.

- 73 Arvestades, et hageja ei ole selgelt tõendanud, et ühinemise tulemusena tekkiv üksus pakkus ise reisijatele ahvatlevaid konkurentsieeliseid teistel turgudel, mida ta muuseas ei määratlenud, ei ole käesolevas asjas tõendatud turgu valitseva seisundi tekkimine või tugevdamine ning samaaegse konkurentsi kahjustamine kõnealustel turgudel.
- 74 Seega sedastab Esimese Astme Kohus, et hageja ei ole õiguslikult piisavalt tõendanud, et komisjon tegi ilmse kaalutusvea, puudutamata oma analüüsis turge, kus ei ole kattumist.
- 75 Eespool toodust tuleneb, et väite teine osa ning seega esimene väide tervikuna tuleb tagasi lükata.

2. Teine väide, mis puudutab ilmset kaalutusviga, kuna puudub analüüs ühinemise tulemusena tekkiva üksuse turgu valitseva seisundi tugevdamise kohta lennujaamateenuste turul

Poolte argumendid

- 76 Hageja väidab, et komisjon jättis arvesse võtmata Air France'i ning KLM lennujaamateenuste ostjad, kuna komisjoni otsustuspraktika toetab koondumise

mõjude uurimist teenuste ostmise turgudel (komisjoni 20. novembri 1996. aasta otsus 97/277/EÜ, millega teatav koondumine tunnistati kokkusobivaks ühisturuga (juhtum IV/M.784 — Kesko/Tuko; EÜT 1997, L 110, lk 53); komisjoni 30. juuli 1997. aasta otsus 97/816/EÜ, millega teatav koondumine tunnistati kokkusobivaks ühisturu ja EMP lepinguga (juhtum IV/M.877 — Boeing/McDonnell Douglas; EÜT L 336, lk 16) ning komisjoni 3. veebruari 1999. aasta otsus 1999/674/EÜ määruse nr 4064/89 alusel alustatud menetluses (asi IV/M.1221 — Rewe/Meinl; EÜT L 274, lk 1)). Käesolevas asjas oli eelnevaks turuks lennujaama infrastruktuuriga seotud tasuliste teenuste turg, kusjuures nendeks teenusteks on radade haldamine ja ülalpidamine, teede ja perroonide kasutamine ning tsiviilennukite lähenemisteenus (komisjoni 26. juuli 2000. aasta otsus 2000/521/EÜ EÜ asutamislepingu artikli 86 lõike 3 kohaldamise menetluse kohta (EÜT L 208, lk 36)).

77 Hageja märgib, et komisjon tunnistas vaidlustatud otsuses, et ta võttis arvesse konkurentide esiletõstetud küsimusi, eelkõige probleemi seoses turgu valitseva seisundiga liikluskeskustes (vaidlustatud otsuse 161. põhjendus). Seega nõudis komisjon teatavate kohustuste võtmist, et vältida Air France'i turgu valitsevat seisundit tema liikluskeskuses Pariisis. Sellega sedastas komisjon vaikumisi, et koondumine võis tugevdada Air France'i turupositsiooni CDG-I ning Orly'l lennujaamateenuste ostmise turul.

78 Hageja väidab, et Air France'il oli turgu valitsev seisund CDG-I ja Orly'l, rõhutades samuti, et Aéroports de Paris (edaspidi „AdP”), kes haldab neid lennujaamu ning jagab teenindusaegu, ning Air France olid avalik-õiguslikud ettevõtjad. Hageja märgib selles osas, et teenindusaegade jagamise eest vastutavat organit võib lugeda majandustegevusega tegelevaks (Esimese Astme Kohtu 12. detsembri 2000. aasta otsus kohtuasjas T-128/98: Aéroports de Paris vs. komisjon, EKL 2000, lk II-3929, punkt 121). Komisjon ei võtnud siiski arvesse asjaolu, et koondumine võib kaasa

tuua turgu valitseva seisundi tekitamise või tugevdamise lennujaamateenuste ostmise turul, nagu Pariisi turul, kus AdP-1 oli turgu valitsev seisund.

79 Komisjon märgib, et hageja viitas esimest korda — seda käesoleva hagi raames — lennujaamateenuste ostmise turu olemasolule, seda küsimust ei tõstatatud kordagi haldusmenetluse raames. Lisaks märgib komisjon, et hageja ei täpsusta, mida ta mõistab „lennujaamateenustena” ning piirdub teenindusaegade jaotamist puudutavatele argumentidele viitamisega. Hageja ei viidanud kordagi lennujaamateenustele nende tavapärasel tähenduses, st näiteks toitlustamise teenustele ja abiteenustele vahemaandumisel. Komisjon leiab järelikult, et neid teenuseid ei ole vaja uurida, rõhutades, et puuduvad tõendid, et nimetatud teenuste ostmise turg pidi olema komisjoni uurimise ese.

80 Esiteks märgib komisjon, et üldteada on see, et teenindusajad on hädavajalikud õhustransporditeenuste osutamiseks. Järelikult väidab komisjon, et puudus igasugune põhjus käsitleda nimetatud teenuseid eraldiseisva tegevusena. Lisaks sellele on komisjoni arvates teenindusaegade jaotamine haldustoiming, mitte aga majandustegevus, ning AdP tegutseb seega avaliku võimu teostajana, mitte aga ettevõtjana. Pealegi on teenindusaegade jaotamist koordineeriva lennujaama puhul Prantsusmaal vastutavaks isikuks Association pour la coordination des horaires (COHOR), mitte aga AdP, nagu väidab hageja. Lisaks ei tohi ühinemise tulemusena tekkiv üksus ega ükski muu ettevõtja teostada teenindusaegade eest vastutavate isikute üle kontrolli, mida võib käsitada turgu valitseva seisundi omamisena määruse nr 4064/89 või EÜ artikli 82 tähenduses.

81 Teiseks sedastab komisjon lennujaama infrastruktuurile juurdepääsuga seotud tasuliste teenuste osas, et ei piisa, kui hageja tõendab sellise turu olemasolu, vaid lisaks peab hageja tõendama, et komisjon tegi ilmse kaalutusvea, kuna komisjon ei uurinud kõnealust turgu.

Esimese Astme Kohtu hinnang

82 Käesolev väide jaguneb kaheks osaks. Esiteks väidab hageja, et komisjon ei analüüsinud ühinemise tulemusena tekkiva üksuse positsiooni tugevdamist lennujaamateenuste ostmise turul, viimaseid määratleb hageja kui infrastruktuuri-dega seotud tasulisi teenuseid, nagu radade haldamine ja ülalpidamine, teede ja perroonide kasutamine ning tsiviillennukite lähenemisteenus. Teiseks märgib hageja, et komisjon on jätnud uurimata kaubandusliku mõju, mida võib avaldada ühinemise tulemusena tekkiv üksus AdP-s.

83 Pooltel paluti kohtuistungil selgitada, kas need teenused moodustavad ühe või mitu asjaomast turgu, mida tuleb eristada L & S lähenemise alusel määratletud turgudest. Komisjoni hinnangul, millele ei vaieldud hageja vastu, kujutavad need teenused mitmeid asjaomaseid turge, mida tuleb eristada nimetatud lähenemise alusel määratletud turgudest.

Turgu valitseva seisundi tugevnemise lennujaamateenuste ostmise turul arvesse võtmata jätmine

84 Käesolevas asjas piirdus hageja pelga väitega, et lennujaama infrastruktuurile juurdepääsuga seotud tasulised teenused moodustavad eraldiseisva turu, millel ühinemise tulemusena tekkival üksusel on suurenenud ostuvõime, ilma et ta oleks esitanud vähimatki tõendit sellise turgu valitseva seisundi tekkimise või tugevdamise kohta, mis iseenesest võiks konkurentsi takistada.

- 85 Hagejal paluti kohtuistungil selgitada, kuidas tõi tema arvates koondumine endaga kaasa turgu valitseva seisundi tugevdamise viidatud turul, kuna hageja esitatud dokumendid olid selles osas puudulikud. Siiski sedastab Esimese Astme Kohus, et hageja ei suutnud esitada asjakohaseid andmeid, mis tõendaksid kõnealust tugevdamist ning sellest tulenevalt ka komisjoni vastavat ilmset kaalutusviga.
- 86 Täiendavalt märgib Esimese Astme Kohus, et vaidlustatud otsuse 73. põhjenduses mõõndakse, et koondumise pooltel „on võrreldes nende konkurentidega mastaabisäästu eelis kahes lennujaamas [...] ning tugevam hinnaläbirääkimiste positsioon välistarnijatega tehniliste küsimuste, vahemaandumisel abiteenuste, lennujaama varustuse jne osas”. Vaidlustatud otsuse kohaselt tuleneb sellest, et „ühinemise tulemusena tekkival üksusel on väga tugev positsioon sel liinil asuvate liikluskeskuste osas”, milleks on Pariis ja Amsterdam.
- 87 Seega tunnistas komisjon, et koondumisel võivad liikluskeskuste suhtes olla konkurentsimehhanismid. Asjaolu, et komisjon lähtus sellest, et konkurentsiprobleemid on tekkinud poolte liikluskeskustes toimuva kaubandustegevuse osas, analüüsivalt täpsemalt kõnealuseid turge, ei ole ilmne kaalutusviga, mis seaks kahtluse alla vaidlustatud otsuse õiguspärasuse. Nimetatud järelduse tõttu nõustus komisjon tegelikult kohustustega, mille tegelik eesmärk oli leevendada suuremat mõju üldiselt ning eelkõige — mõõndes turgu valitsevat seisundit — ühinemise tulemusena tekkiva üksuse liikluskeskustele.
- 88 Järelikult tuleb väite esimene osa tagasi lükata.

Ühinemise tulemusena tekkiva üksuse suurenenud mõju AdP suhtes

89 Hageja väidab, et ühinemise tulemusena tekkiva üksuse turgu valitsev seisund Pariisis võib mõjutada AdP-d, kes hageja arvates vastutab eelkõige teenindusaegade jaotamise eest.

90 Esiteks tuleb teenindusaegade jaotamise osas märkida, et seda reguleeris sündmustiku ajal nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määrus (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (EÜT L 14, lk 1). Nimetatud määruse artikkel 4 sätestab:

„[...] Liikmesriik tagab, et koordinaator täidab sõltumatult [...] määrusest tulenevaid kohustusi. Koordinaator tegutseb [...] erapooletult, mittediskrimineerivalt ja arusaadavalt [...] vastutab teenindusaegade jaotamise eest [...] ja jälgib teenindusaegade kasutamist.”

91 Eespool toodust tuleneb, et teenindusaegade jagamist reguleerib õiguslik raamistik, mis põhimõtteliselt keelab jaotamise eest vastutaval isikul eelistada ühinemise tulemusena tekkivat üksust, andes talle rohkem teenindusaegu kui tema konkurentidele. Sellega seoses viitasid hageja ning komisjon kohtuistungil, et nad ei taha avaldada arvamust pädeva üksuse tegeliku olemuse kohta (AdP või COHOR).

92 Peale selle tuleb sedastada, et hageja ei ole esitanud ühtegi asjakohast dokumenti, mis tõendaks, et koondumise pooled võivad käesolevas asjas mõjutada ühel või teisel moel kõnealust asutust.

- 93 Teiseks tuleb märkida, et üldiselt tuleb eristada AdP puhast haldustegevust, nagu politseiülesannete täitmine, ning Pariisi lennujaamade haldamise ja ülalpidamisega seotud tegevust, mille eest makstakse käibepõhist tasu (eespool punktis 78 viidatud kohtuotsus *Aéroports de Paris vs. komisjon*, punkt 112). Seega ei saa vaidlustada, et AdP vastutab kahte liiki tegevuse eest, mis on sisult erinevad ja milleks on esiteks nn avalik teenus ning teiseks kaubandustegevus, mis on kindlasti allutatud konkurentsieskirjadele. Järelikult ei kujuta asjaolu, et Air France ja AdP olid kaks avalik-õiguslikku ettevõtjat, oletust kartelli olemasolu kohta, nagu hageja näib seda mõistvat.
- 94 Eespool toodust lähtudes tuleb väite teine osa ning seega teine väide tervikuna tagasi lükata.

3. Kolmas väide, mis puudutab ilmset kaalutlusviga CDG ja Orly asendatavuse osas

Poolte argumendid

- 95 Hageja vaidleb vastu komisjoni põhjendustele CDG ja Orly asendatavuse osas. Nimetatud lennujaamade asukohtade määratlemise osas märgib hageja, et tema tehtud arvutuste kohaselt asub CDG Pariisi kesklinnast peaaegu kaks korda kaugemal kui Orly (30 kilomeetrit 18 kilomeetri vastu), kusjuures Orly asub Pariisi kesklinnast lõunas ning CDG kirdes. Peale selle leiab hageja, et kuna Orly on väiksem lennujaam, siis on lennuki maandumiseks ning teiste transpordivahenditega ühenduspunktideni jõudmiseks vajalik aeg lühem kui CDG puhul. Järelikult on palju kiirem reisida Pariisi kesklinna Orly'st.

96 Hageja väidab, et praktikas on enamik kaugliinidel tegutsevaid transpordiettevõtjaid, kes tegutsevad lennuliinide võrgustikus, koondanud oma tegevuse CDG-le ning Orly on pigem ette nähtud liikluseks Euroopa-sisestel ja siseriiklikel lähiliinidel. Hageja arvamuse kohaselt haldab CDG suurt mahtu ümberistumisega lende, samal ajal kui Orly on vanem lennujaam ja seega halvemini varustatud sellise mahuga toime tulemiseks. Ka Air France koondas oma mandritevahelised kauglennud CDG-sse ning kasutas Orly'd oma siselendude jaoks. Seega tuleb mandritevaheliste lendude kasutamiseks alustada reisi CDG-st, kuna lennuliinide võrgustikus tegutsevad transpordiettevõtjad asuvad seal. Kuna peale selle on CDG lennujaamamaksud palju kõrgemad kui Orly's kogutavad, on odavlennuettevõtjad järjest enam kaldunud tegutsema Orly's. Hageja lisab, et komisjon möönis ise, et suur osa tarbijatest ei käsita kumbagi lennujaama teineteisega asendatavana (vaidlustatud otsuse 28. põhjendus). Hageja leiab, et kuigi komisjon kinnitab, et vaadelda tuleb lennujaamade asendatavust nii nõudluse kui pakkumise seisukohast, ei analüüsi komisjon siiski olukorda, kus lennujaamad on lennuettevõtjatele teenuste otsesteks osutajateks. Nii ei ole komisjon teinud sellest tulenevat järeldust, et lennuettevõtjatel on lennujaamateenuste tarbijatena erinevaid vajadusi, olenevalt sellest, kas tegemist on võrgustikku kuuluvate lennuettevõtjatega nagu Air France või odavlennuettevõtjatega.

97 Komisjon märgib, et CDG ja Orly asendatavuse alusel võivad võimalikud uued turule tulevad ettevõtjad nõuda teenindusaegu kummaski lennujaamas (kohustuste paketi punkt 1.3.9). Neil tingimustel ei kahjusta vaidlustatud järeldus mingil moel hagejat, kuna viimasel puudub õigustatud huvi vaidlustada nimetatud väide, mis ei ole järelikult vastuvõetav (eespool punktis 40 viidatud kohtuotsus NBV ja NVB vs. komisjon, punktid 31 jj).

98 Mis puudutab väite sisu, siis geograafilise asendatavuse tunnustamisel ei ole määrav asjaolu mitte neid kahte lennujaama Pariisi kesklinnast eraldav vahemaa, vaid sinna jõudmiseks kuluv aeg. Vastupidi hageja väidetule teenindab ühistransport CDG-d piisavalt, kusjuures lisaks on lennujaamadel võrdselt hea ühendus Pariisi kesklinnaga. Peale selle ei vaidle komisjon vastu hageja argumentidele, et CDG-d

kasutati põhiliselt kauglendudel, samal ajal kui Orly keskendus peamiselt lähilendudele. Samas puudutavad need argumendid pakkumist, mis on asendatavuse kindlakstegemiseks nõudlusest vähem oluline kriteerium.

Esimese Astme Kohtu hinnang

- ⁹⁹ Nagu komisjon on viidanud teatistes turu mõiste kohta, mõjutavad ettevõtteid kolm peamist konkurentsipiirangute allikat: nõudluse asendatavus, pakkumise asendatavus ja potentsiaalne konkurent. Majanduslikust aspektist on asjaomase turu määratlemisel konkreetse toote pakujate suhtes kõige vahetum ja tõhusam distsiplineeriv jõud nõudluse asendatavus, eelkõige seoses nendepoolse hinnakujundusega (punkt 13). Ka asendatavust tuleb arvesse võtta mitte üksnes pakkumise seisukohast, vaid samuti nõudlust arvestades, mis kujutab endast põhimõtteliselt kõige tulemuslikumat hindamiskriteeriumi.

— Kahe lennujaama asukohad

- ¹⁰⁰ Nagu rõhutas komisjon, ei ole CDG ja Orly geograafilise asendatavuse hindamisel määravaks asjaoluks nõudluse osas vahemaa, mis asub lähtekoha ning kahe lennujaama vahel, vaid lähtekohast nimetatud lennujaamadeni jõudmiseks vajalik aeg. Hageja ei ole esitanud ühtegi asjaolu, mis tõendaks, et kõnealune kriteerium ei kujuta endast geograafilise asendatavuse olemasolu kohta olulist märki.

- 101 Käesolevas asjas ei saa hageja vastu vaielda asjaolule, et aeg mõlemasse lennujaama jõudmiseks on võrdne, kuna hageja ise väitis, et boulevard Saint-Michel'ist CDG-sse jõudmiseks läheb aega 33 minutit (RER B-ga) ning Orly'sse sõitmiseks 30 minutit (RER B-ga või liiniga Orlyval). Selles suhtes ei ole hageja argument, et Pariisi kesklinna jõudmise aeg erineb olenevalt kummastki lennujaamast vastavalt sellele, kui palju aega kulub lennuki maandumisest muude transpordivahenditeni jõudmiseni, mitte mingisuguseks tõendusliku väärtusega asjaoluks.
- 102 Järelikult ei ole hageja tõendanud, et komisjon tegi ilmse vea, leides, et need kaks lennujaama on teineteisega asendatavad, kuna tarbijal on ükskõik, kas ta sõidab lennukiga reisimiseks CDG-sse või Orly'sse ja jõuab Pariisi kesklinna ühest või teisest lennujaamast.

— Kummastki lennujaamast lähtuvate lendude liik

- 103 Esiteks sedastas komisjon nõudluse poole asendatavuse osas, et ühest kindlast kohast teise sõitvate reisijate jaoks, kelle hulka kuuluvad samal ajal reisijad, kelle jaoks olulisim tegur on aeg, ning reisijad, kelle jaoks aeg ei ole olulisim tegur, oli CDG ning Orly omavahel asendatavad, kuna nad asuvad samas liinivõrgus ning neile on võrreldavad juurdepääsuvõimalused (vaidlustatud otsuse 29. põhjendus).
- 104 Seega tuleb märkida, et kõnealuse kahe lennujaama asendatavuse uurimiseks peab komisjon arvesse võtma kogu nõudlust, kliente, kelle jaoks ei ole aeg olulisim tegur, vaid kellel on teistsugused nõudmised, kuna nad on paindlikumad. Komisjon võis seega möönda, et CDG ja Orly ei olnud paljude äriklientide jaoks asendatavad, kuna Orly'l oli vähem ümberistumisvõimalusi (vaidlustatud otsuse 28. põhjendus). Klientide vastavad ootused olid samuti aluseks komisjoni järeldusele, et olemas

olid „alaturud” vastavalt reisijatele, kelle jaoks olulisim tegur on aeg või kelle jaoks aeg ei ole olulisim tegur. Siiski ei saa nende hinnangute alusel, mis on omased teatavatele klientidele, kes esindavad vaid ühte osa nõudlusest, kahtluse alla seada asendatavust puudutavat järeldust. Esiteks on komisjon sõnaselgelt möönnud nimetatud rühma reisijate erinõudeid. Teiseks ei ole hageja esitanud mitte ühtegi dokumenti, mis tõendaks, et reisijate, kelle jaoks on aeg olulisim tegur, vastavaid ootusi, mis on samasugused enamuse klientidega, oleks tulnud eelistada selliste ülejäänud klientide ootustele, kelle jaoks ei ole aeg olulisim tegur ning kelle arvates on kaks lennujaama asendatavad.

105 Mis puudutab hageja väiteid, et komisjon ei ole leidnud, et lennuettevõtjatel kui klientidel ja seega lennujaamateenuste tarbijatel olid teistsugused vajadused, seda eriti lennuliinide võrgustikus tegutsevatel lennuettevõtjatel või odavlennuettevõtjatel, mistõttu ei saa neid kahte lennujaama lugeda asendatavateks, siis sedastab Esimese Astme Kohus, et hageja ei ole esitanud tõendeid, mis selgitaksid seda seisukohta.

106 Eelnevast tuleneb, et hageja ei ole esitanud ühtegi asjakohast dokumenti, mis tõendaks, et komisjon luges nõudluse osas kaks Pariisi lennujaama ekslikult asendatavateks.

107 Teiseks tuleb ühest lennujaamadest lähtuvate lendude kohta tarbijatele lennuettevõtjate poolt tehtud pakkumise osas sedastada, et hageja argumendid, mis puudutavad esiteks selliste lendude liike, mida lennujaamad pakuvad seoses nende infrastruktuuri eripäraga, ning teiseks mõlema lennujaama vastavat eripära, on piiratuma mõjuga, nagu juba eelnevalt märgitud.

- 108 Esimese Astme Kohus märgib, et komisjon möönis kahe lennujaama funktsionaalseid erisusi, millele viitas hageja, kuna komisjon sedastas, et pakkumise osas leidsid enamik lennuliinide võrgustikus tegutsevatest vedajatest, et need kaks lennujaama olid asendatavad, isegi kui viimati mainitud vedajad olid oma tegevuse koondanud CDG-le, sellal kui Orly's tegutsevad lennuettevõtjad keskendusid siseliiklusele. Tegelikult ei saanud teatavate lennuettevõtjate jaoks need kaks lennujaama olla asjaomaste turgude (transiitliiklus või punktist punkti liiklus, sise- või rahvusvahelised liinid) ning tehtavate kulutuste (vt selle kohta vaidlustatud otsuse 28. põhjendus) tõttu asendatavad. Ka vaidlustatud otsuses viidatakse, et asendatavust võib hinnata erinevalt, eriti odavlennuettevõtjate puhul, kelle jaoks on oluline võimalus valida lennujaama, et minimeerida oma kulusid, kuna kogutavad lennujaamamaksud võivad erinevates lennujaamades olla erinevad (vaidlustatud otsuse 28. põhjendus). Sellest tuleneb, et komisjon viis kahe lennujaama asendatavuse tuvastamiseks läbi igakülgse analüüsi, võttes muude kriteeriumite hulgas arvesse odavlennuettevõtjatele omast ärilist eripära.
- 109 Eespool toodust tulenevalt ei ole hageja esitanud dokumente, mis tõendaksid ilmset kaalutusviga CDG ja Orly asendatavuse osas
- 110 Seega tuleb kolmas väide tagasi lükata.

4. Neljas väide, mis puudutab ilmset kaalutusviga, mis tehti võimalikule konkurentsile koondumise mõjude uurimata jätmisega

Poolte argumendid

- 111 Hageja leiab esiteks, et komisjon oleks pidanud arvesse võtma KLM äristrateegiat sellises olukorras, kui koondumist ei toimu, ja seda eelkõige selliste muudatuste

mõju tõttu, mis on tingitud lennundussektori vabastamisest ning komisjonile omistatud volitustest läbi rääkida ühenduse ja kolmandate riikide vahelised lennuteenuseid puudutavad kokkulepped. Hageja väidab, et ühenduse lennuteenuseid, nagu KLM, peavad saama vabaduse pakkuda piiramatuid teenuseid, sealjuures koos laialdaste liiklemisõigustega ja ilma hindu või ajakavasid puudutavate piiranguteta.

- 112 Hageja sedastab teiseks, et kui KLM ja Air France ei oleks koondunud, siis oleks KLM pidanud olema kõige tõenäolisem uus turule tulev ettevõtja Pariisis, kuna KLM kodumaine turg oli vähesel määral piiratud, mis julgustanuks KLM laienema rahvusvahelisel tasandil ning Euroopas. Lisaks tegutses KLM Pariisi läheduses, mis andis talle põhjalikud teadmised Prantsuse ja Belgia turust, ja seega oleks Pariisist lähtuvate rahvusvaheliste lennutransporditeenuste konkurents olnud piiratud. Seega leiab hageja, et koondumine võimaldab Air France'il kõrvaldada oma kõige tõenäolisem konkurent Pariisis ning säilitada oma turgu valitsev seisund kodumaistel turgudel.
- 113 Komisjon kinnitab, et lennundussektori vabastamise ning asjassepuutuvate kokkulepete suure hulga tõttu saab sellise protsessi kestust ette näha üksnes spekulatiivselt. Peale selle väidab ta, et kuna KLM ei olnud ettevõtja, kellel oluksid tegelikud ja konkreetset võimalused siseneda kõnealusele turule, ei saa teda käsitleda Air France'i võimaliku konkurendina Pariisis.

Esimese Astme Kohtu hinnang

- 114 Käesolev väide jaguneb kaheks osaks, mis puudutab esiteks lennundussektori vabastamise tulemusel tekkinud konkurentsimõjusid ning teiseks KLM võimalikuks konkurendiks olemist Pariisis.

- 115 Lennundussektori vabastamise osas ei ole hageja suutnud oma väite toetuseks esitatava konkreetse tõendi puudumise tõttu näidata, et kõnealune vabastamine, mille mõju on raske mõõta, võimaldanuks KLM-il tugevdada oma positsiooni konkurentsisis ning samuti suurendada oma majanduslikku kaalu ja konkureerida Air France'iga Pariisis, eelkõige pakkudes teenuseid alates Pariisist ning sihtkohaga väljaspool Euroopat. Seega tuleb väite esimene osa tagasi lükata.
- 116 KLM kui võimaliku Pariisi konkurendi osas tuleb märkida, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei põhine konkurentsitingimuste uurimine mitte üksnes praegusel konkurentsil, milles asuvad kõnealusel turul juba tegutsevad ettevõtjad, vaid ka võimalikul konkurentsil, et saada teada, kas turu struktuuri ning selle funktsioneerimist juhtivat majanduslikku ja õiguslikku konteksti arvesse võttes on olemas tegelikud ja konkreetsed võimalused, et asjaomased ettevõtjad tegutseksid omavahelises konkurentsisis või uus konkurent võiks siseneda kõnealusele turule ning konkureerida olemasolevate ettevõtjatega (Esimese Astme Kohtu 15. septembri 1998. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-374/94, T-375/94, T-384/94 ja T-388/94: *European Night Services jt vs. komisjon*, EKL 1998, lk II-3141, punkt 137).
- 117 Sellega seoses tuleb uurida esiteks hageja argumenti KLM kodumaise turu piiratuse kohta ning teiseks hageja esitatud väidet eelkõige KLM tegevuskoha, s.o Amsterdami läheduse kohta Pariisi suhtes.

KLM kodumaise turu piiratus

- 118 Vaidlustatud otsusest tuleneb, et võrgustikku kuuluvat lennuettevõtjat saab käsitada võimaliku konkurendina liinil üksnes siis, kui liin on otseselt seotud oma liikluskeskusega. Vaidlustatud otsuse 17. põhjenduses märgitakse, et „võrgustiku

süsteem on määrava tähtsusega võrgustikku haldavate vedajate otsuses, kas osutada (või mitte) reisijate õhustranspordi teenust teatavas L & S paaris". Otsuses lisatakse, et „võrgustikku haldavad lennuettevõtjad koondavad liikluse ümberistumisvõimalustega liikluskeskusesse ning hajutavad reisijad ühenduse abil lennuliinide võrgustiku eri kohtadesse” ning et „üldjuhul hoiudavad lennuettevõtjad sisenemast linnade paari, mis ei ole seotud nende liikluskeskustega, kus on võimalik ümber istuda”. Sellega seoses tuleb märkida, et hageja ei vaidle vastu asjaolule, et võrgustikku kuuluvad lennuettevõtjad koondasid oma tegevuse tegelikult oma vastavatesse liikluskeskustesse.

119 Nagu komisjon selgitab, on lähiliinide osas võrgustikku kuuluvate lennuettevõtjate kulud sellised, et lennuettevõtjad osutavad neid lende üksnes siis, kui lennud on seotud nende liikluskeskustega või kui nad on nende liinide ainsateks teenindajateks. Järelikult on nendel liinidel ainsaks uueks turule tulevaks ettevõtjaks loogiliselt kõnealuste liinide lähte- või sihtkoha siseriiklik ettevõtja või odavlennuettevõtja, mille tõttu ei saa KLM tegutseda nimetatud turgudel oletusel, et need liinid ei ole seotud Amsterdamiga.

119 Kaugliinide osas tuleneb komisjoni esitatud kirjalikest materjalidest, et teatav osa reisijatest peavad olema ümberistumisvõimalusi kasutavad reisijad, seda eesmärgil, et lennuettevõtja saaks müüa olulise osa kohtadest ning tagada oma teenuse pikaajaline jätkusuutlikkus. See eeldab järelikult, et ta saaks oma kaugliinide teenust varustada teiste liinide liiklusega oma liikluskeskuse abil, kus on võimalik ümber istuda.

120 Käesolevas asjas ei ole pooled vastu vaielnud sellele, et enamik reisijaid kasutab ümberistumisvõimalusi, mis võimaldab ka KLM-il tagada oma tegevuse jätkusuutlikkus oma liikluskeskuses. Hageja ei tõenda, et KLM-il oli võrgustik, mis võimaldas tal reisijaid ümber suunata teistesse sihtkohtadesse Prantsusmaal, ning et võrgustik oleks lähtunud Pariisist. Seega, isegi kui KLM-il oli — hageja arvates piiratud —

kavatsus arendada oma tegevust, ei näi KLM organisatsioon tal võimaldavat avaldada Air France'ile Pariisis konkurentsipurvet.

- 122 Seega tuleb sedastada, et hageja ei ole käesolevas asjas õiguslikult piisavalt tõendanud, et KLM tegevuste Amsterdami koondamist puudutav komisjoni lähenemine kujutaks endast ilmset kaalutusviga.

KLM tegevuskoha, s.o Amsterdami lähedus Pariisi suhtes ning Pariisist lähtuvate rahvusvaheliste lennutransporditeenuste konkurentsi piiratus

- 123 Komisjoni esitatud kirjalikest materjalidest tuleneb, et ühenduse loomine kahe lennujaama vahel, mis on teineteisele sama lähedal nagu Pariis ja Amsterdam, ei olnud strateegiliselt jätkusuutlik. Seega olid teistel lennuettevõtjatel selgemad ärilised kaalutlused kui KLM-il kõnealusele turule tulemiseks, teades, et reisijad ei ole eriti huvitatud vahemaandumisest nii Pariisis kui Amsterdams. Arvestades, et KLM peamised Amsterdamist lähtuvad sihtkohad on Ühendriikides ning Kaug-Idas, ei tõenda hageja, et KLM-il oli majanduslik huvi arendada oma tegevust Pariisist lähtuvalt, teades, et ta saab tulu Amsterdamist nii ümberistumisvõimalusi kasutavatest reisijatest, kes tulevad Ühendriikidest, kui ka Kaug-Itta sõitvatest kohalikest reisijatest. Lisaks sellele võib hakata selline äristrateegia otseselt konkureerima tegevusega, mida on arendatud Amsterdams ja koondatud Amsterdami ning mis näib olevat KLM organisatsioonilise iseärasuse lahutamatu koostisosa. Viimaks tuleb teha suuri investeeringuid, ilma et investeeringutele vastav tulu oleks selgelt identifitseeritav, mis vähendab märgatavalt hageja kõnealuse väite asjakohasust, et KLM tuleb käsitada Air France'i võimaliku konkurendina Pariisis.

- 124 Lõpuks mis puudutab hageja väidet, et Pariisist lähtuvate rahvusvaheliste lennutransporditeenuste konkurents on piiratud, siis tuleb sedastada, et lisaks selle pelgale mainimisele ei ole hageja esitanud mitte ühtegi põhjendust kõnealuse seisukoha toetuseks. Esimese Astme Kohus ei saa seetõttu otsustada selle väite mõju üle.
- 125 Järelikult ei ole hageja õiguslikult piisavalt tõendanud, et komisjon tegi ilmse kaalutusvea, sedastades, et KLM ei ole Air France'i võimalik konkurent Pariisis.
- 126 Eespool toodust tuleneb, et väite teine osa ning seega neljas väide tervikuna tuleb tagasi lükata.

5. Viies väide, mis puudutab ilmset kaalutusviga koondumise poolte võetud kohustuste osas

- 127 Käesolev väide koosneb seitsmest osast. Esimeses osas väidab hageja, et võetud kohustused pidid ulatuma turgudele, mis jäävad kattumise alt välja. Teises ja kolmandas osas rõhutab hageja esiteks, et võetud kohustused ei ole odavlennuettevõtjatele huvipakkuvad, ning teiseks, et puudub jätkusuutliku ettevõtte ülekandmine. Neljandas ja viiendas osas väidab hageja, et ebapiisavad on teenindusaegade loovutamine ning muud kohaldatavad parandusmeetmed. Kuueandas osas toob hageja esile uue turule tuleva ettevõtja identifitseerimata jätmise ning konkurendi kiire ning püsiva turule tulemise puudumise. Viimaks rõhutab hageja seitsmendas osas Thalys-kiirrongi konkurendina arvesse võtmata jätmist.

128 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on komisjonil lai kaalutusõigus, hindamaks kohustuste võtmise vajadust, võttes arvesse koondumise tõttu tekkinud tõsiste kahtluste hajutamist. Seetõttu ei tohi Esimese Astme Kohus asendada komisjoni hinnangut oma hinnanguga, vaid kohus peab kontrollimise käigus üksnes uurima, kas komisjon on teinud ilmse kaalutusvea. Eriti ei ole hageja pakutud kohustuste arvesse võtmata jätmise iseenesest tõend selle kohta, et vaidlustatud otsus osundaks ilmsele kaalutusveale, ning asjaolu, et ka teiste kohustustega oleks võidud samuti nõustuda, isegi kui nad oleksid olnud konkurentsi suhtes soodsamad, ei saa endaga kaasa tuua kõnealuse otsuse tühistamist, seni kuni komisjon võis mõistlikult eeldada, et otsuses sätestatud kohustused võivad hajutada tõsiseid kahtlusi (Esimese Astme Kohtu 30. septembri 2003. aasta otsus kohtuasjas T-158/00: *ARD vs. komisjon*, EKL 2003, lk II-3825, punktid 328 ja 329).

129 Esimese Astme Kohus peab oma kohtuliku kontrolli teostamise raames võtma arvesse I faasis võetud kohustuste eriotstarvet, mille eesmärgiks vastupidi II faasis võetud kohustustele ei ole takistada turgu valitseva seisundi tekitamist või tugevdamist, vaid hajutada selles osas kõik tõsised kahtlused. Järelikult kui Esimese Astme Kohus peab kontrollima, kas I faasis võetud kohustused võimaldavad oma tähenduse ja sisu poolest komisjonil teha heakskiitev otsus II faasi avamata, peab kohus kontrollima, kas komisjon võis jõuda ilmset kaalutusviga tegemata järeldusele, et kõnealused kohustused kujutavad otsest ja piisavat vastust, mis hajutaks selgelt kõik tõsised kahtlused (Esimese Astme Kohtu 3. aprilli 2003. aasta otsus kohtuasjas T-119/02: *Royal Philips Electronics vs. komisjon*, EKL 2003, lk II-1433, punktid 79 ja 80).

Esimene osa, mis puudutab seda, et võetud kohustused ei ulatunud turgudele, mis jäävad kattumise alt välja

— Poolte argumendid

130 Hageja leiab, et võetud kohustused oleksid pidanud ulatuma liinidele, kus komisjon ei tuvastanud konkurentsiprobleeme, kuna asjaomased turud ei olnud ahvatlevad.

Hageja märgib, et haldusmenetluse ajal tegi ta komisjonile ettepaneku loovutada tähelepanuväärne osa teenindusaegu, selleks et võetud kohustused oleksid võimalikult tõhusad. Seega küsib ta, kas tema seisukohta ka tegelikult arvesse võeti. Lisaks sellele väidab hageja, et komisjon piirdus sellega, et nõustus liine puudutavate kohustustega, võtmata arvesse igat viidatud liini puuduvat turgu.

- 130 Komisjon leiab, et tegeliku vajaduse puudumise tõttu on põhjendamatu nõuda koondumise poolt teenindusaegadest loobumist liinidel, kus puuduvad konkurentsiprobleemid.

— Esimese Astme Kohtu hinnang

- 131 Komisjon möönab parandusmeetmete teatise punktis 17, et „ettevõtte elujõulisuse tagamiseks võib olla vajalik, et loovutamine hõlmaks ka tegevust turgudel, kus komisjon konkurentsiprobleeme ei tuvastanud, sest see võib olla ainus võimalus mõjutatavatel turgudel tõhusa konkurendi loomiseks”. Komisjon täpsustab oma kirjalikes materjalides, et kõnealuste meetmete üle otsustamisel tuleb lähtuda proportsionaalsuse põhimõttest.

- 132 Vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale nõuab proportsionaalsuse põhimõte, et ühenduse institutsioonide võetud meetmed ei ületaks määra, mis on asjakohane ja vajalik taotletud eesmärkide saavutamiseks; et juhul, kui on võimalik valida mitmete asjakohaste meetmete vahel, siis tuleb võtta kõige vähem koormav meede ning et kaasnev ebasoodne olukord ei tohi üle kaaluda taotletud eesmärke (Euroopa Kohtu 5. mai 1998. aasta otsus kohtuasjas C-157/96: National Farmer's Union jt, EKL 1998,

lk I–2211, punkt 60; Esimese Astme Kohtu 27. septembri 2002. aasta otsus kohtusjas T–211/02: Tideland Signal vs. komisjon, EKL 2002, lk II–3781, punkt 39, ning 13. aprilli 2005. aasta otsus kohtusjas T-2/03: Verein für Konsumenteninformation vs. komisjon, EKL 2005, lk II-1121, punkt 99).

- 134 Eespool toodust tuleneb, et võetud kohustuste üle otsustamisel tuleb lähtuda asjaomastel turgudel esilekerkinud konkurentsiprobleemidest, mis tähendab seda, et kui konkurents säilib nimetatud turgudel, siis ei pea komisjon kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega laiendama võetud kohustuste ala asjasse mittepuutuvatele turgudele.
- 135 Käesolevas asjas väidab hageja, et komisjon oleks pidanud laiendama võetud kohustusi turgudele, mis jäävad kattumise alt välja, selleks et vältida igasuguseid turuletuleku takistusi. Järelikult esitab hageja väiteid ega identifitseeri turgusid, millele oleks komisjon pidanud laiendama nimetatud kohustused.
- 136 Peale selle märgib Esimese Astme Kohus, et haldusmenetluse jooksul kaldus hageja kasutama teatavaid teenindusaegu, mille koondumise pooled olid loovutanud koondumisest väljajäänud turgudele. Seega kinnitas hageja oma kavatsust saada tulu kohustustest, mille oli võtnud ühinemise tulemusena tekkiv üksus oma ärilise kohaloleku suurendamiseks turgudel, kus puuduvad konkurentsiprobleemid, samal ajal tõendamata, et kõnealune tegevus tagas tõhusa konkurentsi asjaomastel turgudel.
- 137 Samuti tuleb märkida, et kohustusi ei saa käsitleda meetmena, millega eelistada ilma konkurentsiga seotud põhjuseta võimalikku konkurenti, kes soovib pääseda teatavale turule. Asjaolu, et komisjon ei ole laiendanud kohustusi turgudele, mis jäävad kattumise alt välja, kuigi selline meede oleks võinud soodustada hageja vastavaid ärihuve koondumisest väljajäänud turgudel, ei tõenda järelikult mitte mingil juhul, et see oleks ainus võimalik viis tekitada tegelikku konkurentsi asjaomastel turgudel.

- 138 Lõpuks mis puudutab hageja argumenti, mille kohaselt piirdus komisjon sellega, et nõustus liine puudutavate kohustustega, võtmata arvesse igat viidatud liini puudutavat turgu, tuleb sedastada, et kuigi hagejal paluti kohtuistungil selgitada seda väidet, ei ole hageja identifitseerinud kõnealuseid turge ega ole esitanud ühtegi asjakohast dokumenti, mis tõendaks ilmset kaalutusviga.
- 139 Eespool toodust tuleneb, et hageja ei ole tõendanud, et komisjon tegi ilmse kaalutusvea. Seega tuleb väite esimene osa tagasi lükata.

Teine osa, mis puudutab seda, et võetud kohustused ei ole odavlennuettevõtjatele huvipakkuvad

— Poolte argumendid

- 140 Hageja leiab, et kõnealused parandusmeetmed ei ole odavlennuettevõtjate või ettevõtjate, kes ei halda võrgustikku, jaoks eriti huvipakkuvad, kuna meetmed sisaldavad kulusid tõstvaid ärisidemeid ning -sõltuvust. Seega on hageja arvamusel, et kõige tõenäolisemalt liinile Pariis–Amsterdam siseneda sooviv konkurent on odavlennuettevõtja. Üheksa Euroopat puudutava turu osas väidab hageja, et üksnes kolmel liinil oli piisav arv reisijaid, selleks et odavlennuettevõtja saaks neid liine pidada kasumlikeks. Peale selle olid nende turgude jaoks vajalikud suured investeeringud reklaamiks, et suurendada uute turule tulevate ettevõtjate nähtavust ning et töötada vastu koondumise poolt ning Alitalia olemasolule. Viimaks ei pakkunud ümberistumisvõimalusi omavad liikluskeskused odavlennuettevõtjatele huvipakkuvaid tingimusi hilinemisi põhjustava liiklustiheduse ning ka hinna tõttu.

- 141 Komisjon vaidleb vastu hageja sellele seisukohale, et parandusmeetmed ei ole odavlennuettevõtjate jaoks huvitavad.

— Esimese Astme Kohtu hinnang

- 142 Esimese Astme Kohus sedastab, et vaidlustatud otsusest tuleneb, et komisjon ei nõustunud üksnes teenindusaegade loovutamisega, kuna muud kohustused pidid tugevdama kõnealust meetet, et julgustada kõiki lennuettevõtjaid, sh odavlennuettevõtjaid sisenema asjaomastele turgudele.
- 143 Vastavalt püsikliendiprogramme käsitlevale parandusmeetmele võisid tegelikult lennureisijad, keda teenindasid asjaomastel turgudel konkureerivad lennuettevõtjad, saada ühinemise tulemusena tekkivalt üksuselt „miile”, mis annavad nimetatud reisijatele ja kaudselt ka konkureerivatele lennuettevõtjatele vaieldamatu eelise (kohustuste paketi punkt 6). Oletusel, et hageja ei soovi osaleda näiteks püsikliendiprogrammis oma vastavate vajaduste ning oma organisatsiooni tõttu, tuleneb selline seisukoht tema enda äriisest otsusest. Seega ei tõesta selline strateegiline võimalus võetavate parandusmeetmete ebapiisavust ega järelikult komisjonile süükspandavat ilmset kaalutlusviga.
- 144 Tuleb sedastada, et odavlennuettevõtjad võisid samuti saada tulu lennuettevõtjate ühistegevusest, kes pakuvad edasi-tagasi reisi teenust, millest ühe osa tagab ühinemise tulemusena tekkiv üksus (kohustuste paketi punkt 5). Lisaks sätestavad kohustused, et Pariisis võivad lennuettevõtjad saada teenindusaegu kas CGD-s või Orly's, selleks et täita organisatsioonilisi ja äriilisi eelistusi, mis on lennuettevõtjate puhul erinevad.

- 145 Asjaolu, et üheksast liinist, millel komisjon identifitseeris konkurentsiprobleemid, ainult kolm olid odavlennuettevõtja jaoks kasumlikud, ei tõenda, et komisjon tegi ilmse kaalutusvea. I faasi lõpus võetud kohustused kõrvaldavad tegelikult tõsised kahtlused, mis olid komisjonil koondumise ühisturuga kokkusobivuse osas, ning neist ei saa vabastada uusi turule tulevaid ettevõtjaid turule sisenemisega seotud kulude kandmisest, kuna need investeeringud kuuluvad kogu majandustegevuse loogika hulka.
- 146 Lisaks ei tõenda reisijate väike arv teatavatel asjaomastel turgudel, st umbes 70 000 reisijat aastas, seda, et kohustused ei ole odavlennuettevõtjate jaoks huvipakkuvad. Tegelikult tuleneb komisjoni kirjalikest materjalidest, et hageja näitas üles oma huvi kõnealust liiki turule tulemiseks, kinnitades samuti oma sisenemist turule Amsterdam–Bristol 2003. aastal, mis kujutas endast liini üksnes 59 314 reisijaga aastas.
- 147 Lisaks sellele võib oluliste turuosaliste olemasolu teha uue konkurendi turuletuleku raskemaks, kuid seda ei saa käsitleda turuletuleku absoluutse takistusena. Seda kinnitab eelkõige odavlennuettevõtjate suurenenud arv, kes tulevad turule või tegutsevad juba suurte lennuettevõtjatena.
- 148 Mis puudutab hageja argumenti, et ümberistumisvõimalusi omavad liikluskeskused ei paku odavlennuettevõtjatele huvipakkuvaid tingimusi seetõttu, et ummikud ja tipp tund liikluses toovad kaasa hilinemisi ning täiendavaid kulusid, sedastab Esimese Astme Kohus, et hageja üritas haldusmenetluses tõendada, et teenindusaegade loovutamist ei piisa uute turule tulevate ettevõtjate julgustamiseks. Selline väide on siiski vastuolus komisjonile 14. jaanuaril 2004 saadetud hageja vastuse sisuga, milles ta selgitab, et „kuigi tema viibimine Pariisis oli piiratud, oli ta siiski kõige lähem Air France'i konkurent kohalike lennureiside osas Prantsusmaal”, et „ta püüdis aktiivselt rajada tegevuskohta [Orly'sse]”, et „käesoleval ajal on [tal] seal neli

lennukit ning kolm muud lennukit [CDG-s]”, ning lõpuks, et „[ta] eelistab [Orly’d] [CDG-le], kuna esimene on Pariisi kesklinnale lähemal”.

149 Viimaks tuleb rõhutada, et komisjon viis läbi turu-uuringu 90 konkurendi seas ning ei piirdunud seega üksnes odavlennuettevõtjate probleemidega, millest nähtub, et kohustused ei saa võimaluse korral vastata kõikides punktides hageja vajadustele. Kohustused peavad tegelikult kaitsma asjaomastel turgudel konkurentsi tervikuna, mida ei saa piiritleda üksnes lennuettevõtjate tegevusega, kuna raudteetranspordiettevõtjad on sõltuvalt turust aktiivsed konkurendid, nagu komisjon seda rõhutab (vt selle kohta kohustuste paketi punkt 7).

150 Eespool toodust tuleneb, et hageja ei ole esitanud asjakohaseid dokumente, mis tõendaksid komisjonile süükspandavat ilmset kaalutlusviga.

151 Seega tuleb väite teine osa tagasi lükata.

Kolmas osa, mis puudutab jätkusuutliku ettevõtte ülekandmise puudumist

— Poolte argumendid

152 Hageja rõhutab, et komisjon piirdus pigem turuletuleku takistuste vähendamisega kui sellega, et tagada konkurendile jätkusuutliku tegevuse või turuosa üleandmine, mis ei vasta tema tavapärasele praktikale.

153 Komisjon sedastab, et hageja ei saa talle ette heita seda, et ta ei nõudnud jätkusuutliku ettevõtte loovutamist, teades, et mitte ühelgi koondumise poolel ei olnud ettevõtet, mida võinuks kergesti loovutada. Komisjon märgib lisaks, et parandusmeetmete teatis viitab, et nõustuda võib ka muud liiki meetmetega.

— Esimese Astme Kohtu hinnang

154 Tuleb märkida, et parandusmeetmete teatise kohaselt peab loovutatava tegevuse puhul olema tegemist jätkusuutliku ettevõttega, mis suudab sobiva ostja juhtimisel tõhusalt ja püsivalt konkureerida ühinemisel tekkiva üksusega. Ehkki loovutamine on eelistatud parandusmeede, ei ole see ainus komisjonile vastuvõetav meede. Teatavates olukordades ei ole ettevõtte loovutamine võimalik. Sel juhul peab komisjon otsustama, kas muud parandusmeetmete liigid võivad olla turul tõhusa konkurentsi taastamiseks piisavad (teatise punktid 14 ning 26).

155 Komisjoni kirjalikest materjalidest tuleneb, et koondumise pooltel puudus jätkusuutlik ettevõtte, mida olnuks võimalik loovutada, kuna komisjon leiab, et turuletuleku peamine takistus on seotud suurtes lennujaamades vabade teenindusaegade ebapiisavusega.

156 Selles osas tõendab komisjon õiguslikult piisavalt, et õhusõidukite loovutamine ei kõrvalda koondumisest tingitud konkurentsiprobleeme, kuna on keeruline või isegi võimatu kontrollida, kas nimetatud õhusõidukite ostjad kasutavad neid tegelikult asjaomastel turgudel. Peale selle võib võimalik turuletulija rentida või osta kasutatud õhusõiduki, mille valdamine või kasutamine ei näi olevat turuletuleku kõige vahetum takistus.

157 Käesolevas asjas tuleb sedastada, et hageja ei ole esitanud ühtki konkreetset asjaolu, mis kinnitaks, et teenindusaegade saamine ei olnud turuletuleku kõige olulisem takistus.

157 Selles osas märgib Esimese Astme Kohus, et vaatamata käesolevas hakis hageja esitatud argumentidele möönis hageja, et teenindusaegade saamine kujutas endast turuletuleku olulist takistust, kuna hageja leiab oma 14. ja 30. jaanuari 2004. aasta vastustes järgmist:

„[Teenindusaegade] mittesaamine on turuletuleku kõige ilmsem füüsiline takistus. Saamata [teenindusaegu] [...], ei saa lennuettevõtjad pakkuda uusi teenuseid ega luua uusi tegevuskohti oma tegevuse laiendamiseks [...] [Ta] on asetatud ebasoodsasse konkurentsiolekorda [teenindusaegade] ja muu infrastruktuuri puuduse tõttu, mida ta vajab oma võrgustiku laiendamiseks [...] [Teenindusaegade] ja muu infrastruktuuri puudus takistab [hagejal] luua tegevuskohti linnadesse [...] nagu Pariis [...]”

158 Seega ei tõenda hageja õiguslikult piisavalt, et komisjon tegi ilmse kaalutusvea, kiites koondumise heaks selliste kohustuste järel, mis olid suunatud pigem turuletuleku takistuste piiramisele kui jätkusuutliku ettevõtte konkurendile üleandmisele.

159 Seega tuleb väite kolmas osa tagasi lükata.

Neljas osa, mis puudutab loovutatud teenindusaegade ebapiisavust

— Poolte argumendid

- 161 Hageja väidab, et teenindusaegade loovutamised ei julgusta uusi turuletulekuid ega vii konkurentsi taastamisele, nagu seda kinnitasid juhtumid Lufthansa/SAS/United Airlines (juhtumid COMP/D-2/36.201, 36.076 ning 36.078) ning Swissair/Sabena (juhtum IV/M.616). Arvestades, et koondumise tagajärjeks on turustruktuuri kestev muutus, peaks iga kohustus olema kestev. Seega ei oma tähendust see, et teenindusaegade loovutamine kehtestati määramata ajaks.
- 162 Hageja leiab, et komisjon piirdus ekslikult teenindusaegadest koosnevate turuletuleku takistustega, analüüsimata küsimust, mis puudutab valitsevat seisundit liikluskeskustes või koondumise poolte mainest ja viimaste poolt pakutavatest sagedustest tulenevaid eeliseid. Lisaks jättis komisjon selgitamata, kuidas loovutatavate teenindusaegade arv tagab selliste turuosade piisava üleandmise, mis võimaldavad vältida koondumise poolte sisuliselt monopoolset seisundit asjaomastel turgudel, kuna teenindusaegu ei loovutatud ühe kogumina. Teenindusaegade loovutamine on samuti ebapiisav, kuna see võimaldab vaid maksimaalselt kuus lendu päevas ning ainult liinil Pariis–Amsterdam.
- 163 Lisaks väidab hageja, et komisjon tegi ilmse kaalutusvea, lubades koondumise pooltel säilitada üle 50% kõigist olemasolevatest teenindusaegadest igal kohustustega seotud liinil, tagamata ainsa konkurendi turuletulekut neil liinidel. Hageja rõhutab, et liinil Pariis–Amsterdam säilitasid koondumise pooled vähemalt 59% kõikidest

sagedustest, millist protsendimäära ta pidas liiga suureks, teades, et kõnealuse liini maht on piiratud Thalys'e tõttu, kellel on sel liinil 45% suurune turuosa.

- 164 Komisjon vaidleb vastu argumendile, et teenindusaegade loovutamine oli kohaldamatu meede ning viitab oma varasematele otsustele (juhtumid British Midland/Lufthansa/SAS (juhtum COMP/37.812) ning British Airways/SN Brussels Airlines (juhtum COMP/A/38.477/D2)).
- 165 Menetlusse astuja rõhutab asjaolu, et esimest korda kehtestati teenindusaegade loovutamine määramata ajaks, rõhutades, et kohustused valiti kõikide menetluslike tagatiste seast, mis on vajalikud konkurentsi tegeliku mõju tagamiseks.

— Esimese Astme Kohtu hinnang

- 166 Nagu seda on komisjon õigesti tõendanud (vt eespool punktid 155 jj), on lennundussektoris turuletuleku peamine takistus seotud suurtes lennujaamades vabade teenindusaegade ebapiisavusega. Järelikult tuleb välja selgitada, kas komisjon on leidnud ebaõigesti, et käesolevas asjas võis teenindusaegade loovutamine — nii nagu see on sätestatud kohustuste paketi — kujutada endast kindlat viisi tõhusa konkurentsi taastamiseks. Selle käigus peab hageja tõendama, et teenindusaegade loovutamine — nii nagu see on sätestatud parandusmeetmetega — oli ebapiisav, selleks et vältida tekkinud konkurentsiprobleeme.

- 167 Käesolevas asjas piirdus hageja viitamisega sellele, et haldusmenetluse käigus tegi ta ettepaneku loovutada suurem arv teenindusaegu, mis oleks tema arvates võimaldanud uutel turule tulevatel ettevõtjatel konkureerida püsivalt koondumise pooltega.
- 168 Selles osas tuleb märkida, et loovutatavate teenindusaegade kohase arvu määratlemiseks võttis komisjon arvesse kõiki asjaolusid, millest olid küsitletud turuosalised teda teavitanud. Komisjoni kirjalikest materjalidest tuleneb, et ta tugines asjaolule, et äriklientide jaoks ei ole oluliseks teguriks igapäevaste lendude arv, vaid tipp-tunnil pakutavate lendude arv, et kõnealused kliendid saaksid edasi-tagasi reisida samal päeval.
- 169 Lisaks sellele rõhutab komisjon, et paljud konkurendid pidasid kohustusi rahuldavateks, et heastada koondumise tõttu tekkinud konkurentsiprobleeme. Komisjoni läbiviidud turu-uuringu raames küsitletud neljateistkümnest ärikliendist kümme leidsid, et teenindusaegade loovutamine oli piisav, kuus lendu päevas kujutasid nende silmis valikuvõimalust ühinemise tulemusena tekkivale üksusele liinil Amsterdam–Pariis. Hageja oli ainus odavlennuettevõtjate seas, kes pidas neid sagedusi ebapiisavateks. Seega võib komisjon saadud tagasiside põhjal sedastada, et ebaproportsionaalne oli hageja ettepanek, et Orly's tuleb loovutada ligikaudu 22 600 teenindusaega ehk ligikaudu 31 lendu päevas.
- 170 Lisaks tuleb märkida, et praktiliselt on uuel turule tuleval ettevõtjal võimalus ületada kuut lendu päevas sellel liinil tänu kokkuleppele lennukvootide kohta, kuna ühinemise tulemusena tekkiv üksus on kohustatud andma uue turule tuleva ettevõtja reisijate käsutusse teatava arvu istekohti neil lendudel (kohustuste paketi punkt 9).

- 171 Lendude osas, mis on määratud muudele asjassepuutuvatele turgudele ning mis kõiguvad kahe ja nelja lennu vahel päevas, sedastab Esimese Astme Kohus, et hageja ei viita mitte ühelegi asjaolule, mis võiks tõendada, et need olid ebapiisavad konkurentsiprobleemide tasakaalustamiseks, kuna hageja keskendus oma põhjendustes Pariis–Amsterdami turule.
- 172 Mis puudutab hageja argumenti, et teenindusajad tulnuks loovutada pigem ühe tervikuna kui erinevatele konkurentidele, siis tuleb märkida, et kohustused täpsustavad, et eelistada tuleb uut turule tulevat ettevõtjat, kes on võimeline kasutama kõige suuremat igapäevaste lendude arvu liinil Pariis–Amsterdam (kohustuste paketi punkt 3.4). Järelikult on ühe tervikuna loovutamine võimalik oletusel, et uus turule tulev ettevõtja on võimeline tagama sel liinil suure arvu päevaseid lende. Kohustustega sel viisil pakutav paindlikkus võimaldab teenindusaegade loovutamist, mida saab kohandada võimalike uute turule tulevate ettevõtjate vajadustega, kuna uuel turule tuleval ettevõtjal on Pariisi osas võimalus valida Orly või CDG.
- 173 Eespool toodust tuleneb, et hageja ei ole esitanud asjakohaseid andmeid oma väite toetuseks, et komisjon ei ole tõendanud, kuidas kõnealuste teenindusaegade loovutamine võimaldas üle anda nimetatud turuosasid, mis võivad koondumise poolte turgu valitsevat seisundit vältida neljateistkümnel asjassepuutuval turul.
- 174 Lisaks sellele tuleb märkida, et koondumise poolte turuosade tõttu leidis komisjon, et kohustused tuli välja pakkuda asjassepuutuvate turgude kohta ja kus nimetatud pooltel oli ligi 50% turuosa, järgides sedasi turgu valitseva seisundi presumptsiooni, nagu see tuleneb kohtupraktikast (vt selle kohta Euroopa Kohtu 3. juuli 1991. aasta otsus kohtuasjas C-62/86: AKZO vs. komisjon, EKL 1991, lk I-3359, punkt 60).

- 175 Seega ei saa komisjonile süükspandavat ilmset kaalutlusviga tõendada asjaolu, et koondumise pooled võivad säilitada olulise turuosa asjassepuutuvatel turgudel, nagu seda väidab hageja Pariis–Amsterdami turu kohta. Komisjon nõustus seega oluliste kohustustega kõnealusel turul, teades esiteks, et parandusmeetmed julgustavad uute konkurentide turuletulekut sellele liinile, ning teiseks, et 2007. aastal toimuv Thalys'e infrastruktuuri parandamine muudab selle turu konkurentsivõimelisemaks reisijate suhtes, kelle jaoks olulisim tegur on aeg. Need asjaolud kujutavad endast mitmeid tegureid, mis võivad vähendada ühinemise tulemusena tekkiva üksuse konkurentsivõimet.
- 176 Eespool toodust tuleneb, et hageja ei ole tõendanud komisjonile süükspandavat ilmset kaalutlusviga.
- 177 Seega tuleb väite neljas osa tagasi lükata.

Viies osa, mis puudutab muude parandusmeetmete ebapiisavust

— Poolte argumendid

- 178 Hageja leiab, et parandusmeetmed ei ole kindlad ega usaldatavad konkurentsi-struktuuri taastamise tagamiseks. Hageja märgib, et koondumise pooled tugendasid oma parandusmeetmeid teenindusaegade osas kohustustega, mida hageja loeb teatavateks toimumisviisideks ja mis kuuluvad EÜ artikli 81 kohaldamisalasse. Sellest järeldab hageja, et parandusmeetmed ei ole tõhusad ning nad ei suuda takistada turgu valitseva seisundi tekkimist või tugevdamist, kuna meetmed ei ole

majanduslikult ega strateegiliselt terviklikud. Lisaks sellele ei ole komisjon vaidlustatud otsuses ette näinud tühistamist juhuks, kui kohustusi ei täideta.

179 Lõpuks leiab hageja, et komisjoni lähenemine kujutab endast õiguspärase ootuse rikkumist, ning lisab, et kohustuste sõnastamine ei tõenda, et need oleksid täielikult tõhusad.

180 Komisjon väidab, et hageja põhjendused on esitatud ebamääraselt. Selles osas meenutab komisjon, et lennuliinide võrgustikus tegutsevad lennuettevõtjad leidsid, et pakutud kohustuste hulk oli piisav konkurentsiprobleemide lahendamiseks. Lisaks sellele ning kuna kõnealused kohustused puudutavad teatavaid toimimisviise, rõhutab komisjon, et teenindusaegade kehtestamine määramata ajaks ei tugine sugugi mitte käitumist reguleeriva olemusega pelkadele kohustustele, kuna ühinemise tulemusena tekkivale üksusele määratud kohustused kujutavad tingimusi, aga mitte pelkasid kohustusi.

— Esimese Astme Kohtu hinnang

181 Käesolevas asjas tuleneb vaidlustatud otsusest, et teenindusaegu puudutavad heakskiidetud kohustusi tugevdati konkurentsi soodustavate oluliste lisameetmetega, nagu kuuel järjestikusel hooajal sageduste külmutamine, nagu on need kindlaks määranud IATA, lennuettevõtjate ühistegevus, kokkulepped lennukvootide kohta, proportsionaalse jaotuse erikokkulepped, juurdepääs püsikliendiprogrammile, ühendvedude teenused ning tariife puudutavad kohustused. Seetõttu ei saa komisjonile ette heita, et ta käsitles üksnes teenindusaegadele juurdepääsu küsimust.

- 181 Mis puudutab hageja väidet, et kohustused on ebapiisavad nende teatavate toimimisviiside tõttu, tuleb meenutada, et teatavaid toimimisviise puudutavad kohustused on olemuselt piisavad, et takistada turgu valitseva seisundi tekkimist või tugevdamist, ja neid tuleb hinnata igal juhtumil eraldi samadel alustel, nagu koondumise struktuuri puudutavaid kohustusi (eespool punktis 44 viidatud kohtuotsus EDP vs. komisjon, punkt 100; vt samuti selle kohta eespool punktis 40 viidatud Esimese Astme Kohtu otsus Gencor vs. komisjon, punkt 319, ning Esimese Astme Kohtu 25. oktoobri 2002. aasta otsus kohtuasjas T-5/02: Tetra Laval vs. komisjon, EKL 2002, lk II-4381, punkt 161, mida kinnitab Euroopa Kohtu 15. veebruari 2005. aasta otsus kohtuasjas C-12/03 P: komisjon vs. Tetra Laval, EKL 2005, lk I-987, punkt 85).
- 182 Lähtudes vaidlustatud otsuse sätetest, mis puudutavad käesolevas asjas kõige olulisemat parandusmeedet teenindusaegade loovutamist, võib kõnealuseid kohustusi lugeda struktuurilisteks (kohustuste paketi punktid 2 ja 14). Seega võtavad koondumise pooled endale tähtajatu kohustuse, välja arvatud erandlikud asjaolud, mis õigustaksid selle kõrvaldamist või muutmist, hoiduda loovutatud teenindusaegade kasutamisest. Samuti ei saa koondumise pooled tagasi juba kord loovutatud teenindusaegu, kuna kasutamise lõpetavad isikud on kohustatud teenindusajad tagasi andma koordinaatorile, millega välistatakse igasugune toimimisviis kujul, mis võiks puudutada kohustuste tõhusust (kohustuste paketi punkt 2.2).
- 183 Samuti tuleb rõhutada, et kohustused tugevnesid märgatavalt, kuna koondumise pooled kohustasid vähendama ajavahemikku 45 minutilt 30 minutile lähiliinide puhul ning 120 minutilt 90 minutile kaugliinide puhul, ja uued turule tulevad ettevõtjad pidasid neid tingimusi turuletuleku eesmärgil üliolulisteks (vt selle kohta vaidlustatud otsuse 159.–167. põhjendus).
- 184 Eespool toodust tuleneb, et käesolevas asjas ei ole hageja suutnud tõendada, et parandusmeetmed ei olnud tõhusad, kuna hageja põhjendused olid selles osas lünklikud.

- 185 Mis puudutab lisaks hageja argumenti, et komisjon ei ole vaidlustatud otsust allutanud kohesele tühistamisele, kui kohustusi ei täideta, märgib Esimese Astme Kohus, et vaidlustatud otsus näeb ette kiirmenetluse vaidluste lahendamiseks olukorras, kui uuel turule tuleval ettevõtjal, uuel lennutransporditeenuste osutajal või ühendvedude partneril on põhjust uskuda, et ühinemise tulemusena tekkiv üksus ei järgi ise võetud kohustuste tingimusi (kohustuste paketi punkt 12).
- 186 Peale selle tuleb märkida, et kohustused on allutatud esindaja järelevalvele. Esindaja kohustuseks on valvata, et ühinemise tulemusena tekkiv üksus täidab talle antud volituste piires lepingulisi kohustusi kohaselt, ning esindaja võib pakkuda ühinemise tulemusena tekkivale üksusele meetmeid, mida ta peab vajalikuks, et tagada kohustuste täitmine (kohustuste paketi punkt 11.2.1).
- 187 Eespool toodust tuleneb, et koondumise pooled ei ole allutatud lihtsatele tahteavaldustele, vaid käesolevas asjas kohustustele, mille igasugune rikkumine toob endaga kaasa vaidlustatud otsuse, millega kiideti koondumine heaks, tühistamise vastavalt määruse nr 4064/89 artikli 6 lõike 3 punktile b. Sellest tuleneb, et hageja ei tõenda õiguslikult piisavalt seda, et komisjon tegi ilmse kaalutusvea koondumise pooltele kehtestatud muude parandusmeetmete osas, ega ka seda, et komisjon rikkus õiguspärase ootuse põhimõtet, jättes rakendamata parandusmeetmete teatise sätteid, nagu ta oleks pidanud tegema.
- 188 Mis puudutab lõpuks hageja argumenti, et kohustuste sõnastus ei taganud nende tulemuslikkust konkurentsi säilitamisel, tuleb märkida, et käesolevas asjas esiletoodud põhjendustel ei olnud kohustused nii ulatuslikud ja keerukad, et komisjonil ei oleks võimalik piisavalt kindlalt tagada, et need taastavad turul tõhusa konkurentsi (vt selle kohta eespool punktis 35 viidatud kohtuotsus *BaByliss vs. komisjon*,

punkt 178). Samuti tuleb sedastada, et komisjoni heakskiidetud kohustused olid piisavalt täpsed, et võimaldada komisjonil hinnata kohustuste mõju asjassepuutuvatele turgudele, kuna kohustuste pakett väljendab täpselt viisi, kuidas rakendatakse parandusmeetmed. Seega tuleb kõnealune argument lükata põhjendamatusse tõttu tagasi.

190 Seega tuleb väite viies osa tagasi lükata.

Kuues osa, mis puudutab uue turule tuleva ettevõtja identifitseerimise ning kõnealuseks turuletulekuks tähtja määramise puudumist

— Poolte argumendid

191 Hageja meenutab, et komisjon on oma varasemas lennundussektorit puudutavas otsustuspraktikas juba nõudnud, et koondumise pooled identifitseeriks eelnevalt võimaliku uue turule tuleva ettevõtja liinidel, mille komisjon on identifitseerinud konkurentsiprobleeme tekitavatena (juhtum Austrian Airlines/Lufthansa (juhtum COMP/37.730)). Käesolevas asjas rahuldus komisjon lennuettevõtjate Volare, Meridiana ja Virgin Express väljendatud „konkreetses huviga”, tegemata kindlaks, et need tahteavaldused tulenevad tegelikust turuletulekust, mis võib takistada konkurentsivastast mõju. Lisaks leiab hageja, et kuigi komisjon viis läbi lihtsaid uurimisi, oli Volare finantsraskusi kerge märgata, nii et seda lennuettevõtjat ei saa käsitleda kohase ostjana. Seega leiab hageja, et komisjon panustab uue turule tuleva ettevõtja turuletulekule, kusjuures selline hoiak on vastuolus komisjoni kohustusega tagada, et tõsised kahtlused koondumise kokkusobivuse osas oleksid kõrvaldatud.

- 192 Komisjon jäi pidama üksnes tõdemuse juurde, et kohustused võimaldavad „märkimisväärselt vähendada uue turuletuleku puudumise ohtu”. Sellegipoolest mõõnis ta, et uue turuletuleku puudumise reaalne oht säilib, märkides kostja vastuses, et „isegi kui teataval liinil ei tule turule uut konkurenti, võivad kohustused oma eesmärgi täita”, ning lisades, et „[s]ellise olukorraga oleks tegemist juhul, kui võimaliku konkurentsi toime tõttu mõjutavad need kohustused uue üksuse käitumist”.
- 193 Hageja rõhutab lisaks sellele, et parandusmeetmete teatistes on sätestatud, et kõiki kohustusi peab olema võimalik tõhusalt täita lühikeste tähtaegade jooksul. Niiviisi ja võttes arvesse uue turule tuleva ettevõtja identiteedi olulisust ja ebakindlust võimalike turule tulevate ettevõtjate olemasolu osas, oleks turuletulek pidanud toimuma enne tehingu elluviimist. Hageja rõhutab, et ükski uus turule tulnud ettevõtja ei ole hakanud loovutatud teenindusaegu kasutama. Samuti rikkus komisjon määrusega nr 4064/89 kehtestatud nõudeid, kuna ta ei näinud ette mehhanismi, mis oleks taganud tegeliku turuletuleku kindla tähtaja jooksul.
- 194 Komisjon väidab, et ei olnud vajadust selle järele, et koondumise pooled näitaksid eelnevalt ära uue turule tuleva ettevõtja, kuna turuosalistega konsulteerimine, mille ta viis läbi enne vaidlustatud otsuse tegemist, võimaldas välja selgitada võimalikud uued turule tulevad ettevõtjad, nagu Volare, Virgin Express ja Meridiana.
- 195 Mis puudutab hageja esitatud argumenti, et komisjon piirdus sellega, et kehtestas parandusmeetmed, mis „märkimisväärselt vähenda[vad] uue turuletuleku puudumise ohtu”, siis rõhutab komisjon, et hageja tõlgendas seda märkust valesti, kuivõrd kostja vastuse selle osa eesmärk oli tõendada, et parandusmeetmete mõju oli ulatuslik ja pidi niiviisi võimaldama „suurendada teenindusaegade väärtust ning

seega vähendada märkimisväärselt uue turuletuleku puudumise ohtu”. Komisjon võrdles niisiis selles lõigus ühelt poolt koondumist sellisena, nagu see oli kehtestatud parandusmeetmeid arvesse võttes, ning teiselt poolt liitude ja koondumiste kohta õhustranspordisektoris tehtud varasemaid otsuseid.

- 196 Mis puudutab lõpuks hageja argumenti, et vaidlustatud otsuses ei nähtud ette kohustuste tõhusat ja kiiret täitmist, siis rõhutab komisjon, et seda argumenti ei esitatud hagiavalduses ning seega on see vastuvõetamatu. Igal juhul leiab komisjon, et asjaolu, et turule ei ole veel tulnud uut ettevõtjat, ei oma tähtsust, kuna vaidlustatud otsuse kehtivust tuleb hinnata lähtuvalt olukorrast, mis valitses selle vastuvõtmise kuupäeval.

— Esimese Astme Kohtu hinnang

- 197 Tuleb meenutada, et vastavalt määruse nr 4064/89 artikli 6 lõikele 2 võib komisjon kiita heaks koondumise, kui poolte pakutud kohustused ei tekita tõsiseid kahtlusi kõnealuse koondumise kokkusobivuses ühisturuga. Määrus nr 4064/89 seab sedasi eesmärgi, milleni komisjon peab jõudma, kuid jätab talle suure kaalutusruumi kõnealuste kohustuste võimaliku vormi osas. Nimetatud määrus ei kohusta, et koondumisteate esitanud pooled identifitseeriks uue turule tuleva ettevõtja, kuigi kõnealune identifitseerimine võiks teatavatel juhtudel olla vajalik, eelkõige siis, kui mitte ükski konkurent ei näita üles huvi siseneda asjassepuutuvale turule.

- 198 Esimese Astme Kohus leiab, et käesolevas asjas ei suuda hageja tõendada, et nõutav oli konkurentide nimeline identifitseerimine, kuna erinevad konkurendid, nagu

Meridiana, Virgin Express ja Volare, olid huvitatud haldusmenetluses koondumise poolte pakutud kohustuste järel asjassepuutuvatel turgudel turuletulekust.

199 Komisjoni kirjalikest materjalidest nähtub, et Volare taotles teenindusaegu liinidele Pariis–Amsterdam, Amsterdam–Milano, Amsterdam–Veneetsia ja Amsterdam–Bologna. Lisaks sellele viitas komisjon kohtuistungil, et Volare sai teenindusajad komisjoni 7. aprilli 2004. aasta otsuse 2004/841/EÜ alusel, mis käsitleb EÜ asutamislepingu artikli 81 kohaldamise menetlust (juhtum COMP/A.38284/D2 — Air France/Alitalia; ELT L 362, lk 17), ja see toimus natuke aega enne vaidlustatud otsuse tegemist, mis läks komisjoni järeldustes vastuollu käesolevas asjas Volare ülesnäidatud huvi usutavusega.

200 Komisjon väidab, et kuna Volare aktsionäride ringis toimus muudatus, ei tulnud nimetatud äriühing lõpuks kõnealustele turgudele. Oletusel, et turule tulemata jätmise oli seotud Volare finantsraskustega, mida väidab ka hageja, ning isegi eeldades, et komisjon oleks võinud läbi viia põhjaliku uurimise nimetatud lennuettevõtja majandusliku olukorra kohta, et jõuda selgusele, kas tema teenindusaegu puudutavat taotlust võib rahuldada, ei kujuta sellise uurimise läbiviimata jätmise kaalutusviga, mida võiks lugeda ilmseks ning mis võiks kahtluse alla seada vaidlustatud otsuse õiguspärasuse. Nagu nähtub komisjoni kirjalikest materjalidest, olid teised konkurendid võimelised tulema asjassepuutuvatele turgudele, teades, et Euroopas on palju odavlennuettevõtjaid, kes tahaksid tulla nendele turgudele, nagu Ryanair, Virgin Express, Smartwings, Sterling, Air Service ning SkyEurope.

201 Peale selle tuleb sedastada, et uuele turule tulekuks võib olla vajalik teatav aeg, et uutel turule tulevatel ettevõtjatel oleks võimalik hinnata sellele turule tulemise kasumlikkust eelkõige turuga seotud investeeringute tõttu. Selles osas tuleb märkida,

et vaidlustatud otsus sätestab, et teenindusaegade loovutamine toimub määratlemata ajaks, mis võimaldab uutel turule tulevatel ettevõtjatel igal ajal ning ilma ajaliste piiranguteta tulla asjassepuutuvatele turgudele (kohustuste paketi punkt 2).

- 202 Teiselt poolt oletusel, et mitte ükski uus turule tulev ettevõtja ei sisene asjassepuutuvatele turgudele, esineb igal juhul teatav konkurentsiturve koondumise pooltele, kuna juhul, kui ühinemise tulemusena tekivad üksus otsustab tõsta oma hindu, võiksid uued konkurendid olla huvitatud kõnealustele huvipakkuvamateks muutunud turgudele tulemisest. Tegelikult nähtub asja materjalidest, et Austria ja Saksamaa vahelistel liinidel ei konkureerinud viis aastat tagasi mitte ükski lennuettevõtja Lufthansa ja Austrian Airlines'iga. Sellegipoolest meelitasid nende kahe äriühingu kõrgete hindade tõttu saadavad suured kasumimäärad uusi turule tulevaid ettevõtjaid, sundides samuti Lufthansat ja Austrian Airlines'i reageerima, kohandades konkurentsivõimeliseks jäämiseks oma hinnapoliitikat. Seetõttu võis komisjon sellest järeldada, et uue konkurendi tulek asjassepuutuvatele turgudele on väga tõenäoline.
- 203 Argumendi osas, et ükski uus turule tulev ettevõtja ei sisenenud asjassepuutuvatele turgudele, tuleb märkida, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb vaidlustatud üksikakti õiguspärasust hinnata lähtuvalt akti vastuvõtmise ajal olemas olnud faktilistest ja õiguslikest asjaoludest (Euroopa Kohtu 7. veebruari 1979. aasta otsus liidetud kohtuasjades 15/76 ja 16/76: Prantsusmaa vs. komisjon, EKL 1979, lk 321, punkt 7; 17. mai 2001. aasta otsus kohtuasjas C-449/98 P: IECC vs. komisjon, EKL 2001, lk I-3875, punkt 87, ning Esimese Astme Kohtu 12. detsembri 1996. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-177/94 ja T-377/94: Altmann jt vs. komisjon, EKL 1996, lk II-2041, punkt 119).
- 204 Järelikult tuleb vaidlustatud otsust uurida lähtuvalt otsuse vastuvõtmise ajal olemas olnud faktilistest asjaoludest ning mitte lähtuvalt otsusele järgnenud faktilistest asjaoludest. Samuti on ainetu asjaolu, et mitte ükski turule tulev ettevõtja ei sisenenud kuni kohtuistungini päevani asjassepuutuvatele turgudele.

- 205 Mis puudutab hageja väidet, et komisjon ei taganud, et uus turuletulek toimub natuke aega pärast koondumise heakskiitmist, sedastab Esimese Astme Kohus, et kõnealune kriitika, mida ei olnud esitatud hagiavalduses, ühtib käesoleva väitega, kuna see püüab tõendada võetud kohustuste osas ilmset kaalutusviga. Sellest tuleneb, et nimetatud argument ei kujuta endast uut õigusväidet, nagu seda väidab komisjon, ning on järelikult vastuvõetav.
- 206 Tuleb meenutada, et komisjon võis hoiduda konkreetselt identifitseerimast uut turule tulevat ettevõtjat, kuna erinevad konkurendid olid näidanud üles huvi asjassepuutuvatele turgudele sisenemiseks. Hageja argument tugineb seega üksnes etteheitele, et komisjon ei ole taganud, et uus turule tulev ettevõtja siseneb tõenäoliselt kiiresti nimetatud turgudele.
- 207 Parandusmeetmete teatistes on selles osas sätestatud, et kõiki kohustusi peab olema võimalik täita tõhusalt lühikeste tähtaegade jooksul, selleks et komisjon annaks koondumiseks loa (punktid 10 ja 19). Käesolevas asjas nõuab vaidlustatud otsus, et teenindusaegu pakutaks üks kuu pärast koondumise läbiviimist (kohustuste paketi punkt 13). Seega olid koondumise pooled kohustatud loovutama teenindusajad lühikese ja siduva ajavahemiku jooksul, võimaldades ja soodustades sel viisil uue konkurendi kiiret turuletulekut.
- 208 Järelikult on põhjendamatu komisjonile esitatud etteheide, et viimane ei ole taganud uue turuletuleku kiiret toimumist.

209 Eespool toodust tulenevalt ei tõenda hageja õiguslikult piisavalt, et komisjon tegi ilmse kaalutusvea, jättes identifitseerimata uue turule tuleva ettevõtja ning nägemata ette tähtaega asjassepuutuvatele turgudele tulekuks.

210 Seega tuleb väite kuues osa tagasi lükata.

Seitsmes osa, mis puudutab Thalys-kiirrongi konkurendina arvesse võtmata jätmist

— Poolte argumendid

211 Hageja leiab, et Thalys'e olemasolu kujutab endast uute turule tulevate ettevõtjate jaoks turuletuleku takistust liinil Pariis–Amsterdam. Hageja märgib, et Thalys'el on käesoleval ajal kõnealusel liinil umbes 45% suurune turuos, mis on hakanud suurenema sõidu kestust piiravate infrastruktuuride paremaks muutmise tõttu. Lisaks sellele hindas komisjon ekslikult, et lennusedus kuus lendu päevas oli piisav reisijatele, kelle jaoks olulisim tegur on aeg, samas kui komisjon mõõnis, et kõnealune lennusedus on Thalys'e puhul ebapiisav (vaidlustatud otsuse 71. põhjendus).

212 Komisjon vaidleb nimetatud väitele vastu ning märgib, et Thalys ei ole konkureeriv klientide suhtes, kelle jaoks olulisim tegur on aeg, ja seda peamiselt rongisõidu

kestuse tõttu. Seda olukorda võimaldaks muuta üksnes sõiduaja vähendamine, mis nõuab infrastruktuuri olulist parandamist.

— Esimese Astme Kohtu hinnang

213 Käesolevas asjas tuleb hageja etteheidet mõista sellisena, et sellega soovitakse tõendada, et komisjon on teinud ilmse kaalutusvea, kuna ta ei tuvastanud vastavalt Thalys'e konkurentsivõime Pariisi–Amsterdami turul.

214 Vaidlustatud otsusest tuleneb, et liinil Pariis–Amsterdam tagas Thalys kuus sõitu päevas kestusega 4 tundi ja 9 minutit (üks suund), samas kui lennu kestus oli umbes kolm tundi kesklinnast kesklinna (vaidlustatud otsuse 70.–72. põhjendus). Seega võib reisijate puhul, kelle jaoks aeg ei ole olulisim tegur, käsitleda Thalys't käesoleval ajal konkurendina. Seevastu võis komisjon järeldada, et Thalys ei olnud konkurent klientide puhul, kelle jaoks olulisim tegur on aeg, eelkõige reisi kestuse tõttu, kuna edasi-tagasi sõiduks rongiga oleks kulunud ligikaudu kaks tundi rohkem. Seda olukorda võimaldaks muuta üksnes sõiduaja vähendamine, mis nõuaks komisjoni arvates infrastruktuuri olulist parandamist.

215 Käesolevas asjas ei esita hageja mitte ühtki asjaolu, mis tõendaks, et komisjon eksis Thalys'e osas eristades reisijaid, kelle jaoks olulisim tegur on aeg, ja neid reisijaid, kelle jaoks aeg ei ole oluline. Järelikult ei saa nõustuda hageja kriitikaga, et komisjon leidis ekslikult, et lennusedus kuus lendu päevas oli piisav reisijatele, kelle jaoks olulisim tegur on aeg, samas kui komisjon mõõnis vaidlustatud otsuse 71. põhjen-

duses, et kõnealune lennusagedus oli Thalys'e puhul ebapiisav, et tasakaalustada konkurentsiprobleeme reisijate suhtes, kelle jaoks olulisim tegur on aeg.

216 Hageja argumendi osas, et Thalys on uute turule tulevate ettevõtjate jaoks turuletuleku takistus, tuleb märkida, et Thalys'e majanduskasv toimus enne koondumist, mistõttu kõnealusele turule tulla soovinud lennuettevõtjad pidid võtma arvesse kõnealust konkurentsiegit. Thalys'e kohaloleku tõttu Pariisi–Amsterdami turul jõudis komisjon järelikult veendumusele, et säilitada tuleb mitte üksnes lennuettevõtjate pakutavat konkurentsi, vaid ka konkurentsi, mida pakuvad veoteenuseosutajad muude transpordivahenditega, nagu raudteetransport.

217 Olles seotud ühendvedude teenustega, võimaldavad parandusmeetmed tegelikult Thalys't käitaval äriühingul müüa Pariisi–Amsterdami edasi-tagasi pilet, millega võib reisija sihtkohta sõita rongiga ning tagasi tulla lennukiga. Selleks et nimetatud võimalus oleks huvipakkuv, on ette nähtud, et Thalys't käitav äriühing võib saada tagasilennu eest kasu soodushindadest, mida pakub ühinemise tulemusena tekkiv üksus, ning et ta võib samuti pakkuda ühendvedude teenuseid konkurentsivõimeliste hindadega (kohustuste paketi punkt 7). Selles osas nähtub komisjoni kirjalikest materjalidest, et raudtee-ettevõtte Georg Verkehrsorganisation GmbH peab läbirääkimisi Air France'iga, et sõlmida ühendvedude kokkulepe Pariisi–Amsterdami turu kohta, mida tõendab ühendvedude kokkulepetest tulenev veojõud.

218 Hageja argument, et Thalys on uue konkurendi jaoks turuletuleku takistus liinil Pariis–Amsterdam, ei tõenda seega, et komisjoni tegi konkurentsialasel analüüsil ilmse kaalutusvea. Järelikult tuleb väite seitsmes osa lükata gase.

- 219 Eespool toodust tuleneb, et hageja ei ole tõendanud komisjonile süükspandavat ilmset kaalutusviga, kuna hageja ei ole suutnud tõendada, et nimetatud kohustused ei saanud kõrvaldada koondumise ühisturuga kokkusobivuse osas tekkinud tõsisaid kahtlusi. Järelikult tuleb viies väide tervikuna tagasi lükata.
- 220 Neil asjaoludel tuleb hagi jätta rahuldamata.

Kohtukulud

- 221 Kodukorra artikli 87 lõike 2 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna hageja on kohtuvaidluse kaotanud, tuleb kohtukulud temalt vastavalt komisjoni nõudele välja mõista.
- 222 Prantsuse Vabariigi kulud jäävad kodukorra artikli 87 lõike 4 esimese lõigu kohaselt tema enda kanda.

Esitatud põhjendustest lähtudes

ESIMESE ASTME KOHUS (teine koda)

otsustab:

- 1. Jätta hagi rahuldamata.**
- 2. Jätta hageja kohtukulud tema enda kanda ning mõista komisjoni kohtukulud välja hagejalt.**
- 3. Jätta Prantsuse Vabariigi kohtukulud tema enda kanda.**

Pirrung

Forwood

Papasavvas

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 4. juulil 2006 Luxembourgis.

Kohtusekretär

President

E. Coulon

J. Pirrung

Sisukord

Õiguslik raamistik	II - 1942
Vaidluse aluseks olevad asjaolud	II - 1946
1. Asjaomased ettevõtjad	II - 1946
2. Haldusmenetlus komisjonis	II - 1947
3. Kohustused, millega komisjon on nõustunud	II - 1948
Menetlus ja poolte nõuded	II - 1951
Uurimistoimingute kohaldamise taotlus	II - 1952
Vastuvõetavus	II - 1954
1. Poolte argumendid	II - 1954
2. Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 1954
Õigus olla kohtumenetluses pool	II - 1954
Menetluse algatamise huvi	II - 1957
Põhiküsimus	II - 1958
1. Esimene väide, mis puudutab ilmset kaalutusviga seoses ühinemise tulemusena tekkiva üksuse turgu valitseva seisundi tugevnemise analüüsimata jätmisega liinide osas, kus Air France'i ning KLM tegevuste vahel ei olnud kattumist	II - 1959
Poolte argumendid	II - 1959
Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 1962
Analüüsi puudumine selle kohta, kuidas koondumine mõjutab vaba aja lennureiside turgu	II - 1963
Analüüsi puudumine selle kohta, kuidas koondumine mõjutab turgusid, kus tegevused ei kattu	II - 1964
II - 2012	

2. Teine väide, mis puudutab ilmset kaalutusviga, kuna puudub analüüs ühinemise tulemusena tekkiva üksuse turgu valitseva seisundi tugevdamise kohta lennujaamateenuste turul	II - 1967
Poolte argumendid	II - 1967
Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 1970
Turgu valitseva seisundi tugevdamise lennujaamateenuste ostmise turul arvesse võtmata jätmine	II - 1970
Ühinemise tulemusena tekkiva üksuse suurenenud mõju AdP suhtes	II - 1972
3. Kolmas väide, mis puudutab ilmset kaalutusviga CDG ja Orly asendatavuse osas ..	II - 1973
Poolte argumendid	II - 1973
Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 1975
Kahe lennujaama asukohad	II - 1975
Kummastki lennujaamast lähtuvate lendude liik	II - 1976
4. Neljas väide, mis puudutab ilmset kaalutusviga, mis tehti võimalikule konkurentsile koondumise mõjude uurimata jätmisega	II - 1978
Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 1978
Poolte argumendid	II - 1979
KLM kodumaise turu piiratus	II - 1980
KLM tegevuskoha, s.o Amsterdamil lähedus Pariisi suhtes ning Pariisist lähtuvate rahvusvaheliste lennutransporditeenuste konkurentsi piiratus ...	II - 1982
5. Viies väide, mis puudutab ilmset kaalutusviga koondumise poolte võetud kohustuste osas	II - 1983
Esimene osa, mis puudutab seda, et võetud kohustused ei ulatunud turgudele, mis jäävad kattumise alt välja	II - 1984
— Poolte argumendid	II - 1984
— Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 1985

Teine osa, mis puudutab seda, et võetud kohustused ei ole odavlennuettevõtjatele huvipakkuvad	II - 1987
— Poolte argumentid	II - 1987
— Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 1988
Kolmas osa, mis puudutab jätkusuutliku ettevõtte ülekandmise puudumist ...	II - 1990
— Poolte argumentid	II - 1990
— Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 1991
Neljas osa, mis puudutab loovutatud teenindusaegade ebapiisavust	II - 1993
— Poolte argumentid	II - 1993
— Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 1994
Viies osa, mis puudutab muude parandusmeetmete ebapiisavust	II - 1997
— Poolte argumentid	II - 1997
— Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 1998
Kuues osa, mis puudutab uue turule tuleva ettevõtja identifitseerimise ning kõnealuseks turuletulekuks tähtaja määramise puudumist	II - 2001
— Poolte argumentid	II - 2001
— Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 2003
Seitsmes osa, mis puudutab Thalys-kiirrongi konkurendina arvesse võtmata jätmist	II - 2007
— Poolte argumentid	II - 2007
— Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 2008
Kohtukulud	II - 2010